

**ИНЕГ-ын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
Т.Лхагвасүрэн танаа**

Аэромонгол ХХК-ний тухай

Аэромонгол ХХК-ний Ховд-Улаанбаатар чиглэлийн MNG84 аяллын нислэг үйлдсэн Н.Нацагдорж даргатай нисэх баг Улаанбаатарт хоёр удаагийн оролт хийж 2-р хайрцаг нислэгт явах үедээ гаргасан зөрчлийг тус компаний захирлын тушаалаар томилогдсон комиссын аюулгүй ажиллагааны тайлангийн 4,0 Analysis/дүгнэлтэд нисэгчийн алдааг зааж, илрүүлсэн дутагдлын мөрөөр авах арга хэмжээг 5.0 Recommendation/Зөвлөмж-д тусгасан байна.(14,15 дугаар хуудас)

НТОЗШША тухайн зөрчлийг нислэгийн ноцтой зөрчил гэж тооцоогүй боловч уг зөрчлийн мөрөөр Аэромонгол ХХК болон НААХЗГ–аас хийсэн шинжлэн шалгах ажиллагааны явцад хяналт тавьж, заавар зөвлөмжөөр хангаж ажилласан.

Тус албанаас тухайн нислэгийн явцыг тодорхойлох баримтыг судлаж үзэхэд ИНЕГ, АЭРОМОНГОЛ ХХК, НЦУТ-ийн үйл ажиллагааны зарчмыг тодорхойлдог дүрэм, заавар, технологийн заалт болон тэдгээрийн хэрэгжилттэй холбоотой доорхи дутагдал илэрч байна.

Үүнд:

1. ИНБД-нд цаг уурын онцгой үзэгдэл цахилгаантай үед нислэг үйлдэх тухай заалт тусгагдаагүй байна.Тухайлбал аадар борооны цахилгаантай үүл ямар зайнд тойрох, аэродромын бүсэд цахилгаантай үед хөөрөлт, буулт үйлдэх эсэх талаар дагаж мөрдөх эрх зүйн акт байхгүй байна. Энэ аюултай үзэгдлээс сэргийлэх мэдээллийн системийг нисэх компани, НЦУТ болон НХҮА тогтоож, мөрдөөгүй.
2. Нислэгийг цаг уурын мэдээгээр хангах журам-ын нэгдүгээр дэвтрийн нэмэлт 4-ийн 1.3-д “Өөрчлөлтийн бүлэг”-т нисэх буудлын урьдчилсан TAF мэдээнд түр зуурын өөрчлөлт “TEMPO”-нд цаг уурын ямар элемент тусгах талаар заагдаагүй, мөн 1.3.4-д өөрчлөлтийн үргэлжлэх хугацааг TAF мэдээнд тусгах талаар нэгдсэн ойлголтонд НЦУТ, НААХЗГ-ын ААНХ хүрч чадаагүй
3. АЭРОМОНГОЛ ХХК-ний үйл ажиллагааны А,Б,В,Г заавруудад ИНЕГ-ын зөвлөмжийн цуврал 119-08 д заасан шаардлагыг хангаж чадаагүй, үг утга санааны хувьд зарчмын алдаатай зарим тохиолдолд өөр компанийн заавраас хуулбарласан нь илэрхий дутагдал нийтлэг байна.
4. Нисэх баг 142ft буюу 40-өөд метрийн өндрөөс хоёрдугаар тойрог нислэгт явсан нь Улаанбаатар Чингис хаан олон улсын буудалд оролт үйлдэх схемийн AD-2-ZMUB 7-5, 7-7,7-9 – дзаасан “Шийдвэр гаргах өндөр”-өөс нам бөгөөд энэ талаарИНЕГ-ын зөвлөмжийн цуврал 119-8-ын В-8 дугаар заасан заалт Аэромонгол ХХК-ний “В” зааварт заагдаагүй орхигдсон нь нисэх баг цаг уурын хязгаарлалтын тодорхойлоогүй нөхцөлд оролт үйлдэхэд хүргэсэн ба энэ асуудлаар танхимын сургалт болон тренажерын, аэродромын нислэгийн дадлага хангалтгүй байна.
5. Хөдөлгүүрийн ашиглалтын тогтоогдсон хязгаарыг давсан, цаашид ашиглах нь нислэгийн явцад хөдөлгүүрт дутагдал гарах эрсдэлтэй нөхцөлд үргэлжлүүлэн нислэгт ашигласан байна.

6. Нисэх баг цаг уурын хүнд нөхцөлд “Шийдвэр гаргах өндөр”-өөс нам өндөрт хоёрдугаар тойрогт явж, хөдөлгүүрийн ашиглалтын хязгаарыг давуулсан нь гаргасан зөрчлөө цаашид гүнзгийрүүлэхээс сэргийлж чадсан боловч нисэх багийн харилцан ажиллагаа хангалтгүйг илэрхийлж байна.

ЗӨВЛӨМЖ201408/20

Аадар борооны үүл, аянга цахилгаан нислэгийн замд тааралдсан тохиолдолд ямар зайд тойрох, аэродромын бүсэд ажиглагдвал хөөрөлт, буулт үйлдэх эсэх асуудлаар Иргэний нисэхийн багц дүрэмд нэмэлт оруулах

ЗӨВЛӨМЖ201408/21

НЦУТ цаг уурын үзэгдлийн түр зуурын хэлбэлзлийг урьдчилан мэдээлэхдээТАФ мэдээний өөрчлөлтийг илэрхийлдэг “ТЕМПО” хэсэгт Annex 3-ийн нэмэлт 5-ын хүснэгт А5-2 –т заасны дагуу 1 цагаас ихгүйгүйгээр тухай бүр тусгаж байх

ЗӨВЛӨМЖ201408/22

Хөдөлгүүрийн ашиглалтын тогтоогдсон хязгаарыг давсан асуудлаар тус албанаас FDR-ийн бичлэгт үндэслэн хийсэн дүгнэлт, үйлдвэрлэгчийн 2014 оны 7-р сарын 23-нд ирүүлсэн майл-ийн дагуу уг агаарын хөлгийн хоёр хөдөлгүүрийн ашиглалтыг түр зогсоох

ДАРГА,
ЕРӨНХИЙ ШИНЖЭЭЧ

Ж.ЦОЛМОН