



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»



С.В. Прийма
2026г.

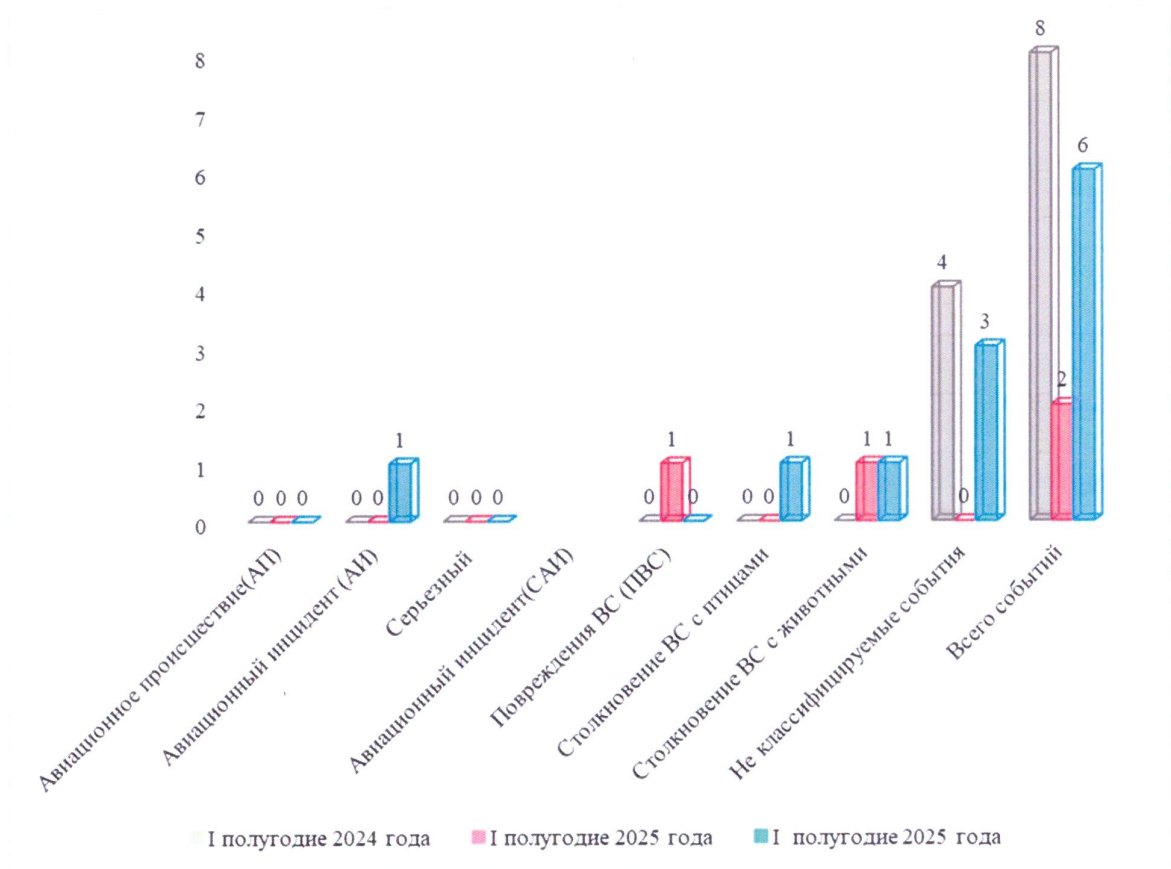
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Анализ
состояния безопасности полетов
в АО «Аэропорт Сургут» за I полугодие 2026 года

1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

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

Тип события	I полугодие 2024 года	I полугодие 2025 года	I полугодие 2025 года	Тенденция I полугодие 2025/ I полугодие 2026
Авиационное происшествие(АП)	0	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	1*	0	1	+1 (увеличение)
Серьезный Авиационный инцидент(САИ)	0	0	0	0 (нет)
Повреждения ВС (ПВС)	0	1	0	-1 (уменьшение)
Столкновение ВС с птицами	4*	0	1	+1 (увеличение)
Столкновение ВС с животными	0	1	1	0 (нет)
Не классифицируемые события	4	0	3	+3 (увеличение)
Всего событий	8	2	6	+4 (увеличение)



Распределение авиационных событий I полугодие
2025 года / I полугодие 2026 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	0/1
Сургут	0/0	0/1	0/0	1/0	0/1	1/1	0/2
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

1.1.1.Авиационные инциденты

➤ 12.05.2026 экипаж на ВС RRJ-95LR RA-89136 АО «Авиакомпания АЗИМУТ» выполнял рейс - AZO6202 по маршруту Сургут - Чебоксары. Экипаж – 2/2 человека, пассажиров – 102.

В 16:33 (здесь и далее время UTC) экипаж произвёл взлет в аэропорту Сургут.

В 16:40 UTC (21:40 местного времени) в процессе набора высоты наблюдался неконтролируемый рост высоты в гермокабине. На эшелоне FL200 - высота в кабине составила - 3300 FT. Экипаж принял решение о возврате в аэропорт вылета, выполнил процедуры, согласно QRH (оперативный сборник экипажа), и произвел посадку в аэропорту Сургут. Посадка благополучная/

В результате проведенного расследования и анализа данного авиационного события было установлено, что причиной повышения высоты в гермокабине, явилась утечка воздуха из гермокабины на этапе набора высоты из-за неполного закрытия декомпрессионного клапана грузовой двери заднего БГО ВС. Авиационный механик службы перронного обеспечения воздушных судов АО «Аэропорт Сургут» не убедился том, что декомпрессионный клапан заднего БГО ВС встал на фиксатор.

1.1.2.Повреждения воздушных судов

В I полугодии 2026 года зафиксирован один случай столкновения ВС с животными в аэропорту города Сургута.

1.1.3. Столкновение ВС с птицами

В I полугодии 2026 года зафиксирован один случай столкновения ВС с птицами в аэропорту города Сургута.

1.1.4. Столкновения ВС с животными

В I полугодии 2026 года зафиксирован один случай столкновения ВС с животными в аэропорту города Сургута.

1.1.5. Не классифицируемые события.

➤ 31.03.2026 на MC18 аэродрома Сургут при наземном обслуживании ВС B737-400, бортовой номер RA-73066, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», рейса ЮТ6128 «Сургут – Уфа», произошёл отказ блока генератора символов ВС. Из-за неисправности рейс был задержан, произведена замена блока генератора символов, в дальнейшем ВС убыло по маршруту назначения.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что причиной авиационного события явилось несоблюдение установленного порядка проведения процедуры по отключению наземного источника электропитания от ВС вследствие:

1. отсутствие у авиационного механика СПО ВС достаточных знаний, практических навыков для выполнения наземного обслуживания ВС Б737-400 и необходимого допуска к работам с типом ВС Boeing 737 CL (нет сертификата об обучении, квалификации);

2. отсутствие надлежащего контроля со стороны начальника смены СПО ВС, допустившего выдачу задания на проведение работ по наземному обслуживанию ВС Б737-400 авиационному механику СПО ВС, не обученному и не допущенному к работам с типом ВС Boeing 737 CL.

➤ 08.05.2026 в аэропорту города Сургута при подготовке к вылету воздушного судна ЕМБ135 (далее - ВС), бортовой номер RA-02880, после завершения заправки топливом произошло проседание ВС, в результате которого створка левой опоры шасси уперлась в упорную колодку и получила повреждение. После проведения технического осмотра и подтверждения нахождения повреждения в пределах эксплуатационного допуска ВС выполнило вылет в аэропорт города Магадана.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что причиной повреждения ВС явилось соприкосновение створки левой основной опоры шасси ВС с установленной под колесо упорной колодкой при проседании самолёта после завершения заправки топливом вследствие несоблюдения авиамехаником СПО ВС требований Руководства по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута, а именно:

1. использования при наземном обслуживании ВС упорных колодок КУ-2, технически непригодных для применения на ВС типа ЕМБ135;

2. установки упорных колодок с нарушением: не параллельно оси колеса и с недопустимо большим зазором между колесом и колодкой.

➤ 18.06.2026 в аэропорту Новосибирск (Толмачёво) при проведении послеполётного осмотра воздушного судна АО «Авиакомпания «Сибирь» (далее — ВС) с бортовым номером RA-02866, выполнявшего рейс № С7 5334 по маршруту Ноябрьск — Новосибирск (Толмачёво), было обнаружено повреждение обтекателя фюзеляжа с правой стороны в нижней части размером 20×20×1 мм. По заявлению экипажа ВС, место и обстоятельства получения повреждения не установлены. Согласно техническому заключению, 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 не было нанесено в аэропорту города Ноябрьск.

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:

2022 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут);

2023 год – 2 ПВС (аэропорт Сургут);

2024 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут);

2025 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут);

1 полугодие 2026 года – 1 АИ (аэропорт Сургут).

Показатели по самолетовылетам за период 2021–I полугодие 2026 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
2026 год	4105	5230	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 2026 года составляет:

$$K = 1 / 9335 \times 1000 = 0,1$$

Показатели коэффициента поквартально 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	0,19	0	0	0	0,05
2026 год	0	0,19	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:

$$K_{пред} = K_{max1} + K_{max2} + K_{max3} + K_{max4} / 4, \text{ где}$$

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

$K_{max1}, K_{max2}, K_{max3}, K_{max4}$ – коэффициенты наихудших показателей безопасности полетов по кварталам за четыре предыдущих года.

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

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

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;

$K_{1ср}$, $K_{2ср}$, $K_{3ср}$, $K_{4ср}$ – 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:

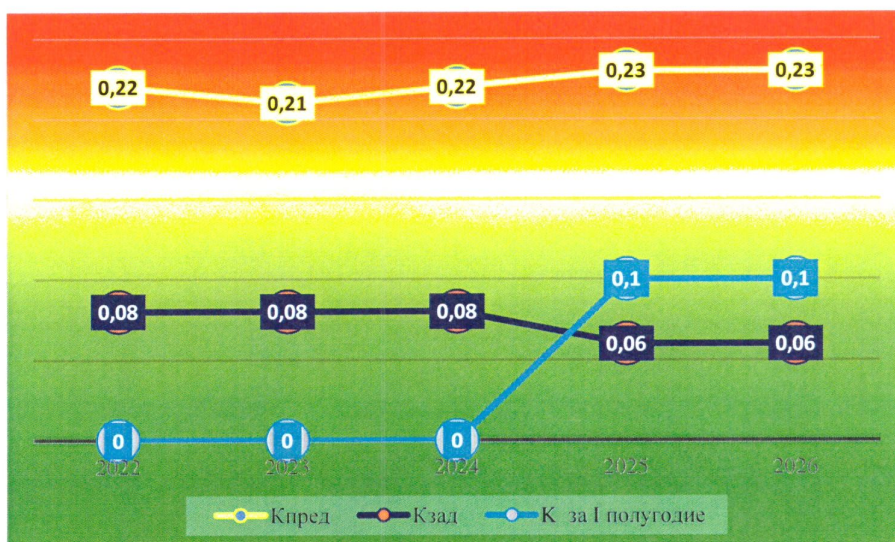
1. Значение показателя безопасности полетов меньше заданного показателя безопасности полетов, в этом случае Предприятие работает в обычном штатном режиме.

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 2022-2026 годы

Показатели / годы	2022	2023	2024	2025	2026
$K_{пред}$	0,22	0,21	0,22	0,23	0,23
$K_{зад}$	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06
K за I полугодие	0	0	0	0,1	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 2026 года были выявлены следующие факторы опасности и риски:

3.1. Факторы опасности и риски, выявленные впервые:

	Факторы опасности и риски, возникающие при установке и снятии защитного оборудования ВС.
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 с самолетом Boeing 737-800 RA-73040
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Изучен с персоналом службы перронного обеспечения воздушных судов отчет от 29.01.2026 по результатам расследования события с самолетом Boeing 737-500 RA-73040. 2. Доведен до персонала службы перронного обеспечения воздушных судов повторно доведены требования раздела 9.17. Руководства по организации наземного обслуживания ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр». 3. С целью проведения перекрёстного контроля, внедрить функцию по контролю снятия заглушек и блокировочных устройств стоек шасси ВС вторым работником службы перронного обеспечения воздушных судов из числа наземного персонала (внесены дополнения в карту-наряд на наземное обслуживание ВС). 4. Внедрена практика фотофиксации установки и снятия защитных чехлов на датчиках и приёмниках ВС. 5. Рассмотрен данный фактор опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработать корректирующие мероприятия
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности и риски, возникающие при нахождении средств наземного обслуживания у ВС при неблагоприятных погодных условиях
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационные события
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. Средства наземного обслуживания ВС дооборудования механизмами, препятствующими их движение при неблагоприятных погодных условиях. 2. Данный фактор опасности и риски рассмотрены на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработать корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

	Факторы опасности и риски, возникающие при установке упорных колодок не соответствующих диаметру колес ВС
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	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1.Дополнить Руководство по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута. (Часть 1-01), Основная часть, приложением, включающим тип ВС, диаметр колес и наименованием упорных колодок 2.Ознакомить персонал службы перронного обеспечения воздушных судов с актуализированной версией Руководство по наземному обслуживанию ВС в аэропорту г. Сургута. (Часть 1-01), Основная часть.

	3.Рассмотреть данный фактор опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработать корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Мероприятия не выполнены. Риски не снижены.

Фактор опасности	Факторы опасности и риски, связанным с отказами переносного электронного устройства или портативного внешнего аккумулятора (зарядного устройства)
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ПТБ
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Информация по безопасности полетов № 5
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Работники подразделения транспортной безопасности ознакомлены с информацией по безопасности полетов № 5 под подпись. 2. Данный фактор опасности и риски рассмотрены на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработать корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности и риски, возникающие при незакрытии лючков декомпрессионных клапанов ВС RRJ-95 и Emb-170
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	Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR RA-89136 АО «Авиакомпания АЗИМУТ», произошедшего 12.05.2026 в аэропорту Сургут
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С

Проведенные мероприятия по устранению	1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR RA-89136 АО «Авиакомпания АЗИМУТ», происшедшего 12.05.2026 в аэропорту Сургут доведен до работников СПО ВС под подпись. 2. Авиамехаников СПО ВС распоряжением обязали производить видеофиксацию закрытия лючков декомпрессионных клапанов ВС RRJ-95 и Emb-170 с помощью «Дозор». 3. В программу ежесменного инструктажа авиамехаников СПО ВС информацией об особенностях лючков декомпрессионных клапанов ВС RRJ-95 и Emb-170. 4. Рассмотреть данный фактор опасности и риски на заседаниях Оперативных групп по вопросам безопасности полетов, при необходимости разработать корректирующие мероприятия.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

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

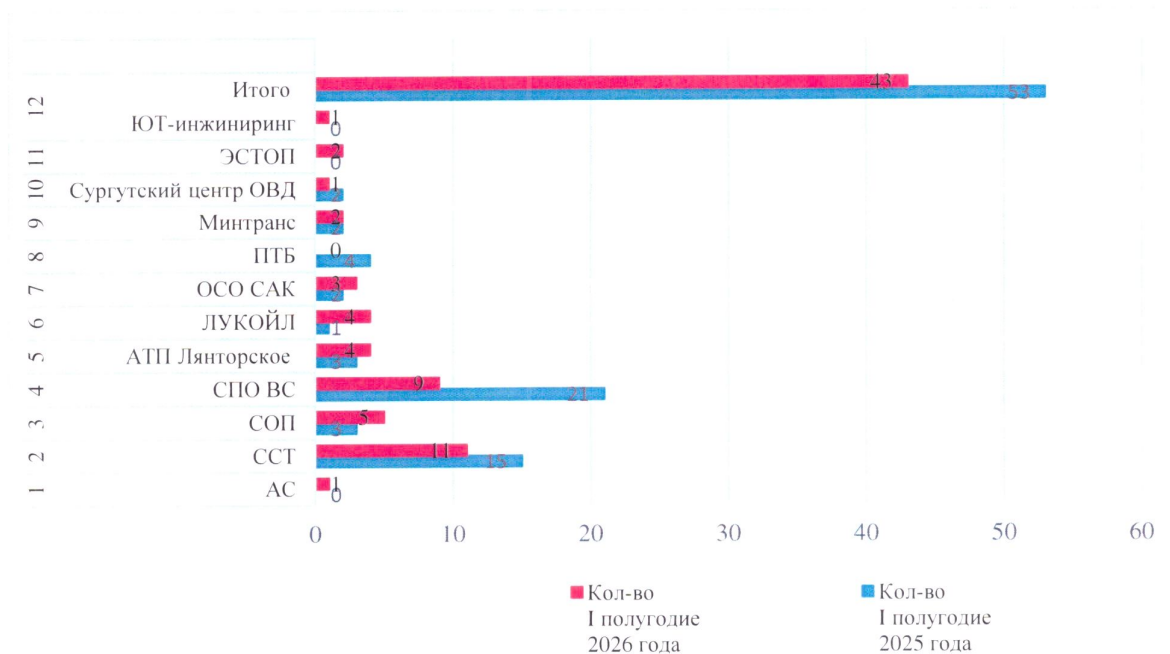
Проведена повторная оценка по всем выявленным факторам опасности и рискам для контроля поддержания на приемлемом или более низком уровне.

4. Система добровольных сообщений

Структура	I полугодие 2025 года	I полугодие 2026 года
Добровольные сообщения, о нарушениях/ошибках работников	16	20
Добровольные сообщения, о своих нарушениях/ошибках.	8	13
Добровольные сообщения, направленных для улучшения производственной деятельности	8	12
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений, не выявлено.	4	2
Добровольные сообщения, не относящихся к безопасности полетов	0	0
Добровольные сообщения в результате которых выявлены новые факторы опасности	0	1
Добровольные сообщения о повреждениях ВС	1	0
Итого	37	47

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

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



Структура нарушений требований безопасности полетов
в аэропорту города Сургута в I полугодии 2026 года

№	Наименование нарушения	Кол-во I полугодие 2025 года	Кол-во I полугодие 2026 года
1	Неустановка упорных колодок под колеса спецтранспорта	11	8
2	Отсутствие спецодежды и спецобуви + жилетов	1	1
3	Не пропустили буксируемое ВС или машину сопровождения ВС	--	2
4	Передвижение ТС по перрону с выключенным проблесковым маячком	2	2
5	Транспортировка багажных тележек к ВС вручную одним грузчиком	1	1
6	Нарушение ПДД	--	-
7	Нарушение процедуры буксировки и установки ВС	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	7	3
11	Отсутствие у руководителя подъездом/отъездом ТС к (от) ВС удостоверения РПО на МС	6	1
12	Нарушение установленной схемы движения спецтранспорта на аэродроме	1	2
13	Стоянка транспортного средства вне специально отведённых мест	3	1

14	Неустановка конусов безопасности для ВС	9	7
15	Неправильная подача сигналов экипажу ВС	--	-
16	Проезд ТС за ВС с запущенными двигателями	--	-
17	Неправильная подача руководителем подъезда (отъезда) сигналов водителю ТС	--	2
18	Одновременное нахождение более 2-х спецмашин у Т-образного знака остановки спецтранспорта на МС	--	-
19	Нарушение персоналом порядка передвижения по перрону	4	-
20	Проезд ТС между ВС, заруливающим на МС, и встречающим авиамехаником	1	1
21	Преждевременная уборка конусов безопасности на МС до окончания обслуживания ВС	1	1
22	Подгон ТС к ВС без установленных конусов безопасности	1	1
23	Нарушение схемы расстановки у ВС	-	4
24	Передвижение по аэродрому с грязными колесами	-	1
25	Подъезд к открытой сервисной двери	-	3
26	Неустановка башмака к ВС	-	1
27	Нахождение ТС не при обслуживании на МС	-	1

6. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в I полугодии 2026 года в сравнении с I полугодием 2025 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 2026 года под подпись;
- обеспечить своевременное и стопроцентное направление вновь трудоустроенных работников на первоначальное обучение в рамках Системы управления безопасностью полетов (СУБП) Общества.

-продолжить развитие корпоративной культуры безопасности, используя нематериальные и материальные меры стимулирования работников, активно подающих добровольные сообщения о выявленных факторах опасности и рисках.

2. Начальнику СПО ВС Велижанскому С.А.:

- разработать документ регламентирующий порядок фото и видеофиксации процессов наземного обслуживания ВС;
- обязать проводить руководящий состав СПО ВС внутренний инспекционный контроль процесса наземного обслуживания ВС на ежедневной основе;
- осуществлять регулярный просмотр и анализ видеозаписей с носимых видеорегистраторов «Дозор» для проверки качества и полноты выполнения процедур наземного обслуживания ВС.

Начальник отдела по управлению безопасностью полетов



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.	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)
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)
5.17.	Факторы опасности и риски, возникающие при установке и снятии защитного оборудования ВС	3С (Значительный)
5.18.	Факторы опасности и риски, возникающие при нахождении средств наземного обслуживания у ВС при неблагоприятных погодных условиях	3С (Значительный)
5.19.	Факторы опасности и риски, возникающие при установке упорных колодок не соответствующих диаметру колес ВС	3С (Значительный)

5.20.	Факторы опасности и риски, возникающие при незакрытии лючков декомпрессионных клапанов ВС RRJ-95 и Emb-170.	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 Диайсера не оснащена датчиками опасного сближения с ВС	1Е (Ничтожная)
8.2.	На перроне аэродрома Сургут при буксировке или выруливании ВС работает снегоуборочная техника, которая по габаритам при движении может привести к ПВС	2С (Значительный)
8.3.	ТС пересекают пути движения диайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	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	2С (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	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 бруска 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.	2С (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 выдвижной площадки пассажирских трапов в осенне-зимний период	2С (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	2С (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	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.	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)
14. Подразделение транспортной безопасности		
14.1	Факторы опасности и риски, связанным с отказами переносного электронного устройства или портативного внешнего аккумулятора (зарядного устройства)	2С (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)