



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

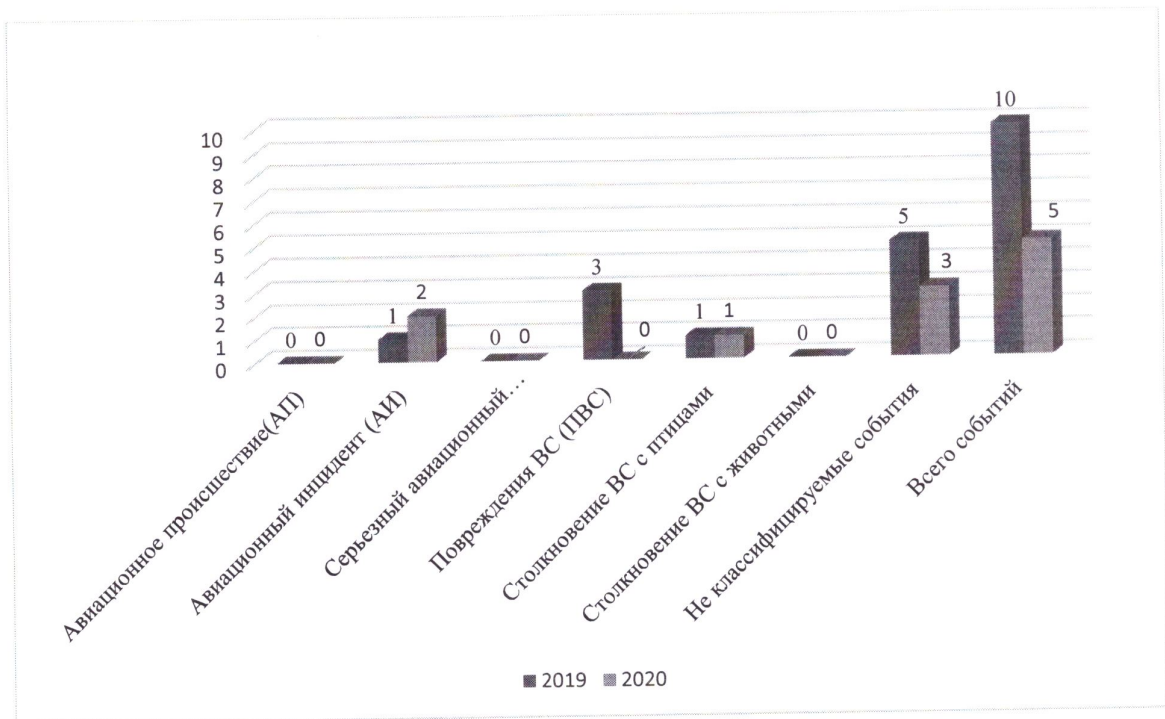
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Анализ
состояния безопасности полетов
в АО «Аэропорт Сургут» за 2020 год

1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

1.1. Структура авиационных событий в АО «Аэропорт Сургут»

| Тип события | 2019 | 2020 | Тенденция |
|-------------------------------------|------|------|------------------|
| Авиационное происшествие(АП) | 0 | 0 | 0 (нет) |
| Авиационный инцидент (АИ) | 1 | 2 | +1 (увеличение) |
| Серьезный авиационный инцидент(САИ) | 0 | 0 | 0 (нет) |
| Повреждения ВС (ПВС) | 3 | 0 | -3(уменьшение) |
| Столкновение ВС с птицами | 1 | 1 | 0 (нет) |
| Столкновение ВС с животными | 0 | 0 | 0 (нет) |
| Не классифицируемые события | 5 | 3 | -2 (уменьшение) |
| Всего событий | 10 | 5 | - 5 (уменьшение) |



Распределение авиационных событий в 2020 году по авиакомпаниям

| Авиакомпания | АП | АИ | САИ | ПВС | Столкновение ВС с птицами | Столкновение ВС с животными | Не классифицируемые события |
|-------------------|----|----|-----|-----|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| АО «АТК«Ямал» | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ПАО «АК «ЮТэйр» | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЗАО «ЮТэйр» | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ООО «Сириус-Аэро» | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Распределение авиационных событий 2019/ 2020 года по аэропортам
АО «Аэропорт Сургут»

| Тип события | АП | АИ | САИ | ПВС | Столкновение ВС с птицами | Столкновение ВС с животными | Не классифицируемые события |
|-------------|-----|-----|-----|-----|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Аэропорт | | | | | | | |
| Березово | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| Ноябрьск | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 2 | 0/1 | 0/0 | 0/1 |
| Сургут | 0/0 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 1/0 | 0/0 | 5/2 |
| Талакан | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |

1.1.1.Авиационные инциденты

22.10.2020 при заходе на посадку воздушного судна ATR-72, бортовой номер VQ-BLD, в аэропорту Сургута рейса ЮТ 154 Белоярский –Сургут ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в 15:04 местного времени по команде диспетчера «Вышки» выполнен уход на второй круг по причине занятости искусственной взлетно-посадочной полосы (далее ИВПП) из-за несанкционированного выезда минипогрузчика LOCUST L903, инвентарный номер 408, на ВПП. Посадка произведена благополучно. Пострадавших нет. Повреждений ВС не имеет.

Причиной авиационного инцидента явился непреднамеренный несанкционированный выезд автомобиля на ВПП вследствие сочетания следующих факторов:

- минипогрузчика LOCUST L903, допущенный для работ на летной полосе и РД и критических зонах РМС не оборудован радиоприемником для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера «Вышки» (120,8 МГц).

- отсутствие надлежащего контроля со стороны ответственного должностного лица за проведение работ на аэродроме – инженера по эксплуатации аэродромов (сменного) за действиями тракториста минипогрузчика LOCUST L903

- несоблюдение правил ведения радиопереговоров при производстве работ трактористом минипогрузчика LOCUST L903.

06.11.2020 экипаж ООО «Сириус-Аэро» выполнял рейс CIG-9672 по маршруту Сургут – Москва (Внуково) на самолете Hawker-850 VP-BNW.

При выруливании с места стоянки в аэропорту Сургут произошло повреждение обтекателя механизации выпуска/уборки правого закрылка крышковой люка кабельного колодца наземного источника питания расположенного на месте стоянки по направлению движения правой основной стойки шасси.

Причиной авиационного инцидента, повреждения обтекателя механизации правого закрылка крышковой кабельного колодца наземного источника питания, явилась совокупность следующих факторов:

- отсутствие, согласно проекта, фиксирующих устройств крышки кабельного колодца наземного источника питания;

- не полный объем выполненных работ по определению прочности аэродромных покрытий с нарушением п.2.31 и п.2.30 ФАП-262, а также не внесение в заключение данных о наличии кабельных колодцев наземного источника питания на МС, и формальный подход к допуску МС №19 (не введение ограничений в связи с имеющимися люками кабельного колодца наземного источника питания) для постановки ВС типа Hawker 850XP;

- постановка ВС Hawker 850XP VP-BNW на МС №19 при отсутствии сведений о максимально допустимой нагрузке на люк, в соответствии с требованиями п.2.31 и п.2.30 ФАП-262;

- выдавливание и последующее выталкивание крышки люка из места штатной установки, под воздействием значительных разнонаправленных нагрузок, в том числе вращательной на подстилающую поверхность с высоким коэффициентом трения (стойка не поворотная и несет нагрузку более 4 тонн) при проезде по крышке люка колес правой основной стойки шасси, в момент начала поворота вправо.

1.1.2. Столкновение ВС с птицами

19.07.2020 после выполнения рейса YC-350 по маршруту Ноябрьск-Уфа АО «АТК «Ямал» на послеполетном осмотре ВС RRJ-95 RA-89088 обнаружены следы от столкновения с птицей в нижнюю часть воздухозаборника СУ № 1 с образованием вмятины 60 мм на 12 мм, глубиной 1 мм.

Причиной авиационного события явилось столкновение ВС с одиночной птицей во время отрыва ВС от ВПП в аэропорту Ноябрьск.

1.1.3. Не классифицируемые события

26 марта 2020 года при выполнении рейса ПП-115 по маршруту Сургут – Ханты-Мансийск на воздушном судне типа Ан-24РВ регистрационный номер RA-46650 ЗАО «ЮТэйр» при запуске СУ №2 обнаружено искрение в подкапотном пространстве. Запуск прекращен, применены средства первичного пожаротушения, открытое пламя отсутствовало. Никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. Воздушное судно от полетов отстранено. Проведено совместное служебное расследование с ЗАО «ЮТэйр» и причинами данного события явились:

- причиной искрения соединения силового минусового провода стартер-генератора СТГ-18ТМО-1000 и корпуса самолёта явился переменный электрический контакт в зоне установки шпильки крепления силового минусового провода СТГ-18ТМО-1000 на стенке противопожарной перегородки шпангоута 10 мотогондолы силовой установки №2.

- предположительной причиной переменного электрического контакта между шпилькой крепления силового минусового провода стартер-генератора СТГ-18ТМО-1000 и стенкой противопожарной перегородки шпангоута 10 мотогондолы силовой установки №2 явилось ослабление заклёпочного соединения «Опора шпильки - стенка шпангоута».

11.06.2020 в 01:20 местного времени перед выполнением рейса ЮТ-431 по маршруту Сургут – Талакан в аэропорту Сургут после загрузки груза в переднее багажно-грузовое отделение, авиамехаником СПО ВС обнаружено повреждение ВС В-737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр». Повреждение представляет собой вмятину порога переднего багажного отделения.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что повреждение порога переднего багажного отделения ВС В-737-500, бортовой номер VP-BXQ, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в аэропорту Сургут возможно было получено в процессе погрузки груза при подготовке к рейсу ЮТ 431

14.06.2020 в 9:40 местного времени в Ноябрьском филиале при погрузке клетки с животным в ВС АО «АТК«Ямал» на рейс ЛА 420 Ноябрьск-Домодедово, в результате агрессивного поведения животного, произошло повреждение лакокрасочного покрытия фюзеляжа ВС в районе первого багажно-грузового отделения.

2. Орнитологическое обеспечение полетов

В 2020 в аэропортах АО «Аэропорт Сургут» по результатам расследования комиссией по расследованию, назначенной МТУ, зафиксировано 1 столкновение ВС с птицей при взлете в аэропорту Ноябрьск.

Следовательно, мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов в аэропортах эффективны.

3. Столкновения ВС с животными

В 2020 году не зафиксировано ни одного случая столкновения ВС с животными в аэропортах Общества. Приняты своевременные меры по удалению диких животных с территории аэродромов.

4. Показатели безопасности полетов

В соответствии с действующим в аэропорту Сургута Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП-01-2016 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:

2017 год – 1 ПВС (повреждение воздушного судна) (Аэропорт Сургут)

2018 год - 1 ПВС (Аэропорт Сургут)

2019 год – 3 ПВС (Аэропорт Ноябрьска 2, п/п Березово 1)

2020 год – 1 несанкционированный выезд на ВПП (Аэропорт Сургут)

Примечание: Повреждение обтекателя механизации выпуска/уборки правого закрылка крышкой люка кабельного колодца наземного источника питания 06 ноября 2020 г. в аэропорту Сургута воздушного судна H25B бортовой номер VP-BNW ООО АК «Сириус-Аэро», рейс SIG 9672 по маршруту Сургут –Москва (Внуково), по результатам расследования комиссии Тюменского межрегионального территориального управления Росавиации и Постановления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта установлено, что событие не связано с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта Сургута.

Показатели по самолетовылетам за период 2017 – 2020 годы

| | 1 кв | 2 кв | 3 кв | 4 кв | За год |
|----------|------|------|------|------|--------|
| 2017 год | 3899 | 5011 | 5762 | 4838 | 19510 |
| 2018 год | 3721 | 4980 | 5547 | 4637 | 18885 |
| 2019 год | 3911 | 5288 | 5959 | 5104 | 20262 |
| 2020 год | 4783 | 2927 | 3574 | 5610 | 16898 |

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:

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

K-коэффициент показателя безопасности полетов;

n- Количество событий, показателя безопасности полетов в течение анализируемого периода времени;

N_{св} – количество самолетовылетов в течение анализируемого периода времени.

Показатели коэффициента за последние четыре года:

| | 1 кв | 2 кв | 3 кв | 4 кв | За год |
|----------|------|------|------|------|--------|
| 2017 год | 0 | 0 | 0,18 | 0 | 0,05 |
| 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 |
|----------|---|---|---|------|------|

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 2020 рассчитан следующим образом:

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

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

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

$$\text{На 2020 год } K_{пред} = (0,22 + 0,26 + 0,20) = 0,23$$

Относительный показатель безопасности полетов в 2020 составляет

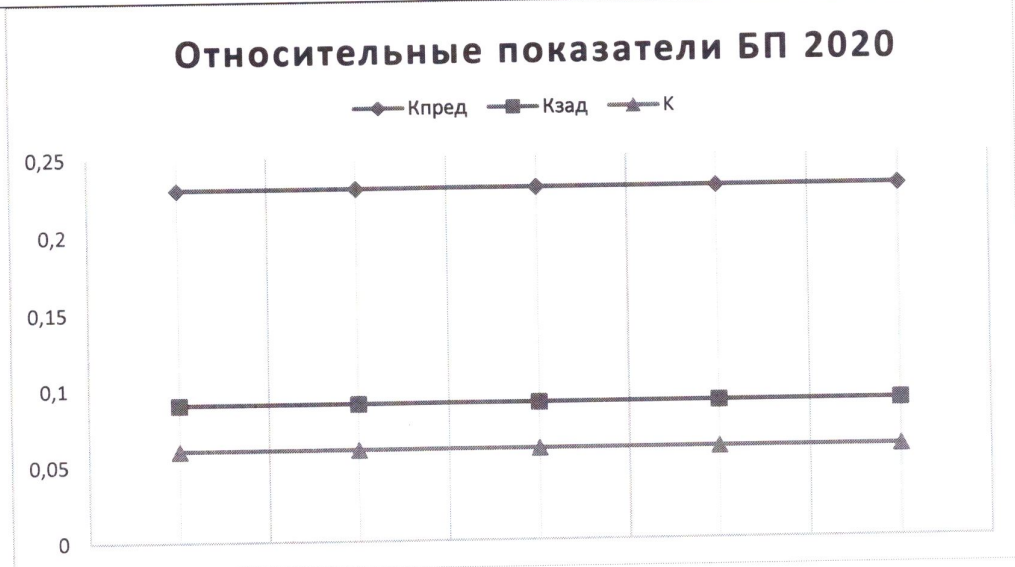
$$K = n_{AC} / N_{св} \times 1000, \text{ где}$$

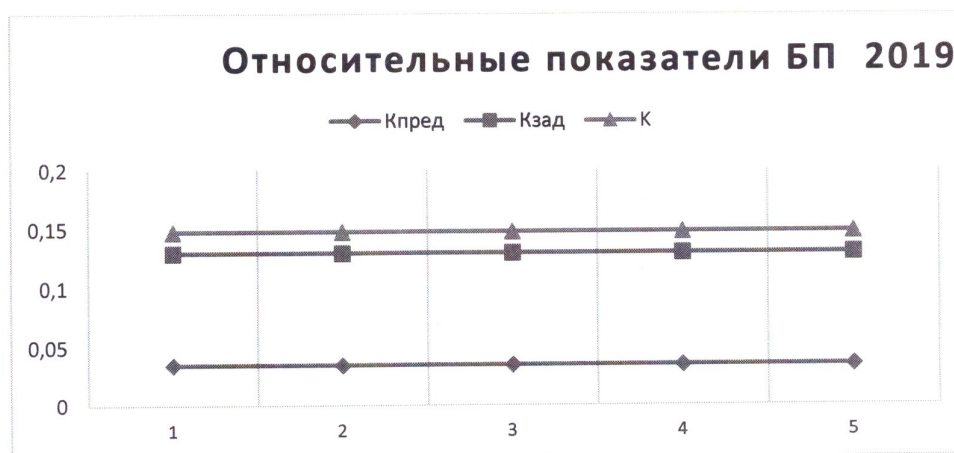
K – коэффициент показателя безопасности полетов;

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

$$K = 1 / 16898 \times 1000 = 0,06;$$

| Показатели / годы | 2020 | 2019 |
|-------------------|------|------|
| $K_{пред}$ | 0,23 | 0,04 |
| $K_{зад}$ | 0,09 | 0,13 |
| K | 0,06 | 0,15 |





На 2021 год относительные показатели безопасности полетов составят:

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

$$K_{пред} = (0,22 + 0,26 + 0,20) / 3 = 0,23.$$

5. Анализ состояния безопасности полетов

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в 2020 по сравнению с 2019 годом находится на приемлемом уровне. При этом по сравнению с 2019 годом в 2020 году показатель безопасности полетов меньше предельного, что говорит о том, что предприятие работает штатно.

1. Количество самолетов вылетов уменьшилось - уменьшилась нагрузка на наземные службы в «пиковые часы».

2. В 2020 году ужесточились требования к подготовке водителей спецтранспорта и руководителей подъездом/отъездом.

Экзамены для допуска водителей спецтранспорта к самостоятельной работе проводятся в три этапа: тестирование на знание Приказ Минтранса России от 13.07.2006 N 82) "Об утверждении Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации", тестирование по экзаменационным билетам для приема теоритического экзамена на право управления транспортными средствами категории «А» и «В» и устный экзамен на знание аэродрома.

3. Авиационные инциденты в 2020 году связаны с аэродромным обеспечением полетов. Следует отметить, что у большего количества ИТП аэродромных служб отсутствует или просрочено обучение по программе подготовки «Аэродромное обеспечение полетов».

6. Анализ рисков и угроз безопасности полетов

В 2020 были выявлены следующие факторы опасности:

6.1. Факторы риска, выявленные впервые:

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Люлька Диайсера не оснащена датчиками опасного сближения с ВС |
| Категория выявленного фактора опасности | Технический |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ |
| Информация об обстоятельствах | Анализ данных, собранных в рамках |

| | |
|---|--|
| выявления факторов опасности | СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Часто |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 5В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Закупка и оборудование в рамках ТО |
| Результаты проведенных мероприятий | Снижение риска до категории 1Е (маловероятный) |

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Отсутствие введения в действие локальных нормативных документов приказом |
| Категория выявленного фактора опасности | Организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Правовые риски |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | Все подразделения и филиалы Общества |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Часто |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 5В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Доведение информации до директоров по направлению деятельности и руководителей служб |
| Результаты проведенных мероприятий | Снижение риска до категории 2С (маловероятный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Заправка ВС с пассажирами на борту без руководителя АСР |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Авиационное происшествие |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | КДЦА |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В(опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Включение в Технологию взаимодействия комплексной смены и служб сторонних организаций при обслуживании ВС в аэропорту Сургута раздела «Заправка ВС с пассажирами» |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный опасный) |

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Запуск двигателей ВС на закрытых стоянках |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, Организационный |
| Категория событий, к которым могут | ПВС; |

| | |
|--|--|
| приводить выявленные факторы опасности | Повреждение покрытия перрона |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | КДЦА, АС, сторонняя организация ЛСТО «Сургут» ООО «ТС-Техник» |
| Частота возникновения фактора опасности | Периодически |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Направлено письмо в ЛСТО «Сургут» ООО «ТС-Техник» Доведена информация до КДЦА |
| Результаты проведенных мероприятий | Снижение риска 2 С (маловероятно) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Нарушение целостности фундамента Ангара ПАО АК «ЮТэйр» |
| Категория выявленного фактора опасности | Внешние факторы |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | Строительный отдел, сторонняя организация. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Строительному отделу поручено рассмотреть возможные варианты решения вопросов |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Нахождение в опасной зоне ВС при работающих двигателях и включенных проблесковых маяков ВС |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, Организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Угроза попадания ТС, персонала в работающие двигатели ВС, производственный травматизм |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, СОП, САБ, СПО ВС, ОСО, сторонние организации. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение дополнительных занятий с персоналом наземных служб |
| Результаты проведенных мероприятий | 2В |

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Пересечение путей руления ВС работником |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, Организационный |

| | |
|--|--|
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | Производственный травматизм |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, сторонние организации, САБ, СОП, ОСО. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля обучения наземных служб. Применение дисциплинарных взысканий. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный опасный) |

| | |
|--|--|
| Фактор опасности | Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | ПВС. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, СОП. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля обучения водителей. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный опасный) |

| | |
|--|--|
| Фактор опасности | Допуск к работе без прохождения пред сменного/предрейсового медицинского осмотра |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный. |
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | Производственный травматизм, ПВС. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | Все службы и подразделения |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля начальниками смен за прохождением пред сменного/предрейсового медицинского контроля. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снизился до 2С |

| | |
|--|------------------------------|
| | (Маловероятный значительный) |
|--|------------------------------|

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Передвижение подсоединенных к ВС средств кондиционирования, установки воздушного запуска (УВЗ), наземного источника электропитания |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС; |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение дополнительных занятий |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Несоблюдение правил ведения радиопереговоров при производстве работ водителями ССТ автоколонны № 3 |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Авиационный инцидент, авиационное происшествие |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Расследование авиационного инцидента |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение дополнительных занятий |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Отсутствие надлежащего контроля со стороны ответственного должностного лица за проведение работ на аэродроме |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Авиационный инцидент, авиационное происшествие |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | АС |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Расследование авиационного инцидента |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение дополнительных занятий. Применение дисциплинарных взысканий |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Установка ВС на МС, где пути движения колес шасси ВС проходят по крышкам люков наземных источников питания |
| Категория выявленного фактора опасности | Организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Авиационный инцидент, ПВС |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | АС |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Расследование авиационного инцидента |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Запрет установки ВС с колеей шасси менее 4,5 метров на МС 18,19. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Неограниченный скоростной режим машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС, ДТП. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительная) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Ограничение скоростного режима машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС |
| Результаты проведенных мероприятий | Снижение уровня риска до 2С (Значительный маловероятный) |

6.2. Факторы опасности были в наличии:

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Нарушение требований ПДД |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС; ДТП; Столкновение ТС с людьми, препятствиями. |

| | |
|--|---|
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, водители сторонних организаций. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительная) |
| Проведенные мероприятия по устранению | При наличии двух записей нарушений в талоне на право вождения по аэродрому повторная стажировка со сдачей зачета. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| Фактор опасности | Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком |
|---|---|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС; Столкновение ТС с людьми, препятствиями. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, СОП (ГП), водители сторонних организаций. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3D (Менее значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | При наличии двух записей нарушений в талоне на право вождения по аэродрому повторная стажировка со сдачей зачета. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| Фактор опасности | Заправка ВС без заземлений |
|---|--|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | Авиационное происшествие |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | Водители сторонней организации |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3 (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Доведение информации до водителей. Применение дисциплинарных взысканий. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| Фактор опасности | Оставление транспортных средств в ЗТБ аэропорта без присмотра, с незаглушенным двигателем, с ключами в замке зажигания |
|---|---|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный. |

| | |
|--|--|
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | ПВС, ДТП, нарушение ПДД, нарушение транспортной безопасности |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, водители сторонних организаций |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 2С (Значительная) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Повторные инструктаж. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| Фактор опасности | Нарушение скоростного режима на аэродроме |
|--|--|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | ПВС, ДТП. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, водители сторонних организаций |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительная) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля обучения водителей |
| Результаты проведенных мероприятий | Снижение уровня риска до 2С (Значительный маловероятный) |

| Фактор опасности | Подъезд/отъезд спецтранспорта без руководителя подъездом/отъездом |
|--|---|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | ПВС. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля обучения водителей. При наличии двух записей нарушений в талоне на право вождения по аэродрому повторная стажировка со сдачей зачета. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| Фактор опасности | Установка ВС на неподготовленную стоянку |
|--|---|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный |
| Категория событий, к которым могут привести выявленные факторы опасности | ПВС |

| | |
|--|--|
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | СПО ВС, АС |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Начальником СПО ВС издано распоряжение о контроле МС |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный опасный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | Осуществление транспортировки багажной тележки к ВС один вручную |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный, |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | СПО (ВС) |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение плановых и внеплановых занятий с личным составом. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снизился до 2С (Маловероятный значительный) |

| | |
|---|---|
| Фактор опасности | ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС; Столкновение ВС с транспортным средством. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, водители сторонних организаций |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Усиление контроля обучения водителей Применение дисциплинарных взысканий. При наличии двух записей нарушений в талоне на право вождения по аэродрому повторная стажировка со сдачей зачета. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снижен до 2В (Маловероятный) |

| | |
|-------------------------|--|
| Фактор опасности | Ношение обуви на скользящей подошве |
|-------------------------|--|

| | |
|---|--|
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, Организационный |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС; ДТП; Столкновение ТС с людьми, препятствиями. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | ССТ, СОП (ГП), водители сторонних организаций. |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3С (Значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Контроль за соблюдением правил ношения форменного обмундирования |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска не снижается. |

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный. |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | СОП, ОСО, СПО ВС, ССТ (траповщики), сторонние организации |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3D (Менее значительный) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение плановых и внеплановых занятий с личным составом. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снизился до 2В (Маловероятный опасный) |

| | |
|---|--|
| Фактор опасности | Оставление посторонних предметов на МС |
| Категория выявленного фактора опасности | Человеческий, организационный. |
| Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности | ПВС. |
| Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности | СОП, ОСО, СПО ВС, Сторонние организации |
| Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности | Анализ данных, собранных в рамках СУБП. |
| Частота возникновения фактора опасности | Редко. |
| Индекс риска в выявленном факторе опасности | 3В (Опасная) |
| Проведенные мероприятия по устранению | Проведение плановых и внеплановых занятий с личным составом. |
| Результаты проведенных мероприятий | Уровень риска снизился до 2D (Маловероятный значительный) |

| | | |
|----------------------------------|------|------|
| | 2019 | 2020 |
| Выявленные факторы опасности | 23 | 14 |
| Факторы опасности не устраненные | | 12 |

7. Разливы ГСМ на перронные покрытия аэродрома

| № | Дата | Организация | Номер МС | Площадь загрязнений в м ² | | |
|--------------|------------|---------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|-----------------|
| | | | | топливо | масло | прочие жидкости |
| 1 | 23.01.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 17 | 25 | - | - |
| 2 | 27.02.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 17 | 12 | - | - |
| 3 | 10.03.2020 | ЗАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 10 | 9 | - | - |
| 4 | 10.04.2020 | ЗАО «Авиакомпания «ЮТэйр»» | 11 | 6 | - | - |
| 5 | 03.07.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 20 | 22 | - | - |
| 6 | 19.07.2020 | «Авиакомпания «Скол» | 11 | 18 | - | - |
| 7 | 19.07.2020 | «Авиакомпания «Скол»» | 14 | 12 | - | - |
| 8 | 19.08.2020 | Аэроклуб «ИФазро» ДОСААФ России | 14 | - | 3 | - |
| 9 | 13.09.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 13 | 13 | - | - |
| 10 | 14.09.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 17 | 30 | - | - |
| 11 | 27.09.2020 | ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 15 | 50 | - | - |
| Итого | | | | 197 | 3 | |

Все разливы ГСМ удалены с аэродромного покрытия.

8. Нарушения требований безопасности полетов по структурным подразделениям

| № | Наименование структурного подразделения(организации) | Количество нарушений в 2019 | Количество нарушений в 2020 |
|--------------|--|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 | КДЦА | 0 | 1 |
| 2 | Служба авиационного кейтринга (ОСО) | 6 | 1 |
| 3 | ООО «Резерв» | 6 | 16 |
| 4 | ОП ООО «ЛУКОЙЛ-АЭРО-Восток» в г.Сургуте | 1 | 4 |
| 5 | САБ | 2 | 2 |
| 6 | СОП | 4 | 5 |
| 7 | СПО ВС | 1 | 2 |
| 8 | ССТ | 9 | 26 |
| Итого | | 28 | 57 |

9. Дорожно-транспортные происшествия

| | | |
|----------------|------|------|
| | 2019 | 2020 |
| Количество ДТП | 3 | 0 |

В 2020 году по сравнению с 2019 количество ДТП снизилось благодаря активной профилактической работе.

10. Выводы и рекомендации

По сравнению с 2019 годом в 2020 году показатели безопасности полетов по авиационным событиям, столкновениям ВС с птицами и животными в Обществе улучшились и находятся в на приемлемом уровне. Критических замечаний по вопросам безопасности полетов нет.

В целях повышения уровня безопасности полетов рекомендуем:

1. Обеспечить наличие персонала, подготовленного в области безопасности полетов для выполнения ими своих должностных обязанностей, в зависимости от степени участия в СУБП и возложенной на них ответственностью.

Проведение профилактической работы, направленной на формирование и развитие позитивной культуры безопасности, повышения активности в подаче добровольных сообщений.

Примечание: Запланировано обучение по Системе управления безопасностью полетов в производственных структурных подразделениях.

2. Рекомендовать руководителям структурных подразделений применять дисциплинарные взыскания при нарушениях требований безопасности полетов.

Примечание: В договора с новым субподрядчиком по оказанию транспортных услуг «Лянторским АТП» включены пункты о материальной ответственности при нарушении водителями требований безопасности полетов.

3. Для повышения профессионального уровня персонала рассмотреть возможность участия в семинарах, конференциях по производственной тематике.

4. Рассмотреть возможность проведения профилактической работы с водителями ССТ по соблюдению ПДД.

Начальник инспекции



О.В.Дмитриева