



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«АЭРОПОРТ СУРГУТ»

Юридический адрес:  
628422, Ханты-Мансийский  
автономный округ - Югра,  
г.Сургут, ул.Аэрофлотская, 49/1

Телефон: 8 (3462) 77-02-76  
Факс: 8 (3462) 28-00-79  
E-mail: office@airsurgut.ru  
www.airport-surgut.ru

ОКПО 33591424  
ОГРН 1028600603998  
ИНН 8602060523  
КПП 860201001



Утверждаю  
Генеральный директор  
АО «Аэропорт Сургут»

Е.В.Дьячков

23 ЯНВ 2024г.

---

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

---

Анализ  
состояния безопасности полетов  
в АО «Аэропорт Сургут» за 2023 год

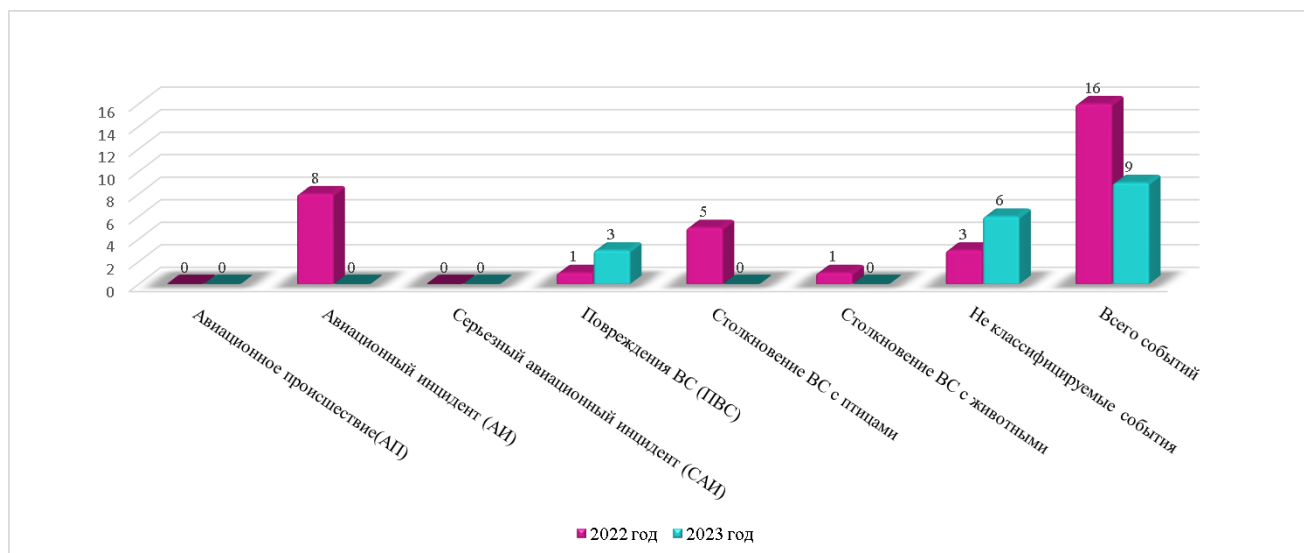
## 1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

## 1.1. Структура авиационных событий, связанных с ответственностью АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	2022 год	2023 год	Тенденция
Авиационное происшествие(АП)	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	8**	0	- 8(уменьшение)
Серьезный Авиационный инцидент(САИ)	0	0	0 (нет)
Повреждения ВС (ПВС)	1	3	+2 (увеличение)
Столкновение ВС с птицами	5**	0	- 5 (уменьшение)
Столкновение ВС с животными	1	0	-1 (уменьшение)
Не классифицируемые события	3	6	+3 (увеличение)
<b>Всего событий</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>-7 (уменьшение)</b>

\*- авиационный инцидент, произошедший 08.05.2022 в результате столкновения воздушного судна с мигрирующей птицей, на этапе захода на посадку в аэропорту Сургут в итоге считается одним событием.

\*- авиационный инцидент, произошедший 03.09.2022 в результате столкновения воздушного судна с представителем дикой фауны при выполнении рейса УТА 9812 Омск — Сургут в итоге считается одним событием.



## Распределение авиационных событий в 2023 году по авиакомпаниям

Авиакомпания	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируе мые события
ООО «Авиакомпания «Победа»	0	0	0	0	0	0	1
ПАО «АК «ЮТэйр»	0	0	0	2	0	0	4
ООО «Мобил Авиа»	0	0	0	1	0	0	0
АО «АК «Сибирь»	0	0	0	0	0	0	1

Распределение авиационных событий 2022 год/ 2023 год по аэропортам  
АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	АП	АИ	СА И	ПВ С	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируемые события
Аэропорт							
Березово	0/0	0/0	0/0	0	0/0	0/0	0/0
Ноябрьск	0/0	3/0	0/0	0/1	0/0	0/0	0/0
Сургут	0/0	5/0	0/0	1/2	5/0	1/0	3/5
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/1

#### 1.1.1.Авиационные инциденты

В 2023 году не зафиксировано авиационных инцидентов, связанных с деятельностью общества.

#### 1.1.2.Повреждения воздушных судов

➤ 22.07.2023 при подготовке рейса УТА 153 Сургут – Белоярский на воздушном судне (далее ВС) АTR-72-212, RA-67692, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», при мойке стекол кабины пилотов в 07:47 местного времени (02:47 UTC) стремянкой был поврежден датчик ПВД с правой стороны ВС. Авторизованными специалистами ЛСТО "Сургут" ООО «ТС Техник» выполнена оценка повреждения. Повреждения ПВД в данной области недопустимы, ВС отстранено от выполнения полетов.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется как повреждение воздушного судна на земле.

Причиной повреждения ВС явилось столкновение стремянки (серийный номер TSSH-307) с приемником воздушного давления ВС при передвижении работником наземного обслуживания (мойщиком ВС) ближе к ВС за пределы безопасной дистанции в нарушение требований пункта 5, Приложения 7, Памятки «Меры предосторожности при выполнении наружной мойки ВС», Технология наружной мойки воздушных судов.

➤ 31.07.2023 ВС B-737- 800, RA-73085, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», в 00:10 UTC, 05:10 (местного времени), в светлое время суток, при установке телетрапа в аэропорту Сургута, после рейса УТА 470 Санкт-Петербург (Пулково) – Сургут за 30.07.2023, в процессе пристыковки к ВС, произошло повреждение крышки люка бортового трапа (AIR STAIR)

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется как повреждение воздушного судна на земле.

Причиной ПВС на земле с ВС Boeing 737-800, RA-73085, явилось постороннее воздействие наезда пассажирского телескопического трапа на ВС, в процессе пристыковки, в следствии многофакторности авиационного события с ВС, связанного с кратковременным сбоем программного обеспечения модуля управления телетрапом, особенностями эксплуатации и действиями машиниста (оператора).

К материалам расследования приложено особое мнение представителей АО «Аэропорт Сургут».

➤ При кратковременной стоянке на аэродроме «Ноябрьск» 03.08.2023 в 10:10 UTC (15:10 местного времени), производилось оперативное техническое обслуживание ВС Ан-2, RA-01413, выполнявшем лесоавиационные работы, специалистом ИАС «АЛТК РУСАВИА». ВС было установлено на стояночный тормоз, стопорные колодки основных

стоек шасси и струбцины рулей так же были установлены. Экипаж в ВС отсутствовал. Шквальными порывами ветра от проходящей грозы, ВС было самопроизвольно перемещено по мокрому бетонному покрытию мест стоянки на расстояние 30 метров с наездом на препятствие (технический инвентарь – стремянку для обслуживания ВС) и последующим наездом на грунт. Повреждения ВС – незначительные, пострадавших нет.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется как повреждение воздушного судна на земле.

Причиной ПВС на земле с самолетом Ан-2 RA-01413 явилось воздействие шквального ветра на ВС Ан-2, его самопроизвольное, в виду его большой парусности, перемещение на 30 метров по мокрой бетонной поверхности вертолетных стоянок, до выезда на грунт.

#### 1.1.3. Столкновение ВС с птицами

В 2023 году не зафиксировано столкновений ВС с птицами в аэропортах общества.

#### 1.1.4. Столкновения ВС с животными

В 2023 году не зафиксировано ни одного случая столкновения ВС с животными в аэропортах общества.

#### 1.1.5. Не классифицируемые события.

➤ 15.03.2023 при наземном обслуживании ВС В-737-800, бортовой номер RA-73301, выполнявшего рейс по маршруту Сургут-Махачкала (Уйташ), ООО «Авиакомпания «Победа», произошло повреждение внутренней декоративной панели входной двери 1L ВС во время высадки пассажиров рейса ДР 501, самоходным пассажирским трапом Зил-431902 ТТА-С, инвентарный номер 211.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение внутренней декоративной панели входной двери ВС 15.03.2023 во время высадки пассажиров рейса ДР 501, самоходным пассажирским трапом Зил-431902 ТТА-С, инвентарный номер 211, вероятнее всего, произошло в следствии неисполнения кабинным экипажем п.5.11. Документированной процедуры «Стандартные операционные процедуры кабинного экипажа» ООО «Авиакомпания «Победа»:

- Если возникают сомнения в правильном положении трапа при посадке/высадке, посадка/высадка клиентов должна быть немедленно остановлена. При этом, бортпроводники должны запросить, чтобы трап был отрегулирован (переустановлен).

➤ 18.05.2023 в аэропорту Толмачево на послеполетном осмотре ВС Е-170, бортовой номер RA-02866, АО «Авиакомпания «Сибирь», после выполнения рейса S7 5348 по маршруту Сургут-Новосибирск (Толмачево) обнаружена вмятина на нижней части обтекателя фюзеляжа ВС.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение на нижней части обтекателя фюзеляжа ВС Е-170, бортовой номер RA-02866, АО «Авиакомпания «Сибирь», после выполнения рейса S7 5348 по маршруту Сургут-Новосибирск (Толмачево) было получено не при наземном обслуживании в аэропорту г. Сургута.

В пользу данного вывода говорит, в том числе, факт, что время, указанное на предоставленных фотоматериалах, не совпадает с временем прибытия ВС в аэропорт Толмачево.

Комиссия по расследованию считает, что фотоматериалы повреждения ВС сделаны после наземного обслуживания ВС и подъезда/отъезда спецтранспорта (средств механизации) в аэропорту Толмачево.

➤ 18.08.2023 в аэропорту города Сургута перед выполнением рейса ЮТ 823 техническими специалистами ООО «ТС Техник» ЛСТО Сургут было обнаружено повреждение на кромке люка заднего багажно-грузового отсека (далее БГО) ВС В-737-500, бортовой номер RA-73041, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» рейса ЮТ 823.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что повреждение на кромке люка заднего БГО В-737-500, бортовой номер RA-73041, обнаруженное 18.08.2023 при подготовке к вылету рейса ЮТ 823 «Сургут-Баку», могло быть получено при погрузке груза в аэропорту Талакан при подготовке к вылету ВС, выполнявшего рейс ЮТ 432 за 18.08.2023.

➤ 20.08.2023 в аэропорту города Сургута на МС 19 производилось наземное обслуживание ВС В-737-500, бортовой номер RA-73063, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполнявшего рейс ЮТ 9725 «Саратов-Сургут». Через сервисную дверь 4L производилась высадка маломобильного пассажира из ВС с использованием амбулаторного лифта WGCD54, государственный номер 8824 TA86.

При подгоне амбулаторного лифта к ВС произошло соприкосновение открытой сервисной двери 4L ВС с поручнем передней верхней платформы амбулифта. В ходе осмотра ВС обнаружены две вмятины на внутренней декоративной панели двери 4L, которые зафиксированы в акте повреждения ВС на земле от 20.08.2023.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение внутренней декоративной панели сервисной двери ВС В-737-500, бортовой номер RA-73063, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполнявшего рейс ЮТ 9725 за 20.08.2023, при подгоне амбулаторного лифта WGCD54, государственный номер 8824 TA86, произошло в следствии неисполнения грузчиком СОП Соколовым В.В. требований «Технологии работы при использовании амбулаторного лифта WGCD54, предназначенного для транспортировки пассажиров с ограниченными возможностями здоровья в аэропорту Сургута», утверждённой приказом АО «Аэропорт Сургут» от 17.02.2022 № ПАС-38/22:

- подгон амбулифта должен осуществляться к закрытой сервисной двери ВС;
- амбулифт должен быть установлен на расстоянии, исключающем повреждение ВС, не менее 0,5 м от ВС.

Кроме этого, авиационное событие произошло по причине самовольного, без получения установленного сигнала, открытия сервисной двери бортпроводником во время подъезда амбулифта к ВС.

➤ 21.11.2023 командиром ВС на предполетном осмотре ВС ATR-72-500 бортовой номер RA-67690, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», при подготовке к вылету рейсом ЮТ-119 на левой стойке шасси ВС были обнаружены останки птицы в виде правого крыла, перьев, пуха и другого биологического материала.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что точно определить, на каком этапе полета произошло попадание птицы в левую створку шасси ВС ATR-72-500, бортовой номер RA-67690, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», невозможно.

Учитывая, что при осмотре летного поля аэродрома Сургут, после получения соответствующей информации, следов и фрагментов птицы не обнаружено, комиссия допускает, что столкновение ВС с птицей могло произойти в аэропорту вылета рейса ЮТ-154.

➤ 28.12.2023 после завершения наземного обслуживания в аэропорту города Сургута рейса ЮТ 412, прибывшего из города Самара (Курумоч), техническими специалистами ЛСТО «Сургут» ООО «ТС Техник» обнаружено повреждение штуцера трубки дренажной системы слива воды в задней части ВС и вмятина в полу на стыке между

панелями в районе порога второго БГО ВС В-737-500, бортовой номер RA-73049, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр». Ранее данное ВС обслуживалось в аэропорту Сургута 27.12.2023 при выполнении рейсов ЮТ 104/411 «Уфа-Сургут-Самара (Курумоч)».

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что настоящие повреждения были получены не при наземном обслуживании в аэропорту Сургута. Слив воды из ВС производился штатно, механическое воздействие на штуцер слива воды персоналом не производилось. Согласно документации коммерческой загрузки рейсов и видеоматериалов, производилась выгрузка/загрузка только багажа, какой-либо груз, в том числе крупногабаритный или тяжеловесный, которым возможно было нанести повреждение в заднем БГО, на борту ВС отсутствовал.

Комиссия предполагает, что штуцер слива воды ВС мог быть поврежден в результате механического воздействия в аэропорту города Самара (Курумоч) при наземном обслуживании рейсов ЮТ 411/412 за 27-28.12.2023, либо вследствие естественного разрушения пластикового материала штуцера из-за длительной эксплуатации, резких перепадов температуры окружающей среды (так называемый фактор «усталости» материала, «накопления изношенности»).

Повреждение пола (вмятина) на стыке между панелями в районе порога заднего БГО ВС могло быть нанесено в результате механического воздействия в аэропорту города Самара (Курумоч) при наземном обслуживании рейсов ЮТ 411/412 за 27-28.12.2023, либо вследствие естественного разрушения из-за длительной «агрессивной» эксплуатации, связанной с «волочением» по полу БГО крупногабаритных, тяжеловесных грузов при погрузке/разгрузке ВС (так называемый фактор «усталости» металла, его изношенности, «накопления» результатов механического воздействия).

## 2. Показатели безопасности полетов

В соответствии с действующим в Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП-03-2023 в обществе приняты и установлены абсолютные и относительные показатели определения эффективности функционирования подразделений по направлению СУБП.

В качестве абсолютных показателей безопасности полетов учитывается количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени:

За последние четыре года абсолютные показатели безопасности полетов:

2019 год – 3 ПВС (аэропорт Ноябрьск - 2, п/п Березово - 1);

2020 год – 1 несанкционированный выезд на ВПП (аэропорт Сургут);

2021 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

2022 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

**2023 год – 2 ПВС (аэропорт Сургут).**

### Показатели по самолетовылетам за период 2019 –2023 год

	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	За год
2019 год	3911	5288	5959	5104	20262
2020 год	4783	2927	3574	5610	16898
2021 год	3195	4799	5629	4588	18211
2022 год	3765	4703	5848	4885	19201
2023 год	4048	5286	6028	4847	20209

В качестве относительных показателей безопасности полетов учитывается среднее количество авиационных событий на 1000 самолетовылетов (К) за анализируемый период.

Расчет относительного показателя безопасности производится по формуле:

$K = n_{AC} / N_{ce} \times 1000$ , где

$K$  – коэффициент показателя безопасности полетов;

$n_{AC}$  – количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени;

$N_{св}$  – количество самолетовылетов за анализируемый период времени.

Показатели коэффициента за последние четыре года:

	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	За год
2017 год	0	0	0	0	0
2018 год	0	0	0	0,22	0,05
2019 год	0,26	0	0,17	0,20	0,15
2020 год	0	0	0	0,18	0,06
2021 год	0	0	0,18	0	0,05
2022 год	0	0	0	0,20	0,05
2023 год	0	0	0,33	0	0,099

На каждый календарный год устанавливается заданный  $K_{зад}$  и предельный  $K_{пред}$  показатели приемлемого уровня безопасности.

В качестве заданных приняты средние годовые показатели за **четыре** предыдущих года

$$K_{зад} = (K_{ср} + K_{ср} + K_{ср} + K_{ср}) / 4$$

Таким образом, заданный показатель приемлемого уровня безопасности полетов на 2023 рассчитан следующим образом:

$$K_{зад} = (0,15 + 0,06 + 0,05 + 0,05) / 4 = \mathbf{0,08};$$

В качестве  $K_{пред}$  приняты наихудшие показатели коэффициента безопасности по кварталам за пять предыдущих года (выделены красным)

$$K_{пред} = (K_{max} + K_{max} + K_{умax} + K_{max} + K_{max}) / 4$$

$$K_{пред} = (0,26 + 0,18 + 0,20 + 0,20) / 4 = \mathbf{0,21}.$$

Относительный показатель безопасности полетов в 2023 составляет

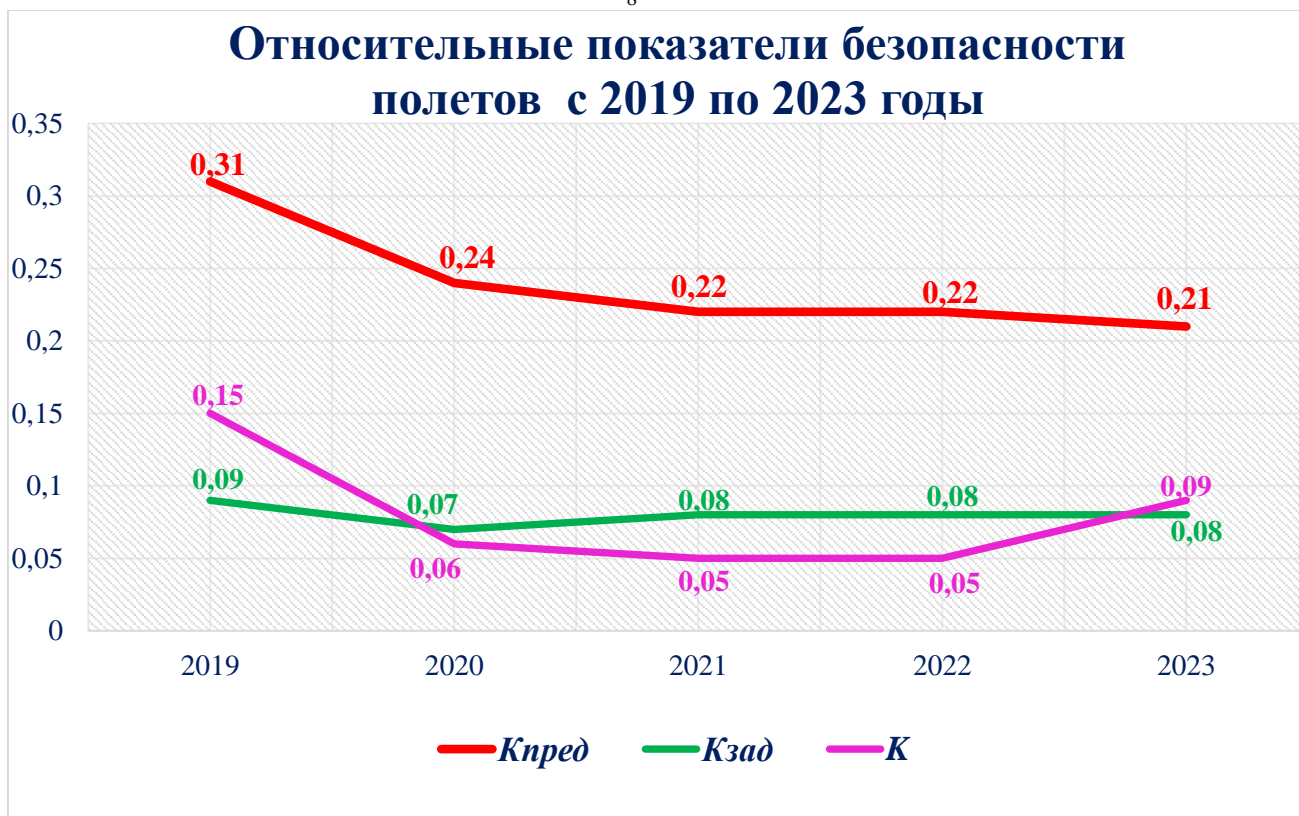
$$K = n_{AC} / N_{св} \times 1000, \text{ где}$$

$K$  – коэффициент показателя безопасности полетов;

$n_{AC}$  – количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени;

$$K = 2 / 20209 \times 1000 = \mathbf{0,09};$$

Показатели / годы	2019	2020	2021	2022	2023
$K_{пред}$	0,31	0,24	0,22	0,22	0,21
$K_{зад}$	0,09	0,07	0,08	0,08	0,08
$K$	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09



На 2024 год относительные показатели безопасности полетов составят:

$$K_{зад} = 0,08^*;$$

$$K_{пред} = (0,18 + 0,20 + 0,18 + 0,33) / 4 = 0,22.$$

\*- в связи с тем, что в 2023 году не был выдержан  $K_{зад}$ , на заседании Совета по СУБП от 22.01.2024, принято решение принять  $K_{зад}$  на 2024 год на уровне  $K_{зад}$  на 2023 год.

### 3. Анализ факторов опасности и рисков безопасности полетов

В 2023 году были выявлены следующие факторы опасности и риски:

#### 3.1. Факторы опасности и риски, выявленные впервые:

	<b>Факторы опасности, возникающие при маневрировании спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС.</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СОП
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования повреждения ВС на земле В-737-800, бортовой номер RA-73085, при выполнении рейса ЮТ-381 в аэропорту Пулково
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С



Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Дополнен п.6.4. Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденной приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- запрещается маневрирование спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС на расстоянии не ближе 1,5 м. от крайних точек ВС.</li> </ul> <p>2. Актуализирована Технология работы грузчика грузового комплекса, утвержденная приказом генерального директора от 19.07.2021 № ПАС-231/21, в части выполнения погрузочно-разгрузочных работ в/из ВС.</p> <p>3. Грузчики и механизаторы СОП ознакомлены с актуализированными версиями Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут и Технологии работы грузчика грузового комплекса</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационные событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, сторонние организации
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Добровольное сообщение
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в Инструкцию по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- движение между МС 20 и МС 21 разрешено топливозаправщикам, автолифтам для загрузки бортового питания и амбулаторным автолифтам для загрузки маломобильных пассажиров под руководством руководителя подъездом (отъездом);</li> <li>- запрещена стоянка спецтранспорта в кармане со стороны аэровокзала между МС 20 и МС 21, кроме стоянки спецтранспорта для доставки бортового оборудования и мягкого инвентаря у</li> </ul>

	<p>лестницы телескопического трапа со стороны аэровокзала МС 21;</p> <p>- запрещено движение самоходных пассажирских трапов, самосвалов, автолифтов для загрузки бортового питания и амбулаторных автолифтов для загрузки маломобильных пассажиров под галереями телескопических трапов МС 20 и МС 21.</p> <p>2. Изменения доведены до водительского состава.</p> <p>3.Изменения доведены до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Риск снижен до категории 2С

	<b>Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное происшествие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, сторонние организации.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в Инструкцию по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22:</p> <p>- Запрещена стоянка транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад.</p> <p>2. Актуализированная версия Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут доведена до водительского состава и до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут.</p> <p>3. Установлены необходимые знаки дорожного движения, запрещающие стоянку транспортных средств на участке, расположенном перед боксами пожарных автомобилей № 1- 4 здания перронных бригад.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при маневрировании багажных тележек у ВС
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное происшествие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СОП
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в раздел 12 Технологии выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок, грузовые перевозки, утвержденной приказом от 04.04.2023 № ПАС-81/23:</p> <p>«Остановка транспортировочных (багажных) тележек при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек ВС вручную».</p> <p>«Перед выгрузкой/погрузкой в/из БГО ВС Embraer-170/190 и RRJ-95, необходимо произвести дополнительный осмотр нижней части обтекателя фюзеляжа (места примыкания крыла к фюзеляжу ВС)».</p> <p>2. Актуализированная версия Технологии выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок, грузовые перевозки, утвержденной приказом от 04.04.2023 № ПАС-81/23 доведена до грузчиков и механизаторов службы организации перевозок.</p> <p>3. Начальник СОП совместно с представителем участка подготовки производства ССТ ежемесячно каждый четвертый четверг месяца проводят проверку наличия амортизирующих устройств на транспортировочных (багажных) тележках с составлением актов в адрес директора по наземно-техническому обеспечению-главного инженера.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В

Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация
------------------	--

	<b>Севера Сибири»ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Водительский состав Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири»ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП. Добровольное сообщение.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	1.Произведены расчеты для нанесения разметки мест стоянок транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» ( далее здание): - параллельно гаражному боксу здания; - перпендикулярно перрону у входа в здание. 2.Дополнено приложение 15 Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденной приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22 вновь обозначенными местами стоянок ТС. 3.Доведена актуализированная версия Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут до водительского состава и до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут. 4. Нанесена разметка мест стоянок, указанных в п 1.1. 5. Копия приказа направлена в адрес Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающие при неудовлетворительной организации стажировки работников.</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС, Производственный травматизм.
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Работники АО «Аэропорт Сургут»
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчёт по результатам расследования повреждения ВС АTR-72-212А RA-67692 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Проведено обучение руководителей структурных подразделений по порядку организации стажировки работников на рабочем месте в соответствии с требованиями «Положения о проведении стажировки работников АО «Аэропорт Сургут», утвержденного приказом АО «Аэропорт Сургут» от 20.10.2022 № ПАС-236/22;</p> <p>2. На регулярной основе осуществляется проверка наличия и качества заполнения документации по организации стажировки работников при проведении второй степени контроля охраны труда.</p> <p>3. Руководителям структурных подразделений при разработке программ стажировки работников включают проведение практических занятий для освоения безопасных методов и приемов выполнения работ.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающие при мойке стекол кабины пилотов.</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС, Производственный травматизм.
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Отдел сервисного обеспечения службы авиационного кейтеринга
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчёт по результатам расследования повреждения воздушного судна АTR-72-212А RA-67692 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. В период проведения стажировки вновь принятых работников проводятся практические занятия с работниками ОСО САК по правилам безопасного использования стремянок при осуществлении наружной мойки ВС с последующей сдачей зачетов.</p> <p>2. В период подготовки общества к работе в ОЗП/ВЛП проводятся практические занятия с работниками ОСО САК по правилам безопасного использования стремянок при осуществлении наружной мойки ВС.</p>

	<p>3. Дополнен п.5. приложения № 7 Технологии наружной мойки воздушных судов РИ-С-01, утвержденной приказом генерального директора от 14.04.2023 № ПАС-86/23:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- информацией о численных значений безопасного расстояния установки стремянок к ВС.</li> <li>- «Запрещено передвижение стремянки вдоль борта ВС, по подключенному кабелю наземного источника электропитания».</li> </ul>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающим при буксировке ВС В-767 с МС 21.</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный.
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС.
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Служба спецтранспорта, служба перронного обеспечения ВС.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам повреждения ВС RRJ-95 RA-89122 АО «Ред Вингс», рейс RWZ1283 Челябинск (Баландино)-Сургут, произошедшего в процессе буксировки ВС на точку запуска в аэропорту Челябинск (Баландино) 19.12.2022
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесено дополнение в раздел 8 Технологии взаимодействия комплексной смены аэропорта и служб сторонних организаций при обслуживании ВС в аэропорту города Сургута:</p> <p>«При наличии информации в суточном плане полетов о прибытии ВС В-767:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- начальник комплексной смены-руководитель АСР за час до прибытия ВС дает указание начальнику смены СПО ВС и инженеру по эксплуатации аэродромов (сменному) оценить состояние поверхности МС 21 на предмет безопасности выполняемых работ (лед, снег и т.д.);</li> <li>В случае, если состояние поверхности неудовлетворительное (наличие льда и т.д.), инженер по эксплуатации аэродромов (сменный) принимает меры по устранению несоответствий.</li> <li>Если устранить несоответствия невозможно, то начальник комплексной</li> </ul>

	смены-руководитель АСР принимает решение о встрече ВС на МС 31» 2. Работники ознакомлены с актуализированной версией Технологии взаимодействия комплексной смены аэропорта и служб сторонних организаций при обслуживании ВС в аэропорту города Сургута под подпись
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 1В

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный.
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС.
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Служба спецтранспорта, сторонние организации.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП.
Частота возникновения фактора опасности	Маловероятно
Индекс риска в выявленном факторе опасности	2В
Проведенные мероприятия по устранению	1. Дополнен раздел 3 «Буксировка воздушных судов» Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут, утвержденной приказом АО «Аэропорт Сургут» от 30.12.2022 № ПАС-304/22: «3.11. В случае руления ВС с южной стороны МС 22-24 и одновременной буксировке вертолетов Ми-26 с мест хранения, буксировочная бригада останавливается так, чтобы любая крайняя точка Ми-26 (тягача) не пересекала границу мест хранения вертолетов. В случае выруливания ВС с МС 11 и одновременной буксировке вертолетов Ми-8 из ангара, буксировочная бригада останавливается так, чтобы любая крайняя точка Ми-8 (тягача) не пересекала границу установленного знака «STOP». В случае выруливания ВС с МС 9-11 и одновременной буксировке вертолетов Ми-8 с перрона Ми-8 в ангар буксировочная бригада ожидает на МС перрона Ми-8.» 2. Дополнена Часть 3 «Руководство по буксировке воздушных судов в аэропорту г. Сургута» Руководства по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропорту г. Сургута, утвержденного

	<p>приказом АО «Аэропорт Сургут» от 18.06.2020 № ПАС-384/20:  «В случае руления ВС с южной стороны МС 22-24 и одновременной буксировке вертолетов Ми-26 с мест хранения, буксировочная бригада останавливается так, чтобы любая крайняя точка Ми-26 (тягача) не пересекала границу мест хранения вертолетов.  В случае выруливания ВС с МС 11 и одновременной буксировке вертолетов Ми-8 из ангара, буксировочная бригада останавливается так, чтобы любая крайняя точка Ми-8 (тягача) не пересекала границу установленного знака «СТОП».  В случае выруливания ВС с МС 9-11 и одновременной буксировке вертолетов Ми-8 с перрона Ми-8 в ангар буксировочная бригада ожидает на МС перрона Ми-8.»</p> <p>3. Организовано нанесение маркировочного знака «Место ожидания» в рамках проведения сезонных работ к работе в весенне-летний период 2024 года и внесены изменения в схему расстановки и организации движения воздушных судов, спецтехники и средств механизации на аэродроме Сургут.</p> <p>4. Подготовлен приказ о проведении корректирующих мероприятий и направлена копия приказа в адрес Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и ЛСТО «Западно-Сибирская» АО «ЮТэйр-Инжиниринг».</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 1В

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности, возникающие и замерзании передней выдвигной площадки пассажирских трапов в осенне-зимний период</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, технический
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС.
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Служба спецтранспорта.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП. Добровольное сообщение
Частота возникновения фактора опасности	Иногда
Индекс риска в выявленном факторе опасности	4С



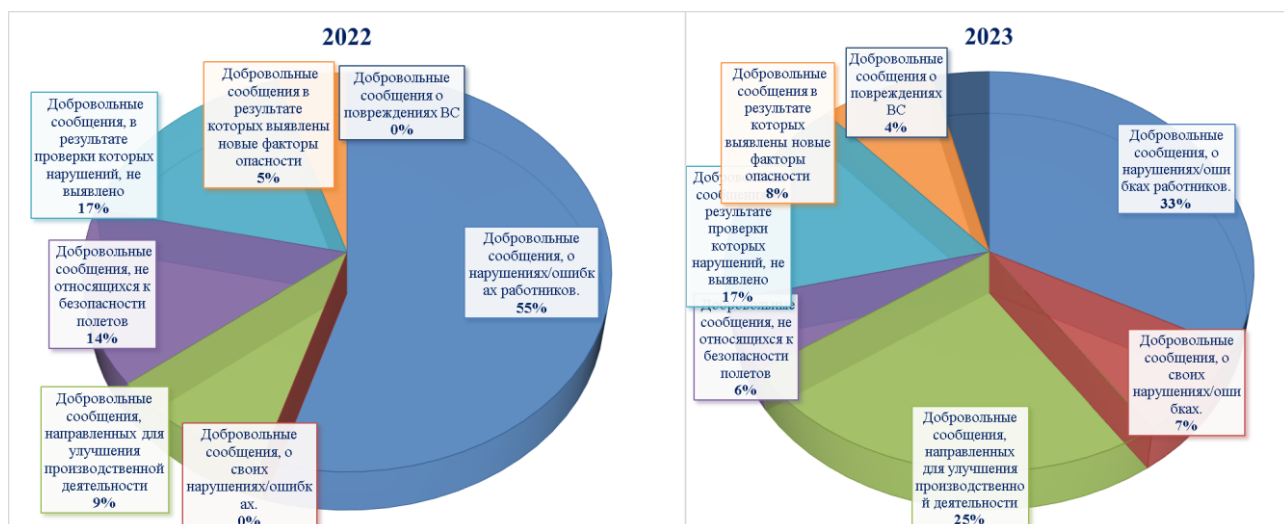
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1.Дополнена Технология использования самоходных пассажирских трапов при коммерческом обслуживании в аэропорту Сургута, утвержденная приказом АО «Аэропорт Сургут» от 09.11.2023 № ПАС-260/23:</p> <p>«5.3. ПРИМЕЧАНИЕ (Для самоходных пассажирских трапов, кроме SOVAM SP 9.19): В осенне-зимний период времени, перед установкой трапа к ВС, водитель обязан подняться на трап и произвести проверку работоспособности передней выдвигной площадки путем ее полных выдвигений вперед/назад. В случае, если передняя выдвигная площадка не выдвигается/задвигается при помощи штатных механизмов управления, водитель выполняет ее выпуск в положение максимального вылета альтернативным способом, проводит проверку максимального ее выпуска, после чего допускается подъезд спецмашины к ВС. В данном случае водителем трапа и руководителем подъезда/отъезда должны быть предприняты дополнительные меры предосторожности во время приближения трапа к ВС. При невозможности полного выдвигания передней выдвигной площадки водитель докладывает начальнику смены ССТ о необходимости замены спецмашины.</p> <p>2.Разработана форма графика и состав комиссии из числа сотрудников ССТ по проведению проверок работоспособности выдвигных механизмов и агрегатов пассажирских трапов, амбулифтов, автолифтов, с последующим предоставлением актов в адрес директора по наземно-техническому обеспечению – главного инженера.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 3С

3.2.Факторы опасности и риски, выявленные ранее представлены в Приложении № 1.

Проведена повторная оценка по всем выявленным факторам опасности и рискам для контроля для поддержания на приемлемом или более низком уровне.

## 4. Система добровольных сообщений

Структура	2022 год	2023 год
Добровольные сообщения, о нарушениях/ошибках работников	23	17
Добровольные сообщения, о своих нарушениях/ошибках.	0	4
Добровольные сообщения, направленных для улучшения производственной деятельности	4	13
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений, не выявлено.	7	9
Добровольные сообщения, не относящихся к безопасности полетов	6	3
Добровольные сообщения в результате которых выявлены новые факторы опасности	2	4
Добровольные сообщения о повреждениях ВС	0	2
Итого	42	52

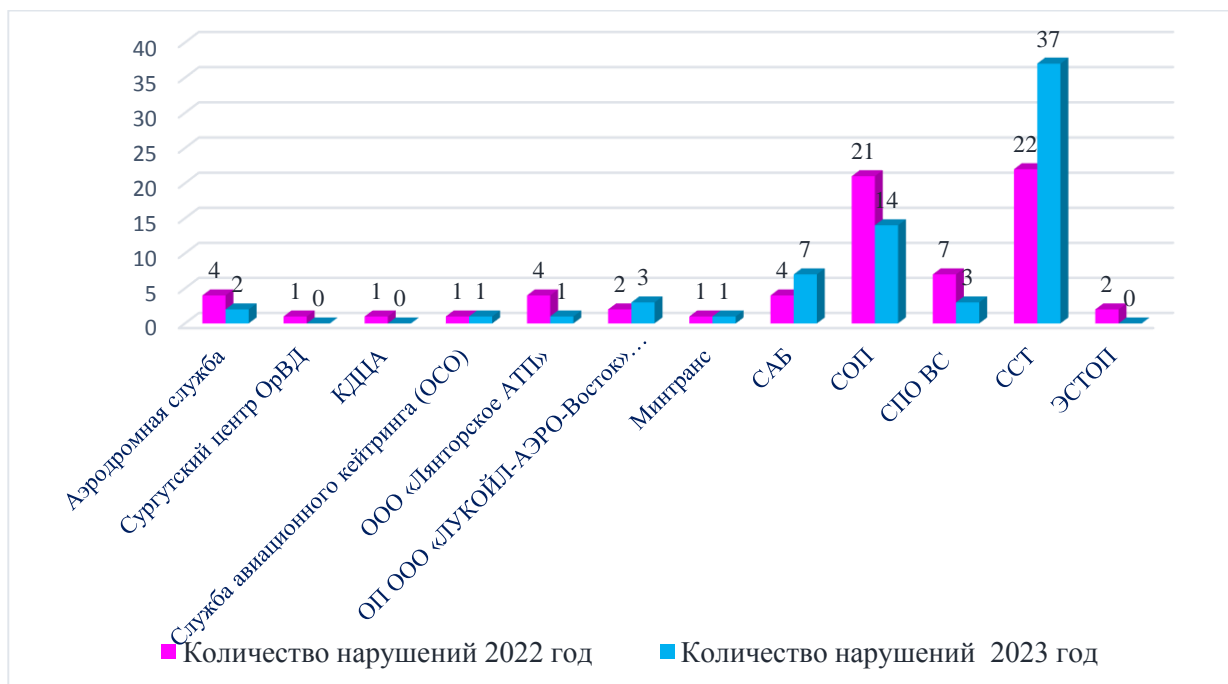


В связи с большим количеством в 2022 году добровольных сообщений не относящихся к безопасности полетов, при проведении подготовки персонала в рамках СУБП в 2023 году, было акцентировано внимание на примерный перечень событий, о чем необходимо сообщать.

Количество добровольных сообщений работников в 2023 году по сравнению с 2022 годом увеличилось и их изменившаяся структура, говорит о формировании позитивной культуры безопасности полетов работников:

- на основании добровольных сообщений выявлено четыре новых фактора опасности;
- добровольные сообщения подаются при повреждениях ВС;
- добровольные сообщения стали подаваться работниками о своих нарушениях.

## 5. Нарушения требований безопасности полетов по структурным подразделениям аэропорта города Сургута



### Структура нарушений требований безопасности полетов в аэропорту города Сургута в 2023 году

№	Наименование нарушения	Кол-во
1	Неустановка упорных колодок под колеса спецтранспорта	17
2	Отсутствие спецодежды и спецобуви + светоотражающих жилетов	15
3	Не пропустили буксируемое ВС или машину сопровождения ВС	4
4	Отсутствие контроля ответственного должностного лица	1
5	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком	3
6	Транспортировка багажных тележек к ВС вручную одним грузчиком	3
7	Транспортировка багажных тележек с нарушением маршрута руления на МС	2
8	Нарушение ПДД	2
9	Движение задним ходом и нарушение схемы подъезда и маневрирования при обслуживании ВС	1
10	Перевозка автотранспортом пассажиров при превышении количества посадочных мест в кабине	2
11	Нарушение процедуры буксировки и установки ВС	3
12	Движение спецтранспорта на МС ВС без руководителя подъезда/отъезда	5
13	Стоянка спецтранспорта в кармане между МС 20 и МС 21	3
14	Нарушение скоростного режима передвижения спецтранспорта по перрону	1
15	Отсутствие контроля посадки пассажиров	2
16	Отсутствие у водителя документов, необходимых для управления спецтранспортом по аэродрому	3
17	Нарушение порядка отгона спецтранспорта от борта ВС (соблюдение очередности уборки упорных колодок из-под колёс)	1
18	Нарушение установленной схемы движения спецтранспорта на аэродроме	1

## 6. Постоянное совершенствование СУБП АО «Аэропорт Сургут»

1. Инспекцией по безопасности полетов издано Положение о внутреннем инспекционном контроле на аэродромах АО «Аэропорт Сургут» (далее Положение), регламентирующее порядок проведения контроля процесса наземного обслуживания воздушных судов на местах стоянок ВС аэродромов АО «Аэропорт Сургут», контроля соблюдения порядка передвижения, остановки и стоянки спецтехники на аэродромах АО «Аэропорт Сургут»; контроля за проведением работ по эксплуатационному содержанию аэродромов АО «Аэропорт Сургут» и состоянием качества подготовки аэродрома к полетам.

Положение определяет ответственных лиц за проведение контроля – руководителей производственных подразделений и порядок оформления документации по результатам проведения внутреннего инспекционного контроля.

2. Внесены изменения в Положение о подготовке персонала в рамках СУБП АО «Аэропорт Сургут», в части проведения обязательного первичного обучения работников при поступлении на работу в течении месяца в АО «Аэропорт Сургут».

## 7. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в 2023 году по сравнению с 2022 годом находится на приемлемом уровне. Критических замечаний по вопросам безопасности полетов нет.

1. Руководителям структурных подразделений:

- ознакомить работников с Анализом состояния безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» за 2023 год под подпись;
- пересмотреть программы стажировок работников на рабочем месте, в случае необходимости, дополнить практическими занятиями;
- поощрять подачу работниками добровольных сообщений;
- проводить контроль процесса наземного обслуживания ВС в соответствии с положением о внутреннем инспекционном контроле на аэродромах АО «Аэропорт Сургут».

2. Начальнику инспекции по безопасности полетов Дмитриевой О.В. оформить информационный бюллетень о стоимости деталей и запасных частей ВС и направить в адрес руководителей структурных подразделений директоров филиалов.

3. Лицам, ответственным за безопасность движения на аэродромах, провести дополнительные занятия с водительским составом по изучению инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме.

Начальник инспекции



О.В.Дмитриева

## Факторы опасности и риски, выявленные в АО «Аэропорт Сургут»

№		
<b>1. Факторы опасности, не зависящие от структурного подразделения</b>		
1.1.	Запуск двигателей и опробование до 0,4 N во время технического обслуживания ИТП на всех МС	2С (Значительный)
1.2.	Условия ограниченной видимости	3В (Опасный)
1.3.	Нарушение целостности фундамента Ангара ПАО АК «ЮТэйр»	3С (Серьезный)
1.4.	Наличие птиц на аэродроме	2С (Серьезный)
1.5.	Запуск двигателей МИ-26 на МС 22-31 может привести к повреждению рядом стоящих ВС и травмированию людей.	1D (Незначительный)
1.6.	Факторы опасности, возникающие при неудовлетворительной организации стажировки работников.	3С (Серьезный)
<b>2. Факторы опасности для всех структурных подразделений.</b>		
2.1.	Отсутствие введения в действие локальных нормативных документов приказом	2С (Значительный)
2.2.	Использование пешеходами на перроне аэродрома Сургут наушников	2С (Значительный)
2.3.	Плохое качество радиосвязи на аэродроме	4С (Серьезный)
2.4.	Нахождение в опасной зоне ВС при работающих двигателях и включенных проблесковых маяков ВС	2С (Значительный)
2.5.	Пересечение путей руления ВС работниками	2С (Значительный)
2.6.	Допуск к работе без прохождения предсменного/предрейсового медицинского осмотра	2С (Серьезный)
2.7.	Передвижение по перрону без сигнального жилета и без спецодежды, содержащей светоотражающий материал	4С (Серьезный)
2.8.	Отсутствие обязанности прохождения послесменных медицинских осмотров, работниками, находящимся на местах стоянок при наземном обслуживании воздушных судов	2В (Опасный)
<b>3. Аэродромная служба</b>		
3.1.	Отсутствие надлежащего контроля со стороны ответственного должностного лица за проведение работ на аэродроме	3В (Опасный)
3.2.	Установка ВС на МС, где пути движения колес шасси ВС проходят по крышкам люков наземных источников питания	2С (Значительный)
3.3.	При неудовлетворительном состоянии РД и перрона возможна потеря путевого управления ВС.	2С (Значительный)
3.4.	Недостоверная информация о площади осадков на ИВПИ может привести к низкой эффективности торможения ВС.	4С (Серьезный)
<b>4. Координационно-диспетчерский центр аэропорта</b>		
4.1.	Заправка ВС с пассажирами на борту без руководителя АСР	2С (Значительный)
4.2.	Разрешение запуска двигателей ВС на закрытых стоянках	2С (Серьезный)
<b>5. Служба перронного обеспечения ВС</b>		
5.1.	Отсутствие/нарушение схемы осмотра ВС	2С (Серьезный)

5.2.	На перроне аэродрома Сургут проводится противообледенительная обработка на МС при рядом расположенных ВС на МС (МС10-19)	2С (Серьезный)
5.3.	Установка конусов безопасности до полной остановки ВС на МС.	2С (Значительный)
5.4.	Установка ВС на неподготовленную стоянку	2С (Значительный)
5.5.	Буксировка ВС с отсутствием средств радиосвязи с экипажем	2С (Значительный)
5.6.	Отсутствие внутренней связи оператора с водителем спецмашины и неиспользование радиосвязи при проведении ПОО	1С (Значительный)
5.7.	Скопление снега на козырьках телескопических трапов	2С (Значительный)
5.8.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
5.9.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
5.10	Наличие снежного брусера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	4С (Серьезный)
5.11	Факторы опасности, возникающие при буксировке ВС В-767 с МС 21.	3В (Опасный)
<b>6. Отдел сервисного обеспечения Службы авиационного кейтринга</b>		
6.1.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
6.2.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
6.3.	Факторы опасности, возникающие при мойке стекол кабины пилотов.	3С (Значительный)
<b>7. Служба организации перевозок</b>		
7.1.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
7.2.	Загрузка багажа в телеги выше 40 см от высоты бортов телеги	1С (Значительный)
7.3.	Транспортировка багажной тележки к ВС одним грузчиком	2С (Значительный)
7.4.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
7.5.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
7.6.	Ненадежная фиксация сцепных механизмов багажных тележек может привести к их расцеплению.	1С (Серьезный)
7.7.	Факторы опасности, возникающие при маневрировании спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС	3С (Серьезный)
7.8.	Факторы опасности, возникающие при маневрировании багажных тележек у ВС	3В (Опасный)
<b>8. Служба спецтранспорта</b>		
8.1.	Люлька Диайсера не оснащена датчиками опасного сближения с ВС	1Е (Ничтожная)

8.2.	На перроне аэродрома Сургут при буксировке или вырубании ВС работает снегоуборочная техника, которая по габаритам при движении может привести к ПВС	2С (Значительный)
8.3.	ТС пересекают пути движения диайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	1С (Значительный)
8.4.	Подъезд/отъезд спецтранспорта без руководителя подъездом/отъездом	3С (Значительный)
8.5.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	3В (Опасный)
8.6.	Отсутствие внутренней связи оператора с водителем спецмашины и неиспользование радиосвязи при проведении ПОО	1С (Значительный)
8.7.	Отъезд спецтехники от воздушного судна при необранном в транспортное положение спецоборудования.	3С (Значительный)
8.8.	Несоблюдение правил ведения радиопереговоров при производстве работ водителями ССТ автоколонны № 3	1С (Значительный)
8.9.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	1С (Значительный)
8.10.	Нарушение схемы маневрирования у ВС	2С (Значительный)
8.11.	Нарушение типовых схем подъезда(отъезда)	2С (Серьезный)
8.12.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Серьезный)
8.13.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Серьезный)
8.14.	Нарушение требований ПДД	3С (Серьезный)
8.15.	Не контролируется натяжение троса механизма управления защитным козырьком	2С (Серьезный)
8.16.	Неограниченный скоростной режим машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС	2С (Значительный)
8.17.	Неустановка упорных колодок под колеса амбулифта	1С (Значительный)
8.18.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	3D (Незначительный)
8.19.	Использование буксировочных тягачей SCHOPF F-160 и SCHOPF F-300 для транспортировки средств наземного обслуживания ВС.	2С (Значительный)
8.20.	Наличие снежного брúствера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	2С (Значительный)
8.21.	Оставление транспортных средств на рабочей площади аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	3С (Значительный)
8.22.	Повреждение ВС в процессе эксплуатационного содержания	2С (Серьезный)
8.23.	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию	2В (Опасный)
8.24.	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	4С (Серьезный)
8.25.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	4С (Серьезный)

8.26	Факторы опасности, возникающие при замерзании передней выдвигной площадки пассажирских трапов в осенне-зимний период	4С (Серьезный)
8.27	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	2В (Опасный)
8.28	Факторы опасности, возникающим при буксировке ВС В-767 с МС 21.	3В (Опасный)
<b>9. Сторонние организации, осуществляющие передвижение на ТС на перроне</b>		
9.1.	На перроне аэродрома Сургут осуществляют движение транспортные средства темной окраски, не имеющие проблесковых маячков. В темное время суток и в неблагоприятных погодных условиях незаметны на перроне	2Е (Ничтожный)
9.2.	ТС пересекают пути движения диайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	1С (Значительный)
9.3.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	2В (Опасный)
9.4.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Значительный)
9.5.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Значительный)
9.6.	Нарушение требований ПДД	3С (Значительный)
9.7.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	1С (Значительный)
9.8.	Оставление транспортных средств на рабочей площади аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	2С (Значительный)
9.9.	Наличие препятствий на маршруте буксировки вертолетов из Ангара Ми-8 на перрон Ми-8	1В (Опасный)
9.10	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	4С (Значительный)
9.11.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	4С (Значительный)
9.12	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	4С (Значительный)
<b>10. ЭСТОП</b>		
10.1	Срабатывание датчика освещения, отключение матч в ночное время суток	2С (Значительный)
<b>11. Служба авиатопливообеспечения</b>		
11.1	Риски, связанные с техническим оснащением резервуарного парка складов ГСМ, фильтрационного оборудования пунктов налива, техническое оснащение ТЗ в АО «Аэропорт Сургут»	1В(Опасный)
11.2	Риски, связанные с заправкой ВС некондиционным топливом в АО «Аэропорт Сургут»	1В(Опасный)
<b>12. Сторонние организации, осуществляющие процесс буксировки ВС</b>		
12.1	Факторы опасности, возникающие при осуществлении буксировки ВС в/из самолетного ангара.	2В (Опасный)
12.2	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	2В (Опасный)



## Комментарии:

1		При проведении повторной оценки вероятность фактора риска увеличилась (более 5 нарушений/ явилось одной из причин или сопутствующей причиной авиационного события)
2		При проведении повторной оценки вероятность фактора риска уменьшилась (отсутствие нарушений/причины авиационного события)