



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«АЭРОПОРТ СУРГУТ»

Юридический адрес:
628422, Ханты-Мансийский
автономный округ - Югра,
г.Сургут, ул.Аэрополотская, 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

2025г.



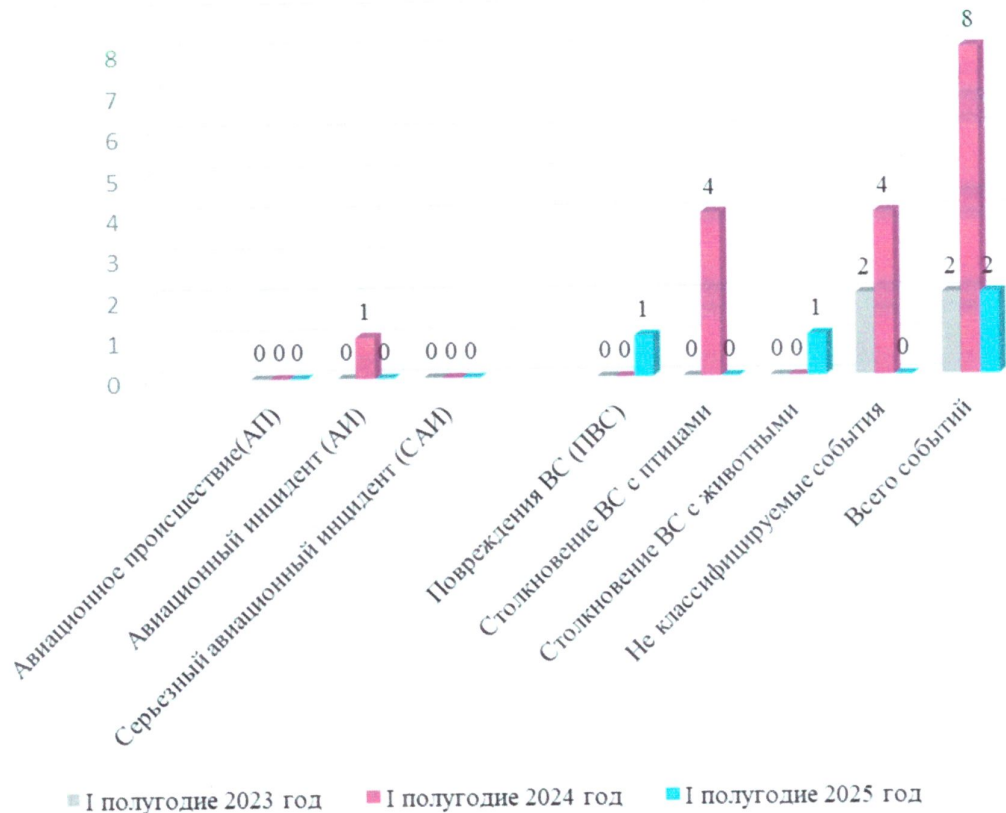
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Анализ
состояния безопасности полетов
в АО «Аэропорт Сургут» за I полугодие 2025 года

1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

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

Тип события	I полугодие 2023 года	I полугодие 2024 года	I полугодие 2025 года	Тенденция I полугодие 2024/ I полугодие 2025
Авиационное происшествие(АП)	0	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	0	1*	0	-1 (уменьшение)
Серьезный Авиационный инцидент(САИ)	0	0	0	0 (нет)
Повреждения ВС (ПВС)	0	0	1	+1 (увеличение)
Столкновение ВС с птицами	0	4*	0	-4 (уменьшение)
Столкновение ВС с животными	0	0	1	+1 (увеличение)
Не классифицируемые события	2	4	0	-4 (уменьшение)
Всего событий	2	8	2	-6 (уменьшение)
* - авиационный инцидент, произошедший 18.05.2024 в результате столкновения воздушного судна с мигрирующей птицей, на этапе взлета в аэропорту Сургут в итоге считается одним событием.				



**Распределение авиационных событий в I полугодии
2025 года по авиакомпаниям**

Авиакомпания	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируе мые события
ПАО «АК «ЮТэйр»	0	0	0	1	0	1	0

**Распределение авиационных событий I полугодие
2024 года / I полугодие 2025 года по аэропортам
АО «Аэропорт Сургут»**

Тип события	АП	АИ	СА И	ПВ С	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируе мые события
Аэропорт							
Березово	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Ноябрьск	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Сургут	0/0	1/0	0/0	0/1	4/0	0/0	4/0
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

1.1.1.Авиационные инциденты

В I полугодии 2025 года не зафиксировано авиационных инцидентов, связанных с деятельностью аэропортов общества.

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 воздушного судна 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 воздушного судна приобщено особое мнение представителя АО «Аэропорт Сургут».

1.1.3. Столкновение ВС с птицами

В I полугодии 2025 года не зафиксировано случаев столкновения ВС с птицами в аэропортах общества.

1.1.4. Столкновения ВС с животными

В I полугодии 2025 года зафиксирован один случай столкновения ВС с животными в аэропорту города Сургута.

1.1.5. Не классифицируемые события.

В I полугодии 2025 года не зафиксировано не классифицируемых событий в аэропортах общества.

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 четыре года 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);

I полугодие 2025 года – 1 ПВС (аэропорт Сургут)

Показатели по самолетовылетам за период 2020 –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	19799
2025 год	3998	5266	н/д	н/д	н/д

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:

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

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 к за I полугодие 2025 года составляет:

$$K = 1 / 9264 \times 1000 = 0,1$$

Показатели коэффициента за последние четыре года:

	1 квартал	2 квартал	3 квартал	4 квартал	за год
2021 год	0	0	0,18	0	0,05
2022 год	0	0	0	0,20	0,05
2023 год	0	0	0,33	0	0,09
2024 год	0	0	0	0,20	0,05
2025 год	0	0,19	н/д	н/д	н/д

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 наихудших показателей безопасности полетов по кварталам за четыре предыдущих года.

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

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

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

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

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

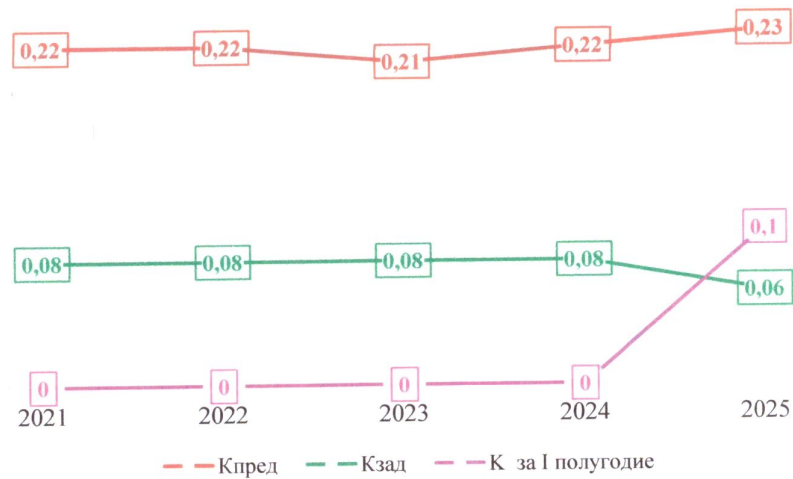
1. Значение показателя безопасности полетов меньше заданного показателя безопасности полетов, в этом случае Предприятие работает в обычном штатном режиме.

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 за I полугодие	0	0	0	0	0,1



Расчет и анализ показателей безопасности полетов проводится для:

- определения динамики изменений уровня безопасности полетов;
- установления степени соответствия или несоответствия установленным требованиям;
- выработки корректирующих мероприятий в случае установления несоответствия;
- сравнительной оценки деятельности предприятия по обеспечению безопасности полетов.

3. Анализ факторов опасности и рисков безопасности полетов

В I полугодии 2025 года были выявлены следующие факторы опасности и риски:

3.1. Факторы опасности и риски, выявленные впервые:

	Факторы опасности и риски, возникающие при открытии/закрытии дверей люков ВС при установленных около ВС средствах наземного обслуживания
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 отложений или наземного оборудования, очистите поверхность от загрязнений и организуйте удаление наземного оборудования». 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.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности и риски, возникающие при проведении аварийно-спасательных работ, связанным с отсутствием связи с экипажем ВС
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	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. 2. Дополнения в Аварийный план международного аэропорта Сургута АО «Аэропорт Сургут» (план мероприятий при возникновении Аварийных ситуаций в аэропорту Сургут) в части установления связи начальника аварийно-спасательного подразделения, руководителя ликвидации чрезвычайных ситуаций с экипажем ВС находятся в стадии разработки.
Результаты проведенных мероприятий	Мероприятия не выполнены в полном объеме. Риск не снижен

	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
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, независимые от структурного подразделения
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Письмо Росавиации от 11.04.2025 № Иск-13921/02.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	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.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности и риски, возникающие при смещении положения предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров с использованием телескопического трапа.
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 TKAS в аэропорту г. Сургута в

	части осуществления контроля машинистом телескопического трапа положения предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров. 2. Актуализированная производственная инструкция по эксплуатации телескопических трапов типа Nose Loader фирмы TKAS в аэропорту г. Сургута доведена до работников службы перронного обеспечения воздушных судов
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

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

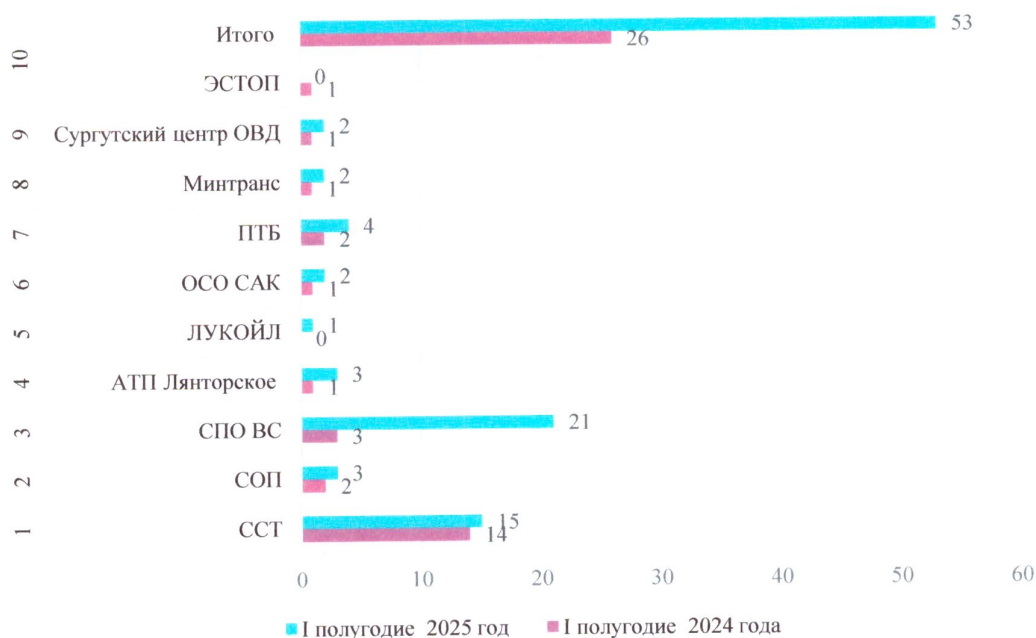
Проведена повторная оценка по всем выявленным факторам опасности и рискам для контроля поддержания на приемлемом или более низком уровне.

4. Система добровольных сообщений

Структура	I полугодие 2024 года	I полугодие 2025 года
Добровольные сообщения, о нарушениях/ошибках работников	6	16
Добровольные сообщения, о своих нарушениях/ошибках.	1	8
Добровольные сообщения, направленных для улучшения производственной деятельности	7	8
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений, не выявлено.	1	4
Добровольные сообщения, не относящихся к безопасности полетов	0	0
Добровольные сообщения в результате которых выявлены новые факторы опасности	1	0
Добровольные сообщения о повреждениях ВС	0	1
Итого	16	37

Увеличение количества добровольных сообщений, говорит о том, что проведение первоначальной и периодической подготовки персонала в рамках СУБП стало давать свои результаты и, следовательно, информация до персонала доводится.

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



Структура нарушений требований безопасности полетов в аэропорту города Сургута в I полугодии 2025 года

№	Наименование нарушения	Кол-во I полугодие 2024 года	Кол-во I полугодие 2025 года
1	Неустановка упорных колодок под колеса спецтранспорта	5	11
2	Отсутствие спецодежды и спецобуви + жилетов	1	1
3	Не пропустили буксируемое ВС или машину сопровождения ВС	1	--
4	Передвижение ТС по перрону с выключенным проблесковым маячком	3	2
5	Транспортировка багажных тележек к ВС вручную одним грузчиком	1	1
6	Нарушение ПДД	1	--
7	Нарушение процедуры буксировки и установки ВС	1	3
8	Движение ТС на МС ВС без руководителя подъезда/отъезда	--	1
9	Нарушение скоростного режима передвижения спецтранспорта по перрону	--	1
10	Отсутствие у водителя документов, необходимых для управления спецтранспортом по аэродрому	4	7
11	Отсутствие у руководителя подъездом/отъездом ТС к (от) ВС удостоверения РПО на МС	--	6
12	Нарушение установленной схемы движения спецтранспорта на аэродроме	--	1
13	Стоянка транспортного средства вне специально отведённых мест	4	3

14	Неустановка конусов безопасности для ВС	1	9
15	Неправильная подача сигналов экипажу ВС	1	--
16	Проезд ТС за ВС с запущенными двигателями	1	--
17	Неправильная подача руководителем подъезда (отъезда) сигналов водителю ТС	1	--
18	Одновременное нахождение более 2-х спецмашин у Т-образного знака остановки спецтранспорта на МС	1	--
19	Нарушение персоналом порядка передвижения по перрону	--	4
20	Проезд ТС между ВС, заруливающим на МС, и встречающим авиамехаником	--	1
21	Преждевременная уборка конусов безопасности на МС до окончания обслуживания ВС	--	1
22	Подгон ТС к ВС без установленных конусов безопасности	--	1

6. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в I полугодии 2025 года в сравнении с I полугодием 2024 года 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 I полугодие 2025 года под подпись;
- направлять вновь трудоустроенных работников на первоначальное обучение в рамках СУБП;
- поощрять подачу работниками добровольных сообщений.

2. Инженеру по безопасности дорожного движения 1 категории Екимовой И.Н. разработать памятку для работников всех аэропортов АО «Аэропорт Сургут» о порядке передвижения по аэродрому пешим ходом.

Начальник инспекции



О.В.Дмитриева

Факторы опасности и риски, 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	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	3С (Серьезный)
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	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)
3. Аэродромная служба		
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.	3С (Серьезный)
3.5.	Факторы опасности, возникающие при попадании противобледенительной жидкости (далее ПОЖ) и химических реагентов в двигатели воздушных судов	3С (Значительный)

3.6.	Факторы опасности, возникающие при наличии льда в торцах ВПП и местах примыкания РД к ВПП	3С (Значительный)
3.7.	Факторы опасности, возникающие при развороте ВС на ВПП в местах примыкания к РД	3С (Значительный)
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	2С (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	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 брúствера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	2С (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	3С (Значительный)
5.16.	Факторы опасности и риски, возникающие при смещении положения предохранительного устройства (башмака) при посадке/высадке пассажиров с использованием телескопического трапа.	3С (Значительный)
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)
6.3.	Факторы опасности, возникающие при мойке стекол кабины пилотов.	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	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)
7. Служба спецтранспорта		
8.1.	Люлька Дияйсера 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 дияйсера 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.	3С (Значительный)
8.8.	Несоблюдение правил ведения радиопереговоров при производстве работ водителями ССТ автоколонны № 3	1С (Значительный)
8.9.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	1С (Значительный)
8.10.	Нарушение схемы маневрирования у ВС	2С (Значительный)
8.11.	Нарушение типовых схем подъезда(отъезда)	2С (Серьезный)
8.12.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Серьезный)
8.13.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Серьезный)
8.14.	Нарушение требований ПДД	2С (Серьезный)
8.15.	Не контролируется натяжение троса механизма управления защитным козырьком	2С (Серьезный)
8.16.	Неограниченный скоростной режим машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС	2С (Значительный)
8.17.	Неустановка упорных колодок под колеса амбулифта	1С (Значительный)
8.18.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	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 брúствера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	2С (Значительный)
8.21.	Оставление транспортных средств на рабочей площади аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	3С (Значительный)
8.22.	Повреждение ВС в процессе эксплуатационного содержания	2С (Серьезный)
8.23.	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию	2В (Опасный)
8.24.	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	4С (Серьезный)
8.25.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	3С (Серьезный)
8.26.	Факторы опасности, возникающие при замерзании передней выдвижной площадки пассажирских трапов в осенне-зимний период	3С (Серьезный)
8.27.	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	2В (Опасный)
8.28.	Факторы опасности, возникающим при буксировке ВС В-767 с МС 21.	2В (Опасный)
8.29.	Факторы опасности, возникающие при попадании противобледенительной 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	3С (Значительный)
8. 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 противобледенительной обработки ВС	1С (Значительный)
9.3.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	2В (Опасный)
9.4.	Ношение обуви на скользящей подошве	2С (Значительный)
9.5.	Управление транспортным средством с телефоном	1С (Значительный)
9.6.	Нарушение требований ПДД	3С (Значительный)
9.7.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	1С (Значительный)
9.8.	Оставление транспортных средств на рабочей площади аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	2С (Значительный)

9.9.	Наличие препятствий на маршруте буксировки вертолетов из Ангара Ми-8 на перрон Ми-8	1В (Опасный)
9.10	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	2С (Значительный)
9.11.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	2С (Значительный)
9.12	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	2С (Значительный)
10. ЭСТОП		
10.1	Срабатывание датчика освещения, отключение матч в ночное время суток	2С (Значительный)
11. Служба авиатопливообеспечения		
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.	2В (Опасный)
12.2	Факторы опасности, возникающие при буксировке вертолетов на перрон аэродрома	2В (Опасный)
13. Служба противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов		
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)