

Окончательный отчёт о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
ЕХ 47001 от 24.10.2025 года.

**«УТВЕРЖДАЮ»**

**Заместитель директора государственного  
агентства гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики**

**К.Т. Төлөгөнов**



**«29» 10 2025 года**

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЁТ**

**по результатам расследования авиационного события  
с воздушным судном Boeing B747-222В, Рег. № ЕХ-47001 ОсОО  
“Авиакомпания “AeroStan” (АэроСтан) в аэропорту Ченнай (Индия)**

*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.*

### **Комиссия в составе:**

Председателя - Эмилбаева К.К. Старший инспектор отдела мониторинга качества и СУБП ГАГА при КМ КР;

членов комиссии:

- Абдылдаева К.А. - Врио начальника управления поддержания летной годности ГАГА при КМ КР;

- Узбекиова Ш.С. - Технический директор ОсОО «Авиакомпания «АэроСтан»,

назначенная приказом Заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 20.08.2025 года № 02-30 с 20.08.2025 года по 24.10.2025 года провела расследование авиационного события произошедшего 12.08.2025 года с воздушным судном В-747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001, принадлежащий ОсОО «Авиакомпания «АэроСтан».

### **1. Обстоятельства.**

12.08.2025 года экипаж самолёта В-747-222В регистрационный номер ЕХ-47001, принадлежащий ОсОО «Авиакомпания «АЭРОСТАН» выполнял рейс BSC4013 по маршруту Куалу-Лумпур (WMKK) – Ченнай (VOMM), после посадки на ВПП 25 VOMM 06:40 местного времени (01:10 UTC), во время пробега были задействованы реверсы тяги всех четырёх двигателей в штатном режиме. После выключения реверса на панели индикации было замечено, что табло REV UNLOCK двигателя №4 сигнализация продолжает гореть, при этом остальные параметры двигателя находились в норме.

Диспетчер вышки VOMM дал указание освободить полосу по РД «U», далее следовать по РД «B», с переходом на частоту руления 121.9. После подтверждения указаний экипаж приступил к выполнению процедур после посадки (After landing). После освобождения полосы (ВПП 25) и в процессе руления диспетчер сообщил о пожаре №4 (появления пламени с выхлопного сопла двигателя №4). По команде КВС, бортинженер выполнил выключение двигателя, переведя рычаг ENG START LEVER №4 в положение CUTOFF.

По объяснительным запискам экипажа второй пилот выглянул через правое боковое окно кабины экипажа в сторону двигателя №4 и визуально убедился в отсутствии признаков пожара. Бортинженер приступил к выполнению процедуры QRH «ENG TAILPIPE FIRE». В ходе её выполнения было установлено, что значения N1 и N2 не увеличиваются, а EGT имеет тенденцию к росту. Процедура была немедленно прекращена.

Диспетчер руления дал команду остановиться на пересечении РД «B» и «D» для осмотра ВС. Наземная служба по результатам визуальной проверки подтвердила отсутствие признаков пожара. После получения разрешения руление было продолжено на стоянку №7, где было произведено штатное выключение всех остальных двигателей.

Окончательный отчет о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
ЕХ 47001 от 24.10.2025 года.

Первичное донесение об инциденте поступило в Государственное Агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики 12.08.2025 года на бланке «Добровольное донесение» (Occurrence report).

Расследование начато – 20.08.2025г.

Расследование закончено – 29.10.2025г.

## 2. Фактическая информация

### 2.1. Данные об экипаже

#### 2.1.1. Командир ВС

Должность	Командир воздушного судна - Boeing 747-200
Пол	Мужской
Дата рождения	04.04.1989.
Класс	N/A
Дата выдачи лицензии	26.10.2017.
Срок действия лицензии	Действительно до 24.05.2026.
Образование	Кыргызский авиационный колледж 2015
Минимум погоды	Разрешается летать при минимальной погоде: I категория ИКАО Взлет = 200м
Общий налет	5684
Налет на Boeing 747	2464
Налет в качестве КВС	66:54
Общий налет за последний месяц	66:54
Налет в день происшествия	3:50
Общее количество рабочих часов	8:30
Рабочее время на момент происшествия	7:30
Перерыв в полетах в течение последнего года	Нет
Дата последней квалификационной проверки	19.03.2025.
Обучение на тренажере	30.03.2025.
Сертификат CRM	до 21.02.2026.
АСП Суша	до 08.02.2026.
АСП Вода	до 21.01.2027.
Опасные грузы	до 18.05.2026.
Авиационная безопасность	до 25.09.2026.
Медицинский сертификат	до 24.05.2026.
Периодическое обучение	19.12.2025.
ВЛП	04.04.2025.
Авиационные происшествия или инциденты	Нет

Окончательный отчет о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
ЕХ 47001 от 24.10.2025 года.

### 2.1.2. Второй пилот

Должность	Второй пилот воздушного судна - Boeing 747-200
Пол	Мужской
Дата рождения	12.02.1987.
Класс	N/A
Дата выдачи лицензии	30.04.2022.
Срок действия лицензии	Действительна до 29.07.2026.
Образование	Кыргызский авиационный колледж 2015
Минимум погоды	Разрешается летать при минимальной погоде: I категория ИКАО Взлет = 200м
Общий налет	3801:22
Налет на Boeing 747	505:17
Общее время полета за последний месяц	83:56
Время полета в день происшествия	3:50
Общее количество рабочих часов	8:30
Рабочее время на момент происшествия	7:30
Перерыв в полетах в течение последнего года	Нет
Дата последней квалификационной проверки	13.12.2024
Обучение на тренажере	27.03.2025
Сертификат CRM	до 16.09.2027.
АСП Суша	до 17.03.2026.
АСП Вода	до 26.02.2027.
Опасные грузы	до 20.01.2027.
Авиационная безопасность	до 20.01.2027.
Медицинский сертификат	до 29.07.2026.
Периодическое обучение	18.07.2026
ВЛП	04.04.2025.
Авиационные происшествия или инциденты	Нет

### 2.1.3. Бортиженер

Должность	Бортиженер инструктор Boeing 747-200
Пол	Мужской
Дата рождения	23.08.1969.
Класс	N/A
Дата выдачи лицензии	08.12.2023.
Срок действия лицензии	Действительно до 19.11.2025.
Образование	Киевский университет гражданской авиации 1994
Минимум погоды	Разрешается летать при минимальной погоде: I категория ИКАО Взлет = 200м
Общий налет часов	12434:20

Окончательный отчёт о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
ЕХ 47001 от 24.10.2025 года.

Налет на Boeing 747	2824:58
Налет в качестве КВС	Нет
Общий налет за последний месяц	58:05
Налет в день происшествия	3:50
Общее количество рабочих часов	08:30
Рабочее время на момент происшествия	7:30
Перерыв в полетах в течение последнего года	Нет
Дата последней квалификационной проверки	27.10.2025.
Обучение на тренажере	30.03.2025.
Сертификат CRM	до 09.001.2027.
АСП Суша	до 17.03.2026.
АСП Вода	до 07.03.2027.
Опасные грузы	до 10.11.2025.
Авиационная безопасность	до 18.10.2025.
Медицинский сертификат	до 19.01.2025.
Периодическое обучение	19.12.2025.
ВЛП	04.04.2025.
Авиационные происшествия или инциденты	Нет

## 2.2. Данные о персонале наземных служб.

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

## 2.3. Данные о воздушном судне

Тип ВС	BOEING 747-222В (SF)
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	ЕХ – 47001
Серийный номер (MSN)	23737
Собственник / Оператор	Авиакомпания «AeroStan»
Завод-изготовитель и дата выпуска	«BOEING» Co, USA 02.04.1987
Наработка СНЭ	87.081 час; 12.523 посадок
Наработка ППР	190 часов; 39 посадок
Межремонтный ресурс	3.600 часов
Остаток ресурса до ремонта (С- Check)	55 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 07.10.2024 г.

Окончательный отчёт о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
ЕХ 47001 от 24.10.2025 года.

	Лётная годность ВС до 08.10.2025 г.			
Последнее периодическое техническое обслуживание (С- Check)	С- check выполнен 29.01.2020, Pulsar AVIATION SERVICES INC., wo #1375 Karachi, Pakistan			
Последнее оперативное техническое обслуживание	Daily Check & Preflight Inspection, 11 августа 2025года, TLB № В10025			
<b>Двигатели</b>				
	№1	№2	№3	№4
Тип СУ	JT9D-7R	JT9D-7Q	JT9D-7Q	JT9D-7R
Заводской номер	<b>P715259</b>	<b>P702344</b>	<b>P702274</b>	<b>P715140</b>
Дата выпуска	NIL	NIL	NIL	NIL
Ресурсы и сроки службы	N/A	N/A	N/A	N/A
Наработка СНЭ, часы/циклы	79952 час. 16030цикл.	46555 час. 12449цикл	75287 час. 17300цикл	25274час. 4354цикл
Остаток ресурса до очередного ремонта (LLP)	959цикл.	1618цикл.	1467цикл.	5098цикл.
Дата последнего ремонта	12.06.2009г	16.12.2008г	28.12.2010г	19.07.2019г

#### 2.4. Метеорологическая информация

Данные о фактической погоде на аэродроме «VOMM» г. Ченнай за 12 августа 2025 года на момент посадки ВС 01:10 UTC.

METAR VOMM 120100Z 27005KT 5000BR SCT020 FEW025TCU BKN100 27/25 Q 1006 NOSIG

#### 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 особой ситуации отношения не имеет.

Связь с экипажем ВС осуществлялась диспетчерами диспетчерского пункта подхода (ДПП), стартового диспетчерского пункта (СДП) а/п «VOMM» г. Ченнай с использованием УКВ радиостанций. Воздушное судно находилось в зоне устойчивой радиосвязи. Замечаний по связи экипаж не предъявлял.

#### 2.6. Данные об аэродроме

##### Общие положения

Аэродром «VOMM» является международным аэропортом г. Ченнай Индия. Является запасным аэродромом для ВС всех типов. Имеются две взлетно-посадочные полосы:

1. ВПП 07/25- длиной примерно 3 658 м.

2. ВПП 12/30-длиной примерно 2 085 м.

Превышение аэродрома около 52 футов (15.8 м.) над уровнем моря.

### Описание аэродрома

Код ИКАО: VOMM;

Код IATA: МАА.

Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме:

Широта (12.9941с), Долгота (80.1709в).

### 2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Аварийно-спасательные команды (расчёты) аэропорта «VOMM» города Ченнай при данном событии - не привлекались.

### 2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Травмированных членов экипажа и сопровождающих лиц нет.

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	0	0	0
Серьёзные	0	0	0
Незначительные/отсутствуют	0/0	0/0	0/0

### 2.9. Работы, проведённые комиссией

1. Изучен бортовой журнал самолёта BOEING-747-222В, регистрационный номер EX – 47001 (ATLB - № В1 0025) от 11.08.2025г. Запись КВС: «AFTER LANDING REVERSE #4 UNLOOK LT STILL ON Копия бортового журнала, где зафиксировано событие, ATLB - № В1 0025 от 11.08.2025г. - прилагается.

Копия «Отчёта о полёте» за 12.08.2025г. - прилагается.

Копия бортового журнала, где зафиксированы выполненные работы, ATLB - № В10025 и № В10026 от 11-13.08.2025г. - прилагается.

2. Изучены пояснительные записки лётного персонала - прилагаются. Из пояснительной записки экипажа: после освобождения ВПП 25, согласно SOP начали выполнять процедуры после посадки. В процессе заруливания на стоянку от диспетчера АТС поступила информация о признаках пожара двигателя №4. По команде КВС второй пилот выглянул через правое боковое

окно кабины экипажа в сторону двигателя №4 и визуально убедился в отсутствии признаков пожара. Бортинженер по команде КВС, перевел РУД №4 в положение CUTOFF ENGINE START LEVER #4, после чего согласно QRH была начата процедура ENGINE TAILPIPE FIRE.

Замечаний по взаимодействию экипажа ВС и наземного персонала перед вылетом WMKK не выявлено. Воздушное судно подготовлено к вылету согласно АММ В-747-200 (Руководство по техническому обслуживанию ВС).

3. Сняты на расшифровку носители средств объективного контроля полётной информации (FDR, P/N 980-4120-GTUS; S/N 7386). Работы по расшифровке средств объективного контроля выполнены. Параметры полёта отражены графически, прохождение разовых команд приведены к реальному времени полёта. Результаты расшифровки средств объективного контроля изучены, прилагаются к настоящему Отчёту.

4. После посадки на стоянке в а/п «Ченнай» на ВС BOEING 747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001 выполнен осмотр ВС и всех двигателей с тщательным осмотром двигателя №4 согласно FIM 71-01-00 RE включая проверку лопаток вентилятора, выхлопной системы, топливной и пневматической систем, а также полную проверку системы на предмет утечек.

4.1. После заруливания ВС на стоянку в аэропорту Ченнай ходе послеполётного осмотра ВС и силовых установок (ВС) специалистами технической службы авиакомпании были осмотрены двигатели номер 1, 2 и 3, тип JT9D-7Q/R – замечания не было выявлено.

4.2. Проверка зоны выхлопа выходящих газов, результаты в норме (металлические частицы не обнаружены).

4.3. Проверка лопаток вентилятора, повреждений не обнаружено, есть небольшое сопротивление при попытке вращения (не плавное).

4.4. Проверка всех клапанов, результаты в норме (металлические частицы не обнаружены).

4.5. Проверка магнитных пробок подшипников 3 и 4 опор двигателя, результаты в норме (металлические частицы не обнаружены).

4.6. Проверка всех пневматических каналов и трубопроводов, состояние нормальное без посторонних предметов.

4.7. T/R (Реверс двигателя №4) отключен.

После проделанных работ, предположили, что редуктор N2 ротора высокого давления двигателя № 4 заклинило и не могло вращаться вручную. В результате двигатель № 4 был признан неисправным.

Воздушное судно повреждений не имеет. После чего было принято решение перелет на трех двигателях до основной базы в международный аэропорт «Манас». Перелет будет осуществляться в соответствии с процедурами РЛЭ ВС Boeing 747 -200, раздел «Перегонка с одним неисправным двигателем» на

основании Акта ввода в строй от 13 августа 2025 утвержденной Управлением летной годности ГАГА при КМ КР.

5. После посадки в а/п «Манас» На BOEING 747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001 выполнен внешний осмотр самолёта и всех двигателей. Обнаружено – реверс двигателя №4 деактивирован (копия TLB прилагается) и вентилятор двигателя №4 был зафиксирован, говорит о том, что перелет с VOMM до UCSM был произведен на трех двигателях согласно документа АММ 71-00-61.

6. Инженерно-авиационной службой ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выполнена замена двигателя №4 и установлен двигатель JT9D-7Q s/n №702437 по карте наряду WO#7471-00035 от 25.09.2025.

29.08.2025 года был оформлен Технический акт на ввод в строй самолёта BOEING 747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001 и предоставлен в Управление по поддержанию лётной годности (УПЛГ) ГАГА КР. В «Техническом акте» заключение: считать самолёт Boeing B747-222В, заводской номер 23737, регистрационный номер ЕХ-47001 исправным и готовым к выполнению полётов в пределах установленных ограничений. «Технического акта» - прилагается.

7. Согласно приложению 2 к главе 6 Составлен «Окончательный отчёт» Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов АГА КР отчёт о расследования события.

## **2.10. Другая информация**

### **Бортовые самописцы**

Расшифровка записи переговоров экипажа с применением CVR (бортовой речевой самописец) в данном случае не требуется, так как с момента посадки, руления ВС до выключения всех двигателей на стоянке, у комиссии информации достаточно для оценки события.

Расшифровка параметрических бортовых самописцев (FDR) проводилась силами ОсОО «Авиакомпания «AeroStan».

## **3. Анализ**

12.08.2025 года экипаж самолёта В-747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001, принадлежащий ОсОО «Авиакомпания «AEROSTAN» выполнял рейс BSC4013 по маршруту Куалу-Лумпур (WMKK) – Ченнай (VOMM), после посадки на ВПП 25 VOMM 06:40 местного времени (01:10 UTC), во время пробега были задействованы реверсы тяги всех четырёх двигателей в штатном режиме.

Отклонений от установленных требований при проведении предполётной подготовки экипажа в аэропорту Куала-Лумпур по

имеющимся материалам не выявлено, буксировка, запуск, руление на старт проходили без отклонений, штатно.

На борту находились три члена лётного экипажа, бортоператор и три технических специалиста для технического сопровождения воздушного судна.

Лётный экипаж состоял из командира воздушного судна (КВС), второго пилота и бортинженера.

Пилотирование и посадку воздушного судна выполнял командир, находящийся на левом кресле пилотов, контроль полёта и связь осуществлял второй пилот, находящийся на правом кресле пилотов.

На основании записи о неисправности, отражённой в бортовом журнале: «REV UNLOCK ENGINE #4», изученных пояснительных записок КВС, второго пилота и предоставленной расшифровки средств объективного контроля (FDR) комиссией установлено:

Предположительно при первичном осмотре в аэропорту Ченнай инженерами установлено, что двигатель заклинивало и его было трудно повернуть N2 (ротора высокого давления) двигателя № 4. Согласно АММ 70-00-00 часть 3 результате температурных воздействий и пламени на выхлопном сопле двигателя № 4 мог повредить внутренние части двигателя и требует полного обследования до возврата его в эксплуатацию и двигатель признан неисправным.

Воздушное судно повреждений не имеет. После чего было принято решение перелет на трех двигателях до основной базы в международный аэропорт «Манас». Перелет будет осуществляться в соответствии с процедурами РЛЭ ВС Boeing 747 -200, раздел «Перегонка с одним неисправным двигателем», на основании акта ввода в строй от 13 августа 2025 утвержденной Управлением лётной годности ГАГА при КМ КР.

Специалистами авиакомпании было принято решение о снятии двигателя и отправке его на ремонт и для установления истиной причины отказа в работе.

Инженерно-авиационной службой ОсОО «Авиакомпания «AeroStan» выполнена замена двигателя № 4 и 01.10.2025 года оформлен Технический акт на ввод в строй самолёта BOEING 747-222В, заводской номер 23737, регистрационный номер EX-47001, который предоставлен в Управление по поддержанию лётной годности (УПЛГ) Государственного Агентства гражданской авиации при КМ Кыргызской Республики на утверждение.

В техническом акте отражена причина замены двигателя и приложены все технологические карты в соответствии с Программой технического обслуживания (Aircraft Maintenance Program) самолёта Boeing-747-222В (AMP – BSC.MNT.AMP.742 Edition 02, Rev 00, Dated: 03.11.2022) необходимые для принятия решения о годности ВС к эксплуатации:

- снят двигатель JT9D-7R S/N P715140, установлен JT9D-7Q S/N P702437;

- оформлена техническая документация Work Order 7471-00035, Engine #4 Removal Installation (Replacement) and Engine Ground Motoring;
- выполнено опробование двигателя JT9D-7Q S/N P702437 на земле с выводом на «Взлётный Режим» (TC-B741- 711000. Engine Motoring - 25.09.2025), параметры двигателя сведены в таблицу. Технические параметры двигателя - соответствуют требуемым.

На основании положительных результатов выполненных работ был оформлен Сертификат о допуске ВС к дальнейшей лётной эксплуатации (CRS № 322 from 25.09.2025, WO 7471-00035) - прилагается.

#### **4. Заключение**

Причиной авиационного события, произошедшего 12.08.2025 года с самолётом BOEING 747-222В, регистрационный номер EX-47001, принадлежащего ОсОО «Авиакомпания «АeroStan», появление пламени с выхлопного сопла двигателя №4 с ростом температуры выходящих газов, что свидетельствовало о начале заклинивания N2 (ротора высокого давления) двигателя. по этой причине экипаж продублировал выключения двигателя. В результате вышесказанных причин двигатель № 4 был признан неисправным.

В течении расследования выяснилось, что в условиях аэропорта «Манас» и в целом в Кыргызской Республике, невозможно установить истинную причину заклинивания ротора высокого давления N2 двигателя №4, так как требуется разборка двигателя JT9D-7R S/N P715140 в заводских условиях. Двигатель снят с воздушного судна и временно выведен из эксплуатации до выяснения причин неисправности.

#### **5. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов**

5.1. Авиакомпания «АeroStan» рекомендовано направить двигатель JT9D-7R S/N P715140 в ремонтную организацию или приглашения представителя для установления истиной причины неисправности и появления пламени с выхлопного сопла двигателя №4 ВС BOEING 747-222В, регистрационный номер EX-47001. О результатах выполненных работ по исследованию причины отказа данного двигателя сообщить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

5.2. Инженерно-авиационной службе Авиакомпания «АeroStan» требуется организовать выполнение проверки технического состояния на всех двигателях JT9D-7R, установленных на ВС BOEING 747-200, при очередном линейном ТО (Daily Check).

5.3. Авиакомпания «АeroStan» провести внеплановые занятия с лётным составом по действиям экипажа при появлении пламени на

Окончательный отчёт о расследовании авиационного события с ВС Boeing B-747-222В,  
EX 47001 от 24.10.2025 года.

выхлопном сопле двигателя (QRH - Engine Tailpipe Fire) и провести занятия по изучению эксплуатационных ограничений двигателя JT9D-7Q/R.

5.4. Авиакомпания «AeroStan» провести специальный разбор с изучением данного отчёта с персоналом инженерно-авиационной и лётной служб ОсОО «Авиакомпания «Аэростан».

Председатель комиссии

Члены комиссии

Эмилбаев К.К.

Абдылдаев К.А.

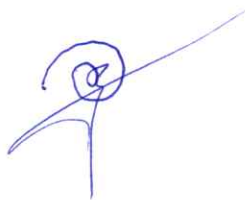
Узбеков Ш.С.

### Опись материалов расследования

1. Первоначальное сообщение от командира ВС - 1 лист.
2. Сообщение эксплуатанта об инциденте - 2 листа.
3. Копия приказа от 20.08.2025г. № 02-30 «О создании комиссии по расследованию авиационного события» с самолётом BOEING 747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001, принадлежащим ОсОО «Авиакомпания «АЕРОСТАН» – 2 листа.
4. Полётный журнал и документы за рейс BSC-4013 за 11.08.2025 год - 3 листа
5. Фотографии двигателя №4 – 2 листа.
6. Технический Акт на перелёт самолёта BOEING 747-222В, регистрационный номер ЕХ-47001, ОсОО «Авиакомпания «АЕРОСТАН» от 13.08. 2025г – 3 листа.
7. Полётный журнал и документы за рейс BSC-4013 за 13.08.2025 год - 3 листа.
8. Генеральная декларация (копия) за 11.08.2025 год– 1 лист.
9. Генеральная декларация (копия) за 11.08.2025 год– 1 лист.
10. Полётные данные и расшифровки полёта за 11.08.2025 год– 130 листов.
11. Объяснительные лётного персонала – 3 листа.
12. Данные на снятый двигатель двигатель JT9D-7R4G2 ESN 715140 – 98листов.
13. Спецификация воздушного судна.

Итого в приложении 252 листа

Председатель комиссии:



Эмилбаев К.К