

ИЗИНИС ХХК-НИЙ НИСЛЭГ ҮЙЛДВЭРЛЭЛИЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААГ ШИНЖЛЭН ШАЛГАСАН АЖЛЫН ТАЙЛАН

2014 оны 5 дугаар сарын 20

Буянт-Ухаа

Зам тээврийн сайдын 2014 оны 4-р сарын 28-нд өгсөн үүргийн дагуу Изинис ХХК-ний үйл ажиллагаанд шинжлэн шалгалт хийх баг албаны даргын А/04 –тоот тушаалаар томилогдон ажиллав. Шалгалтыг нислэгийн аюулгүй байдалд судалгаа хийх, JU-9917 бүртгэлийн дугаартай агаарын хөлгийн техник үйлчилгээ болон шинээр агаарын хөлгийн дарга бэлтгэж бие даалган нисгэсэн байдал гэсэн 3 чиглэлээр шинжлэн шалгалт хийв.

Нэг. ИЗИНИСКОМПАНИЙ ТУХАЙ

1.1. Нислэгийн зөрчлийн талаар

Изинис компани нь 2010 оноос хойш B737, SF34, RJ85, DHC-8-402 маягийн 4 төрлийн агаарын хөлгөөр 22263 удаагийн аяллаар 31962 цагийн нислэг үйлдсэн ба 66 удаа нислэгийн зөрчил гаргасан байна. Энэ нь 484 нислэгийн цаг буюу 337 аяллын нислэгт 1 зөрчил гарсан үзүүлэлт гарч байна. Изинис эйрвэйс ХХК-ний үйл ажиллагаатай холбогдсон нислэгийн зөрчил гаргасан гадаад нисэгчдийг буцаасан шалтгаанаар зарим ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа хийгдээгүй. Тухайлбал нисэх багийн гишүүн мансуурсан байж болзошгүй мэдээлэл, буухаар оролт үйлдэж явсан өөр агаарын хөлгийн урдуур орж аюултай ойртолт үүсгэсэн, нислэгийн өндрөө (7200м) буруу мэдээлж эсрэг (7500м) цуваачлалаар ниссэн, шөнө ил харааны нислэгийн журмаар оролт үйлдэж ИНД91.58-р заалт зөрчсөн тохиолдлууд гарсан. 2013 оны 9-р сарын 13-ны өдрийн JU9919 бүртгэлийн дугаартай DHC-8-402 агаарын хөлгийн FDR-ийн бичлэгт 7500 метр өндөрт закрылок 5 градус буулгасан нь тэмдэглэгдэж үлдсэн байна.

Нийт 66 нислэгийн зөрчил бүртгэгдсэнийг ангилж үзвэл:

- битүүмжлэл алдагдсан 9,
- техник үйлчилгээтэй холбоотой 20,
- дугуй буугаагүй буюу хураагдаагүй 12,
- нисэх багтай холбоотой 10,
- тасалдсан хөөрөлт хийсэн 5,
- шувуутай мөргөлдсөн 8,
- бусад 2

Үүнд агаарын хөлгийн техник үйлчилгээтэй холбоотой зөрчил 62%, нисэх багтай холбоотой зөрчил 23% байгаа ба нийт зөрчлийн 85%-нь компанийн нисэх инженер техникийн бүрэлдэхүүний үйл ажиллагаа буюу хүний хүчин зүйлээс шалтгаалсан байна.

Нислэгийн зөрчлийн мөрөөр авах арга хэмжээ, урьдчилан сэргийлэх ажил аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг хангах хэмжээнд зохион байгуулагдаж чаддаггүй, агаарын хөлгийн техникийн дутагдлыг бүрэн арилгаж нислэгэнд гаргаагүйгээс JU-9901 бүртгэлийн дугаартай SF34 маягийн агаарын хөлгийн баруун хөдөлгүүрт ижил төрлийн дутагдал 2011 оны 06-р сарын 17, 2013 оны 9-р сарын 17, 28, 10-р сарын 06 нд 4 удаа давтагдан гарсан байна. Мөн ийм тохиолдол JU-9903 бүртгэлийн дугаартай SF34 маягийн агаарын хөлгийн баруун хөдөлгүүрт 3 удаа гарчээ. Үүнтэй төсөөтэй тохиолдол 2014 оны 4-р сард закрылок буулгах системийн эд ангид илэрсэн

дутагдалтай агаарын хөлгөөр 4-р сарын 2-ноос 16 хүртэл нийт 48 удаагийн аяллын нислэгээр 2000 гаруй зорчигч тээвэрлэж өмнөх хугацаанд гаргаж байсан дутагдлаа давтсан байна.

Зөрчлийг нислэгийн үе шатаар нь ангилж үзэхэд хөөрөлт, өндөр авалт, буултын оролт, буултын үед гарсан зөрчил 43 буюу 65% -ийг эзэлж байна.

2013 онд тус албанаас Изинис ХХК-ний аюулгүй ажиллагааны талаар "...JU-9903 агаарын хөлөгт трубины оролтын температур удаа дараа өндөр байсан хөдөлгүүрийг буцаан тавьж дутагдлыг давтан гаргасан. Энэ байдал 2013 онд мөн давтагдаж нислэгийн үед SF340 агаарын хөлгийн хөдөлгүүрт "compressor stoll" 4 удаа болж хөөрөлтийг зогсоох, нислэгнээс буцах зэрэг тохиолдлууд удаа дараа давтагдан гарсан боловч дутагдлыг илрүүлж чадалгүй улмаар хөдөлгүүрийг агаарын хөлгөөс буулгасан байна." гэж тэмдэглээд (Изинис эйрвэйс ХХК-ийн нислэгийн болон техникийн мэргэжлийн боловсон хүчний ур чадвар хангалтгүй, гарч байгаа зөрчил дутагдалд дүгнэлт хийх чадваргүй, нислэг үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааны зохионбайгуулалт хангалтгүй байна.) дүгнэсэн байна.

1.2. Нисэх бүрэлдэхүүний талаар

Изинис ХХК 2013 онд SF34, DHC-8-402 агаарын хөлгийн даргаар 2 нисэгч шинээр бэлтгэж гаргасан байна. 2013 оны 6-р сарын 28-нд анхныхаа бие даасан нислэгийг УБ-МӨ-УБ чиглэлд үйлдсэн SF34 агаарын хөлгийн даргын үйл ажиллагаанаас шалтгаалж Улаанбаатарт буух үед онгоцных нь баруун талын 2 дугуйны резин салж унасан ба зүүн дотор талын дугуй хагарсан байлаа. Тухайн агаарын хөлгийн дарга дадлага авснаас хойш 19 хоногийн дараа бие даасан нислэг үйлдсэн байна. Мөн 2013 оны 11-р сард бие даасан нислэг үйлдсэн DHC-8-402 агаарын хөлгийн дарга 2014 оны 4-р сарын 02-нд закрылоктой нисэх хурдны хязгаарлалтыг 90 км/цагаар хэтрүүлсэн байна. Хурдны хязгаарлалт хэтрүүлсэн, энэ тухайгаа компанийхаа удирдлагад мэдээлээгүй, ЦНУ-ын байрны нислэгийн удирдагчийн өгсөн өндрийг хадгалж чадаагүй, зөвшөөрөгдсөн өндрийг AFCS-дээр тавиагүй дутагдал зэрэг нь зөвхөн нэг удаагийн нислэгийн өгөгдлийг бичигч төхөөрөмж /FDR/-ийн бичлэгийг уншихад илэрч байна.

Изинис эйрвэйс ХХК нислэгийн зөрчлийг нуух, ташаа мэдээлэл хийх, шинээр агаарын хөлгийн дарга бэлтгэж гаргахдаа зөөсөн багшийн санал дүгнэлт албан ёсоор гаргуулаагүй, нислэгийн ур чадварыг тухайн агаарын хөлөгт нисэх эрх бүхий багшаар шалгуулаагүй, дадлага авснаас хойш хэт удаан (19 хоног) хугацааны дараа анхны нислэг үйлдүүлсэн, анхны бие даасан нислэгийн өмнө хөөрөлт, буултын дадлага хийлгэдэггүй зэрэг аюулгүй ажиллагаанд эрсдэл үүсгэсэн ноцтой зөрчил гаргаж байна. Тухайлбал НААХЗГ-ын байцаагчийн 2013 оны 11-р сарын 06-ний өдөр 557/13 тоот дүгнэлтийн 7.1-д "DHC-8-402 маягийн агаарын хөлгийн дарга З.Ганзоригийг ИНЕГ-ын (Итгэмжлэгдсэн шалгагч нисэгч)-ээр нислэгт шалгуулж, байцаагчийн дүгнэлт гаргуулах шаардлагатай" –г зөвлөмждөө тэмдэглээд, ИНД-61-ийн 253-ийн дагуу /Ур чадварын шаардлага хангана/ гэж дүгнэсэн байна. Мөн өдөр З.Ганзоригийн нисэгчийн мэргэжлийн үнэмлэхэд "DHC-8-402 PIC/ IR" гэж агаарын хөлгийн даргаар хэрэглэлийн нислэгийн зэрэглэлтэйгээр нисэхийг ҮГХ-ийн дарга зөвшөөрч баталгаажуулсан байна. Агаарын хөлгийн даргаар цаг агаарын ямар нөхцөлд нислэг үйлдэх, хөлгийн даргаар бие даан нисч болохыг зөвшөөрсөн тэмдэглэл "Нислэгийн дэвтэр", нислэгт шалгасан материалд тусгагдаагүй орхисон байна.

ҮГХ-ийн 2013 оны 09-07/1009 (DHC-8-402 маягийн агаарын хөлгийн зэрэглэл олгосон)-тоот зөвшөөрлийг үндэслэн Изинис ХХК-ны захирлын В/345 тушаалаар агаарын хөлгийн даргын албан тушаалд томилсон байна. ҮГХ-ийн 09-07/1009 албан тоот, нисэгчийн мэргэжлийн үнэмлэхэд хийсэн "DHC-8-402 PIC/ IR" тэмдэглэл, Изинис ХХК-ны захирлын В/345 тушаал эрх

зүйн хувьд чадамжгүй, зорчин явагчдын амь нас эрүүл мэндэд хохирол болзошгүй нөхцөл үүсгэсэн байна.

1.3. Техник үйлчилгээний талаар

Изинис ХХК нь ИНЕГ-аас олгосон Техник үйлчилгээний байгууллагын №МСАА.145.1109 гэрчилгээтэй, хүчинтэй хугацаа нь 2014 оны 11-р сарын 26-ныг хүртэл хүчин төгөлдөр. Гэрчилгээний заалтаар зөвшөөрөгдсөн техник үйлчилгээний ажлын хүрээнд 2014 оны 3-р сарын 28-ны өдөр техник үйлчилгээний 275000-203 дугаартай хуваарьт ажлыг гүйцэтгэх явцад JU-9917 бүртгэлийн дугаартай ДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийн зүүн талын далавчны закрылок буулгах (Flap Carriage, Flap Track#4) системийн эд ангид эвдрэл үүссэн нь техник үйлчилгээний хөтөлбөрт 275000-203 ажлын дагуу техник эд ангид хийгдсэн үзлэгийн явцад илэрсэн дутагдлыгMLB-ийн 2009302-304, 320 дугаар хуудсанд тэмдэглэсэн байна. Aircraft journey and technical log book-ийн 4002146 дугаар хуудсанд 2014 оны 4-р сарын 1-ний 19 цаг 30 минутанд 227 код эзэмшигч инженер ИНД145-ын 11 заалтын дагуу JU-9917 бүртгэлийн дугаартай ДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийг нислэгт зөвшөөрч гарын үсгээ зурсан.

Нислэгэнд зөвшөөрөл олгох үедMLB-ийн 2009304 дугаар хуудсанд заасан дутагдлыг арилгах талаар арга хэмжээ авагдаагүй байна. Сайн дурын шугмаар ирсэн мэдээллийн дагуутус албаны шинжээч нар Изинис ХХК JU-9917 бүртгэлийн дугаартай ДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийн нислэгийг түр зогсоож ангарт техник үйлчилгээ хийж байх үед гэмтсэн эд ангийн зураг авч, зарим теникийн бичиг баримтын хуулбар авсан. Агаарын хөлгийн зүүн талын далавчны закрылок буулгах (Flap Carriage, Flap Track#4) системд гарсан, гэмтлийг арилгахдаа АММ-ийн холбогдох заалтыг биелүүлээгүй, үйлдвэрлэгчид ташаа мэдээлэл хүргүүлсэн байж болох майл болон crack-г хийсэн анализ хоёрдмол агуулагатай, ойлгомжгүй мэдээлэл өгөх үйлдлийг удаа дараа давтан хийсэн байлаа.

НААХЗГ-аас уг эвдрэлийн мөрөөр авах арга хэмжээг үйлдвэрлэгчээс мэргэжилтэн ирүүлэх, закрылок буулгах системийг солих, өөрсдөө дүгнэлт гаргаж ажиллах гэсэн чиглэл өгсөн байна. Изинис эйрвэйс ХХК-ний зүгээс уг эвдрэлийн талаар ИНД12-ийн дагуу мэдээлэл хийгээгүй ба тус албанд мэдээлэл өөр шугмаар ирсэн болно. 4-р сарын 1-нд “Side Roller Bearing”-г сольж дараагийн өдөр нь нислэгт гаргахдааДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийн (structural repair manual) хийцийн засварын зааварт “С. No damage is allowed to the Flap carriage” (ямарч нөхцөлд закрылок буулгах, хураах систем гэмтэлгүй байх), “E.Inspect for crack indications (no indications are permitted) with eddy current (Refer to NDTM Part 1, Task 51-00-06-910-801” (цахилгаан соронзон шинжилгээ хийлгэх) гэсэн заалтыг биелүүлээгүй байна.

Хоёр.ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ

2.1 Нислэгийн аюулгүй байдлын талаар

- Изинис ХХК-ний нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой зөрчил 2010 онд 11, 2011онд 8, 2012 онд 21, 2013 онд 23, 2014 оны эхний улиралд 6 тус тус бүртгэгдсэн байна. 2010 онд нэг нислэгийн зөрчилд 1154 нислэгийн цаг, 634 удаагийн аялал оногдож байсан бол 2013 онд нэг нислэгийн зөрчилд 247 нислэгийн цаг, 168 удаагийн аялал болж эрсдэл 4-5 дахин өссөн үзүүлэлт харагдаж байна.
- Компаний гүйцэтгэх захирал нислэгийн үйл ажиллагаанд хяналт тогтоож чадаагүй, дотоод хяналтын байгууллага ажлынхаа гүнд орж ажилладаггүй, албан тушаалтны дунд нислэгийн зөрчил дутагдлыг нуух, худлаа мэдээлэх, асуудлыг төөрөгдүүлэх талаар хөөцөлдөх явдал газар авсан.

- Изинис эйрвэйс ХХК-ний үйл ажиллагаатай холбогдсон нислэгийн зөрчил гаргасан гадаад нисэгчдийг буцаасан шалтгаанаас болж зарим ноцтой зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа хийгдэх боломжгүй болсон. Тухайлбал нисэх багийн гишүүн мансуурсан байж болзошгүй мэдээлэл, буухаар оролт үйлдэж явсан өөр агаарын хөлгийн урдуур орж аюултай ойртолт үүсгэсэн, шөнө ил харааны нислэгийн журмаар оролт үйлдэж ИНД91.58-р заалт зөрчсөн тохиолдол
- Шинээр агаарын хөлгийн дарга бэлтгэж гаргахдаа зөөсөн багшийн санал дүгнэлт албан ёсоор гаргуулаагүй, нислэгийн ур чадварыг тухайн агаарын хөлөгт нисэх эрх бүхий багшаар шалгуулаагүй, дадлага авснаас хойш хэт удаан (19 хоног) хугацааны дараа анхны нислэг үйлдүүлсэн, анхны бие даасан нислэгийн өмнө хөөрөлт, буултын дадлага хийлгэдэггүй зэрэг аюулгүй ажиллагаанд эрсдэлтэй нөхцөл үүсгэсэн байна.

2.2 Нисэх бүрэлдэхүүний талаар

- ДНС-8-402 хөлгийн нисэх багийн бүрэлдэхүүнд 6 багш нисэгч, 4 агаарын хөлгийн дарга, 6 хоёрдугаар нисэгч нийт 16 гадаадын мэргэжилтэн авч ажиллуулсан ба дотоодын 13 нисэгч нисч байгаагийн 6 нь Сасовагийн нисэхийн дунд сургууль, 7 нь түр курсээр нисэгчийн мэргэжил эзэмшсэн байна. Иргэний нисэхийн тухай Монгол улсын хууль эрх зүйн акт, дүрмийн мэдлэг нисэх багийн гишүүдэд хангалтгүй, хэлний бэрхшээлтэй, нисэх бүрэлдэхүүн богино хугацаанд солигддог, бүхээний хамтын ажиллагааны систем тогтож чадаагүй.
- Нисэх бүрэлдэхүүний нислэгийн ур чадвар хангалтгүй байгаа нь тогтвор сууршилтай ажиллах нөхцөл бүрдээгүй, танхимын сургалт, тренажерийн болон нислэгийн дадлагыг зохих түвшинд зохион байгуулж, хэрэгжүүлж чадаагүйтэй холбоотой болох нь 2013 онд бие даалган нисгэсэн 2 даргын үйлдлээс харагдаж байна.
- SF34 агаарын хөлгийн дарга Амарсанаа анхныхаа бие нислэгээр баруун талын 2 үндсэн дугуйгаа гэмтээсэн, ДНС-8-402 агаарын хөлгийн дарга Ганзориг 2014 оны 4-р сарын 2-нд хурдны хязгаарлалт хэтрүүлж, зөвшөөрөгдсөн өндрөө хадгалж чадаагүй, процедурын, нисэх багийн харилцан ажиллагаанд алдаа гаргасан нь баримтаар нотлогдож байна.
- ҮГХ-ийн 2013 оны 09-07/1009 (ДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийн зэрэглэл олгосон)-тоот зөвшөөрлийг үндэслэн Изинис ХХК-ны захирлын В/345 тушаалаар агаарын хөлгийн даргын албан тушаалд томилсон байна. ҮГХ-ийн 09-07/1009 албан тоот, нисэгчийн мэргэжлийн үнэмлэхэд хийсэн “ДНС-8-402 PIC/ IR” тэмдэглэл, Изинис ХХК-ны захирлын В/345 тушаал эрх зүйн хувьд чадамжгүй байна.

2.3 Техник үйлчилгээний талаар

- Изинис ХХК 2010 оноос хойш 4 улсад үйлдвэрлэсэн SF34, RJ85, B737, ДНС-8-402 маягийн сэнс тийрэлтэд, тийрэлтэд агаарын хөлгүүдийг богино хугацаанд сольж ашиглаж байгаа нь техникийн бие бүрэлдэхүүнийг тогтвор сууришилтай ажиллаж дадлагажих боломж олгоогүй.
- Нийт 25 инженер ажиллаж байгаагаас 7 инженер ДНС-8-402 агаарын хөлөг дээр техник үйлчилгээ хийх эрхтэй бусад нь мэргэжлийн үнэмлэхтэй байна. Энэ нь агаарын хөлөгт хийгдэх техник үйлчилгээний ажилд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.
- 2014 оны 05-р сарын 16-нд өдөр Изинис ХХК-ны JU-9917 бүртгэлийн дугаартай ДНС-8-402 маягийн агаарын хөлгийн зүүн далавчны закрьлокны 4-р замын дотор талд элэгдэл үүссэнийг Olympus багажаар дахин хэмжилт хийж үзэхэд хонхойлтын гүн нь 0,27 мм байгаа нь зөвшөөрөгдсөн хэмжээнээс (0.13) даруй 2 дахин их байна. Нэг сарын өмнөх хэмжилтээс 0,14 мм гүн хонхойлт үүссэн нь цууралтыг хэмжих явцад үндсэн материалын гадаргууг олон удаа үрж, зурсантай холбоотой байна.

Гурав. ДҮГНЭЛТ

3.1. Изинис ХХК-ний нислэгийн аюулгүй ажиллагааны менежмент хангалтгүй, дотоодын хяналт сул, эрх зүйн актыг үл хүндэтгэдэг, үйлдвэрлэгчид зөрчлийн талаар ташаа мэдээлэл өгдөг, техникийн дутагдлыг бүрэн арилгалгүйгээр агаарын хөлгийг нислэгэнд гаргадаг, нисэх бүрэлдэхүүний дадлага, сургалт, ур чадвар муу байгаа нь зорчин явагчдын аюулгүй байдалд эрсдэл бий болгосон байна.

3.2. Изинис ХХК нь хөгжлийн хэтийн бодлогогүйгээс, агаарын хөлгийн паркаа богино хугацаанд сольж, оновчтой сонголт хийгээгүй нь инженер техникийн бүрэлдэхүүнтухайн маягийн агаарын хөлөгт мэргэших боломж олгоогүй, хариуцлага сахилга бат сул, дотоод хяналтын систем ажиллах боломжгүй байсан

3.3.Изинис ХХК-ний аюулгүй ажиллагааны төвшингийн үзүүлэлт жил бүр буурч, эрсдлийн нөхцөл сүүлийн 3 жилд 4-5 дахин нэмэгдсэн нь Иргэний нисэхийн тухай Монгол Улсын хуулийн 23(нислэг үйлдэх),39 (иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны зохицуулалт) дугаар зүйлд заасан шаардлагад нийцэхгүй байна.

3.4.ЈU-9917 бүртгэлийн дугаартай ДНС-8-402маягийн агаарын хөлгийн зүүн далавчны закрьлок буулгах, хураах системийн 4-р замыг шинээр сольж тавих зайлшгүй шаардлагатай.

Дөрөв. ЗӨВЛӨМЖ

ЗӨВЛӨМЖ201405/13

Тухайн нисэгч зөөлтийн нислэгийн хөтөлбөрөө хэрхэн хангасан талаар зөөсөн багш нисэгчийн санал дүгнэлт болон нислэгийн зөөлтийн хуудсыг баталгаажуулж, аэродромын дадлага хийлгэсний үндсэн дээр тухайн агаарын хөлгөөр нисэх эрх бүхий шалгагч нисэгчээр шалгуулж нисэх эрх олгох асуудлыг шийдвэрлэж байх талаар дүрэмд тусгаж оруулах, хэрэгжилтэнд нь хяналт тавих.

ЗӨВЛӨМЖ201406/17

ИНЕГ-аас иргэний нисэхийн салбарт үндэсний боловсон хүчин бэлтгэх чанаржуулах, талаар төрөөс баримтлах бодлогын хүрээнд богино болон дунд хугацааны бодлого төлөвлөлтийг нисэхийн үндсэн мэргэжлийн хүрээнд боловсруулж батлуулах, хэрэгжүүлэх.

ЗӨВЛӨМЖ201406/18

ИНЕГ-аас монгол улсын цаг агаарын эрс тэс уур амьсгал, физик газар зүйн онцлог,иргэний нисэхийн мэргэжлийн боловсон хүчний бодлогод тулгуурлан тодорхой судалгааг үндэслэн нислэгташиглах агаарын хөлгийн маягийг тогтоож баталгаажуулан, түүнд төрөөс хяналт тавих, зохицуулах, хязгаарлалт хийхэрх зүйн актыг боловсруулж, Зам тээврийн Ямаар батлуулах, хэрэгжилтэнд нь хяналт тавих.

ТАЙЛАН БИЧСЭН:

ШИНЖЭЭЧ (Ph.D)
ШИНЖЭЭЧ
ШИНЖЭЭЧ
НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА

М.БААТАРЖАВ
И.ЭНХЧУЛУУН
О.БАТ-ОРШИХ
А.УУГАНБАЯР

ТАНИЛЦСАН ЕРӨНХИЙ
ШИНЖЭЭЧ

Ж.ЦОЛМОН