Draft

Зөвлөмжийн Цуврал
AC139-4

Нэмэлт, өөрчлөлт 1 (4)

Аэродромын аврах болон гал унтраах ажиллагаа

2016 оны 2 сарын 4

Ерөнхий зүйл

ИНЕГ-ын АС нь холбогдох ИНД-ийг дагаж мөрдүүлэх зорилгоор Даргын зөвшөөрсөн стандарт, практик, журмын талаарх мэдээллийг агуулдаг.

Даргад танилцуулах нийцлийн бусад аргыг ч анхаарч үзэх бөгөөд шинээр стандарт, практик, журам хүлээн зөвшөөрөгдөхөд холбогдох АС-д нь нэмж оруулна.

Түүнчлэн, энэхүү АС нь дүрмийн шаардлагыг хангах зааварчилгаа материалыг агуулна. Зааварчилгаа материал нь хүлээн зөвшөөрөхүйц хэлбэрт тооцогдохгүй.

Зорилго

Энэхүү АС нь аврах болон гал унтраах ажиллагааны шаардлагуудын зааварчилгаагаар аэродромыг хангах, аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд өөрсдийн үйл ажиллагааг ИНД-139-ийн шаардлагад нийцэхэд туслах зорилготой баримт бичиг юм.

Хамаарах дүрэм

Энэхүү АС нь ИНД-139-ийн 57, 59, 61, 63, 65, 67А болон 69-д тусгайлан хамаарна.

Өөрчлөлтийн мэдэгдэл

Гишүүн улсуудын иргэний нисэхийн Дүрмийг сайжруулах замаар иргэний нисэхийн салбарт нэгдсэн нэг Дүрмийн зохицуулалтад шилжих Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын 1992 оны 29-р чуулганы А29-3 тогтоолыг хэрэгжүүлэх зорилгоор, Монгол Улс болон Шинэ Зеланд улсын ИНЕГ-ын хооронд 1999 оны 5 дугаар сарын 6-нд байгуулсан “Техникийн Хамтын Ажиллагааны Санамж Бичиг”-ийг үндэслэн Монгол Улсын Иргэний нисэхийн багц дүрмийг боловсруулсан.

ИНД-139-ийг монгол болон англи хэл дээр боловсруулсан болно. Эдгээрийн хооронд зөрүү гарсан тохиолдолд англи хувилбартай харьцуулна.

АС139-4-ийг NZ АС139-4-ийн 2014 оны 9 сарын 26-ны өөрчлөлт 4-т үндэслэн боловсруулсан болно.

Гарчиг

1. Танилцуулга 3
2. Хамрах хүрээ 3
   2.1. Аэродромын гэрчилгээжүүлэлтийн түвшин 3
   2.2. Зөрүүг цахимаар баримтжуулах 3
3. Ажилтан 4
   3.1. Ажилтны эрүүл мэндийн байдал 4
   3.2. Ажилтны байнгын эрүүл мэндийн байдал 5
   3.3. Ажилтны байнгын бие махбодийн байдал 5
   3.4. Шинэ ажилтны сургалтын стандарт 6
   3.5. Аврах болон гал унтраах ажилтныг байнга хөгжүүлэх 6
   3.6. АГУ Албаны зохион байгуулалтын бүтэц 7
   3.7. Ажилтны хамгаалалтын хувцас 7
   3.8. Ажилтны түвшин 8
   3.9. Ажил үүрэг болон хүний нөөцийн дүн шинжилгээ 9
4. Сургалт 11
   4.1. Ерөнхий зүйл 11
   4.2. Практикийн сургалт 12
   4.3. Онолын сургалт 12
   4.4. Сургалтыг хэрэгжүүлэх 13
   4.5. Жил бүрийн галын бодит дасгал 13
   4.6. Бие бялдарын дасгал 14
5. Аврах болон гал унтраах төхөөрөмж 14
   5.1. Гал унтраах төхөөрөмж 14
   5.2. Аврах төхөөрөмж 14
   5.3. Онцгой нөхцөлийн үед хамтран ажиллах журам 15
   5.4. Хүндрэлтэй орчинд үйл ажиллагаа явуулах 15
   5.5. Харилцаа холбоо 16
6. Унтраах бодис 16
   6.1. Унтраах нэмэлт бодис 16
   6.2. Галогент нүүрс устөрөгч 17
   6.3. Хөөс үүсгэгч 17
   6.4. Хөөсний шинж чанар 17
   6.5. Нөөц хангамж 17
   6.6. Усан хангамж 18
7. Хариу үйлдэл үзүүлэх чадвар 18
   7.1. Аврах болон гал унтраах хариу арга хэмжээг хянах давтамж 18
   7.2. Хариу үйлдэл үзүүлэх байрлал 19
   7.3. Хариу үйлдэл үзүүлэх хугацаа 19
8. Онцгой нөхцөл болон зөрчлийн тодорхойлолт 19
9. Аэродромын категориор нисэх онгоцыг ангилах 19
   9.1. Агаарын хөлгийн категори 19

1. Танилцуулга

Аврах болон гал унтраах албаны (АГУА) зарчмын зорилт нь аэродром, түүний орчимд болсон агаарын хөлгийн осол зөрчлийн үед хүний амь нас аврах явдал юм. АГУА нь ослоос амьд үлдэх бүхий л нөхцөлийг бүрдүүлж, осолд нэрвэгдэгсдийг гаргах, өөрөө гарах чадваргүй болсон нэрвэгсдийг аврах ажиллагааг эхлүүлэх дүрвэн гарах зам гарцыг байгуулсан байна.

Аврах ажиллагаанд эхний байдлаар тооцсон аврах болон гал унтраах бие бүрэлдэхүүн болон төхөөрөмж хангалтгүй болон нэмэлт хүн хүч шаардагдаж болно.

Осолд орсон агаарын хөлөгт хамгийн үр ашигтай аврах ажиллагаа явуулах гол хүчин зүйл:

(a) сургалт, дадлагад хамрагдсан байдал

(b) тухайн төхөөрөмжийн үр дүнтэй байдал

(c) аврах болон гал унтраах зорилгоор томилогдсон ажилтан болон төхөөрөмжийг байрлуулах хурд

2. Хэрэглэх хүрээ

2.1. Олон улсын нислэгт ашигладаг аэродром

Энэ АС нь ИНД-139-ийн аврах болон гал унтраах шаардлагыг хэрэгжүүлэх гарын авлага, зааварчилгааг багтаасан. Энгийнээр бол энэхүү АС нь 139.5(аа)(1) олон улсын нислэгт ашигладаг аэродром, 139.5(аа)(2) орон нутгийн нислэгт ашигладаг аэродромд хамааралтай.
Гэрчилгээжсэн аэродромд шаардлагатай аврах болон гал унтраах категорийг тодорхойлохын тулд 139.59-г судлах шаардлагатай.

2.2. Зөрүүг цахимаар баримтжуулах (АСБ)

ИНЕГ нь олон улсын нислэгт ашигладаг аэродром нь холбогдох ICAO-ын Хавсралт 14-ийн шаардлагыг хангана.

Энэ АС нь ИНД-139-ийн шаардлагад нийцсэн аврах болон гал унтраах ажиллагаанд дагаж мөрдөх зааврыг агуулсан байна. Энэ АС-д аврах болон гал унтраах төрөл бүрийн асуудал бүрэн хамрагдаагүй, тэдгээрийг цаашид дэлгэрэнгүй болгох ба энэ нь зааварчилахад шаардлагатай элемент болно.

Аврах болон гал унтраах элементийг дэлгэрэнгүй гаргасан олон хэвлэл байдгаас цаашид лавлагааны чиглүүлэгч материалын заримыг дараах жагсаалтаар харуулав:

ICAO. Хавсралт 19 *Аюулгүй Байдлын Удирдлаыг Тогтолцоо*

ICAO. Док. 9683 *Хүний хүчин зүйлийн Сургалтын Заавар*

CAP 1150 *Бодлого болон Нөөцийн Шинжилгээ*

ICAO. Хавсралт 14. *Аэродром*

ICAO. Док. 9137-Хавсралт/898 *Нисэх буудлын үйлчилгээний заавар. 1-р хэсэг. Аврах болон гал унтраах ажиллагаа*

ICAO. Док. 7192-Хавсралт 857 *Сургалтын Заавар. Е-2-р хэсэг. Аэродромын галын албаны ажилтан*

ICAO-ийн баримт бичгүүдийн талаар ICAO-ийн вэб сайт http://www.icao.int/icao/en/sales.htm-ээс мэдээлэл авахад хялбар болно.

3. Ажилтан

3.1. Ажилтны эрүүл мэндийн байдал

Аврах болон гал унтраах үүрэг гүйцэтгэхээр сонгогдсон ажилтан нь гэнэтийн ачаалал даах чадваргүй болох, үүргээ бүрэн биелүүлэх чадваргүй болгоход хүргэх бие махбодийн, сэтгэцийн нөхцөл, эсхүл хөгжлийн бэрхшээлтэй байхаас ангид байна.

Аврах болон гал унтраах албанд ажиллах ажилтны эрүүл мэндийн байдалд бүртгэлтэй нарийн мэргэжлийн эмч дараах стандартын дагуу эрүүл мэндийн үзлэг хийж, үнэлгээ тогтоосон байна:

(a) **Хараа -** хүсэлт гаргагчийн:

(i) холын хараа нь хоср нүд тус тусдаа шилгүй 6/12 инч. Ойрын хараанд стандарт тогтоохгүй.

(ii) харааны талбай хэвийн байх

(b) **Өнгө ялгалт -** хүсэлт гаргагч нь хуурамч- изохромат ялтсаар өнгө ялгалт хэвийн гэж тогтоолгосон байна. Хэрэв энэ нь 24 багц ялтсанд 2-оос илүү удаа алдаа өгвөл хүсэлт гаргагч нь зөвшөөрөгдсөн гэрлийн аргаар улаан, ногоон болон цагаан өнгийн гэрлийн дохиог ялгаж чадаж байгаагаа үзүүлнэ.

(c) **Сонсгол -** хүсэлт гаргагч нь чимээ шуугиангүй өрөөнд үзлэг хийж буй ажилтан руу нуруугаа харуулан 2.5м-ийн (8 ft) зайд сууж хоёр чихээрээ ярилцлагын дундаж чимээг сонсох ёстой. Эргэлзээтэй тохиолдолд сонсголын үнэлгээг ажлын байран дээр нь галын машин ажиллаж байгаа чимээнд радио холбооны төхөөрөмж болон аман хэлбэрээр зааварчилга өгч түүнийг ойлгож буй хэлбэрээр тодорхойлно.

(d) **Эрүүл мэндийн байдал** - хүсэлт гаргагч нь ямар нэгэн төрөлхийн болон олдмол ажлын чадваргүйдэл, дараагийн эмнэлгийн үзлэг хүртэлх хугацаанд үүрэг гүйцэтгэх чадварыг бууруулах хэмжээнд хүргэсэн эм тарианы нөлөөнөөс ангид байх ёстой

(e) Хүсэлт гаргагч нь дараагийн эмнэлгийн үзлэг хүртэлх хугацаанд томилогдсон үүргээ биелүүлэх чадвараа гэнэт алдахад хүргэх ямар ч эрсдэлийн хүчин зүйл, өвчин, эсхүл хөгжлийн бэрхшээлтэй байдлаас ангид байх ёстой.

(f) Дараах өвчний түүхгүй, эсхүл оношгүй байх ёстой:

(i) солиорол, сэтгэл гутрал, бусад сэтгэцийн өвчин

(ii) эмийн болон алкоголын хамаарал

(iii) унаж татах

(iv) ямар нэгэн байдлаар тайлбаргүйгээр мэдрэлгүйтэх, ойлгох чадваргүй болох

(v) титэм судасны өвчин (амжилттай эмчлэгдсэн ч үгүй ч)

(vi) мэс заслын аргаар эмчлэгдсэн бусад төрлийн зүрхний өвчлөл (жнь: хавхлага сольсон, тэлэгч тавиулсан)

(vii) ямар нэгэн идэвхжилтэй уушигны өвчлөл (функцийн гажиг)

(viii) инсулины хяналтанд байгаа чихрийн шижин өвчин.

Ажилтны биеийн байдлыг гүйцэд тогтоохдоо аврах болон гал унтраах үүрэг хэцүү гэдгийг анхаарах ёстой. Хэрэв ажилтан амьсгалын төхөөрөмжтэй ажиллах бол бие махбодоос гадна сэтгэл зүйн хүчин зүйл чухал гэдэгт тусгайлан анхаарах ёстой.

Шалгалтын хэлбэр, үнэлэх журам, аврах болон гал унтраах ажилтныг сонгох зэрэг асуудлыг боловсруулж Аэродромын гэрчилгээжүүлэлтийн Ерөнхий зааварт оруулах ёстой.

3.2. Ажилтны байнгын эрүүл мэндийн байдал

АГУ-д эрүүл мэндийн байдлын тусгай үнэлгээг боловсруулах ёстой. Шинээр ажилд орохын өмнө эрүүл мэндийн байдлын тусгай үнэлгээнд тогтмол орж байгаа аврах болон гал унтраах үндсэн ажилтны нэгэн адил энэ үнэлгээнд хамрагдах ёстой. Байгууллагын дотоод зохион байгуулалтаас шалтгаалан эрүүл мэндийн байдлын тусгай үнэлгээний давтамжийг тогтооно. Эрүүл мэндийн байдлын тусгай үнэлгээний хүрээнд биеийн хүч шаардсан үйл ажиллагааны туршид аврах болон гал унтраах ажилтны хувьд эрсдэл үүсгэж болзошгүй эрүүл мэндийн байдлын асуудлыг тодорхойлоход ашиглана.

Үнэлгээнд дараах эрүүл мэндийн гэрчилгээг багтаана:

(i) бүртгэлтэй нарийн мэргэжлийн эмч
(ii) нарийн мэргэжлийн эмч нь аврах болон гал унтраах ажилтны өвчний түүх болон үзлэгийн үр дүнг үндэслэн шалгалт хийх хугацааг тогтооно.
(iii) шалгалт хийх хамгийн их хугацаа нь 4 жилд 1удаа болно.

3.3. Ажилтны байнгын бие махбодийн байдал

Үндсэн ажилтан, аврах болон гал унтраах ажилтан биеийн байдлаа зохих түвшинд хадгалж байгаа болохоо бататгахаар байнгын бие махбодийн байдлын үнэлгээ хийлгэдэг шиг шинээр ажилд орохын өмнө бие махбодийн байдлын үнэлгээ хийлгэнэ.

Хэрэв аврах болон гал унтраах ажилтан тухайн ажлыг гүйцэтгэхэд шаардлагатай бие махбодийн түвшинг хангаж байгаа бол, хүчилтөрөгч шаардах биеийн хүчний байдал, хүчилтөрөгч шаардахгүй байх биеийн байдал, уян хатан байдлаар нь тогтоон шалгах хэд хэдэн төрлийн шалгалтыг боловсруулах ёстой. Бие махбодийн байдлын үнэлгээг хамгийн багадаа жилд 1 удаа хийнэ.

Хүчилтөрөгч шаардах биеийн хүчний байдлыг удаан хугацааны туршид багаас дунд, их эрчимжилтээр үргэлжлүүлэн хийх боломжтой. Энэ нь ихэвчлэн зүрх, уушиг, цуснаас булчин хүчилтөрөгч авч удаан хугацааны дасгал сургуулилтад хэрэгтэй тогтвортой энерги авч хангагдахаас шалтгаалах хэдхэн минутаас илүү хугацаанд үргэлжлүүлэн

гүйх, дугуй унах, сэлэх боломжит хязгаар юм. Хүчилтөрөгч шаардах ердийн дасгалд явган явах, шогших, дугуй унах, дээс тоглох, шатаар өгсөх, сэлэх болон бусад төрлийн хатуу сорилтын ажиллагаа орно.

Хүчилтөрөгч шаардахгүй тэсвэр тэвчээрийн биеийн байдлын ажил нь хүчилтөрөгч шаардах биеийн хүчний байдлаас ялгаатай. Энэ бол их хэмжээний энерги шаардах хэдхэн минут, секундэнд маш өндөр эрчимжилтээр хийх дасгал юм. Хүчилтөрөгч шаардахгүй гэдгийг хүчилтөрөгчгүй гэж ойлгоно. Хүчилтөрөгч шаардахгүй биеийн хүчний ажиллагаанд оролцох нь булчингийн хүч чадал, хурд болон хүчний дээд түвшинг тодорхойлж болох хүчилтөрөгч шаардахгүй биеийн байдалд хүргэдэг. Хүчилтөрөгчгүй орчинд хийх ажиллагаанд жнь: хүндийн өргөлт, өндөр давхарын шатаар өгсөж гүйх, богино зайд хурдтай гүйх, хүч гарган сэлэх болон бусад түргэн тэсрэлттэй хэцүү дасгал болно. Булчингийн чадлаар хүнд зүйлийг өргөх, татах, түлхэх, зөөх боломжтой.

Уян хатан байдал нь хөдөлгөөний хэвийн хэмжээний төгсгөлд өвөрмөц тодорхой байрлалд сарвуу, үе мөчийг хөдлөх чадварт хамааралтай. Уян хатан байдал нь давчуу байрлалд ажиллахад биеийн шөрмөс, холбоос, булчинг хэт стрессэд оруулдаггүйгээрээ чухал ба гэмтлийн эрсдэлийг бууруулж чаддаг. Сунгалтын дасгалыг аажим хийснээр уян хатан байдлаа хамгийн сайн хөгжүүлнэ.

3.4. Шинэ ажилтны сургалтын стандарт

Шинээр ажилд авах, үргэлжлүүлэн ажиллуулах бодлогын хүрээнд тухайн үүргийг гүйцэтгэхэд тохирох горилогчийн сонгосон эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор аврах болон гал унтраах бүх ажилтныг бүх талын нарийвчилсан үнэлгээнд хамрагдуулах ёстой.

Өмнө нь аврах болон гал унтраах туршлагагүй шинээр ажилд орсон аврах болон гал унтраах ажилтан нь анхан шатны гал сөнөөгчийн курсэд сурах ба ур чадвартай болно гэж тооцогдоно. Сургалтын хүрээнд практикийн болон техникийн ур чадварын үнэлэмжийн асуудлыг үзнэ.

3.5. Аврах болон гал унтраах ажилтныг байнга хөгжүүлэх

Ажилтанд бүх хүч чадал, боломжоо бүрэн гаргах сургалт болон хөгжих орчинг бүрдүүлэх ёстой.
Аэродром дээр болон аэродромын гадна аврах болон гал унтраах туршлагагүйгээс үл хамааран аэродромын аврах болон гал унтраах бүх ажилтан зохион байгуулалттай явагдаж байгаа сургалтын хөтөлбөрт (ЗСХ) хамрагдсан байх ёстой. Хөтөлбөрийн хүрээнд практикийн болон техникийн ур чадварын үнэлэмжийн асуудлыг үзнэ.

Аврах болон гал унтраах бүх харуул, ээлж, багууд тэдгээрийн ажил үүрэгтэй холбоотой аврах болон гал унтраах бүх ажиллагааг үр ашигтай, аюулгүй явуулахад шаардагдах мэдлэгийг бататгах багц давтан сургалтанд хамрагдах ёстой. Энэ сургалтанд дараах орно:

(a) аэродромд ашиглаж байгаа агаарын хөлгийн маягт хамаарах бодит галтай дасгал сургалт

(b) маш өндөр даралттай шатахууны бодит галтай дасгал сургалт (шаардлага нь хязгаарлагдмал түвшинд тавигдана)

(c) маш өндөр даралттай шатахуун алдагдаж байгаа бодит галтай дасгал сургалт (шаардлага нь хязгаарлагдмал түвшинд тавигдана)

(d) галын албаны төхөөрөмжийн үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийг хянах дасгал сургалт

(e) хүний үйл ажиллагаа болон багийн зохион байгуулалтыг багтаасан сургалт

(f) дулаан, эсхүл утаанд амьсгалын аппаратыг ашиглах сургалт

3.6. АГУ Албаны зохион байгуулалтын бүтэц

Аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь өөрийнхөө бүтэц зохион байгуулалтад янз бүрийн нэр өгч (гал сөнөөгч, зааварлагч, менежер гэх мэт) болох боловч сургалт, мэргэжил, хариуцлага гэдгээрээ дараах нэршлээр боловсрогдсон байх ёстой.

- **Аврагч-гал сөнөөгч** - өдөр тутмын аврах болон гал унтраах ажиллагаа болон бусад үүргийг биелүүлэх.
- **Аврах, галын ахлах ажилтан / ээлжийн ахлагч** - жижиг галын анги болон галын машины ээлжийн бүрэлдэхүүнд хяналт тавих. Өдөр тутмын аврах болон гал унтраах ажиллагаа болон бусад үүргийг биелүүлэх. Галын машиныг хариуцаж байгаа ажилтан/ээлжийн ахлагчийн хувьд ослыг арилгахад оролцох, жижиг хэмжээний ослын үед удирдагчаар ажиллах. Галын аюулгүй байдал, эсхүл галын сургалт зэрэг галын мэргэжилтний үүргийг биелүүлэх.
- **Аврах, галын тэргүүлэх ажилтан /АГУАлбаны дарга** - галын ангийг удирдах үүргийг хүлээх. Галын анги, түүнд зориулагдсан талбайн өдөр тутмын ажлыг хянаж хариуцна. Томоохон хэмжээний ослын үед хариуцлагыг шууд өөр дээрээ авах, ослын үед дэмжлэг авах зэрэг галын мэргэжилтний ажил болон ямар ч бусад үүргийг биелүүлэх.

АГУ ээлж бүр сургалтын хуваарьтай, удирдлага болон зааварлагч тус бүрийн түвшинд мэдлэг чадвартай, ажлын дадлага туршлагатай байх.

АГУ ажилтны үндсэн үүрэг нь шаардлагын дагуу мэдлэг чадвар болон ээлжийн ахлагчаа ойлгох байдлаа харуулах.

АГУ Албаны бүтэц, зохион байгуулалт нь аюулгүй байдалд хамаатай бүх хүнд хариуцлага тооцоход ойлгомжтой чиглэл баримталсныг шууд харуулах ёстой.

3.7. Ажилтны хамгаалалтын хувцас

Агаарын хөлгийн гал дээр ажиллах бүх ажилтан нь туяаны халуун цацраг, гэнэтийн галын дөл, өнцөг ирмэгтэй зүйлд өртөж гэмтэхээс хамгаалахаар хийгдсэн гал сөнөөгчийг зориулалтын хувцасаар хангагдах нь чухал.

Агаарын хөлгийн ослын дуудлага хүлээн аваад яаралтай хариу үйлдэл үзүүлэхийн тулд хувцасаа удаан, дутуу өмсөж цаг алдаж байгаад анхаарал хандуулах ёстой. Агаарын хөлгийн галын зөрчлийн дуудлага аваад хариу үйлдэл яаралтай үзүүлэхийн тулд шаардлагатай хамгаалалтын хувцасыг бүрэн өмсөж чадахгүй байх буюу зарим зүйлийг нь орхигдуулдагт анхаарах ёстой. Дуудлагаар явж байгаа тээврийн хэрэгслийн багийн хайрцганд байрлах зарим төрлийн хамгаалалтын хувцас нь өмсөхөд тээртэй байдаг.

Галын дуудлага хүлээн аваад тээврийн хэрэгсэлд суухдаа АГУ бүх ажилтан галын гутал болон өмдөө хамгийн бага хугацаанд өмссөн байна.

Аврагч, гал сөнөөгчийг дараах хамгаалалтын хувцасаар хангасан байна:

(a) нүүрний хамгаалалттай каск малгай

(b) хамгаалалтын өмд, хүрэм

(c) галын бээлий

(d) галын гутал

(e) гал сөнөөгчийн малгайн анивчдаг гэрэлтүүлэг

Хорт хий, утаат орчинд ажиллах, утаатай кабинд орох ажилтан бүрийг амьсгалын төхөөрөмжөөр хангах ёстой.

Жижиг хэсгийн шаталтын улмаас агаар бохирдсоноос (жнь: нийлэг материал), амьсгалахад аюултай газарт ажиллах шаардлагатай ажилтныг амьсгалын хамгаалалтын төхөөрөмжөөр хангах ёстой.

Аэродром бүр хамгаалалтын хувцас болон химийн хамгаалалтын хувцас өмсөх хэрэгцээг үнэлэх ёстой.

3.8. Ажилтны түвшин

Эрх бүхий ажилтны зохих түвшинг хангах зорилго нь бүх хариуцлагатай түвшний ослын үед хангалттай бүрэлдэхүүнтэй байхыг батлатгах:

(a) аврах болон гал унтраах нь үндсэн зорилтыг биелүүлэх чадвартай байх

(b) бүх тээврийн хэрэгсэл болон төхөөрөмж нь үр ашигтай, аюулгүй байдлыг хангасан байх

(c) зохих зарцуулгын дагуу гал унтраах бодисыг үргэлжлүүлэн цацах нөхцөлийг бүрэн хангасан байна (ИНД-139-т зохих категорийг тодорхойлсноор) .

(d) хангалттай хяналтын түвшин нь ослын зохицуулагдсан менежментийн системийг хэрэгжүүлж чадсан байх

(e) аэродромын онцгой нөхцөлийн төлөвлөгөөний АГУ элементийг үр ашигтайгаар хийж чадсан байх

Агаарын хөлгийн осол / аваарын үед хамгийн их хүчин чадлаараа үндсэн болон нэмэгдэл гал унтраах бодисыг үр ашигтай, аюулгүй шүршихийг бататгах аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгслийг ажиллуулах бие бүрэлдэхүүнтэй байх
Аврах болон гал унтраах алба үйл ажиллагаа явуулдаг, түүнд үйлчилдэг аль нэг хяналтын өрөө буюу холбооны хэрэгслийн үйлчилгээг НМА-аас анх эхлүүлсэн функц өөр зохион байгуулалтанд орох хүртэл үргэлжлүүлж болно.

Аврах болон гал унтраах ажилтны хамгийн бага тоо болон шаардагдах хяналтын түвшинг тодорхойлоход нөөцийн болон үүрэг даалгаврын шинжилгээг (НҮШ) бүрдэл болгох, бие бүрэлдэхүүн ба шаардагдах хяналтын түвшинг баримтжуулах, эсхүл, аэродромын тайлбарт оруулах ёстой.

3.9. Ажил үүрэг болон хүний нөөцийн дүн шинжилгээ

Үр ашигтай аврах болон гал унтраах үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардагдах нисэх буудлын эрх бүхий ажилтны хамгийн бага тооны үндэслэлийг бий болгох ҮНС-г бүрдэл болгох шаардлагатай.

ҮНС-г хийхэд аврах болон гал унтраах үйлчилгээний үндсэн зорилгод хүрэхийн тулд үйл ажиллагааны хувьд шаардагдах хувь хүний гүйцэтгэх янз бүрийн үүргийн бүрдлийг бүрэн ойлгох нь чухал.

Онцгой нөхцөлийн үйл ажиллагаанд оролцож байгаа бүх байгууллагын оновчтой үүрэг хариуцлагыг тогтоох бодлогын шинжилгээнд хүний хүчин зүйлийн зарчмыг судлах ёстой.

Эдгээр зарчимд ажлын ачаалал даах чадвар үйл ажиллагааны функд, шийдвэр гаргах, орчны бэрхшээл, хувь хүний үйлдэл багийн эсрэг байх, үр ашигтай дасгал сургуулилт зэрэг хүний үйл ажиллагааны нөлөөллийг оруулна

Аврах болон гал унтраах үйлчилгээнд томилогдсон ажилтан зөрчлийн үед үүрэг гүйцэтгэхдээ дараах зүйлд анхаарал хандуулах ёстой.

(a) Дүрвэн гарч байгаа хүмүүс, эвдэрч сүйрсэн зүйл, шатахууны тогтоол үүсэх болон бусад аюулт үзэгдлийг маш болгоомжтой ойртон ажиглах шаардлага байгаа. Таны хараа болон боломжит дүрвэлтийг бүрхэгдүүлэх ямар нэгэн утаан дундуур жолоодохоос зайлсхий. Агаарын хөлгийн ямар нэгэн эвдэрч хэмхэрсэн хэсэгт дээгүүр жолоодлого хийхээс зайлсхий.

(b) Бөөний хошуу ажиллуулагч нь тээврийн хэрэгсэл хөдөлгөөн үйлдэж байхад бөөний хошууг тээврийн хэрэгслийн төв тэнхлэгийн аль нэг талд хамгийн багадаа 60 градусаар ажиллуулан байгаа байрлалаа төсөөлөх боломжтой байна.

БНШ-ийн үндсэн агуулгыг тодорхойлоход дараах зүйлийг оролцуулна:

(a) ХБЗ-ны тоог оролцуулсан аэродромын (ууд) танилцуулга

(b) АГУ зарлагдсан зэрэглэл (AIP)

(c) хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааны шалгуур үзүүлэлт (газар, хугацаа, галын ангийн тоо)

(d) агаарын хөлгийн одоогийн болон ирээдүйн хөдөлгөөний төрөл

(e) үйл ажиллагаа явуулах цаг

(f) АГУ одоогийн бүтэц, зохион байгуулалт

(g) ажилтны одоогийн түвшин

(h) үйл ажиллагааны баг тус бүрийн хяналтын түвшин

(i) АГУ авьяас чадвар (сургалтын хөтөлбөр болон шаардагдах өрөө, техник хэрэгсэл)

(j) нэмэлт үүрэг (орон нутгийн болон анхны тусламж үзүүлэх хариуцлагыг оролцуулан

(k) гадны нэмэлт хариуцлагыг оролцуулан АГУ-ны холбоо харилцаа ба түгшүүрийн дохионы систем

(l) галын машин болон гал унтраах бодисыг бэлэн байлгах

(m) мэргэжлийн төхөрөмж: түргэн аврах гар багаж хэрэгсэл, хийлдэг хэрэгсэл, ус зөөвөрлөгч, нөөц хоолой, өсөлтийн талбайг ихэсгэх технологи ба бөөний хошуугаар хол цацах технологи

(n) онцгой нөхцөлийн үед эмнэлгийн анхны тусламж үзүүлэх-үүрэг болон хариуцлага

(o) эмнэлгийн байгууламж: үүрэг, хариуцлага

(p) урьдчилан тодорхойлсон оролцоо-орон нутгийн захиргааны зөвлөлийн үйлчилгээ, цагдаа, гал болон түргэн тусламж, бусад.

(q) ослын хүчин зүйлийн шинжилгээ-болзошгүй муу тохиолдлын зохиомж, ажлын ачааллын үнэлгээ, хүний хүчин зүйл/ нөлөөллийн хүчин зүйл.

(i) хөдөлгөөнт /дайчилгааны байдал

(ii) ослын газарт очих

(iii) ослын газрын удирдлага зохион байгуулалт

(iv) гал унтраах ажиллагаа

(v) галыг дарах, унтраах

(vi) туслах гал унтраах бодис материалыг ашиглах

(vii) галын аюулгүй байдлын харуул/хяналт

(viii) ажилтны хамгаалах төхөөрөмж

(ix) аврах баг

(x) агаарын хөлгөөс дүрвэн гарах

(xi) гал унтраах бодисоор ахин цэнэглэх *(тайлбар: зорилго нь ажлын урсгал болон цэнэглэх ачааллыг нэг түвшинд барих).*

(r) АГУ-ны хангалтын үнэлгээ

(s) ирээдүйн шаардлага-аэродромын хөгжил, өргөтгөл

(t) дагалт зүйлд - нисэх буудлын зураг, АГУ-ын үйл ажиллагаатай холбоотой үйл явдлын багцыг оролцуулах

(u) НМА ба журам.

Тэмдэглэл: Дээрх зүйл нь эцсийн шийдэл биш бөгөөд зөвхөн лавлах маягаар ашиглана.

Олон улсын нислэгт ашигладаг аэродром дээр бүх шатны сургалтанд хамрагдсан аврах болон гал унтраах ахлах ажилтан ослын талбар дээр ирэх эхний аврах, гал унтраах тээврийн хэрэгслээс хоцролгүйгээр ирсэн байна. Энэ нь тухайн нөхцөл байдлын үнэлгээг эрт хийх болон гал унтраах ажиллагааг шууд эхлүүлэх боломжийг олгодог.

Орон нутгийн нислэгт ашигладаг аэродром дээр бүх шатны сургалтанд хамрагдсан аврах болон гал унтраах ахлах ажилтан эсхүл зохих сургалтанд хамрагдсан галын ажилтан ослын талбар дээр ирэх эхний аврах, гал унтраах тээврийн хэрэгслээс хоцролгүйгээр ирсэн байна. Энэ нь тухайн нөхцөл байдлын үнэлгээг эрт хийх болон гал унтраах ажиллагааг шууд эхлүүлэх боломжийг олгодог.

4. Сургалт

4.1. Ерөнхий зүйл

Ажилтны гүйцэтгэх үүрэг нь юуны өмнө агаарын хөлгийн үйл ажиллагааны АГУ-ын заалтаас бүрддэг ба үүнд заримдаа агаарын хөлгийн томхон галын үед хүний амь нас аврах хүнд нөхцөл байдалтай нүүр тулах дуудлага авах ч орно. Зөрчил гарах урьдчилсан эрсдэл бий болох боломжтой нөхцөл байдалд буй агаарын хөлгийн хөдөлгөөнийг тодорхойлох цөөн тооны зөрчил болон олон тооны гэхдээ хааяа нэг байх бэлэн байдалд ажиллаж, том шалгалт өгөхөөр хэмжээнд дадлагажина. Иймд маш хянуур, сайтар төлөвлөсөн сургалтын хөтөлбөр нь бие бүрэлдэхүүн болон төхөөрөмжийг агаарын хөлгийн томхон галыг унтраах зохих чадвартай болгосноор баталгаажина.

Аврах болон гал унтраах ажилтны сургалтыг 2 үндсэн зэрэглэлд хуваана.

(a) **Анхан шатны сургалт** төхөөрөмж ашиглах, засвар үйлчилгээ хийх, цаашид аврах үйл ажиллагааг үргэлжлүүлэхийг зөвшөөрөх галын хяналт тогтооход ажилтан болон төхөөрөмжийг хамруулан хөгжүүлэх үйл ажиллагааны тактикийн сургалт

(b) **Зохион байгуулалттай суралцах хөтөлбөр** анхан шатны, эсхүл сургалтын курсийн дүүргэх эхлэлтэй байх. Аэродром дээр болон аэродромын гадна аврах болон гал унтраах туршлагагүйгээс үл хамааран аэродромын аврах болон гал унтраах бүх ажилтан зохион байгуулалттай явагдаж байгаа сургалтын хөтөлбөрт (ЗСХ) хамрагдсан байх ёстой.

Хөтөлбөрийн үндсэн агуулгыг дараах 8 сэдвээр зохиож болно:

(i) галын эрчимжилт, хор учруулалт, анхан шатны тусламж

(ii) гал унтраах бодис материал, гал унтраах техник

(iii) тээврийн хэрэгсэл, усны хоолой болон төхөөрөмжтэй харьцах

(iv) нислэгийн талбайн схем ба агаарын хөлгийн бүтэц

(v) үйл ажиллагааны тактик болон маневр

(vi) онцгой нөхцөлийн үеийн холбоо харилцаа

(vii) манлайлал үзүүлэх

(viii) бие махбодийн байдал

(ix) нэмэгдэл өгөгдөл (ж-нь, хүндрэлтэй гадаргууд авралт хийх, биологийн болон химийн аюулд хариу үйлдэл үзүүлэх г.м).

Сургалтын хөтөлбөрийг бүхэлдээ ажилтан болон төхөөрөмж үргэлж бүрэн үр ашигтай байхаар баталж төлөвлөсөн байх ёстой. Энэ нь маш өндөр стандарт хангахыг үзүүлнэ, харин ямар нэгэн зүйл бүрэн үр ашигтайгаас доогуур бол зөвшөөрөх боломжгүй ба нэмэлт хүч авах гэж байгаа болон нэмэлтээр ирэх хүмүүст хоёуланд нь аюултай. Мөн сургалтын хөтөлбөрт АГУ бүлгийн үйл ажиллагааны гол нэгжийн хооронд ослын турш ур чадварын үргэлжилсэн тууштай түвшинд байлгах уялдаа холбоог төлөвлөсөн байх ёстой.

Үйл ажиллагааны бэлэн байдлын өндөр стандартыг бататгахын тулд АГУ үйлчилгээ нь ганцаарчилсан болон багийн түвшинд АГУ үйлчилгээний сургалтын үр ашгийг дээшлүүлэх ур чадварын аудитын тогтолцоог хөгжүүлэх хэрэгтэй.

Бүх анхан шатны болон зохион байгуулалттай суралцах хөтөлбөрт амаар, бичгээр, практикаар шалгуулах чадварын үнэлгээг оруулах ёстой. Аль ч курсэд оюутны ур чадварын хамгийн бага түвшингийн стандартыг тогтоосон байна.

4.2. Практикийн сургалт

АГУ нэгж тус бүр аэродром дээр тэдгээрийн хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааг бууруулахгүй байх байрлалтай сургалтын газар буюу талбайтай, түүн рүү нэвтрэх ороллтой байна. Сонгосон талбайд практик үйл ажиллагааны сургалтанд ашиглагдах зүйлийг байрлуулна:

(a) аэродромд ашиглаж байгаа агаарын хөлгийн маягт тохирсон бодит галтай дасгал сургуулилт

(b) маш өндөр даралттай шатахуун асгаралттай холбогдох бодит гал (тухайн газрын түвшинд тодорхойлогдох шаардлага)

(c) галын үйлчилгээний төхөөрөмжийн үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийг хангах дасгал сургуулилт

(d) багийн зохион байгуулалт ба хүний хүчин зүйлийн сургалт

(e) халуун болон утаанд амьсгалын аппарат ашиглах сургалт

АГУ нэгж тус бүрийн АГУ бүх ажилтан нь дээр дурьдсан ((a)-аас (e)) хүртэлх практик үйл ажиллагаагаар байнгын ур чадвараа тодорхойлуулж давтамжтайгаар үнэлүүлж байна.

4.3. Онолын сургалт

АГУ нэгж тус бүр аэродром дээр тэдгээрийн хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааг бууруулахгүй байх байрлалтай сургалтын талбай, сургалтын өрөөнд нэвтрэх ороллтой байна. Сонгосон талбайд суралцах, онолын ба бие даалтын хэрэгслийг байрлуулах таатай боломж бүрдүүлсэн байна.

АГУ нэгж тус бүр ЗСХ-ийн (догол мөр 4.1-д дурьдсан) агуулгын 8 сэдвийг гаргахыг дэмжих сургалтын тусламжтай байна.

ЗСХ-ийн 8 сэдвийн судалгаа, зааварчилгаанд ашиглах сургалтын тусламж нь янз бүрийн эх үүсвэр болон хэлбэртэй байж болно:

(a) power point программ дээр танилцуулга хийх

(b) харааны аппарат

(c) галын үйлчилгээний заавар

(d) компьютерээр адилтган дадлагажуулах

(e) тодорхой хүрээнд зөвшөөрөгдсөн лавлах заавар

АГУ нэгж тус бүрийн АГУ бүх ажилтан нь зохион байгуулалттай суралцах хөтөлбөрийн найман сэдэв тус бүрээр байнгын ур чадвараа тодорхойлуулж давтамжтайгаар үнэлүүлж байна.

4.4. Сургалтыг хэрэгжүүлэх

АГУ нэгж бүр аврах болон гал унтраах сургалт зохион байгуулах, зааварчлах, сургалтын бүх тайланг бичихэд оролцох, түүнд засвар өөрчлөлт хийх үүрэг бүхий хүнийг тодорхойлох хэрэгтэй.

Сургалт явуулах гэж байгаа хүн нь зохих сургалтад хамрагдсан, аврах болон гал унтраах үүрэгт ажлын туршлагатай, эсхүл, сургалтын хөтөлбөрийн нарийвчилсан асуудлыг хариуцсан мэргэжилтэн байна.

Орон нутгийн нислэгт ашигладаг аэродромын аврах болон гал унтраах ажилтныг сургах курсын загварыг аврах болон гал унтраах ажилтан нь том байгууллагын дэмжлэггүй, ганцхан үүрэг хүлээдэг зэрэг баримтаар нэрлэх шаардлагатай. Ийм хүний сургалтанд аэродром дээр болон байгаа төхөөрөмж дээр ажиллах ур чадварын бие даасан байдалд ач холбогдол өгч анхаарах ёстой.

АГУ нэгж бүр удирдлагын болон хяналтын түвшин бүрт сургалтын хөтөлбөр, ур чадвар болон туршлагын шаардлагыг бий болгосон байна.

Сургалтын практик болон онолын хэлбэр байнгын болох нь ойлгомжтой ба тухай бүрт нь зохих баяжилт хийж байна.

4.5. Жил бүрийн галын бодит дасгал

Нисэх буудлын аврах гал унтраах албаны ажилтан бүр 12 сарын хугацаанд хамгийн багадаа 1 удаа бодит галын сургалтанд хамрагдсан байна.

Гол зорилго нь АГУ-ын ажилтан галын шинж төлөвийг ажиглах болон агаарын хөлгийн галын зохиомжын хүрээнд бодит галыг унтраах болон хяналтанд авахад хэрэглэдэг техник, практик тактикийг үзүүлэхэд оршино. Эдгээр зохиомжинд дараах зүйлс орно:

(a) агаарын хөлгийн их биеийн дуурайлгасан сургалтын загварын гадна талын бодит гал

(b) агаарын хөлгийн их биеийг дуурайлгасан сургалтын загварын дотор талын бодит гал

(c) агаарын хөлгийн далавчин доор байрлах хөдөлгүүрийн сургалтын загварын бодит гал

(d) шатахууны байгууламжийн ил гал

(e) хүний хүчин чадал болон багийн зохицуулалтын багтаасан бодит гал гэх мэт.

Бодит галын дасгал нь бүх оролцогсод өөрсдийгөө шаардлага хангасан болон холбогдох үүргийг гүйцэтгэхэд бэлэн гэдгийг зөвшөөрсөний дараа эхлэх шаардлагатай. Хэрэв шаардлагатай гэж үзвэл аль ч оролцогчийн бие бялдарын түвшин нь бодит галын дасгалд оролцож тодорхой үүрэг гүйцэтгэхээс өмнө ажлын талбар дээр тогтоогдсон байна. Мөн бие бялдарын түвшин тогтоох шалгалт шаардлагатай бол ажилтнууд бодит галын дасгалд оролцож тодорхой үүрэг гүйцэтгэхээс өмнө сэргэлт авах боломжтой хугацааг тооцсон байна.

Гал унтраах ажилтан бүрийн ур чадварын үзүүлэлт нь бодит галын дасгалын аюулгүй ажиллагааны үр дүнгийн гол хүчин зүйл бөгөөд хувийн ур чадварын үзүүлэлт нь дасгалд оролцохоос өмнө тогтоогдсон байна.

4.6. Бие бялдарын дасгал

Бие бялдарын түвшинг хадгалах нь ажлын байранд тогтмол тавигдах шаардлага ба үйл ажиллагааны ээлж бүр дээр хянагдаж байх шаардлагатай.

5. Аврах болон гал унтраах төхөөрөмж

5.1. Гал унтраах төхөөрөмж

ИНД-139-ийн дагуу шаардсан аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгслийг дараах дараах гал унтраах төхөөрөмжөөр тоноглосон байна:

(a) галын усны хоолой

(b) галын салаа бэлчир

(c) даралтат хоолой, түлхүүр болон тусгай түлхүүр

5.2. Аврах төхөөрөмж

Хүлээгдэж байгаа агаарын хөлгийн үйл ажиллагааны түвшинд тохирох аврах төхөөрөмжтэй байх ба 1-р түвшний аэродромын аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгсэл (үүд) нь дараах гал унтраах төхөөрөмжийг агаарын хөлгийн аливаа ослын газарт бэлэн байлгана.

(a) үерийн болон цэгийн гэрэлтүүлгийг өгдөг зөөврийн гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж

(b) зөөврийн эх үүсвэрээр ажилладаг хүчдэл таслагч, огтлогч хэрэгсэл

(c) төрөл бүрийн отвертк, кабель болон боолт таслагч, алх, лантуу, сүх, төмрийн болон модны хөрөө, лоом зэрэг гар багаж хэрэгсэл

(d) өргөх, тэлэх, нугалах зориулалтын хүчний гидр төхөөрөмж

(e) хангалттай амьсгалын аппаратны төхөөрөмжтэй байх

(f) зориулалтын тусгай саванд урьдчилан багцалж бэлдсэн хайч, нурууны хамгаалалт, дулаан хөнжил, хайч, наалдамхай хувцас солигч, боолт шатаагч, нурууны чиг, дамнуурга зэрэг эмнэлгийн анхны тусламжийн төхөөрөмж

(g) радио болон богино долгионы гар станц, чанга яригч хэлбэрийн холбооны төхөөрөмж

(h) дэгээ, хүрз, татлага (уяа), бүс таслагч, агаарын хөлгийн маяг, уртад тохирсон төрөл бүрийн шат зэрэг бусад янз бүрийн зүйл

(i) агаарын хөлгөөс утаа, бохир агаарыг хөөж гаргах хүчтэй сэнс

(a)-аас (j) нь 139-ийн дагуу хариу үйлдэл үзүүлэх хугацаанд ослын газарт очих аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгсэлд байх ёстой.

Орон нутгийн нислэгт ашигладаг аэродром нь хамгийн багадаа (c), (f) болон (h)-д үзүүлсэн дамнуурга, нурууны хамгаалалтын төхөөрөмж, хөнжил зэргээс бусад хэрэгсэлтэй байна. Гал унтраах ажиллагаанд оролцож буй ажилтны тооноос хамаарч аврах хэрэгслийн тоо хэмжээг тодорхойлно. ИНД-139-ийн дагуу шаардлагатай хугацаанд төхөөрөмжийг ослын талбар дээр ашиглах үүднээс гал унтраах тээврийн хэрэгслээр зөөвөрлөнө.

Үзлэг шалгалтын бүх тайланг хамгийн багадаа 2 жилийн хугацаанд АГУ-д хадгалагдана. Тайланд үзлэг шалгалтаар илэрсэн зөрчил дутагдлыг хэрхэн арилгасан тухай тодорхой тусгасан байна.

5.3. Онцгой нөхцөлийн үед хамтран ажиллах журам

НМЭ-г боловсруулахад болон аэродром дээрх усны аврах албыг хөгжүүлэхэд онцгой байдлын үед тусламж үзүүлэхэд бэлэн байж болох олон нийтийн үйлчилгээ цэргийн эрэн хайх, аврах нэгж, боомтын цагдаа, эсхүл, галын газар болон хувийн хэвшлийн аврах үйлчилгээд (аврах тасаг, цахилгаан, холбооны компани) анхаарал хандуулах ёстой. Онцгой нөхцөлийн үед олон нийтийн ба хувийн хэвшлийн үйлчилгээнд түгшүүр зарлах дохионы системийг урьдчилан зохион байгуулсан байх ёстой. Дараах зүйлд анхаарах хэрэгтэй.

(a) нисэх буудлын ойролцоо болон нисэх буудлын гаднах хүрээлэн буй олон нийтийн бүсэд тохиолдсон агаарын хөлгийн онцгой нөхцөлийн үед хамтран ажиллах журамтай байх шаардлага үүссэн.

(b) онцгой нөхцөлийн үед хамтран ажиллах журамд анхны мэдэгдэл болон шаардлагатай авах арга хэмжээг тусгайлан заасан байх ёстой. Хэрэв холбогдох агентлагийн хариуцлагыг тусгайлан зааж өгөөгүй бол үүнийг НМЭ-д оруулж өгөх ёстой.

(c) Онцгой нөхцөлийн үед хамтран ажиллах журмыг урьдчилан бэлтгэж, албажуулсан байна. Хэрэв нарийн төвөгтэй хууль эрх зүйн ба олон агентлагийн зөвшилцөл шаардлагатай бол нисэх буудлын захиргаа зохицуулагч агентлагийн хувиар ажиллаж болно.

5.4. Хүндрэлтэй орчинд үйл ажиллагаа явуулах

Аэродром нь ус / намаг бүхий газарт байрладаг ба ирэх явах үйл ажиллагааны ихээхэн хэсэг нь энэ талбайд явагддаг олон улсын нислэгт ашигладаг арэодромын хувьд төлөвлөгөөнд дуудлагаар гарах бэлэн байдал, үүнтэй холбоотой зохицуулалт, осолд хариу үйлдэл үзүүлэх чадвартай аврах үйлчилгээний зохих мэргэжилтэн зэргийг тусгаж өгнө. Ус / намаг бүхий газар, эсхүл гадаргуугийн хүнд нөхцөлд байрладаг

аэродромын НМЭ-д аврах үйлчилгээний мэргэжилтний хариу үйлдлийг урьдчилан тодорхойлсон шалгуурыг бий болгох, шалгах, үнэлэхийг оруулах хэрэгтэй.

ХБЗ-ны босгоноос 1000м дотор ирэх, явах талбайн үнэлгээнд орох нөхцөлийг тодорхойлох ёстой. ХБЗ-ны босгоноос 1000м дотор ирэх, явах талбайг үнэлэх зааварчилгааны материал (ICAO. Док. 9137. Нисэх буудлын үйлчилгээний заавар. Бүлэг 13, 1-р хэсэг *)*.

Орон нутгийн нислэгт ашигладаг аэодромын хувьд аэродром нь байгалийн томоохон усан сан, ус намаг бүхий газарт, эсхүл, хөөрөх, буух бүс нь устай орчинд байрладаг бол НМЭ-д тусгай журамд болон мэргэжлийн газрыг оруулна. Холбогдох аврах ажлыг онцгой нөхцөлийн дасгал сургуулилтаар тогтмол хугацаанд шалгаж байхаар оруулж өгнө.

Хэрэв боломжтой бол ХБЗ-ны босгоноос 1000м дотор ойртолт болон нисэн гарах бүс ямар нэгэн хүндрэлтэй байдал үүсэхэд авах холбогдох арга хэмжээний сонголтыг тогтоосон байна.

Нислэгийн зурвасны босгоноос 1000м дотор хөөрөх, буух бүсийг үнэлэх зааварчилгааны материал (ICAO. Doc.9137. Нисэх буудлын үйлчилгээний заавар. Бүлэг 13, 1-р хэсэг *)*.

5.5. Харилцаа холбоо

Аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгсэл галын ангиас гарч маневарлах талбайд ороход АГУ ажилтан нь хяналтын цамхагийн удирлаганд орж чиглүүлэгдэнэ. Эдгээр тээврийн хэрэгсэл нь хяналтын цамхагаас өгсөн чиглэлийн дагуу хөдөлгөөн үйлдэж байгаагаа үргэлж мэдэгдэх 2 талын радио холбооны төхөөрөмжтэй байх ёстой. Нислэгийн хөдөлгөөний хяналт / галын үйлчилгээний шууд давтамжийг мастер цагтай өрөөнөөс, эсхүл, нислэгийн талбай / нислэгийн хөдөлгөөний хяналт өөрчлөгдсөн, шинэ мэдээлэл зэргийг нисэх буудлын галын албаны тусгай давтамжаар хянах сонголт нь нисэх буудлын захиргааны хувьд өөрийн үйл ажиллагааны болон техникийн сонголтыг тодорхойлох зүйл болно.

Аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгслийн радио төхөөрөмж нь явах замд, ажиллагаа явуулж байхад, агаарын хөлгийн ослын үед тээврийн хэрэгслийн хооронд холбоо тогтоох ёстой. Ганц тээврийн хэрэгслийн хувьд ч ослын цэг дээр үр ашигтай тархалт хийхэд жолооч болон бөөний хошууны операторчны хооронд харилцах холбооны систем байх ёстой. Хоорондоо үр ашигтай холбоотой байхын тулд галын машинд байх холбооны хэрэгсэл нь чимээ шуугианы түвшинг бууруулагч чимээ дарагч микрофон, чихэвч, чанга яригч ашиглах шаардлагатай болно.

Аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгсэл нь нисэхийн радио давтамжийг ашиглан ослын нөхцөлийн үед агаарын хөлөгтэй шууд холбоо барих холбооны төхөөрөмжтэй байх ёстой. Нисэхийн радио давтамж нь аврах болон гал унтраах үйлчилгээ болон осолд орсон агаарын хөлөг хоорондоо шууд холбоо барихыг зөвшөөрч аврах болон гал унтраах багт цагийн байдлын талаарх аюултай мэдээлэл, осолтой холбоотойгоор аюулын түвшин хэрхэн нэмэгдэж байгаа талаар үйл ажиллагааны зааврын дагуу дүгнэлт гаргах боломж олгодог.

6. Унтраах бодис

6.1. Унтраах нэмэлт бодис

Гал унтраахад дараах туслах чанарын бодис шаардлагатай:

(a) нүүрстөрөгчийн давхар исэл (CO2), эсхүл

(b) химийн хуурай нунтаг, эсхүл

(c) (a) болон (b) бодисын хослол.

Химийн хуурай бодисыг хөөстэй хэрэглэхдээ нийцлийг тооцсон байх ёстой.

6.2. Галогент нүүрс устөрөгч

Озоны давхарга цоолдог бодисын тухай 1987 оны Монтреалийн протоколын дагуу 1994 оноос хойш галлон 1301, 1211 ба 2402-ийн үйлдвэрлэлийг зогсоосон. Тиймээс энэ баримт бичигт цаашид галлоны тухай дурьдахгүй ч зарим агаарын хөлөгт хөдөлгөөнгүйгээр суурилуулсан нь тохиолддог.

6.3. Хөөс үүсгэгч

Аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгсэлд ашигладаг аливаа хөөс үүсгэгч нь B түвшний шалгуурыг хангах (ICAO. Док 9137. Хэсэг 1, бүлэг 8, дэд хэсэг 8.1.3 *Нисэх буудлын үйлчилгээний заавар*-т хамруулна) ICAO-ийн ангиллын шаардлагад нийцсэн, эсхүл илүү байх ёстой.

ICAO-гийн энэхүү стандарт болон Олон улсын стандартын байгууллага (ОУСБ)-ын хооронд шууд холбоо байхгүй болно. Хэрэв ийм төрлийн хөөс үүсгэгч хэрэглэж байгаа бол хэрэглэгч нь ICAO-гийн B түвшний шаардлагад нийцсэн хөөс гаргаж байгаагаа үзүүлэх чадвартай байна.

6.4. Хөөсний шинж чанар

Хөөс үйлдвэрлэх зорилгоор тээврийн хэрэгсэл бүрд тусад нь нийлүүлсэн хөөс үүсгэгчийн хэмжээ нь ус болон сонгосон хөөс үүсгэгч зөв харьцаатай байх ёстой.

B түвшний хөөсний гүйцэтгэлийн шаардлага хангах хөөс үйлдвэрлэх усны хэмжээг 5.5 л/мин/м² зарцуулгаар тооцно. Гал унтраах бодисыг орлуулахад доорх тэнцэтгэлийг ашиглана. Үүнд:
1кг химийн хуурай бодис бодис, эсхүл, 2кг CO2=0.66л B түвшний хөөсний гүйцэтгэлийн шаардлага хангасан ус.

6.5. Нөөц хангамж

Аэродром дээр тээврийн хэрэгслийг дахин цэнэглэх зорилгоор ХБЗ-ны категорид тохирсон хөөс үүсгэгчийн 200%-ийн нөөц хангамж байх ёстой.

Дахин цэнэглэх энэ хангамжинд томхон саатал хүлээгдэж байвал нөөц хангамжийн хэмжээг ихэсгэнэ.

Хэрэв аэродром дээр хөөс үүсгэгчийн 200%-ийн түр нөөц хангамж байхгүй, хэвийн зэрэглэлд байгаа хөөс үүсгэгчийн хэмжээ 100%-иас доош унавал зөвхөн ХБЗ-ны аврах болон гал унтраах категорийг бууруулах хэрэгтэй.

Тээврийн хэрэгсэлд байгаа хөөс үүсгэгчийн хэмжээ нь дор хаяж 2 удаа хөөсний уусмал үйлдвэрлэх хангалттай хэмжээтэй байх ёстой.

6.6. Усан хангамж

Аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгслийг замд нь дахин цэнэглэх нөөц усан хангамжийн цэгүүдийг урьдчилан зохион байгуулсан байх ёстой. Хангалттай даралт болон урсгалтай нэмэлт усан хангамжийн зорилго нь аэродромын аврах болон гал унтраах тээврийн хэрэгслийг түргэн хугацаанд дахин цэнэглэхийг бататгах юм. Энэ нь агаарын хөлгийн ослын үед амьд гарах нөхцөлийг бүрдүүлэхэд унтраах бодисыг тасралтгүйгээр цацахыг дэмжинэ.

Тээврийн хэрэгслийг дахин цэнэглэхэд нэмэлт ус ослоос хойш багадаа таван минутанд шаардлагатай болдог тул дүн шинжилгээнд түүнд хүрч очих болон хадгалах, түгээх зүйлийг хамруулж тодорхойлох хэрэгтэй.

Дүн шинжилгээнд хамруулахад дараах зүйлээс дараах зүйлд анхаарал хандуулах боловч зөвхөн түүгээр хязгаарлахгүй:

(a) тухайн аэродромыг ашиглаж байгаа агаарын хөлгийн хэмжээ болон маяг

(b) аэродромын галын машин болон гал унтраах бодис гаргах зарцуулалтын хүчин чадал

(c) бодлогоор байрлуулсан галын гидрантын хангалт

(d) бодлогоор байрлуулсан суурин усан хангамж

(e) байгалийн усыг гал унтраахад ашиглах

(f) тээврийн хэрэгслийн хариу үйлдэл үзүүлэх хугацаа

(g) агаарын хөлгийн ослын үед хэрэглэсэн усны тухай мэдээлэл

(h) нэмэлт шахуургын хүчин чадлын хэрэгцээ болон бэлэн байдал

(i) нэмэлт тээврийн хэрэгслийн хангалтын нөөц

(j) орон нутгийн онцгой байдлын газраас дэмжлэг үзүүлэх түвшин

(k) орон нутгийн онцгой байдлын газраас хариу үйлдэл үзүүлэх урьдчилсан үзүүлэлт

(l) бага нөөцөөр үр ашигтай, хурдан ахин цэнэглэх аргын суурин шахуурга

(m) нисэх буудлын галын албаны сургалтын талбайд байрлуулсан нэмэлт усан хангамж

(n) ус ачих суурин усан хангамж

7. Хариу үйлдэл үзүүлэх чадвар

7.1. Аврах болон гал унтраах хариу арга хэмжээг хянах давтамж

Аэродромын гэрчилгээ эзэмшигч нь аврах болон гал унтраах хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааг тогтмол хянана. Хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааны хяналтыг 1-3 сарын давтамжтай хийх ёстой.

7.2. Хариу үйлдэл үзүүлэх байрлал

Хяналтын шаардлага нь галын машин сонгосон газарт яаралтай ирж зохих ажлын даралтаар бөөний хошуугаар ус гаргах ёстой.

7.3. Хариу үйлдэл үзүүлэх хугацаа

Хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааны хяналтыг НМЭ-д нарийвчлан заасан онцгой нөхцөлийн үеийн хариу үйлдэл үзүүлэх хэвийн журмыг идэвхижүүлэхээс эхлүүлэх ба түүнээс хойш сонгосон байрлалд ирж ус цацсан байхад шаардагдах хугацааг тэмдэглэж хянана.
Хариу үйлдэл үзүүлэх хугацааны хяналтыг галын машиныг тасалдуулахгүй, дараагийн хуваарьт агаарын хөлгийн хөдөлгөөний өмнө тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээг нислэггүй, эсхүл бага нислэгтэй үед гүйцэтгэнэ. Хугацаа ны хяналтыг гадаргуу хуурай нөхцөлд өдрийн гэрэлтэй цагт хийнэ.

8. Онцгой нөхцөл болон зөрчлийн тодорхойлолт

Агаарын хөлгийн осол гэдэг нь аэродром, түүний орчимд болсон агаарын хөлгийн ослыг хэлнэ.

Агаарын хөлгийн газар дээрх зөрчил гэдэг нь газарт байгаа агаарын хөлөгт ослын бус онцгой нөхцөл үүссэнээс онцгой байдлын албаны оролцоо шаардлагатай болсоныг хэлнэ.

Бүрэн хэмжээний онцгой нөхцөл гэдэг нь агаарт байгаа, эсхүл байх магадлалтай агаарын хөлөгт ослын аюултай нөхцөл байдал үүссэн нь тодорхой болсон үеийг хэлнэ.

Дотоодын бэлэн байдал гэдэг нь **агаарын хөлөг** бага зэргийн гэмтэл үүссэн, эсхүл үүсэх магадлалтай нөхцөл байдал үүссэн боловч энэ нь аюулгүй буулт үйлдэхэд ямар нэгэн ноцтой хүндрэл учрахгүй байх үеийг хэлнэ.

Цаг агаарын бэлэн байдал гэдэг нь цаг агаарын нөхцөл нь буулт үйлдэхэд хүндрэлтэй, эсхүл, харагдах нөхцөл байдал муу үеийг хэлнэ.

Хууль бус үйлдэл гэж Ямар нэгэн хууль бус үйлдлийн үед авч хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа нь Аэродромын онцгой нөхцөлийн төлөвлөгөө болон ээлжийн ахлагч нар гаргаж хэрэглэх аэродромын нөөц байдлын төлөвлөгөөнд тусгагдсан байна.

Аэродромын гаднах осол гэж аэродромын хамгаалалтын хашааны гадна болсон агаарын хөлгийн онцгой нөхцөлийн үед ажиллах журамд тусгагдан хэрэгжүүлэх нарийвчилсан үйл ажиллагааг хэлнэ.

9. Аэродромын категориор нисэх онгоцыг ангилах

9.1. Агаарын хөлгийн категори

Хүснэгт 1-д нисэх онгоцны маягийг холбогдох категоритай нь зааварчилж өгсөн. Гэсэн ч 139.59(a)-д заасан аэродромын жинхэнэ категори нь Хүснэгт 1-д үзүүлсэн зааврaас өөр байж болно.

Ааэродромын жинхэнэ категорийг нисэх онгоцны хөдөлгөөний давтамж (139.59(b) болон (c)-ийн дагуу), хэмжээ, шинж чанарыг тооцсоны дараа тодорхойлно.

Хүснэгт 1 – Нисэх онгоцны маяг болон холбогдох категори

	Нисэх онгоц	**Их биеийн нийт урт (м) 0=L< 9**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 2**
Нисэх буудал Категори 1	Cessna 172 Skyhawk	8.2	1.0*
	Cessna 182 Skylane	8.84	1.07*
	Cessna 185 Skywagon	7.8	1.12*
	Gippsland Airvan G8	8.94	1.5*
	Piper Cherokee 6 PA32	8.44	1.3*
	Piper Seneca PA34	8.7	1.3*
Нисэх буудал Категори 2	**Нисдэг онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 9≤ L< 12**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 2**
	Cessna 206G Stationair	8.6	2.3
	Cessna 207A Skywagon	9.68	2.3
	Cessna 421 Golden Eagle	11.09	1.4
	Cessna Caravan 675 & 208	11.5	1.6
	Beech King Air C90B	10.8	1.37
	Britten Norman Islander BN2 & BN2A	10.86	1.09
	Piper Aztec PA23	250	9.5
	Piper Chieftain PA31 350	10.6	1.27*
Нисэх буудал Категори 3	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 12 ≤ L < 18**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 3**
	Beech 99 Airliner	13.58	1.40
	Beech 1900 D Airliner	17.63	1.40*
	Beech Premier I	14.02	1.68*
	Beech King Air 200	13.4	1.37
	Beech King Air 350	14.2	1.37
	British Aerospace Jetstream 31&32	14.37	1.98*
	Cessna Citation CJ1	12.98	1.47*

	Cessna Citation CJ3	15.61	1.43*
	Cessna Citation Encore	14.9	1.49*
	Cessna Grand Caravan	12.7	1.6
	Dassault Falcon 10	13.85	1.46*
	Dassault Fan Jet Falcon D, E & F	17.15	1.87*
	Hawker 400 XP	14.76	1.5*
	Hawker 800 XP	15.6	1.83*
	Hawker 125	14.45	1.80*
	Learjet 31, 45 & 60	14.83, 17.6, 17.8	1.62, 1.8, 1.95
	Nomad GAF 22, & 24A	12.57, 14.36	1.44
	Piper Cheyenne PA42	13.2	
	Twin Otter DH-6 & Srs 300	15.77	1.61
Нисэх буудал Категори 4	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 18≤ L< 24**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 4**
	Airtech CN235	21.40	2.90
	ATR42 320 & 500	22.67	2.86
	BAe Jetstream 41	19.25	1.85*
	Bombardier Challenger 300	20.91	2.34
	Bombardier Challenger 604	20.85	2.69
	Piper Aztec PA23	250	9.5
	Piper Chieftain PA31 350	10.6	1.27*
	Cessna Citation Sovereig	19.37	1.7*
	Cessna Citation X	22	1.7*
	Dassault Falcon 900	20.21	2.34*
	De Havilland Dash 8 DHC-8 100&200	22.25	2.69
	Dornier 328	21.22	2.41
	Douglas DC3 Dakota	19.63	2.03
	Embraer Brasilia EM120	20.00	2.28

	Friendship F-27 100	23.56	2.70
	Hawker Horizon	21.08	1.97*
	Hawker Siddeley HS-748	20.42	2.46*
	Metroliner 23 & III	18.1	1.68
	Saab 340	19.65	2.3*
Нисэх буудал Категори 5	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 24 ≤ L < 28**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 4**
	ATR72 200, 210 , 500 & 600	27.17	2.86*
	BAe 146 100	26.16	3.56*
	Bombardier Challenger 800	26.77	2.69
	Canadair RJ	24.38	2.69
	Convair 440 & 580	24.67, 24.84	2.39*
	De Havilland Dash 8 DHC-8 300	25.68	2.69
	Embraer 145	27.93	2.28
	Frendship F-27 500	25.1	2.3*
	Grumman Gulfstream II	24.36	2.39
Нисэх буудал Категори 6	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 28 ≤ L < 39**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 5**
	Airbus A318	31.44	3.96
	Airbus A319	33.84	3.96
	Airbus A320	37.57	3.96
	Boeing 737 300	33.4	3.76
	Boeing 737 700	33.6	3.76
	Bombardier Global Express	30.3	2.69
	De Havilland Dash 8 DHC-8 400	30.48	2.69
	Grumman Gulfstream GIV	29.4	
Нисэх буудал Категори 7	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 39 ≤ L < 49**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 5**

	Airbus A321	44.51	3.96
	Boeing 737 800	39.5	3.76
	Boeing 757 200	47.32	3.7
	Boeing 767 200	48.5	4.7
Нисэх буудал Категори 8	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 49 ≤ L < 61**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 7**
	Airbus A310 300	46.66	5.64
	Airbus A330 200	59.0	5.64
	Airbus A340 200	46.06	5.64
	Boeing 757 300	54.5	3.7
	Boeing 767 300	54.9	4.7
	Boeing 787 800	56.7	5.77
Нисэх буудал Категори 9	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 61 ≤ L < 76**	**Их биеийн максимум өргөн (м) W ≤ 7**
	Airbus A330 300	63.6	5.64
	Airbus A340 300	63.6	5.64
	Airbus A340 500	67.9	5.64
	Airbus A340 600	75.3	5.64
	Antonov AN124	69.1	6.4*
	Boeing 747 100, 200 & 300	70.6	6.1*
	Boeing 747 400	70.7	6.1*
	Boeing 767 300		
	Boeing 767 400	61.4	4.7
	Boeing 777 200	63.7	6.19
	Boeing 777 300	73.9	6.19
	Boeing 787 9 - Preliminary Data	62.8	5.77
	Boeing 787 10 -Preliminary Data	68.3	5.77
Нисэх буудал	**Нисэх онгоц**	**Их биеийн нийт урт (м) 76 ≤ L < 90**	**Их биеийн максимум өргөн (м)**

Категори 10			**W ≤ 8**
	Airbus A380, A380F 841 & 861	72.8	7.14
	Antonov AN225	88.4	6.4*