



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  
2026г.



**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

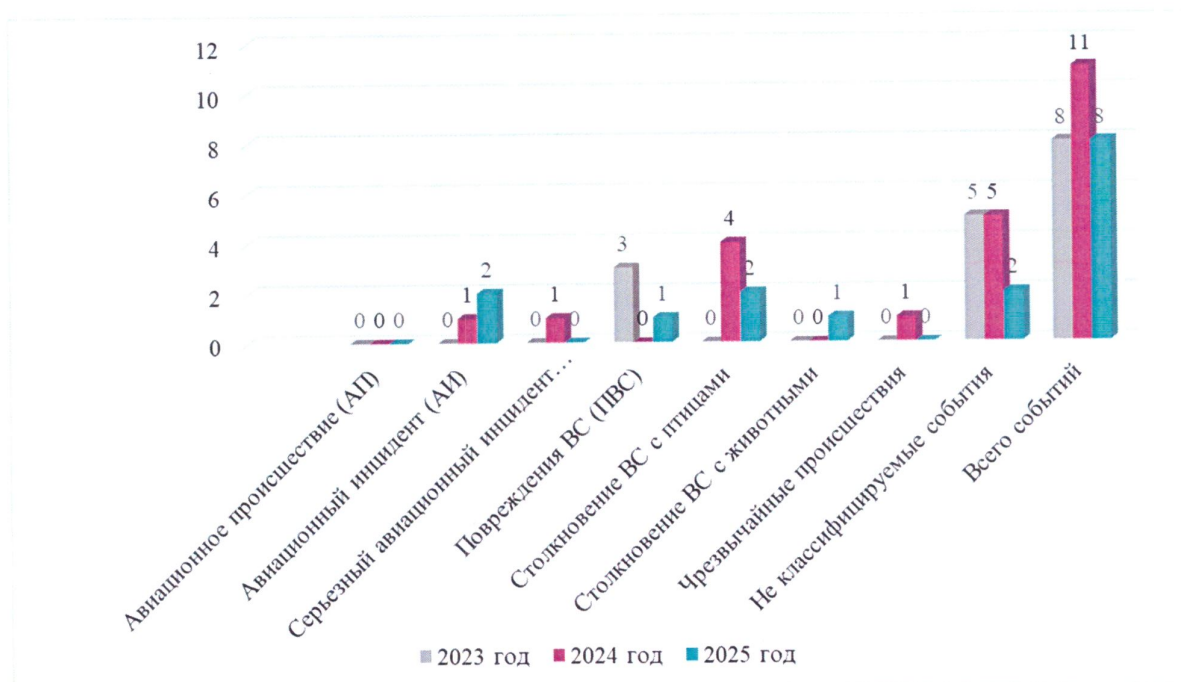
Анализ  
состояния безопасности полетов  
в АО «Аэропорт Сургут» за 2025 год

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

## 1.1. Структура авиационных событий в АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	2023 год	2024 год	2025 год	Динамика 2024/2025
Авиационное происшествие (АП)	0	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	0	1*	2	+1 (увеличение)
Серьезный авиационный инцидент (САИ)	0	1	0	-1 (уменьшение)
Повреждения ВС (ПВС)	3	0	1	+1 (увеличение)
Столкновение ВС с птицами	0	4*	2	- 4 (уменьшение)
Столкновение ВС с животными	0	0	1	+1 (увеличение)
Чрезвычайные происшествия	0	1	0	-1 (уменьшение)
Не классифицируемые события	5	5	2	- 3 (уменьшение)
<b>Всего событий</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>-3 (уменьшение)</b>

\*- авиационный инцидент, произошедший 18.05.2024 в результате столкновения воздушного судна с мигрирующей птицей на этапе взлета в аэропорту Сургута, в итоге считается одним событием.



## Распределение авиационных событий в 2025 году по авиакомпаниям

Авиакомпания	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируемые события
ПАО «АК «ЮТэйр»	0	0	0	1	1	1	0
ПАО «Аэрофлот»	0	0	0	0	1	0	0
АО «ЮВТ АЭРО»	0	1	0	0	0	0	0
АО «АТК «Ямал»	0	1	0	0	0	0	0
АО «Авиакомпания «ИрАэро»	0	0	0	0	0	0	1
АО»АК «Сибирь»	0	0	0	0	0	0	1

Распределение авиационных событий  
2024 год / 2025 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	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Ноябрьск	0/0	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/1
Сургут	0/0	1/1	0/0	0/1	4/2	0/1	5/0
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/1

#### 1.1.1. Авиационные инциденты

➤ 20.11.2025 в 05:39 (время местное) в процессе руления после освобождения ИВПП аэродрома Сургут при повороте с РД-С на магистральную РД-М (западная) ВС АО «ЮВТ АЭРО» CRJ-200, бортовой номер RA-67159, выкатилось за край искусственного покрытия РД-М на 1 метр с южной стороны. В результате носовое колесо съехало с РД на твердое покрытие без повреждений, при этом основные стойки остались на РД. Экипаж и пассажиры не пострадали, ВС допущено к полётам без ограничений.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что причиной схода ВС на грунт явилась потеря путевого управления самолетом вследствие сочетания низкого сцепления, вызванного наличием на поверхности РД загрязненной и выбранной скорости движения самолета при начале выполнения разворота на 90°, несоответствующей фрикционным свойствам поверхности РД «С» в месте начала разворота, что привело к юзу колес шасси. Использование торможения и включение реверсивных устройств двигателей не позволило предотвратить сход передней опоры шасси ВС с искусственного покрытия РД «М».

➤ 26.12.2025 в 10:24 местного времени, при рулении ВС RRJ-95LR-100, бортовой номер RA-89073, АО «АТК «Ямал» с РД-А на перрон после освобождения ИВПП аэродрома Ноябрьск экипаж доложил о проблеме с управлением передней стойкой шасси ВС.

Расследование данного авиационного инцидента проводится комиссией, назначенной Тюменским МТУ Росавиации.

В связи с тем, что компоненты ВС были направлены в ПАО «Яковлев» для исследования причин отказа управления передней стойкой ВС, сроки расследования продлены до получения результатов исследования.

#### 1.1.2. Повреждения воздушных судов

➤ 10.01.2025 экипаж ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» на ВС ATR-72-212A RA-67689 готовился выполнять рейс УТА-181 по маршруту Сургут – Горно-Алтайск. Подготовка выполнялась в светлое время суток. На борту находилось 4 члена экипажа, пассажиров не было.

При открытии пассажирской двери ВС авиамехаником службы перронного обеспечения воздушных судов произошло касание наружной обшивки пассажирской двери ВС со стоящей в зоне обслуживания спецмашиной ТСА-1,5 для заправки туалета водой. В месте касания произошло недопустимое повреждение обшивки, эксплуатация ВС приостановлена.

В результате проведенного расследования и анализа данного события, комиссия пришла к выводу, что данное событие квалифицируется как повреждение ВС на земле.

Причиной повреждения обшивки входной двери самолёта ATR72-212, регистрационный знак RA-67689, явилось столкновение при её открытии со спецмашиной для заправки туалета водой, установленной в зоне ее движения.

Причиной столкновения явилось несоблюдение схемы расстановки спецмашины для заправки туалета водой у ВС и нарушение технологии открытия пассажирской двери. К материалам расследования повреждения ВС приобщено особое мнение представителя АО «Аэропорт Сургут».

#### 1.1.3. Столкновение ВС с птицами и животными.

За 2025 год в аэропорту города Сургута поступило 17 сообщений о столкновении ВС с птицами. Из них 2 случая произошли в зоне ответственности АО «Аэропорт Сургут».

15.09.2025 года на послепосадочном пробеге произошло столкновение ВС В-737-800 с малым зуйком.

26.09.2025 при посадке ВС А-320 на высоте 30м со слов экипажа произошло столкновение с птицей. Идентифицировать птицу не удалось.

Во всех случаях последствия столкновений для ВС отсутствуют.

#### 1.1.4. Столкновение ВС с животными

За 2025 год в аэропорт города Сургута произошло одно столкновение ВС с животными: 24.06.2025 при рулении ВС В-737-800 на ИВПП аэродрома Сургут произошло столкновение с лисой.

#### 1.1.5. Не классифицируемые события.

➤ 09.08.2025 в аэропорту города Новосибирск на послеполётном осмотре воздушного судна Е-170 АО «Авиакомпания «Сибирь» (далее ВС), бортовой номер RA-02860, рейса № С7 5392 Ноябрьск - Новосибирск (Толмачево), обнаружено сквозное повреждение переднего подфюзеляжного обтекателя с правой стороны длиной в 30 мм. По сообщению экипажа ВС место, где произошло событие им неизвестно. ВС допущено к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что невозможно достоверно определить место и время нанесения данного повреждения, но, вероятнее всего повреждение переднего подфюзеляжного обтекателя с правой стороны ВС нанесено до прибытия в аэропорт города Ноябрьск.

➤ 23.12.2025 на аэродроме Талакан при обслуживании ВС CRJ-200, бортовой номер RA-67162, АО «Авиакомпания «ИрАэро», водитель аэродромного тягача службы спецтранспорта осуществил отгон наземного источника электропитания от ВС без команды с подключенным к ВС силовым кабелем. В результате произошло повреждение самолётного разъёма подключения наземного источника электропитания и лючка разъёма. 24.12.2025 ВС после осмотра техническим персоналом убыло в аэропорт города Иркутска.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что причиной повреждения самолётного разъёма подключения наземного источника электропитания и лючка разъёма ВС CRJ-200, бортовой номер RA-67162, АО «Авиакомпания «ИрАэро», произошедшего 23.12.2025 в 15:55 на МС13 аэродрома Талакан, является неконтролируемая буксировка аэродромным тягачом установки TUG GPU400-140 на МС с подсоединённым к разъёму ВС силовым кабелем АПА.

Неконтролируемая буксировка АПА TUG GPU400-140 на МС произошла из-за отъезда тягача с АПА от ВС без разрешения и команд руководителя подъездом/отъездом на МС.

## 2. Показатели безопасности полетов

В соответствии с действующим Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП-03-2022 в обществе приняты и установлены абсолютные и относительные показатели определения эффективности функционирования подразделений по направлению СУБП. Расчет и анализ показателей безопасности полетов проводится за полугодие и год.

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 пять лет абсолютные показатели безопасности полетов:

2021 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

2022 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

2023 год – 2 ПВС (аэропорт Сургут);

2024 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут);

2025 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

Показатели по самолетовылетам за период 2021–2025 года

	1 квартал	2 квартал	3 квартал	4 квартал	за год
2021 год	3195	4799	5629	4588	18211
2022 год	3765	4703	5848	4885	19201
2023 год	4048	5286	6028	4847	20209
2024 год	4111	5097	5783	4808	19796
2025 год	3998	5266	5693	4887	19844

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

Расчет относительного показателя безопасности производится по формуле:

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

$K$  – коэффициент показателя безопасности полетов;

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

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

Таким образом  $K$  за 2025 года составляет:

$$K = 1 / 19844 \times 1000 = 0,05$$

Показатели коэффициента за последние четыре года:

	1 квартал	2 квартал	3 квартал	4 квартал	за год
2022 год	0	0	0	0,20	0,05
2023 год	0	0	0,33	0	0,09
2024 год	0	0	0	0,20	0,05
2025 год	0	0,19	0	0	0,05

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

В качестве предельного показателя приемлемого уровня безопасности полетов  $K_{пред}$  приняты наихудшие показатели коэффициента безопасности полетов по кварталам за четыре предыдущих года и рассчитывается по формуле:

$$K_{пред} = K_{max} + K_{max} + K_{max} + K_{max} / 4, \text{ где}$$

$K_{пред}$  – коэффициент предельного показателя приемлемого уровня безопасности полетов на текущий год;

$K_{max}, K_{max}, K_{max}, K_{max}$  – коэффициенты наилучших показателей безопасности полетов по кварталам за четыре предыдущих года.

Таким образом, предельный показатель приемлемого уровня безопасности полетов на 2025 год рассчитывается следующим образом:

$$K_{пред} = (0,18 + 0,20 + 0,33 + 0,20) / 4 = 0,23.$$

В качестве заданного показателя приемлемого уровня безопасности полетов  $K_{зад}$  приняты средние годовые показатели за четыре предыдущих года и определяются по формуле:

$$K_{зад} = K_{1ср} + K_{2ср} + K_{3ср} + K_{4ср} / 4, \text{ где}$$

$K_{зад}$  – коэффициент заданного показателя приемлемого уровня безопасности полетов на текущий год;

$K_{1ср}, K_{2ср}, K_{3ср}, K_{4ср}$  – коэффициенты показателей безопасности полетов за четыре предыдущих года соответственно.

Таким образом, заданный показатель приемлемого уровня безопасности полетов на 2025 год рассчитывается следующим образом:

$$K_{зад} = (0,05 + 0,05 + 0,09 + 0,05) / 4 = 0,06.$$

Анализ относительных показателей безопасности полетов проводится по сравнению с предельными  $K_{пред}$  и заданными  $K_{зад}$  показателями приемлемого уровня безопасности, принятыми на текущий год.

При проведении анализа относительных показателей безопасности полетов возможны следующие варианты:

1. Значение показателя безопасности полетов меньше заданного показателя безопасности полетов, в этом случае Предприятие работает в обычном штатном режиме.

2. Значение показателя безопасности полетов выше заданного показателя, безопасности полетов, но меньше предельного уровня безопасности полетов. В этом случае необходимо выработать дополнительные меры по урегулированию ситуации (принятии корректирующих мер) до значений равных первому варианту.

3. Значение показателя безопасности полетов больше предельного показателя безопасности полетов, - ситуация требует вмешательства на уровне руководства предприятия, вплоть до генерального директора АО «Аэропорт Сургут».

Относительные показатели безопасности полетов за период 2021-2025 годы

Показатели / годы	2021	2022	2023	2024	2025
$K_{пред}$	0,22	0,22	0,21	0,22	0,23
$K_{зад}$	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06
$K$	0,05	0,09	0,05	0,05	0,05

На 2026 год относительные показатели безопасности полетов составят:

$$K_{зад} = (0,05 + 0,05 + 0,09 + 0,05) / 4 = 0,06;$$

$$K_{пред} = (0,20 + 0,33 + 0,20 + 0,19) / 4 = 0,23.$$



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

В 2025 году были выявлены следующие факторы опасности и риски:

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

	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при открытии/закрытии дверей люков ВС при установленных около ВС средствах наземного обслуживания</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СПО ВС, служба спецтранспорта
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования повреждения воздушного судна ATR-72-212A RA-67689
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Дополнен п.13.6. Руководства по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропорту г. Сургута РНО-АС-01-2020 (Часть 1-01) следующим содержанием: «ПРИМЕЧАНИЕ: Перед открытием пассажирской двери ВС убедитесь, что в зоне движения двери не находится наземное оборудование, препятствующее открытию двери, на поверхности перрона в зоне установки двери нет посторонних предметов. В случае наличия в зоне установки двери ВС посторонних предметов, снежно-ледяных

	<p>отложен или наземного оборудования, очистите поверхность от загрязнений и организуйте удаление наземного оборудования».</p> <p>2. Изменения Руководства по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропорту г. Сургута РНО-АС-01-2020 (Часть 1-01) доведены до персонала, участвующего в наземном обслуживании ВС, под подпись.</p> <p>3. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при проведении аварийно-спасательных работ, связанные с отсутствием связи с экипажем ВС</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационные события
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СПАСОП
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. Подчиненные работники ознакомлены с Отчетом по результатам расследования повреждения воздушного судна RRJ-95LR-100, бортовой номер RA-89082, и выпиской из Руководства по технической эксплуатации RRJ-95.</p> <p>2. Дополнения в Аварийный план международного аэропорта Сургута АО «Аэропорт Сургут» (план мероприятий при возникновении Аварийных ситуаций в аэропорту г. Сургута) в части установления связи начальника аварийно-спасательного подразделения, руководителя ликвидации чрезвычайных ситуаций с экипажем ВС находятся в стадии разработки.</p> <p>3. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости</p>

	разработаны корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Мероприятия не выполнены в полном объеме. Риск не снижен

	<b>Факторы опасности и риски, связанные с нарушением порядка ограничения и прекращения приема ВС на аэродроме, а также связанные с отказом светосигнального, радиотехнического и метеорологического оборудования</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Факторы опасности и риски, независящие от структурного подразделения
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Письмо Росавиации от 11.04.2025 № ИСХ-13921/02.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Внесены дополнение в Табель внутриаэропортовой информации в части доведения информации об отказе светосигнального, радиотехнического и метеорологического оборудования от руководителя полётов в адрес сменного начальника комплексной смены-руководителя АСР и издания НОТАМ о неработающем оборудовании. 2. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при смещении положения предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров с использованием телескопического трапа</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
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	Отчет по результатам расследования повреждения воздушного судна RRJ-95LR-100 RA-89187, АО «Ред Вингс», произошедшего 03.04.2025 в аэропорту города Новокузнецк, от 24.04.2025
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Внесены дополнения в раздел 5. Меры безопасности производственной инструкции по эксплуатации телескопических трапов типа Nose Loader фирмы ТКАС в аэропорту г. Сургута в части осуществления контроля машинистом телескопического трапа за положением предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров. 2. Актуализированная производственная инструкция по эксплуатации телескопических трапов типа Nose Loader фирмы ТКАС в аэропорту г. Сургута доведена до работников службы перронного обеспечения воздушных судов.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при отсутствии встречающего лица на МС 22-31</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Факторы опасности, не зависящие от структурного подразделения
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС В-737-800, бортовой номер RA-73498, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и ВС В-737-800, бортовой номер RA-73256, АО «АК «НордСтар», произошедшего 27.06.2025 на аэродроме Сочи.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	11.1. Внесены дополнения в раздел «6. Встреча и сопровождение ВС» Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут: «В случае отсутствия встречающего ВС на МС, при лидировании машиной

	<p>сопровождения, после заруливания ВС на МС, водитель машины сопровождения должен убедиться, что ВС размещено в границах ВС.</p> <p>В случае, если ВС установлено вне границ МС, водитель машины сопровождения передает информацию диспетчеру «Вышки».</p> <p>1.2. Актуализированная версия Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут доведена до работников службы спецтранспорта.</p> <p>2. Копия приказа направлена в адрес Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».</p> <p>3. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при перемещении и нахождении стремянок около ВС</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Факторы опасности, для всех структурных подразделений.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования повреждения ВС RRJ-95, бортовой номер RA-89087, АО «АТК «Ямал», произошедшего 20.08.2025 на аэродроме Тюмень (Рошино).
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в раздел «9.7. Эксплуатация средств наземного обслуживания» Руководства по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута (Часть 1-01) (Основная часть):</p> <p>«Работы по перемещению стремянок должны осуществлять лица, в чьи должностные обязанности входит работа со стремянками.</p> <p>При перемещении стремянки около ВС необходимо соблюдать безопасное</p>

	<p>расстояние от крайних точек ВС (не менее 50 см).</p> <p>При покидании места стоянки с установленным на нем ВС, необходимо убрать стремянку в место хранения средств наземного обслуживания, обозначенное на схеме расстановки и организации движения ВС, спецтехники и средств механизации на аэродроме Сургут. В случае выявления на аэродроме Сургут стремянки возле ВС без лица, ответственного за проведение работ, необходимо передать информацию в КДЦА и убедиться, что в кабине ВС никого нет.</p> <p>КДЦА передает информацию в службу перронного обеспечения ВС для того, чтобы работники службы перронного обеспечения ВС убрали стремянку в место хранения средств наземного обслуживания».</p> <p>2. Актуализированная версия Руководства по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута (Часть 1-01) (Основная часть) доведена до работников.</p> <p>3. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при отсутствии видимости лица выпускающего ВС</b>
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СПО ВС
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Внесены дополнения в пункт «13.13. Контроль запуска двигателей» Руководства по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута (Часть 1-01) (Основная часть) и пункт «8.5. Контроль запуска двигателей» Руководства по

	<p>наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута (Часть 2-01) (Оказание помощи при выполнении работ по приему – выпуску воздушных судов в аэропорту г. Сургута):</p> <p>После выполненного контроля за запуском двигателей, получения от экипажа информации о состоянии двигателей и ВС, авиамеханик СПО ВС переходит на визуальный контроль, сообщив КВС свое месторасположение, слева или справа от воздушного судна. В типовом случае выпускающий авиамеханик СПО ВС должен занять место у края маркировки места стоянки ВС так, чтобы при выруливании ВС, выходящая струя реактивных двигателей ВС не попала на него.</p> <p>2. Актуализированная версия Руководства по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута (Часть 1-01) (Основная часть) доведена до работников.</p> <p>3. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при подъезде автомобилей с грузовыми платформами задним ходом к воздушному судну</b>
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, СОП
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования повреждения носка воздухозаборника правого двигателя воздушного судна Боинг 737-500 RA-73038 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», произошедшего 17.10.2025 в аэропорту Ухта в процессе обслуживания регулярного рейса УТА180
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1.1.Внесены дополнения в Технологию выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок,

	<p>грузовые перевозки, утвержденную приказом от 25.07.2025 № ПАС-167/23: В связи с тем, что процесс подъезда/отъезда спецтранспорта АПК к БГО ВС является сложной процедурой, для качественного и безопасного её выполнения, выделяются два грузчика СОП. Один из которых является руководителем подъездом/отъездом и находится в зоне видимости левого бокового зеркала заднего вида со стороны водителя (с левой стороны спецмашины) и подает сигналы для руководства подъездом/отъездом. Второй – контролирующий, располагается с правой стороны спецмашины АПК и, при необходимости, подаёт сигнал руководителю подъездом/отъездом об остановке спецтранспорта АПК. Водитель спецмашины АПК выполняет сигналы руководителя подъездом/отъездом. В случае недостаточности видимости в зоне подъезда/отъезда к/от ВС водитель спецмашины АПК включает заднюю фару рабочего света на кузове АПК.</p> <p>1.2. Актуализированная версия Технологии выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок, грузовые перевозки, утвержденной приказом от 25.07.2025 № ПАС-167/23 до работников под подпись.</p> <p>2. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

<b>Фактор опасности</b>	<b>Факторы опасности и риски, возникающие при подсоединении установки воздушного запуска (далее-УВЗ) к ВС</b>
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 результатам расследования повреждения воздушного судна Boeing 737-500 RA-73035 ПАО «Авиакомпания

	«ЮТэйр», происшедшего 02.07.2025 на аэродроме Ханты-Мансийск
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Технология использования УВЗ в стадии актуализации с включением пунктов: - перед установкой наконечника воздушного шланга на коннектор ВС, необходимо проверить состояние шариков механизма запирающего наконечника; - при работе с УВЗ, требуется убедиться, что воздушный шланг развернут и вытянут, скручивания и перегибы воздушного шланга не допускаются; - нахождение персонала в зоне возможного травмирования людей не допустимо. 2. Директорами филиалов рассмотрены факторы опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработаны корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

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

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

#### 4. Система добровольных сообщений

Структура	2024	%	2025	%
Добровольные сообщения о нарушениях/ошибках работников	12	37,2	35	43,2
Добровольные сообщения о своих нарушениях/ошибках.	5	15,6	20	24,6
Добровольные сообщения, направленные для улучшения производственной деятельности	12	37,2	16	19,7
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений не выявлено.	2	6,25	8	9,8
Добровольные сообщения, не относящиеся к безопасности полетов	0	0	1	1,2
Добровольные сообщения в результате которых выявлены новые факторы опасности	1	3,1	0	0
Добровольные сообщения о повреждениях ВС	0	0	1	1,2
Итого	32	100	81	100

Структура добровольных сообщений по организациям, осуществляющим свою деятельность в АО «Аэропорт Сургут»:

	2024	2025
АО «Аэропорт Сургут»	4	8
Лянторское АТП	1	7
АО «ЮТэйр-ВУ»	0	1
ООО «ТС-Техник»	0	2
ОП ООО «ЛУКОЙЛ-АЭРО-Восток» в г. Сургуте	0	1
Сургутский центр ОрВД	0	1

Добровольные сообщения о своих нарушениях являются самыми ценными, потому что:

- они раскрывают контекст «почему», а не просто факт «что»: только человек может объяснить мотивы своего решения, влияние усталости, непонятную ситуацию или двусмысленность процедур;

- это выявление «спящих» угроз: такие сообщения позволяют обнаружить системные ловушки до того, как в них попадет кто-то другой и произойдет катастрофа. Это переход от расследования событий к их предотвращению;

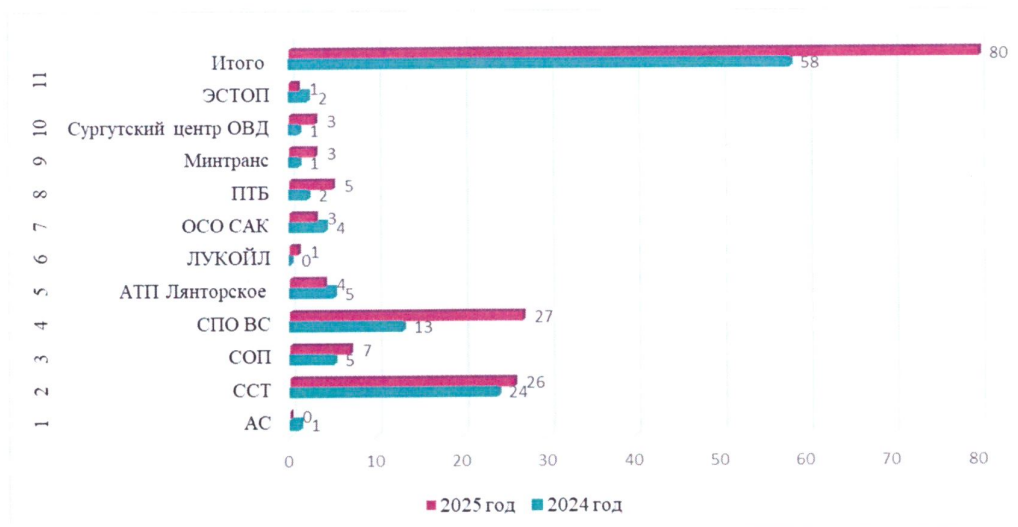
- они честнее любых проверок: проверяющий видит работу специалистов эпизодически, а сам специалист находится внутри процесса постоянно. Самостоятельное признание ошибки — это самый оперативный и точный источник данных о реальном состоянии безопасности;

- это основа «Справедливой культуры»: Готовность сотрудника сообщить о своем промахе свидетельствует о высоком уровне доверия между персоналом и руководством. Без такого доверия система управления безопасностью полетов (СУБП) становится формальной и неэффективной;

- это дешевое обучение: исправление системной ошибки на основе добровольного сообщения обходится компании в разы дешевле, чем ликвидация последствий авиационного происшествия.

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

Структура нарушений требований безопасности полетов в аэропорту города Сургута за 2025 год



№	Наименование нарушения	2024 год	2025 год
1	Неустановка упорных колодок под колеса спецтранспорта	7	<b>14</b>
2	Отсутствие спецодежды и спецобуви + жилетов	3	<b>2</b>
3	Не пропустили рулящее, буксируемое ВС или машину сопровождения ВС	3	<b>1</b>
4	Передвижение ТС по перрону с выключенным проблесковым маячком	3	<b>3</b>
5	Транспортировка багажных тележек к ВС вручную одним грузчиком	1	<b>2</b>
6	Нарушение ПДД	1	<b>1</b>
7	Нарушение процедуры буксировки и установки ВС	3	<b>4</b>
8	Движение ТС на МС ВС без руководителя подъезда/отъезда	--	<b>1</b>
9	Нарушение скоростного режима передвижения спецтранспорта по перрону	1	<b>1</b>
10	Отсутствие у водителя документов, необходимых для управления спецтранспортом по аэродрому	6	<b>10</b>
11	Отсутствие у руководителя подъездом/отъездом ТС к (от) ВС удостоверения РПО на МС	--	<b>9</b>
12	Нарушение установленной схемы движения спецтранспорта на аэродроме	--	<b>3</b>
13	Стоянка транспортного средства вне специально отведённых мест	7	<b>5</b>
14	Неустановка конусов безопасности для ВС	7	<b>9</b>
15	Неправильная подача сигналов экипажу ВС	1	--
16	Проезд ТС за ВС с запущенными двигателями	2	<b>2</b>
17	Неправильная подача руководителем подъезда (отъезда) сигналов водителю ТС	3	--
18	Одновременное нахождение более 2-х спецмашин у Т-образного знака остановки спецтранспорта на МС	1	--
19	Нарушение персоналом порядка передвижения по перрону	4	<b>4</b>
20	Проезд ТС между ВС, заруливающим на МС, и встречающим авиамехаником	--	<b>2</b>
21	Преждевременная уборка конусов безопасности на МС до окончания обслуживания ВС	--	<b>3</b>
22	Подгон ТС к ВС без установленных конусов безопасности	--	<b>1</b>
23	Отсутствие контроля ответственного должностного лица	1	--
24	Нарушение схемы подъезда и маневрирования при обслуживании ВС	1	--
25	Перевозка автотранспортом пассажиров при превышении количества посадочных мест в кабине	1	<b>1</b>
26	Использование телефона во время управления ТС	1	--
27	Преждевременная уборка колодок из-под колёс ТС на МС	--	<b>2</b>
28	Неустановка заземления при обслуживании ВС	1	--


## 6. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в 2025 году в сравнении с 2024 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 2025 год под подпись;
  - направлять вновь трудоустроенных работников в ИБП на первоначальное обучение в рамках СУБП;
  - поощрять подачу работниками добровольных сообщений.
2. Лицам, осуществляющим внутренний инспекционный контроль на аэродромах АО «Аэропорт Сургут», акцентировать внимание на соблюдение дистанции при подъезде спецтранспорта к ВС, а также схемы расстановки спецтехники у ВС.
3. Руководителям производственных структурных подразделений начать внедрение фото и видеофиксации процедур наземного обслуживания ВС.

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	1С (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.	2С (Серьезный)
1.7.	Факторы опасности и риски, связанные с нарушением порядка ограничения и прекращения приема ВС на аэродроме, а также связанные с отказом светосигнального, радиотехнического и метеорологического оборудования	2С (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	2С (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	2С (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	2В (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.	2С (Серьезный)
3.5.	Факторы опасности, возникающие при попадании противобледенительной жидкости (далее ПОЖ) и химических реагентов в двигатели воздушных судов	2С (Значительный)

3.6.	Факторы опасности, возникающие при наличии льда в торцах ВПП и местах примыкания РД к ВПП	2С (Значительный)
3.7.	Факторы опасности, возникающие при развороте ВС на ВПП в местах примыкания к РД	2С (Значительный)
<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.	2С (Серьезный)
5.11.	Факторы опасности, возникающие при буксировке ВС В-767 с МС 21.	2В (Опасный)
5.12.	Факторы опасности и риски, возникающие при корректировке ВС на МС 20 и 21	2С (Значительный)
5.13.	Факторы опасности, возникающие при попадании противообледенительной жидкости (далее ПОЖ) и химических реагентов в двигатели воздушных судов	2С (Значительный)
5.14.	Неустановка конусов безопасности	3С (Значительный)
5.15.	Факторы опасности и риски, возникающие при открытии/закрытии дверей люков ВС при установленных около ВС средствах наземного обслуживания	2С (Значительный)
5.16.	Факторы опасности и риски, возникающие при смещении положения предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров с использованием телескопического трапа.	2С (Значительный)
<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.	2С (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	2С (Серьезный)
7.8.	Факторы опасности, возникающие при маневрировании багажных тележек у ВС	2В (Опасный)
<b>7. Служба спецтранспорта</b>		
8.1.	Люлька Дайсера 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 дайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	1С (Значительный)
8.4.	Подъезд/отъезд спецтранспорта без руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
8.5.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	2В (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 неубранном в транспортное положение спецоборудовании.	2С (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	1С (Значительный)
8.11.	Нарушение типовых схем подъезда(отъезда)	2С (Серьезный)
8.12.	Ношение обуви на скользящей подошве	2С (Серьезный)
8.13.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Серьезный)
8.14.	Нарушение требований ПДД	2С (Серьезный)
8.15.	Не контролируется натяжение троса механизма управления защитным козырьком	1С (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.	2D (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 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.	1С (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	1С (Серьезный)
8.23.	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию	1В (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	2С (Серьезный)
8.26.	Факторы опасности, возникающие при замерзании передней выдвигной площадки пассажирских трапов в осенне-зимний период	2С (Серьезный)
8.27.	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	1В (Опасный)
8.28.	Факторы опасности, возникающим при буксировке ВС В-767 с МС 21.	2В (Опасный)
8.29.	Факторы опасности, возникающие при попадании противообледенительной жидкости (далее ПОЖ) и химических реагентов в двигатели воздушных судов	2С (Значительный)
8.30.	Факторы опасности и риски, возникающие при открытии/закрытии дверей люков ВС при установленных около ВС средствах наземного обслуживания	2С (Значительный)
<b>8. 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	1Е (Ничтожный)
9.2.	ТС пересекают пути движения диайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	1С (Значительный)
9.3.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	1В (Опасный)
9.4.	Ношение обуви на скользящей подошве	1С (Значительный)
9.5.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Значительный)
9.6.	Нарушение требований ПДД	2С (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.	3С (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.	1С (Значительный)
9.11.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	1С (Значительный)
9.12	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	1С (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.	1В (Опасный)
12.2	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	1В (Опасный)
<b>13. Служба противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов</b>		
13.1.	Факторы опасности и риски, возникающие при проведении аварийно-спасательных работ, связанным с отсутствием связи с экипажем ВС	3С (Значительный)

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)