



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
10 февраля 2023 г.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Анализ
состояния безопасности полетов
в АО «Аэропорт Сургут» за 2022 год

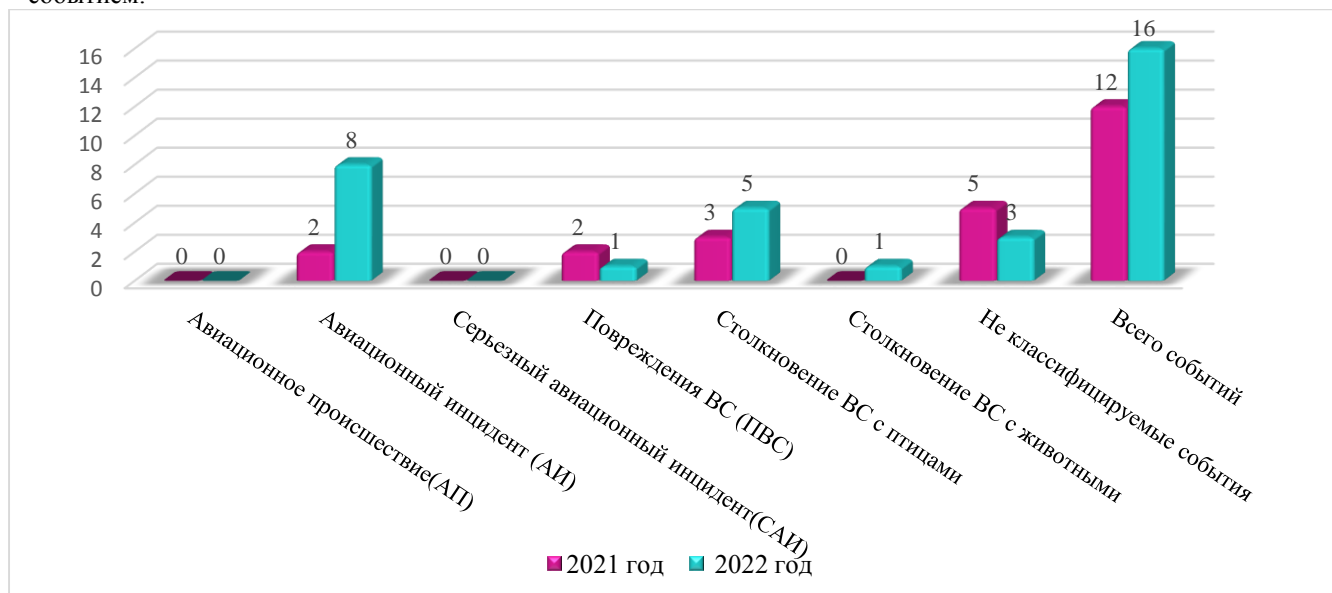
1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

1.1. Структура авиационных событий в АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	2021 год	2022 год	Тенденция
Авиационное происшествие(АП)	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	2	8**	+6 (увеличение)
Серьезный Авиационный инцидент(САИ)	0	0	0 (нет)
Повреждения ВС (ПВС)	2	1	-1(уменьшение)
Столкновение ВС с птицами	3	5**	+2 (увеличение)
Столкновение ВС с животными	0	1	+1 (увеличение)
Не классифицируемые события	5	3	- 2 (уменьшение)
Всего событий	12	16	+4 (увеличение)

* - 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 2022 году по авиакомпаниям

Авиакомпания	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифициру емые события
ПАО «АК «ЮТэйр»	0	5	0	0	3	0	2
АО «АК «Сибирь»	0	0	0	0	1	1	0
АО «АТК«Ямал»	0	3	0	0	0	0	0
ООО «Авиакомпания «Победа»	0	0	0	0	1	0	0
АО «ЮТэйр- Вертолетные услуги»	0	0	0	0	0	0	1
АО «ЮТэйр»	0	0	0	1	0	0	0

Распределение авиационных событий за 2021 год/ 2022 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	1/0	0/0	0	0/0	0/0	0/0
Ноябрьск	0/0	0/3	0/0	0	0/0	0/0	0/0
Сургут	0/0	1/5	0/0	2/1	3/5	0/1	4/3
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0

Распределение авиационных событий за 2021 год/ 2022 год по аэропортам
АО «Аэропорт Сургут» относительно количества самолетовылетов

Аэропорт	2021 год	2022 год
Березово	0,0003	0
Ноябрьск	0	0,0011
Сургут	0,0009	0,0011
Талакан	0,0005	0

1.1.1.Авиационные инциденты

➤ 20.04.2022 в 04:11 UTC при выполнении рейса LLM 420 по маршруту Ноябрьск-Москва (Домодедово) на взлете ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89082 АО «АТК «Ямал» в процессе набора высоты в аэропорту Ноябрьск произошло срабатывание сигнализации о засорении топливного фильтра двигателя. Посадка на аэродром назначения благополучно.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент.

Наиболее вероятной причиной авиационного инцидента, заправки ВС некондиционным ГСМ (авиатопливом), явилась заправка ВС RRJ-95LR-100 RA-89082 из топливозаправщика с установленными на нем разрушающимися фильтроэлементами, волокна и элементы которых в большом количестве обнаружены на фильтрах ВС, и, как следствие, попадание в топливную систему ВС технологических загрязнений из средств заправки и хранения авиатоплива и загрязнений из окружающей среды.

Сопутствующей причиной следует считать наличие в авиатопливе, поставляемом заправающим организациям, примесей, не противоречащих требованиям ГОСТ, но оседающих в виде отложений на фильтроэлементах топливной системы ВС.

Результаты проведенных исследований авиаГСМ в ГосНИИ ГА показали, что засорение топливных фильтров ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89082 не явилось следствием заправки 20.04.2022 в Ноябрьском филиале АО «Аэропорт Сургут».

➤ 20.04.2022 в 06:18 UTC при выполнении рейса LLM 18 по маршруту Ноябрьск-Салехард на взлете ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89088 АО «АТК «Ямал» в процессе набора высоты ВС в аэропорту Ноябрьск произошло срабатывание сигнализации о засорении топливного фильтра двигателя. Посадка на аэродром назначения благополучно.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент.

Наиболее вероятной причиной авиационного инцидента, заправки ВС некондиционным ГСМ (авиатопливом), явилась заправка ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89088 из топливозаправщика с установленными на нем разрушающимися фильтроэлементами, волокна и элементы которых в большом количестве обнаружены на

фильтрах ВС, и, как следствие, попадание в топливную систему ВС технологических загрязнений из средств заправки и хранения авиатоплива и загрязнений из окружающей среды.

Сопутствующей причиной следует считать наличие в авиатопливе, поставляемом заправающим организациям, примесей, не противоречащих требованиям ГОСТ, но оседающих в виде отложений на фильтроэлементах топливной системы ВС.

Результаты проведенных исследований авиаГСМ в ГосНИИ ГА показали, что засорение топливных фильтров ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89088 не явилось следствием заправки 20.04.2022 в Ноябрьском филиале АО «Аэропорт Сургут».

➤ 22.04.2022 при выполнении рейса LLM 420 по маршруту Ноябрьск- Москва (Домодедово) на взлете ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89089 АО «АТК «Ямал» в процессе набора высоты ВС в аэропорту Ноябрьск произошло срабатывание сигнализации о засорении топливного фильтра двигателя. Посадка на аэродром назначение благополучно.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент.

Наиболее вероятной причиной заправки ВС RRJ-95LR-100 RA-89089 некондиционным топливом, попадание в топливную систему ВС водорастворимых соединений высокой зольности, содержащих мелкодисперсные частицы, а также технологические загрязнения из средств заправки и хранения авиатоплива и загрязнения из окружающей среды, явилось следствием отсутствия надлежащей фильтрации топлива, подаваемого из топливозаправщика в воздушное судно, из-за применения в топливозаправочной машине разрушающихся фильтроэлементов, волокна и части которых в большом количестве обнаружены на фильтрах ВС.

Результаты проведенных исследований в ГосНИИ ГА показали, что засорение топливного фильтра ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89089 не явилось следствием заправки 22.04.2022 в Ноябрьском филиале АО «Аэропорт Сургут». В топливе, заправленном в самолет в Ноябрьском филиале АО «Аэропорт Сургут» отсутствуют примеси, обнаруженные на фильтроэлементе в виде отложений и в топливной системе ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89089

➤ 07.05 22 после выполнения рейса УТА-214 по маршруту Барнаул-Сургут на ВС ATR 72-212А, бортовой номер RA-67682, эксплуатируемого ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», на послеполетном осмотре ВС инженерно-техническим составом ООО «ТС-Техник» и экипажем ВС в 22:07 местного времени обнаружено повреждение лопасти № 3 воздушного винта двигателя № 1.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент. Повреждение законцовки лопасти № 3 воздушного винта произошло при столкновении с твердым предметом небольших размеров поднятого с земли воздушным потоком за счет тяги воздушных винтов. Вероятнее всего, событие произошло при выруливании с места стоянки или на рулении ВС при поворотах, когда необходим повышенный режим работы двигателей (в аэропорту города Барнаул).

➤ 08.05.2022г. после завершения рейса УТА-112 по маршруту Екатеринбург – Сургут на ВС ATR 72-212А, бортовой номер RA-67696, эксплуатируемого ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», на послеполетном осмотре ВС обнаружены следы попадания птицы в канал воздухозаборника двигателя №2. В процессе оценки ВС обнаружена недопустимая погнутость РЛ компрессора НД. Двигатель подлежит замене. Экипаж и пассажиры не пострадали.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент. Авиационный инцидент произошел в результате столкновения воздушного судна с мигрирующей птицей, на этапе захода на посадку в аэропорту Сургут.

К материалам расследования повреждения воздушного судна приобщено особое мнение представителей АО «Аэропорт Сургут».

➤ 27.05.2022г. во время захода на посадку ВС Boeing 737-500, бортовой номер RA-73037, эксплуатируемого ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», рейса ЮТ 404 по маршруту Уфа-Сургут на аэродром Сургут, после выпуска шасси и закрылков в положение «15» экипаж ВС обратил внимание на периодическое загорание сигнализации «Low pressure ENG 1» и «Low pressure Elec 2» (Гидравлические насосы системы «А» низкое давление). После выпуска закрылков на «30» градусов произошел полный отказ гидросистемы «А» (LOSS OF SYSTEM А-оба насоса системы «А» и Quantity Empty-количество гидрожидкости системы «А» на указателе пустой). При стабилизированном посадочном профиле и расчетной скорости экипаж выполнил посадку благополучно, после чего запросил буксир для заруливания на стоянку посредством тягача. Пострадавших нет, ВС повреждений не имеет.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент. Причиной авиационного инцидента явилась разгерметизация гидросистемы «А» с дальнейшим срабатыванием сигнализации низкого давления за насосами EDR-1 ELEC-2 гидросистемы «А». Причиной разгерметизации гидросистемы «А» с дальнейшим срабатыванием сигнализации стало повреждение гидравлических шлангов (P/N AS154A06NN0240T, P/N AS154A06EE0260T) подвода жидкости к гидроцилиндру выпуска-уборки правой опоры шасси.

Вероятной причиной повреждений гидравлических шлангов (P/N AS154A06NN0240T, P/N AS154A06EE0260T) подвода жидкости к гидроцилиндру выпуска-уборки правой опоры шасси является некорректный клиренс (между гибкими трубопроводами и элементами конструкции и компонентами ВС), из-за некорректной установки шланга.

➤ 11.06.2022г. после завершения рейса ЮТ-154 по маршруту Белоярский – Сургут на ВС ATR 72-212A, бортовой номер RA-67688, эксплуатируемого ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», при выполнении планового ТО техническим персоналом ООО ТС-Техник обнаружены следы поражения разрядом атмосферного электричества на правой части фюзеляжа (заклепок обшивки ВС) в районе основной опоры шасси и разрядника статистического электричества на левом элероне. Эксплуатация в приостановлена для оценки и ремонта обнаруженных поражений.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что авиационное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент. Повреждение элементов конструкции ВС произошло в результате поражения ВС атмосферным электричеством вероятнее всего при выполнении рейса УТА1111 по маршруту Сургут-Екатеринбург.

➤ 03.09.2022 после выполнения рейса УТА 9812 Омск — Сургут на ВС B-737-500 бортовой номер RA-67688, эксплуатируемого ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», при послеполетном осмотре было обнаружено повреждение носка воздухозаборника левого двигателя от столкновения с птицей.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что авиационное событие в соответствии с ПРАПИ-98 квалифицируется, как авиационный инцидент.

Причиной повреждения (вмятина) ВС верхнего носка воздухозаборника явилось столкновение воздушного судна с представителем дикой фауны при выполнении рейса УТА 9812 Омск — Сургут.

Вид птицы и этап столкновения с ВС установить комиссии не удалось.

1.1.2. Повреждения воздушных судов

➤ 05 ноября 2022 года производилась подготовка к вылету ВС Ан-24РВ, бортовой номер RA-47264, АО «ЮТэйр», для выполнения рейса ЮЭ115 по маршруту Сургут-Ханты-Мансийск.

В 03:04 UTC (08:04 местного времени), в светлое время суток, на предполетной подготовке, после посадки пассажиров и перед запуском двигателей, произошел неконтролируемый отъезд автомобиля аэродромного источника питания, с не отключённым кабелем питания, из-за несогласованных действий выпускающего техника и водителя АПА-5Д, в результате которого произошло повреждение ВС на земле. Загрузка ВС составляла - экипаж - 5/2чел. и 28 пассажиров. Экипаж и пассажиры не пострадали. На ВС повреждены разъёмы AP1 И AP2 панели электропитания ШРАП-500 и обшивка окантовки разъёма.

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 Ан-24РВ RA-47264 стало нарушение Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут и Руководства по организации наземного обслуживания АО «ЮТэйр», при наземном обслуживании ВС, при несогласованных действиях руководителя отъезда (авиатехника) и водителя АПА -5Д.

К материалам расследования повреждения воздушного судна приобщено особое мнение представителя АО «Аэропорт Сургут».

1.1.3. Столкновение ВС с птицами

➤ 31.05.2022 в аэропорту города Сургута на послеполетном осмотре ВС Embraer-170 АО «Сибирь», бортовой номер RA- 02872, выполнявшего рейс С7 5349 Новосибирск (Толмачево) –Сургут на обтекателе воздухозаборника СУ № 1 обнаружены следы попадания птицы. На ВПП в районе РД-В- найдена тушка птицы (халей). ВС от полетов не отстранялось.

➤ 05.06.2022 в аэропорту города Сургута во время взлета ВС Boeing 737-500, бортовой номер RA-73037, ПАО «Авиакомпания «Ютэйр», выполнявшего рейс ЮТ 477 по маршруту Сургут-Самара (Курумоч) произошло столкновение ВС с птицей. На ВПП найдена тушка птицы (халей). ВС от полетов не отстранялось.

➤ 21.08.2022 в аэропорту города Сургута на разбеге при выполнении взлета ВС Boeing 737-800. бортовой номер RA-73245, ООО «Авиакомпания «Победа», выполнявшего рейс ДР 502 по маршруту Махачкала-Сургут произошло попадание птицы в лобовое стекло ВС. ВС от полетов не отстранялось. В адрес АО «Аэропорт Сургут» информация не поступала. Информация потупила из АМРИПП.

1.1.4. Столкновения ВС с животными

➤ 27.08.2022 в аэропорту города Сургута на разбеге при выполнении взлета ВС E-170 бортовой номер RA-02869, АО «Сибирь», выполнявшего рейс С7 5350 по маршруту

Сургут - Новосибирск(Толмачево) произошло попадание зайца в ВС. ВС от полетов не отстранялось. На ВПП найдена тушка зайца.

1.1.5. Не классифицируемые события

➤ 14 февраля 2022 года при опускании кабины автолифта типа КамАЗ-4308 АЛ-3У, инвентарный номер 344, в ходе наземного обслуживания воздушного судна Boeing 737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», рейса ЮТ 470 (Санкт-Петербург (Пулково) – Сургут) произошло самопроизвольное движение переднего трапа автолифта влево, при этом произошло соприкосновение левого бокового поручня с внутренней стороной задней левой двери ВС. На внутренней стороне задней левой двери ВС имеется вмятина. ВС от полетов не отстранялось.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что соприкосновение левого бокового поручня автолифта с внутренней стороной задней левой двери ВС В-737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполнявшего рейс ЮТ 470 (Санкт-Петербург (Пулково) – Сургут), могло произойти в результате:

- непреднамеренного воздействия на орган управления верхним трапом автолифта грузчиком ОСО САК (не подтверждается, исходя из письменного объяснения грузчика);
- сбоя (кратковременного или одиночного) в работе гидравлической и электрической системах управления спецоборудованием спецмашины типа автолифт КамАЗ-4308 АЛ-3У, инвентарный номер 344 (не подтверждено по итогам осмотров технического состояния спецмашины).

В связи с невозможностью определения точной причины соприкосновения левого бокового поручня автолифта с внутренней стороной задней левой двери ВС, комиссией разработаны рекомендации, направленные на предупреждение подобных ситуаций в дальнейшем.

➤ 27.02.2022 на послеполетном осмотре ВС Boeing 737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» после выполнения рейса ЮТ 9813 по маршруту Сургут – Омск (Центральный) в аэропорту Омск обнаружена неутопленная ручка двери 1L.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что причиной неутопленной ручки двери 1L воздушного судна (далее ВС) Boeing 737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Аэропорт «ЮТэйр», выполнявшего рейс ЮТ 9813 Сургут – Омск (Центральный) явилась механическая неисправность наружной ручки передней входной двери 1L ВС и невыполнение авиамехаником СПО ВС требований п.13.4. Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропорту г.Сургута (Часть 1) (РНО-АС-01-2020), утвержденного приказом генерального директора от 18.06.2020 № ПАС-384/20 и п.9.21.2.1. Руководство по организации наземного обслуживания воздушных судов ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» КД-РД-В3.049-01(Часть 5-03).

➤ В целях выполнения заказного рейса по маршруту Сургут - Р-3 – Березово, воздушное судно Ми-8АМТ, бортовой номер RA-22210 АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» было определено и запланировано для выполнения полета 10 сентября 2022 г., время вылета 04.30 UTC. Предварительная подготовка воздушного судна к вылету осуществлялась в соответствии с требованиями СМК «Организация, подготовка и выполнение VIP-рейсов на вертолетах» ДВС-РД-Б1.005-02. На этапе нахождения пассажиров на борту воздушного судна Ми-8АМТ, бортовой номер RA-22210, по левой стороне фюзеляжа выявлено повреждение иллюминатора.

Повторное событие произошло при выполнении заказного рейса на воздушном судне Ми-8МТВ, RA-27067 АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги», 23 сентября 2022 года,

время вылета 03.00 UTC, маршрут выполнения полета Сургут - Карымкары – Октябрьское - Р-3 – Березово. Предварительная подготовка воздушного судна к вылету осуществлялась в соответствии с требованиями СМК «Организация, подготовка и выполнение VIP-рейсов на вертолетах» ДВС-РД-Б1.005-02. 23 сентября 2022 г. на этапе предполетной проверки состояния салона воздушного судна были выявлены повреждение иллюминатора.

Было проведено служебное расследование совместно с представителями АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги», АО «ЮТэйр-Инжиниринг».

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение иллюминатора на Ми-8АМТ, бортовой номер RA-22210, произошло в период с март по август 2022 года, при выполнении работ по авиационному обслуживанию с аэропорта города Тарко-Сале, посадочных площадок Тазовский и Бурэнерго, доподлинно установить место и время повреждения не предоставилось возможным.

Причиной повреждения является физическое воздействие пассажира воздушного судна на внутреннее остекление иллюминатора в результате чего были нанесены повреждения в виде царапин предположительно твердым предметом. Доподлинно установить Ф.И.О. и заказчика авиационного обслуживания не явилось возможным.

Повреждения иллюминатора на Ми-8МТВ, бортовой номер RA-27067, произошло 22 сентября 2022 г. при выполнении ремонтных работ специалистом АТК АО «ЮТэйр-Инжиниринг» связанных с процессом шлифовки поверхности остекления иллюминаторов.

2. Показатели безопасности полетов

В соответствии с действующим в Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП-03-2022 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).

Показатели по самолетовылетам за период 2018 –2022 годы

	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

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:

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

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;

N_{ce} – количество самолетовылетов за анализируемый период времени.

Показатели коэффициента за последние четыре года:

	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	За год
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	0	0	0	0,20	0,05

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

В качестве заданных приняты средние годовые показатели за три предыдущих года

$$K_{зад} = (K_{ср} + K_{ср} + K_{ср}) / 3$$

Таким образом, заданный показатель приемлемого уровня безопасности полетов на 2022 рассчитан следующим образом:

$$K_{зад} = (0,05 + 0,06 + 0,15) / 3 = 0,09;$$

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

$$K_{пред} = (K_{max} + K_{max} + K_{max}) / 3$$

$$\text{На 2022 год } K_{пред} = (0,26 + 0,20 + 0,18) / 3 = 0,21.$$

Относительный показатель безопасности полетов в 2022 составляет

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

K – коэффициент показателя безопасности полетов;

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

$$K = 1 / 19201 \times 1000 = 0,05;$$

Показатели / годы	2021	2022
$K_{пред}$	0,23	0,21
$K_{зад}$	0,09	0,09
K	0,05	0,05

На 2023 год относительные показатели безопасности полетов составят:

$$K_{зад} = (0,05 + 0,06 + 0,05) / 3 = 0,05;$$

$$K_{пред} = (0,18 + 0,20 + 0,18) / 3 = 0,19.$$



3. Анализ рисков и угроз безопасности полетов

В 2022 году были выявлено 10 новых факторов опасности и риска:

3.1. Факторы опасности, выявленные впервые:

Фактор опасности	Наличие препятствий на маршруте буксировки вертолетов из Ангара Ми-8 на перрон Ми-8
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, ООО «Лянторское АТП», ЭСТОП
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных, собранных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Часто
Индекс риска в выявленном факторе опасности	4В
Проведенные мероприятия по устранению	Издан приказ об ограничениях на предангарной площадке Ми-8
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В

Фактор опасности	Наличие птиц на аэродроме Сургут
Категория выявленного фактора опасности	Внешняя среда
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Аэродромная служба
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Расследование авиационного инцидента
Частота возникновения фактора опасности	Иногда
Индекс риска в выявленном факторе опасности	4С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Издано распоряжение об усилении мер по ООП на аэродроме; 2. Издан приказ об организации дополнительных мероприятий по ООП. 3. Закуплена портативная биоакустическая установка на автомобиль аэродромной службы.
Результаты проведенных мероприятий	Риск не снижен 4С

Фактор опасности	Повреждение ВС в процессе эксплуатационного содержания аэродрома
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ
Информация об обстоятельствах	Расследование авиационного инцидента

выявления факторов опасности	
Частота возникновения фактора опасности	Иногда
Индекс риска в выявленном факторе опасности	4С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Личный состав автоколонны № 3 ССТ ознакомлен с Отчетом под подпись. 2. Внесены изменения в Инструкцию по организации движения в части касающейся
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 3С

Фактор опасности	Запуск двигателей МИ-26 на МС 22-31 может привести к повреждению рядом стоящих ВС и травмированию людей.
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС, травмирование людей
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Факторы опасности, не зависящие от структурного подразделения
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	1. Внесены изменения в Руководство по аэродрому Сургут, утвержденному приказом АО «Аэропорт Сургут» от 05.03.2022 № ПАС-102/22: «Разрешается поочередное опробование двигателей ВС (в том числе вертолетов) на всех режимах на РД-М между РД-В и РД-С носом на восток.». 2. Внесены изменения в аэронавигационный паспорт аэродрома Сургут. 3. Копия приказа о внесении изменений в Руководство по аэродрому Сургут в адрес АО «ЮТэйр-инжиниринг», направлена в адрес Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 1D

Фактор опасности	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ

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	1. Внесены изменения в раздел 3 Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 26.11.2021 № ПАС-321/21: «По окончании буксировки ВС на РД-М между РД-В и РД-С, освобождение РД-М буксировочным тягачом осуществляется при лидировании машины сопровождения с разрешения диспетчера «Вышки», в соответствии с Технологией взаимодействия аэродромной службы со службой движения и другими наземными службами аэропорта Сургут, обеспечивающими полеты. Вызов машины сопровождения осуществляется водителем буксировочного тягача через диспетчера «Линейка». 2. Изменения доведены до водителей автоколонны № 1 службы спецтранспорта под подпись.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 1D

Фактор опасности	Отсутствие обязанности прохождения послесменных медицинских осмотров, работниками, находящимся на местах стоянок при наземном обслуживании воздушных судов
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Отчет по результатам расследования чрезвычайного происшествия 19.08.2022 в Белоярском
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	ССТ, СОП, СПО ВС, ОСО САК.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	Проанализирован порядок прохождения обязательных медицинских осмотров и медицинского освидетельствования в АО «Аэропорт Сургут». Инициированы изменения в части обязательного прохождения послесменных медицинских осмотров работниками, находящимся на местах стоянок при наземном обслуживании воздушных судов.

Результаты проведенных мероприятий	Изменения в ЛНА в стадии согласования
Фактор опасности	Отъезд спецтехники от воздушного судна при неубранном в транспортное положении спецоборудовании.
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, СПО ВС.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по расследованию ПВС на земле с ВС Ан-24РВ RA-47264 АО «ЮТэйр» произошедшего 05.11.2022 в аэропорту Сургут.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	1.Внесены дополнения в локальные нормативно-правовые акты в части конкретизированного запрета на движение спецмашин при неубранном в транспортное положение спецоборудовании (за исключением случаев, когда это разрешено руководящими документами). 2. Доведены актуализированные версии локальных нормативно-правовых актов до водителей службы спецтранспорта под подпись.
Результаты проведенных мероприятий	Изменения в ЛНА в стадии согласования

Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при осуществлении буксировки ВС в/из самолетного ангара.
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, ТС-Техник ЛСТО «Сургут», АО «ЮТэйр».
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	1.Внесение дополнений в локальные нормативно-правовые акты общества в части: - «До начала буксировки ВС руководитель буксировочной бригады: -в случае необходимости очистки

	<p>маршрута буксировки ВС, передает информацию в КДЦА;</p> <p>- сообщает диспетчеру «Вышки» маршрут буксировки ВС».</p> <p>- «Буксировка ВС в/из самолетного ангара производится по маршруту руления ВС по свободным МС 22-24. В случае если на МС 22-24 установлены ВС, буксировка производится по маршруту руления ВС между МС 24 и МС 25, согласно Схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут».</p> <p>2.Направление актуализированные версии локальных нормативно-правовых актов общества в адрес сторонних организаций, осуществляющих буксировку на аэродроме Сургут.</p> <p>3.Ознакомление работников аэропорта города Сургута, осуществляющих буксировку ВС, с актуализированными версиями локальных нормативно-правовых актов общества.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В

Фактор опасности	Риски, связанные с заправкой ВС некондиционным топливом в АО «Аэропорт Сургут»
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	АТО
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Директива по безопасности полетов от 02.12.2022 № 52695/04
Частота возникновения фактора опасности	Крайне маловероятно
Индекс риска в выявленном факторе опасности	1В
Проведенные мероприятия по устранению	Корректирующие мероприятия не требуются.
Результаты проведенных мероприятий	1В

Фактор опасности	Риски, связанные с техническим оснащением резервуарного парка складов ГСМ, фильтрационного оборудования пунктов налива, техническое оснащение ТЗ в АО «Аэропорт Сургут»
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Технический
Категория событий, к которым могут	Авиационное событие

приводить выявленные факторы опасности	
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	АТО
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Директива по безопасности полетов от 15.12.2022 № 55299/04
Частота возникновения фактора опасности	Крайне маловероятно
Индекс риска в выявленном факторе опасности	1В
Проведенные мероприятия по устранению	Корректирующие мероприятия не требуются.
Результаты проведенных мероприятий	1В

В соответствии с требованиями пункта 5 Постановления Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2022 г. № 642 «Об утверждении Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации», информация о факторах опасности и риска, выявленных в АО «Аэропорт Сургут» была направлена в адрес Федерального агентства воздушного транспорта.

3.2. Факторы опасности, 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.

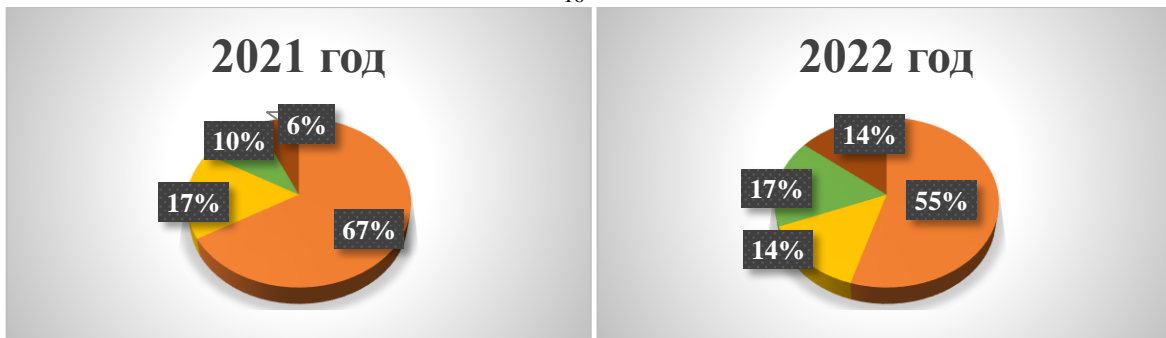
4. Система добровольных сообщений

В обществе работает Система добровольных сообщений (СДС) по безопасности полетов.

Добровольное сообщение о фактах, негативно влияющих на безопасность, может подать любой работник общества, работники взаимодействующих организаций и авиакомпаний. Заявитель может просить сохранить его инкогнито или подать анонимное сообщение. В рамках существующей СДС гарантирована конфиденциальность предоставляемой информации.

Количество добровольных сообщений работников в 2022 году по сравнению с 2021 годом увеличилось, более того, на основании добровольных сообщений выявлено два новых фактора опасности.

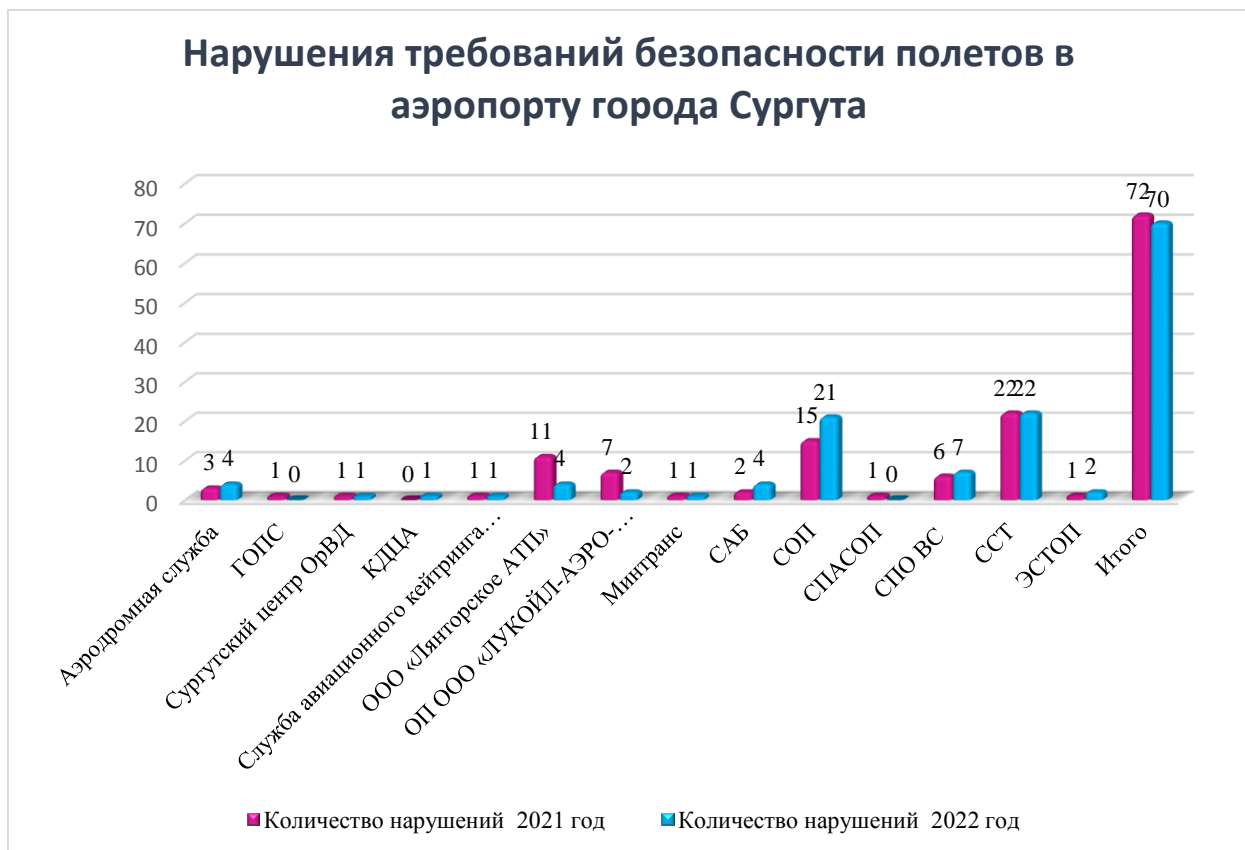
Структура	2021 год	2022 год
Добровольные сообщения, о нарушениях/ошибках работников	20	23
Добровольные сообщения, направленных для улучшения производственной деятельности	5	6
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений, не выявлено.	3	7
Добровольные сообщения, не относящихся к безопасности полетов	2	6
Итого	30	42



5. Разливы ГСМ на перронные покрытия аэродрома

№	Дата	Организация	Номер МС	Площадь загрязнений в м ²		
				топливо	масло	прочие жидкости
1	14.05.2022	ПАО «ЮТэйр»	24	6	-	-
	30.07.2022	ПАО «ЮТэйр»	21	80		
2	01.08.2022	ПАО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»	24	15	-	-
3	24.09.2022	ПАО «ЮТэйр»	20	0		6
4	26.10.2022	ПАО «ЮТэйр»	22	160		
5	26.10.2022	ПАО «ЮТэйр»	23	60		
Итого				321	0	6

6. Нарушения требований безопасности полетов по структурным подразделениям аэропорта Сургута



По нарушениям, выявленным в аэропорту города Сургута уменьшилось количество нарушений сторонними организациями, что говорит о работе по соблюдению Руководства пользователя в аэропорту города Сургута.

7. Выставление претензий в адрес АО «Аэропорт Сургут» и введение дополнительных мер по безопасности полетов

В 2022 году в адрес АО «Аэропорт Сургут» было выставлено более 10 претензий об обнаружении повреждений ВС на послеполётном осмотре по прилету с аэропорта города Сургута. По всем полученным претензиям были проведены служебные проверки, в результате которых выявлено, что данные повреждения не были получены при наземном обслуживании в аэропорту города Сургута, а претензии не были удовлетворены.

В целях видеофиксации наземного обслуживания ВС, регистрации повреждений ВС при проведении предполетных и послеполетных осмотров ВС, а также в рамках исполнения директивы по безопасности полетов Росавиации от 04.03.2022 № Исх-6946/04, для работников службы перронного обеспечения ВС были приобретены персональные переносимые устройства регистрации информации «Дозор 77».

8. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в 2022 году по сравнению с 2021 годом находится на приемлемом уровне. Критических замечаний по вопросам безопасности полетов нет.

1. Руководителям структурных подразделений:

- ознакомить подчиненных работников с Отчетом под подпись.
- повторно ознакомить работников с инструкцией по охране труда при передвижении по территории предприятия и производственным зданиям.
- повторно пояснить работникам о наличии ответственности за обеспечение безопасности полетов, зависящее от своей работы и работы своего подразделения.

2. Инженеру по безопасности дорожного движения 1 категории совместно с начальниками служб спецтранспорта аэропортов Талакан и Ноябрьск разработать памятки для работников каждого аэродрома, работающих на перроне в части передвижения пешим ходом по аэродрому и направить в адрес руководителей структурных подразделений и сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность на территории аэродромов.

3. Начальнику инспекции по безопасности полетов разработать локальный нормативно-правовой акт, регламентирующий систему поощрений работников за предоставление наиболее важных добровольных сообщений для безопасности полетов.

Начальник инспекции



О.В.Дмитриева

Факторы опасности, выявленные в АО «Аэропорт Сургут»

№		
1. Факторы опасности, не зависящие от структурного подразделения		
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	4С (Серьезный)
1.5.	Запуск двигателей МИ-26 на МС 22-31 может привести к повреждению рядом стоящих ВС и травмированию людей.	1D (Незначительный)
2. Факторы опасности для всех структурных подразделений.		
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	4С (Значительный)
2.5.	Пересечение путей руления ВС работниками	2С (Значительный)
2.6.	Допуск к работе без прохождения пред сменного/предрейсового медицинского осмотра	3С (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	3В (Опасный)
3. Аэродромная служба		
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 ИВПП может привести к низкой эффективности торможения ВС.	4С (Серьезный)
4. Координационно-диспетчерский центр аэропорта		
4.1.	Заправка ВС с пассажирами на борту без руководителя АСР	2С (Значительный)
4.2.	Разрешение запуска двигателей ВС на закрытых стоянках	3С (Серьезный)
5. Служба перронного обеспечения ВС		
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	2С (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 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.	4С (Серьезный)
6.Отдел сервисного обеспечения Службы авиационного кейтринга		
6.1.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
6.2.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
7.Служба организации перевозок		
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	2С (Значительный)
7.3.	Транспортировка багажной тележки к ВС одним грузчикомЗС	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.	2С (Серьезный)
8.Служба спецтранспорта		
8.1.	Люлька Диайсера не оснащена датчиками опасного сближения с ВС	1Е (Ничтожная)
8.2.	На перроне аэродрома Сургут при буксировке или выруливании 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	2С (Значительный)
8.4.	Подъезд/отъезд спецтранспорта без руководителя подъездом/отъездом	2С (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	2С (Значительный)
8.7.	Отъезд спецтехники от воздушного судна при неубранном в транспортное положение спецоборудовании.	4С (Значительный)
8.8.	Несоблюдение правил ведения радиопереговоров при	2С (Значительный)

	производстве работ водителями ССТ автоколонны № 3	
8.9.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
8.10.	Нарушение схемы маневрирования у ВС	2С (Значительный)
8.11.	Нарушение типовых схем подъезда(отъезда)	3С (Серьезный)
8.12.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Серьезный)
8.13.	Управление транспортным средством с телефоном	2С (Серьезный)
8.14.	Нарушение требований ПДД	3С (Серьезный)
8.15.	Не контролируется натяжение троса механизма управления защитным козырьком	3С (Серьезный)
8.16.	Неограниченный скоростной режим машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС	2С (Значительный)
8.17.	Неустановка упорных колодок под колеса амбулифта	2С (Значительный)
8.18.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	4D (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 брусстера 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.	2С (Значительный)
8.22.	Повреждение ВС в процессе эксплуатационного содержания	4С (Серьезный)
8.23.	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию	3В (Опасный)
9.Сторонние организации, осуществляющие передвижение на ТС на перроне		
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	2С (Значительный)
9.3.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	3В (Опасный)
9.4.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Значительный)
9.5.	Управление транспортным средством с телефоном	2С (Значительный)
9.6.	Нарушение требований ПДД	3С (Значительный)
9.7.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	2С (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	2В (Опасный)
10. ЭСТОП		

10.1	Срабатывание датчика освещения, отключение матч в ночное время суток	2С (Значительный)
11.Служба авиатопливообеспечение		
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)
12.Сторонние организации, осуществляющие процесс буксировки ВС		
12.1	Факторы опасности, возникающие при осуществлении буксировки ВС в/из самолетного ангара.	3В (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)