



Северо-Западное межрегиональное территориальное управление  
воздушного транспорта Федерального агентства воздушного  
транспорта

Отдел инспекции по безопасности полётов

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

## СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 07

ИЮЛЬ 2017 год

Таблица 1

Статистика авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлеж- ность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
02.07.2017	A-320 ПАО «Аэрофлот»	VP-BZR	Москва (Шереметьево)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса SU-052 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Москва (Шереметьево), перед выгрузкой багажа обнаружено несоответствие расположения коммерческой загрузки груза по отсекам.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось нарушение норм загрузки и центровки воздушного судна из-за ошибки в приёме -передачи информации о схеме загрузки багажного отсека, вследствие отсутствия контроля за загрузкой специалистом по контролю за загрузкой и подготовкой воздушного судна ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы».</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b> 1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным, инженерно-техническим персоналом авиакомпаний и специалистами служб наземного обслуживания аэропортов. 2. Акцентировать внимание специалистов, выполняющих функции диспетчера по загрузке, что обеспечение регулярности полетов не должно влиять на выполнение всех требований по контролю коммерческой загрузки и обеспечению безопасности полетов. 3. Руководству авиакомпаний и обслуживающих компаний рассмотреть возможность исключения совмещения одним специалистом функции контроля загрузки багажа с другими функциями наземного обслуживания ВС. Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	Авиационный инцидент
				<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса SDM-6901 по</p>	

04.07.2017	<p style="text-align: center;"><b>A-319</b> АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VP-BNB	<p style="text-align: center;">Аэропорт Алматы (Казахстан)</p>	<p>маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Алматы (Казахстан), при заходе на посадку в аэропорту Алматы, в процессе выпуска механизации крыла, произошла блокировка перемещения закрылков. Посадка выполнена с выпущенными предкрылками благополучно.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явился отказ обоих каналов системы управления закрылками во время полета на эшелоне, что привело к блокировке и не выпуску закрылков при установке рукоятки уборки-выпуска механизации крыла в положение «выпуск» во время захода на посадку в аэропорту Алматы. К отказу обоих каналов системы управления закрылками привёл отказ в первом же полете только-что установленного датчика рассинхронизации трансмиссии закрылков левой плоскости крыла и наличие на борту ВС компьютера управления механизацией крыла со скрытым проявлением дефекта.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим воздушные суда семейства А-320.</li> <li>2. Центру П поддержания лётной годности АО «Авиакомпания» Россия» направить претензию Lufthansa Technik по низкому качеству восстановленных компонентов.</li> <li>3. Включить в перечень компонентов, запрещенных к установке на воздушные суда АО «Авиакомпания» Россия» следующие изделия: <ul style="list-style-type: none"> <li>- компьютер управления механизацией крыла SFCC р/п 49-170-11;</li> <li>- датчик рассинхронизации закрылков (29CV) APPU р/п 9028A0004-01.</li> </ul> </li> <li>4. Авиакомпаниям, эксплуатирующим воздушные суда иностранного производства, при оформлении сопроводительных документов на неисправные компоненты при отправке их в ремонт, не использовать при описании дефекта термин «INOP».</li> <li>5. Информацию об авиационном инциденте направить в авиационные власти страны регистрации и производителю самолета. Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</li> </ol>	Авиационный инцидент
08.07.2017	<p style="text-align: center;"><b>A-319</b> АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BAR	<p style="text-align: center;">Москва (Внуково)</p>	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса SDM-6638 по маршруту: Париж (Орли) – Москва (Внуково), на эшелоне сработала сигнализация «низкий уровень гидрожидкости в баке гидросистемы Y». Командир воздушного судна оценил обстановку и принял решение о продолжении полета до аэропорта назначения. Посадка произведена благополучно.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b></p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии –</p>	Авиационный инцидент

				государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Лозович А.Ю.	
08.07.2017	<b>B-747</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-XLM</b>	Москва (Внуково)	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6488 по маршруту: Хабаровск – Москва (Внуково), после посадки в аэропорту Внуково и разгрузке переднего багажного грузового отсека, грузовым контейнером повреждена кромка сегмента дверного проема воздушного судна. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – главный государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Березин В.А.	Повреждение воздушного судна на земле
10.07.2017	<b>CRJ-200</b> ООО «Авиапредприятие «Северсталь»	<b>RA-67234</b>	Аэропорт Череповец	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса Д2-162 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Апатиты, в полёте произошло падение уровня гидрожидкости во 2 гидросистеме. Экипаж оценил обстановку и принял решение произвести посадку на запасном аэродроме Череповец. Посадка произведена благополучно. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – специалист отдела ПЛГ СЗ МТУ Росавиации Семенов Ю.Б.	Авиационный инцидент
15.07.2017	<b>B-747-400</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-XLD</b>	Москва (Внуково)	<b>Обстоятельства.</b> При подготовке воздушного судна к выполнению рейса ФВ-5503 по маршруту: Москва (Внуково) – Сочи (Адлер), после посадки пассажиров, обнаружено повреждение композитного материала в районе второго багажного грузового отсека в результате просадки ВС на стоящую стремянку. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – главный государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Березин В.А.	Повреждение воздушного судна на земле
16.07.2017	<b>B-777-300</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-UNL</b>	Москва (Внуково)	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса СДМ-6486 по маршруту: Петропавловск-Камчатский (Елизово) – Москва (Внуково), при уходе на второй круг в условиях сильного сдвига ветра, произошло касание предохранительной пятой фюзеляжа о ВПП с МК 238 градусов. Повторный заход и посадка выполнены благополучно. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Чернявский Е.С.	Серьезный авиационный инцидент
19.07.2017	<b>A-321</b> ПАО «Аэрофлот»	<b>VP-BFQ</b>	Санкт-Петербург (Пулково)	<b>Обстоятельства.</b> При проведении послеполетного осмотра воздушного судна после выполнения рейса SU-006 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Санкт-Петербург (Пулково), обнаружены многочисленные следы от поражения воздушного судна статическим электричеством. <b>Расследование не закончено.</b>	Авиационный инцидент

				Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор в аэропорту Пулково Комаров В.С.	
21.07.2017	<b>В-737</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>VP-BOA</b>	Аэропорт Анталья (Турция)	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении технического обслуживания воздушного судна после выполнения рейса SDM-5821 по маршруту: Тюмень – Анталья (Турция), багажным тягачом обслуживающей компании поврежден воздухозаборник правого двигателя воздушного судна. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – начальник ОИБП Белоусов Г.А.	Повреждение воздушного судна на земле
23.07.2017	<b>В-747-400</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-ELJ</b>	Аэропорт Пхукет (Таиланд)	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса SDM-5875 по маршруту: Москва (Внуково) – Пхукет (Таиланд) в полёте произошло повреждение стекла № 3 в кабине пилотов (растрескивание внутреннего силового слоя, следы перегрева внешнего покрывного слоя). Экипаж оценил обстановку и продолжил полёт до аэропорта назначения. Посадка в аэропорту Пхуте произведена благополучно. После посадки экипаж сделал запись в бортжурнале о растрескивании стекла. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Лозович А.Ю.	Авиационный инцидент
30.07.2017	<b>А-319-111</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>VP-BIS</b>	Аэропорт Оренбург	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6453, по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Оренбург, при посадке в аэропорту «Оренбург», произошёл отказ реверса двигателя № 1. Воздушное судно допущено к эксплуатации с учётом отложенного дефекта. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор отдела ИБП в аэропорту Пулково Демешкин А.А.	Авиационный инцидент
31.07.2017	<b>Як-40</b> АО «Вологодское авиационное предприятие»	<b>RA- 88251</b>	Аэропорт Старый Оскол	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ВГ-2396 по маршруту: Старый Оскол – Москва (Внуково), в полёте в наборе заданного эшелона произошло неконтролируемое поступление горячего воздуха в кабину экипажа. Экипаж оценил обстановку, прекратил задание и произвёл посадку в аэропорту вылета Старый Оскол. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии по расследованию – государственный инспектор ОИБП Центрального МТУ Росавиации.	Авиационный инцидент

Таблица 2

Закончены расследования авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
21.04.2017	<b>В-737-111</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-EYL</b>	Санкт-Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6224 по маршруту: Краснодар - Санкт-Петербург (Пулково), на этапе снижения произошло самовыключение двигателя №2. Посадка произведена в аэропорту назначения Пулково на одном двигателе благополучно.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явился отказ системы регулирования и подачи топлива в двигатель из-за снижения давления топлива, производимого насосом высокого давления, вследствие повышенного износа подшипника скольжения качающего узла. Рекомендации комиссии.</p> <p>1.Авиационным предприятиям, эксплуатирующим самолеты с двигателями CFM-56 при замене топливного насоса высокого давления использовать агрегаты, вновь произведенные или после капитального ремонта.</p> <p>2. Информацию об авиационном инциденте направить: - на завод производитель самолетов Airbus\$ - изготовителю авиационных двигателей CFM International.</p> <p>3. Обстоятельства и причины, приведшие к авиационному инциденту изучить с летным и инженерно-техническим персоналом предприятий ГА, эксплуатирующих ВС Airbus. Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	Авиационный инцидент
26.05.2017	<b>ATR-72</b> <b>FINNAIR</b>		Санкт-Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса АУ-169 по маршруту: Хельсинки - Санкт-Петербург (Пулково), после посадки, из-за нахождения на РД А-2 воздушного судна В-747, командир воздушного судна АTR-72 не смог полностью освободить ВПП. В то же время при наличии на ВПП воздушного судна (ATR-72) с ВПП выполнило взлёт воздушное судно А-320 АО «Авиакомпания «Россия».</p> <p><b>Причиной,</b> послужившей основанием проинформировать руководство авиакомпании и авиационных властей Финляндии об авиационном событии, явилось (вероятней всего) создание иллюзии в ночных условиях очень близкого расстояния от стоящего на РД Альфа2 воздушного судна АTR-72 до взлетающего с ИВПП воздушного судна А-320. По расчетам комиссии, проведенным с использованием материалов СОК, расстояние от ВС до края ВПП составляло не менее 60 метров.</p> <p>Данное авиационное событие не может быть классифицировано, как авиационный</p>	Авиационное событие

				<p>инцидент и не входит в перечень событий, подлежащих расследованию в эксплуатации.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Материалы расследования авиационного события изучить с персоналом ОВД филиалов «Аэронавигация Северо-Запада» и «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на специальных разборах.</p> <p>2. Руководству филиалов «Аэронавигация Северо-Запада» и «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» рассмотреть материалы по расследованию данного события в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</p> <p>3. Начальнику Санкт-Петербургского ЦОВД организовать мероприятия в рамках проведения методического совета службы движения и заседания группы экспертов центра по определению процедуры взаимодействия между диспетчерскими пунктами Вышка и Руление по порядку использования МРД при ее долговременном занятии, исключающих случаи блокировки рулежных дорожек, назначенных для освобождения ВПП. Отработать эти процедуры при проведении плановой (дополнительной) тренажерной подготовки персонала ОВД.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	
11.06.2017	<p><b>B-747-400</b> АО «Авиакомпания «Россия»</p>	<b>EI-XLH</b>	<p>Аэропорт Барселона</p>	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса СДМ-5731 по маршруту: Москва (Внуково) – Барселона (Испания), после заруливания на стоянку в аэропорту Барселона воздушное судно получило повреждение обшивки фюзеляжа в районе пятой входной двери при подгоне пассажирского трапа.</p> <p><b>Причиной повреждения воздушного судна на земле</b> явилось не выполнение установленных процедур при подъезде транспортных средств к воздушному судну (отсутствие сопровождающего лица) обслуживающей компании в аэропорту Барселона.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Материалы расследования ПВС на земле довести до летного состава и инженерно-технического персонала АО «Авиакомпания «Россия».</p> <p>2. В Акт о повреждении воздушного судна на земле (ЗК 005.04-05-16), используемый в «Авиакомпания «Россия», внести текст на английском языке о названии документа.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	<p>Повреждение воздушного судна на земле</p>
15.06.2017	<b>Ми-8</b>	<b>RA-25650</b>		<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении заказного рейса ЖГЖ-9553 по перевозке груза, при взлете из аэропорта Апатиты, на высоте 10-15 метров сработал</p>	

	АО «Вологодское авиапредприятие»		Аэропорт Апатиты (Хибины)	<p>речевой информатор «Пожар левого двигателя» со срабатыванием первой очереди пожаротушения. Экипаж прекратил задание и произвёл посадку на аэродроме вылета.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось срабатывание системы сигнализации и пожаротушения, из-за кратковременного повышения температуры воздуха в районе датчика противопожарной системы, от воспламенения сухой травы, занесенной птицами в период гнездования под капот двигателя, за время стоянки вертолета.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Материалы расследования авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим персоналом АО «Вологодское авиационное предприятие».</li> <li>2. Рекомендовать изучение материалов расследования авиационного инцидента с летным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующих вертолёты Ми-8.</li> <li>3. Эксплуатанту АО «Вологодское авиационное предприятие» рассмотреть материалы по расследованию авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</li> <li>4. С летным составом АО «Вологодское авиационное предприятие» повторно изучить требования раздела 3.3. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами РФ, утверждённых Постановлением правительства РФ от 18.06.1998 г. № 609.</li> <li>5. Рекомендовать руководству ИАС АО «Вологодское авиационное предприятие» провести разовые осмотры пиропатронов системы пожаротушения на вертолётах на предмет выявления влаги.</li> <li>6. Командно-лётному составу АО «Вологодское авиационное предприятие» организовать повторное проведение занятий с экипажами вертолетов Ми-8 по действиям при пожаре на двигателе.</li> </ol> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	Авиационный инцидент
15.06.2017	<p><b>A-319</b> АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BVA	Москва (Внуково)	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса ФВ-6565 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Сочи (Адлер), после набора высоты командиру ВС поступил доклад об ухудшении самочувствия члена кабинного экипажа. Командир воздушного судна принял решение произвести посадку на запасном аэродром Внуково. Посадка произведена благополучно. Бортпроводник, после осмотра и обследования врачом здравпункта аэропорта Внуково, был госпитализирован.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилась посадка воздушного судна на запасном аэродроме из-за внезапного ухудшения состояния здоровья бортпроводника.</p>	Авиационный инцидент

				<p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Материалы расследования авиационного инцидента направить в АО «Авиакомпания «Россия» для ознакомления в части касающейся.</p> <p>2. Эксплуатанту АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы по расследованию авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</p> <p>3. Руководству ДОБ АО «Авиакомпания «Россия» внести дополнение в РКЭ в части описания процедуры действий, при ухудшении состояния здоровья членов кабинного экипажа.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	
18.06.2017	<p><b>A-319</b> АО «Авиакомпания «Россия»</p>	<b>VP-BWJ</b>	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса ФВ-6346 по маршруту: Мурманск –Санкт-Петербург (Пулково) при заходе на посадку на высоте 3000 метров, командир воздушного судна доложил о столкновении со стаей птиц. На послеполётном осмотре обнаружено: вмятина с повреждением ЛКП, следы попадания птицы в носовой части фюзеляжа и на лопатках 1 СУ.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось повреждение воздушного судна из-за столкновения с птицами в полёте, вследствие миграции птиц и усложнения орнитологической обстановки на маршруте и в районе аэродрома Пулково.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Специалистам орнитологического обеспечения аэропорта, разработать дополнительные мероприятия по орнитологическому обеспечению полётов.</p> <p>2. Проводить информирование ОрВД для передачи орнитологической обстановки лётным экипажам.</p> <p>3. Руководителям лётных подразделений организовать повторное изучение с лётным составом по действиям экипажей при полётах в сложной орнитологической обстановке.</p> <p>4. Обстоятельства и результаты расследования изучить с лётным и ИТ персоналом, с персоналом подразделений авиационной орнитологии.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>	Авиационный инцидент
23.06.2017	<p><b>Беспилотный летательный аппарат</b></p>	Не установлен	<p>Район аэродрома Пулково</p>	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса УТА-383 воздушным судном А-320, экипаж на высоте F-090, дальности 60 км, азимут 118 от аэропорта Пулково, доложил о пролёте беспилотного летательного аппарата в непосредственной близости от воздушного судна.</p> <p><b>Причиной нарушения порядка</b></p>	Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ



			<p><b>использования воздушного пространства РФ</b> явились противоправные действия по использованию воздушного пространства без разрешения центра Единой системы (при разрешительном порядке использования воздушного пространства) неустановленными лицами.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b> Материалы расследования направить в адрес:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- филиалов «Аэронавигация Северо-Запада и «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;</li> <li>- в адрес Управления ГАН и надзора за обеспечением транспортной безопасности по СЗ федеральному округу ФСНСТ;</li> <li>- в адрес УФСБ России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области.</li> </ul> <p>Срок исполнения рекомендаций до 31.08.2017 года.</p>
--	--	--	---

### Общие сведения

В июле 2017 года, с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 10 авиационных инцидентов (один серьезный) и четыре повреждения воздушных судов на земле. Два авиационных инцидента произошли на территории, подведомственной СЗ МТУ Росавиации с воздушными судами ПАО «Аэрофлот».

Восемь авиационных инцидентов произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (три с А-319, один с В-777 и один с В-737, три с В-747) в аэропортах Москва (Внуково), аэропорт города Оренбург, Алматы (Казахстан), Анталья (Турция) и Пхукет (Таиланд). Один авиационный инцидент произошёл с воздушным судном CRJ-200 ООО «Авиапредприятие «Северсталь», один – с воздушным судном Як-40 АО «Вологодское авиапредприятие».

Повреждены на земле воздушные суда АО «Авиакомпания «Россия» (два В-747 и один В-737), в аэропортах Москва (Внуково) и Анталья (Турция).

С воздушными судами АОН в июле авиационных инцидентов не зарегистрировано.

Закончены расследования (в таблице 2) шести авиационных инцидентов, одного повреждения воздушного судна на земле и одного нарушения порядка использования воздушного пространства РФ.

### Распределение общего количества авиационных инцидентов с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в мае 2015-2017 годов



## Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 07 довести до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов и специалистов организаций воздушного движения.
2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных инцидентов, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в июле 2017 года.
3. Оценить риски (выявленные в ходе расследования) опасных факторов и рассмотреть в рамках собственных систем управления безопасностью полетов (СУБП). Организовать проведение профилактических мероприятий (по снижению рисков) в соответствии с внедрённой СУБП.
4. Руководителям эксплуатантов, после окончания расследования авиационных инцидентов, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчёта в СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП



Г.А. Белоусов