МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН САЙДЫН
ТУШААЛ

2026 оны 03 сарын 12 өдөр Дугаар А/65 Улаанбаатар хот

Техникийн баримт бичиг батлах тухай

Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 2, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.3, Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын 11 дүгээр хавсралтыг тус тус үндэслэн ТУШААХ нь:

1."Нислэгийн хөдөлгөөний менежмент" техникийн баримт бичгийг хавсралтаар баталсугай.

2.Техникийн баримт бичгийг мөрдөж ажиллахыг "Иргэний нисэхийн үндэсний төв" ТӨХХК (Э.Энхзориг), техникийн баримт бичгийн хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (Э.Төрбаяр)-т тус тус даалгасугай.

САЙД Б.ДЭЛГЭРСАЙХАН

14510886

Зам, тээврийн сайдын 2026 оны
03 дугаар сарын 18-ны өдрийн А/65
дугаар тушаалын хавсралт

“НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ МЕНЕЖМЕНТ” ТЕХНИКИЙН БАРИМТ БИЧИГ

Улаанбаатар хот

2026 он

ГАРЧИГ

ӨМНӨХ ҮГ vi
БҮЛЭГ 1. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ 1
1.1 Нэр томьёо, тодорхойлолт 1
БҮЛЭГ 2. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН УДИРДЛАГА 8
2.1 Ерөнхий зүйл 8
2.2 Зорилго 8
2.3 НХҮ-ний аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог хэрэгжүүлэх 8
2.4 Аюулгүй байдлын түвшнийг хянах 9
2.5 Аюулгүй байдлын шалгалт 9
2.6 Эрсдэлийн үнэлгээ 11
2.7 Аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ 13
БҮЛЭГ 3. НХҮ-НИЙ БАГТААМЖ БА НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ УРСГАЛ ТӨЛӨВЛӨЛТИЙН МЕНЕЖМЕНТ 14
3.1 Багтаамжийн менежмент 14
3.2 Нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн менежмент 16
БҮЛЭГ 4. НХҮ-НИЙ ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ 19
4.1 НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлэх хариуцагч нэгж 19
4.2 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ 19
4.3 НХУ-ын нэгж хоорондын удирдлагын хариуцлага 19
4.4 Нислэгийн төлөвлөгөө 20
4.5 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрөл 22
4.6 Хэвтээ хурдны зохицуулалт хийх үеийн захирамж 26
4.7 Босоо хурдны зохицуулалт хийх захирамж 29
4.8 IFR-ээс VFR нислэгт шилжих 29
4.9 Дагалдах хуйлралын зайчлал 30
4.10 Өндрийн хэрэглэлийг тохируулах журам 31
4.11 Байрлал илтгэх 34
4.12 Үйл ажиллагаатай холбоотой болон цаг уурын мэдээг мэдээлэх 36
4.13 Нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын өгөгдлүүдийг харуулах, шинэчлэх 39
4.14 Систем, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл, эсхүл хэвийн бус ажиллагаа 41
4.15 Нөөц 41
БҮЛЭГ 5. ЗАЙЧЛАЛЫН АРГАЧЛАЛ БА МИНИМА 42
5.1 Удиртгал 42

ЭХ ХУВЬ
26 А/65

5.2 Хяналттай нислэгийн хөдөлгөөнийг зайчлахтай холбоотой зарчим 42
5.3 Босоо зайчлал 43
5.4 Хэвтээ зайчлал 43
5.5 Хүлээх бүсийн зайчлал 71
5.6 Хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал 71
5.7 Хөөрөлт, буултын хоорондын зайчлал 72
5.8 Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минима 73
5.9 Ил харааны нислэгийн цаг уурын нөхцөлд өөрийн зайчлалыг хадгалан нислэг үйлдэх зөвшөөрөл 79
5.10 Онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл 80
5.11 Зайчлалын минимаг бууруулах 81
БҮЛЭГ 6. АЭРОДРОМ ОРЧМЫН ЗАЙЧЛАЛ 83
6.1 Аэродромын орчмын зайчлалын минимаг бууруулах 83
6.2 Аэродромын онцгой хөдөлгөөн 83
6.3 Нисэн гарах агаарын хөлгийн зохицуулалт 83
6.4 Нисэн гарах агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл 87
6.5 Нисэн ирэх агаарын хөлгийн зохицуулалт 87
6.6 Нисэн ирж буй агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл 96
6.7 Нөөц 97
БҮЛЭГ 7. АЭРОДРОМЫН УДИРДЛАГЫН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ 98
7.1 Аэродромын удирдлагын цамхгийн үүрэг 98
7.2 Ашиглаж буй хөөрч, буух зурвасыг сонгох 99
7.3 Аэродромын удирдлагын цамхагтай холбоо тогтоох эхний дуудлага ... 100
7.4 Аэродромын удирдлагын цамхгаас агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл 101
7.5 Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх онцгой мэдээлэл 105
7.6 Аэродромын хөдөлгөөний удирдлага 106
7.7 Хайрцаг нислэг дэх нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага 110
7.8 Хөөрөлт болон буултын дараалал тогтоох 111
7.9 Нисэн гарах агаарын хөлгийн удирдлага 111
7.10 Нисэн ирэх агаарын хөлгийн удирдлага 113
7.11 Ижил ХБЗ ашиглаж буй агаарын хөлгүүдийн хоорондын багасгасан зайчлал 114
7.12 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагад ил харааны ажиглалтын систем ашиглах нь 116
7.13 Алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал үеийн үйл ажиллагаа 116
7.14 Ил харааны нислэгийн дүрмийн (VFR) үйл ажиллагааг зогсоох 118
7.15 Тусгай ил харааны нислэгийн дүрмийн нислэгт зөвшөөрөл олгох 119

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭРХ ХЭЛТЭ
26 А/65

7.16 Нисэхийн газрын гэрэл 119
7.17 Сэрэмжлэх цэг(үүд)-ийг тодорхойлох 121
БҮЛЭГ 8. НХҮ-НИЙ АЖИГЛАЛТЫН ҮЙЛЧИЛГЭЭ 123
8.1 НХҮ-ний ажиглалтын системийн чадамж 123
8.2 Удирдлагын дэлгэц 125
8.3 Холбоо 126
8.4 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэх 126
8.5 SSR транспондер болон ADS-B дамжуулагч ашиглах 127
8.6 Ерөнхий журмууд 131
8.7 НХУ-ын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах 139
8.8 Онцгой нөхцөл, аюул осол болон тоног төхөөрөмжийн доголдол 148
8.9 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах 152
8.10 Аэродромын удирдлагын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах 155
8.11 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах 155
БҮЛЭГ 9. НИСЛЭГИЙН МЭДЭЭЛЛИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ БА АЮУЛЫН ДОХИО МЭДЭЭЛЛИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ 156
9.1 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ 156
9.2 Аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ 161
БҮЛЭГ 10. ХАРИЛЦАН АЖИЛЛАГААНЫ ЗОХИЦУУЛАЛТ 163
10.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний харилцан ажиллагааны зохицуулалт 163
10.2 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээний хүрээнд харилцан ажиллагааны зохицуулалт 171
10.3 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний харилцан ажиллагааны зохицуулалт 171
10.4 НХҮ-ний нэгжүүд ба нисэхийн холбооны станцуудын хоорондын харилцан ажиллагааны зохицуулалт 171
БҮЛЭГ 11. АГААРЫН НАВИГАЦИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ МЭДЭЭ 173
11.1 Мэдээний ангилал 173
11.2 Ерөнхий нөхцөл 175
11.3 Мэдээ солилцох аргачлал 179
11.4 Мэдээний төрөл ба тэдгээрийн хэрэглээ 182
БҮЛЭГ 12. ХЭВШМЭЛ ХЭЛЛЭГ 208
12.1 Харилцаа холбооны зохицуулалт 208
12.2 Ерөнхий зүйл 208

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

12.3 НХУ-ний хэвшмэл хэллэг 209
12.4 НХУ-ний ажиглалтын удирдлагын хэвшмэл хэллэг 222
БҮЛЭГ 13. АВТОМАТ ХАМААРАЛТАЙ АЖИГЛАЛТ – ГЭРЭЭ (ADS-C) ҮЙЛЧИЛГЭЭ 228
БҮЛЭГ 14. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ УДИРДАГЧ – НИСГЭГЧ ХООРОНДЫН ӨГӨГДЛИЙН ХОЛБОО (CPDLC) 229
БҮЛЭГ 15. ОНЦГОЙ НӨХЦӨЛ, ХОЛБООНЫ ДОГОЛДОЛ БОЛОН НӨӨЦ ЖУРАМТАЙ ХОЛБООТОЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ 230
15.1 Онцгой нөхцөлийн үеийн үйл ажиллагаа 230
15.2 Далайн бүсэд нислэгийн үед тохиолдсон онцгой нөхцөлийн үед авч хэрэгжүүлэх тусгай арга хэмжээ 235
15.3 Агаар газар радио холбоо алдагдах 235
15.4 VFR агаарын хөлгүүдэд тусламж үзүүлэх 237
15.5 Нислэгийн үеийн бусад нөөц зохицуулалт 239
15.6 НХУ-ний нөөц зохицуулалт 243
15.7 НХУ-ний бусад нөөц зохицуулалт 245
15.8 НХУ-ний нэгжийн хариуцлагын бүсэд галт уулын үнсний үүл ажиглагдсан, эсхүл урьдчилан мэдэгдсэн үеийн үйл ажиллагааны зохицуулалт 249
БҮЛЭГ 16. БУСАД ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА 251
16.1 Цэргийн нислэгийн хөдөлгөөнтэй холбоотой үйл ажиллагаа 251
16.2 Хүнгүй чөлөөт бөмбөлөгтэй холбоотой үйл ажиллагаа 251
16.3 Нислэгийн хөдөлгөөний зөрчил мэдээлэх 252
16.4 RPL 253
16.5 Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа (SLOP) 257
16.6 Агаарын хөлгийн нислэгийн явцад халдварт өвчин гарсан болон бусад нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүссэн тухай сэжиглэгдэж байгаа үеийн үйл ажиллагаа 258
БҮЛЭГ 17. НИСЛЭГ БА УРСГАЛ - ХАМТЫН АЖИЛЛАГААНЫ ОРЧНЫ МЭДЭЭЛЭЛ (FF-ICE) СОЛИЛЦОХ ҮЙЛЧИЛГЭЭ 260
17.1 Удиртгал 260
17.2 Ерөнхий заалт 261
17.3 Нислэг ба урсгал - хамтын ажиллагааны орчны (FF-ICE) мэдээ, мэдээлэл 261
17.4 FF-ICE үйлчилгээний журам 263
17.5 Техникийн ба харилцан уялдааны шаардлага 269

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН БАЙ...
Э.Х. ХҮНД
16 А/65

ӨМНӨХ ҮГ

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (цаашид "ICAO" гэх) нь 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдөр Чикаго хотноо байгуулагдсан бөгөөд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын төрөлжсөн байгууллага юм. Уг байгууллагаас иргэний нисэхэд хамаарах Стандарт болон зөвлөмжийг агуулсан баримт бичгүүдийг гаргадаг бөгөөд тэдгээрийг "Чикагогийн Конвенцын Хавсралтууд" хэмээдэг. Монгол Улс энэхүү Конвенцод 1989 оны 09 дүгээр сарын 07-ны өдөр нэгдэн орсны хувьд иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд Чикагогийн Конвенцын (цаашид "Конвенц" гэх) хавсралтуудыг мөрдлөг болгон ажилладаг.

Энэхүү баримт бичгийг Конвенцын Хавсралт 11 "Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ" болон PANS-ATM (Doc 4444) "Procedures for Air Navigation Services-Air Traffic Management (цаашид "PANS-ATM (Doc 4444)" гэх)-д үндэслэн шинээр боловсруулсан. Мөн ICAO-ийн баримт бичиг Doc 7030 "Regional Supplementary Procedures"-т заасан бүс нутгийн үйл ажиллагаатай холбоотой зохицуулалтыг нэмэлтээр тусгасан.

Энэхүү баримт бичигт тусгасан стандарт, зөвлөмжийг PANS-ATM (Doc 4444)-ийн хамт ашиглана.

Энэхүү баримт бичигт нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжүүдийн дагаж мөрдөх стандарт, зөвлөмжийг нарийвчлан дэлгэрэнгүйгээр тодорхойлсон болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭРХ ХУЛЬ

БҮЛЭГ 1. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

1.1 Нэр томьёо, тодорхойлолт

Агаарын хөлгийн таних дугаар / Aircraft identification. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний газар–газар холбоонд агаарын хөлгийн танилт тогтооход ашиглах, мөн агаар–газар холбоонд ашиглах агаарын хөлгийн дуудлагатай ижил, эсхүл түүнтэй ижил байдлаар кодчилсон үсэг, тоо, эсхүл тэдгээрийн хослолоос бүрдсэн тэмдэглэгээ.

Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолт / Aircraft proximity. Нисгэгч, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажилтнуудын тодорхойлсноор агаарын хөлгийн хоорондын зай болон тэдгээрийн харьцангуй байрлал ба хурд нь агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг алдагдуулах хэмжээнд хүрсэн байж болзошгүй нөхцөл байдал.

Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтыг дараах байдлаар ангилна. Үүнд:

Мөргөлдөх эрсдэлтэй. Мөргөлдөх ноцтой эрсдэл үүссэн агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын эрсдэлийн зэрэглэл.

Аюулгүй байдал хангагдаагүй. Агаарын хөлгийн аюулгүй байдал алдагдсан байж болзошгүй агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын эрсдэлийн зэрэглэл.

Мөргөлдөх эрсдэлгүй. Мөргөлдөх эрсдэл тулгараагүй агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын эрсдэлийн зэрэглэл.

Эрсдэлийг тогтоох боломжгүй. Холбогдох эрсдэлийг тогтооход хангалтгүй мэдээлэл байсан, эсхүл хоорондоо зөрчилдсөн буюу хангалттай баримт нотолгоогүй агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын эрсдэлийн зэрэглэл.

AIRPROX / AIRPROX. Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтыг нислэгийн хөдөлгөөний зөрчлийг мэдээлэх маягтад тэмдэглэхэд ашигладаг түлхүүр үг.

Ажиглалтын үндсэн радар / Primary surveillance radar (PSR). Радио сигналын ойлтыг ашигладаг ажиглалтын радарын систем.

Анхдагч радар / Primary radar. Радио сигналын ойлтыг ашигладаг радар.

Байрлалын илтгэл / Position indication. Ажиглалтын дэлгэц дээрх агаарын хөлөг, аэродромын тээврийн хэрэгсэл, эсхүл бусад объектын байрлалын тэмдэгт болон, эсхүл тэмдэгт бус хэлбэрээр харагдах заалт.

Байрлалын тэмдэгт / Position symbol. Аливаа эх сурвалжаас ирсэн байрлалын өгөгдлийг автоматаар боловсруулсны дараа гарган авсан, ажиглалтын дэлгэц дээрх агаарын хөлөг, аэродромын тээврийн хэрэгсэл, эсхүл бусад объектын байрлалын тэмдэгт хэлбэрээр харагдах заалт.

Вектор олгох / Vectoring. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажиглалтын системд суурилсан, тусгайлсан чиглэл ашиглан агаарын хөлгийг чиглүүлэх навигацийн арга.

Газрын нөлөө / Ground effect. Нисдэг тэрэг, эсхүл бусад босоо хөөрөлт, буулт үйлдэх (VTOL) агаарын хөлөг газрын гадаргуугийн ойролцоо ажиллах үед роторын

ЭЖ хуудас
26 А165

системийн агаарын урсгал гадаргуутай харилцан үйлчилсний улмаас гүйцэтгэл (өргөх хүч) сайжрах нөхцөл.

Дискрет код / Discrete code. Сүүлийн хоёр орон нь "00"-р төгсөөгүй 4 оронтой ажиглалтын хоёрдогч радар (SSR)-ын код.

Дэлхийн дахин давтагдашгүй нислэгийн танилт (GUFI) / Globally unique flight identifier (GUFI). Тухайн нислэгт хамааралтай мэдээллийг Нислэгийн хөдөлгөөний менежментийн хамтын оролцогч талуудын эрх бүхий бүх гишүүд хоёрдмол утгагүйгээр ашиглах боломжийг олгодог, нислэгтэй холбоотой, өөрчлөгддөггүй өгөгдлийн элемент.

Илгээж буй нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч / Sending unit/controller. Мэдээ илгээж буй нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч.

Тайлбар: "мэдээ хүлээн авч буй нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч" тодорхойлолтыг харна уу.

Ирсэн хугацааны зөрүү / Time difference of arrival (TDOA). Нэг агаарын хөлөг (эсхүл газрын тээврийн хэрэгсэл)-өөс ирсэн транспондерын дохиог өөр өөр хүлээн авагчид хүлээн авсан харьцангуй хугацааны зөрүү.

ITP агаарын хөлөг / ITP aircraft. Цуваа нислэгийн журам (ITP) үйлдэхийг үйл ажиллагаа эрхлэгч улсаас зөвшөөрсөн агаарын хөлөг

ITP зай / ITP distance. ITP агаарын хөлөг болон жишиг агаарын хөлгийн хоорондох зайг дараах байдлаар тодорхойлно:

a) ижил чиглэлээр нисэж буй агаарын хөлгийн хувьд, бие биеийнхээ замын проекцын дагуух агаарын хөлгийн тооцоолсон нийтлэг цэг хүртэлх зайн зөрүүгээр; эсхүл

b) зэрэгцээ замаар нисэж буй агаарын хөлгийн хувьд, нэг агаарын хөлгийн тооцоолсон байрлал болон нөгөө агаарын хөлгийн тооцоолсон байрлалын хажуугийн (траверс) цэгийг ашиглан тухайн агаарын хөлгүүдийн аль нэгнийх нь замын дагуу хэмжсэн зайгаар

Компьютер / Computer. Хүний оролцоогүйгээр өгөгдөлд тооцооллын болон логик дараалсан үйлдлүүдийг гүйцэтгэдэг төхөөрөмж.

Тайлбар: Энэхүү баримт бичигт "компьютер" гэдэг нэр томьёо нь нэг буюу түүнээс олон компьютер болон дагалдах төхөөрөмжийг багтаасан компьютерын цогцолборыг илэрхийлнэ.

MLAT систем / Multilateration (MLAT) system. Ажиглалтын хоёрдогч радарын (SSR) транспондерын дохионоос байрлалыг тодорхойлохоор, ирсэн хугацааны зөрүү (TDOA) техникийг ашиглан тохируулсан бүлэг тоног төхөөрөмж. Танилт тогтоох зэрэг нэмэлт мэдээллийг хүлээн авсан дохионоос гарган авах боломжтой.

Мэдээ хүлээн авч байгаа нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч / Receiving unit/controller. Мэдээг хүлээн авч байгаа нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч.

ЭХ ХУВЬ

Нарийвчлалтай ойртолтын радар / Precision approach radar (PAR). Ойртолтын төгсгөлийн үед агаарын хөлгийн байрлалыг нэрлэсэн ойртолтын замтай (nominal approach path) харьцуулсан хажуугийн болон босоо хазайлт, мөн газардах цэг хүртэлх зайгаар тодорхойлоход ашигладаг анхдагч радарын тоног төхөөрөмж.

Нийтлэг цэг / Common point . Хоёр агаарын хөлгийн нислэгийн замд нийтлэг буюу ижил байх, зайчлал ашиглах үндэс болдог газрын гадаргын цэг (жишээ нь, тодорхой цэг, замын цэг, навигацийн туслах, цэг).

Нислэг ба урсгалын хамтын ажиллагааны орчинд мэдээлэл солилцох (FF-ICE) / Flight and flow — information for a collaborative environment (FF-ICE). Нислэгийн үйл ажиллагаа болон аэродромын үйл ажиллагаанд оролцогчдыг багтаасан, нислэгийн хөдөлгөөний менежментийн хамтын нийгэмлэгийн гишүүдийн хооронд стандарт форматаар солилцдог, нислэгийг төлөвлөх, зөвшилцөх болон мэдэгдэхэд шаардлагатай мэдээлэл.

Нислэг ба урсгалын хамтын ажиллагааны орчинд мэдээлэл солилцох үйлчилгээ / Flight and flow — information for a collaborative environment (FF-ICE) services. FF-ICE-ийг солилцох үйл явцыг хөнгөвчлөх, эрэлтийг нарийн үнэлэх, нөөцийг зохистой төлөвлөх, нислэгийн төлөвлөлт болон гүйцэтгэлийг оновчтой болгох зорилгоор байгуулагдсан багц үйлчилгээ.

Нислэг ба урсгалын хамтын ажиллагааны орчны мэдээлэл (FF-ICE)-ийн үйлчилгээний нэгж / Flight and flow — information for a collaborative environment (FF-ICE) services unit. FF-ICE үйлчилгээг үзүүлэхээр нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний эрх бүхий байгууллагаас томилсон нэгж.

Нислэгийн замын хяналт / Flight path monitoring. Агаарын хөлөгт нэрлэсэн нислэгийн замаас гарсан үлэмж хэмжээний хазайлт, түүний дотор нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрлийн нөхцөлөөс зөрсөн хазайлтын талаар мэдээлэл болон зөвлөмж өгөх зорилгоор нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажиглалтын системийг ашиглах.

Нислэгийн хөдөлгөөний менежментийн тогтолцоо / Air traffic management system. Агаар ба газрын болон, эсхүл сансрын холбоо, навигаци, ажиглалтын системийн тусламжтайгаар хүн, мэдээлэл, технологи, барилга байгууламж болон холбогдох үйлчилгээг хамтын ажиллагаагаар уялдуулан нэгдмэл болгох замаар АТМ-ийг хангах тогтолцоо.

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч - нисгэгч хоорондын data-link холбоо / Controller-pilot data link communications (CPDLC). Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын холбооны өгөгдлийн холбоос ашиглан, нисгэгч болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч хооронд холбоо барих аргачлал.

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ / Air traffic control service. Дараах зорилгоор үзүүлэх үйлчилгээ:

а) мөргөлдөхөөс сэргийлэх:

1) агаарын хөлгүүд хооронд, ба

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/65

2) маневрлах талбай дээрх агаарын хөлөг болон аливаа саад хооронд; ба

b) нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг эрчимжүүлж, дэс дараалалтай урсгалыг хангах.

Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний мэдээлэх төв / Air traffic services reporting office. Нисэн гарахаас өмнө хүргүүлсэн нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй холбоотой мэдээллийг хүлээн авах зорилгоор байгуулсан нэгж.

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний мэдээлэх төвийг тусдаа нэгж, эсхүл бусад нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж, эсхүл нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээний нэгжтэй нэгдсэн байдлаар байгуулж болно.

Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж / Air traffic services unit. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж, нислэгийн мэдээллийн төв, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний мэдээлэх төв зэрэг олон утгатай ерөнхий ойлголт.

Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй агаарын зай / Air traffic services airspaces. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ болон үйл ажиллагаа нь дүрмийн зохицуулалттай, тодорхой төрлийн нислэг үйлдэж болдог, тогтоосон хэмжээстэй, үсгээр тэмдэглэгдсэн агаарын зай

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй агаарын зай нь A - G ангилалтай байна.

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын захирамж / Air traffic control instruction. Нисгэгчийг тодорхой үйлдэл гүйцэтгэхийг шаардах зорилгоор нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас өгсөн удирдамж.

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрөл / Air traffic control clearance. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн тогтоосон нөхцөлийн дагуу тухайн агаарын хөлгийн дагаж мөрдөх зөвшөөрөл

Тайлбар 1: Хялбарчлах зорилгоор "Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрлийг" "зөвшөөрөл" гэж хураангуйлан хэрэглэдэг.

Тайлбар 2: Тухайн Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрөл нь нислэгийн аль үе шатанд хамааралтайгаас шалтгаалан "taxi", "take-off", "departure", "en-route," "approach", "landing" зэрэг тодотголыг "зөвшөөрөл" гэсэн үгийн өмнө хэрэглэж болно.

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж / Air traffic control unit. Бүсийн удирдлагын төв, ойртолтын удирдлагын төв, эсхүл аэродромын удирдлагын цамхаг зэрэг утгатай цогц ойлголт.

Ойртолт үйлдэх дараалал / Approach sequence. Тухайн аэродромд буулт үйлдэхээр ойртолтын зөвшөөрөл авсан хоёр буюу түүнээс дээш тооны агаарын хөлгийн дараалал.

Олголт, олгох / Assignment, assign. Давтамжийг радио станцуудад олгохыг; SSR код, эсхүл агаарын хөлгийн 24 бит хаягийг тухайн агаарын хөлөгт олгохыг хэлнэ.

Өгөгдлийн журам / Data convention. Өгөгдлийг холбоонд ашиглах үед мөрдөх шаардлагатай урьдчилан тохиролцсон дүрэм.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А/65

Өгөгдлийн холбоосыг эхлүүлэх чадамж / Data link initiation capability (DLIC). Өгөгдлийн холбоосын аппликейшин эхлүүлэхэд шаардлагатай хаяг, нэр, хувилбарын дугааруудыг солилцох өгөгдлийн холбоос.

Өгөгдөл боловсруулах / Data processing. Өгөгдлийг гүйцэтгэх үйл ажиллагааны системтэй дараалал.

Процедур удирдлага / Procedural control. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажиглалтын систем ашиглах шаардлагагүйгээр нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэх аргачлал.

Процедур удирдлагын зайчлал / Procedural separation. Процедур удирдлагын аргачлал ашиглаж буй зайчлал.

Профиль / Profile. Нэрлэсэн замыг (nominal track) агуулж буй босоо гадаргуу дээрх нислэгийн зам, эсхүл түүний хэсгийн ортогональ проекц.

PSR дүрс / PSR blip. Анхдагч радараар тодорхойлсон агаарын хөлгийн байрлалыг ажиглалтын дэлгэц дээр тэмдэгт бус хэлбэрээр харуулах заалт.

Радар / Radar. Агаарын хөлгийн байрлалыг алслалтын зай, азимут болон, эсхүл объектын өндрийг тодорхойлоход ашигладаг радарын төхөөрөмж.

Радар ойртолт / Radar approach. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь радар ашиглан ойртолтын төгсгөлийн үеийг гүйцэтгүүлж байгаа ойртолт.

Радарын саад (эсхүл Ойлт) / Radar clutter. Ажиглалтын дэлгэц дээрх хүсээгүй дохионы харагдах байдал (заалт).

Радарын ажиглалт (эсхүл Радарын холбоо) / Radar contact. Тодорхой агаарын хөлгийн радарын байрлал ажиглалтын дэлгэц дээр харагдаж, танилт тогтоогдсон үед үүсэх нөхцөл байдал.

Радио нэвтрүүлэг / Broadcast. Нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой, тусгайлсан станц, эсхүл станцуудад хаяглагдаагүй мэдээллийн дамжуулалт.

Радарын зайчлал / Radar separation. Радарын эх үүсвэрээс авсан агаарын хөлгийн байрлалын мэдээлэлд суурилсан зайчлал.

Тайлбар: "мэдээ илгээж байгаа нэгж/нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч".

SSR код / Code (SSR). Mode A, эсхүл Mode C транспондероос дамжуулагдах олон импульст хариу дохионд олгогдсон дугаар.

Стандарт хэрэглэлээр нисэн гарах (SID) / Standard instrument departure (SID). Аэродром, эсхүл тодорхой аэродромын хөөрч, буух зурвасыг нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй нислэгийн зам дээр ихэвчлэн байрладаг, нислэгийн зам дагуу буюу en-route үе шатны эхлэл болдог тодорхой цэгтэй (significant point) холбосон хэрэглэлийн нислэгийн дүрмээр нисэн гарах маршрут.

Стандарт хэрэглэлээр нисэн ирэх (STAR) / Standard instrument arrival (STAR). хэрэглэлээр оролт үйлдэх нийтлэгдсэн нислэгийн журмын эхлэлийн цэгийг нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй нислэгийн зам дээр ихэвчлэн байрладаг

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 №65

тодорхой цэгтэй (significant point) холбосон хэрэглэлийн нислэгийн дүрмээр нисэн ирэх маршрут.

Стандарт эргэлт / Procedure turn. Агаарын хөлөг тогтоосон замын хайрцагт орж түүний дагуу нисэх зорилгоор нисэн гарах замаас гарч эсрэг чиглэлд эргэлт хийх маневр.

Тайлбар 1: 3-р эргэлтийн чиглэлээс шалтгаалан "зүүн", эсхүл "баруун" гэж стандарт эргэлтийг тогтоодог.

Тайлбар 2: Стандарт эргэлтийг тухайн журмын нөхцөл байдалд нийцүүлэн түвшнээ хадгалах, эсхүл өндөр алдах нислэгийн аль ч үед гүйцэтгэж болохоор боловсруулна.

Танилт / Identification. Агаарын хөлгийн байрлал дэлгэц дээр тодорхой харагдаж байгаа болон танилт тогтоосон нөхцөл.

Тооцоот өнгөрөлтийн цаг / Estimated elapsed time. Нэг чухал цэгээс нөгөө цэг хүртэл зарцуулагдах тооцоот цаг.

Түвшин / Level. Нислэгт байгаа агаарын хөлгийн босоо байрлалтай холбоотой өндөр, өндрийн түвшин, эсхүл нислэгийн түвшнийг илэрхийлдэг ерөнхий нэр томьёо.

Урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөө / Preliminary flight plan (PFP). Нислэгийн төлөвлөгөөг хүргүүлэхээс (filing) өмнө нислэгийн хамтын төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх зорилгоор үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл томилогдсон төлөөлөгчийн ирүүлсэн нислэгтэй холбоотой мэдээлэл.

Үсэг, тоон тэмдэгт / Alphanumeric characters (alphanumerics). Үсэг болон тоо (цифр)-ыг хамтад нь нэрлэсэн ерөнхий нэр томьёо.

FPL / FPL. Нисэхийн суурин холбооны үйлчилгээг ашиглаж солилцсон ирүүлсэн нислэгийн төлөвлөөг илэрхийлэхэд ашигладаг тэмдэгт.

Хамгийн бага ашиглагүй түлшний хэмжээ / Minimum fuel. Агаарын хөлөг ямар ч сааталгүйгээр тодорхой аэродромд буулт үйлдэх хүртэл хэмжээний түлш үлдсэн нөхцөлийг тодорхойлоход ашигладаг хэллэг.

Хоёрдогч радар / Secondary radar. Радарын станцаас дамжуулсан радио сигнал нь өөр станцаас радио сигнал дамжуулахыг эхлүүлдэг радарын систем.

Холбогдох эрх бүхий байгууллага / Appropriate authority.

a) их далай дээгүүрх нислэгийн хувьд: Бүртгэгч Улсын эрх бүхий байгууллага;

b) их далай дээгүүрхээс бусад нислэгийн хувьд: тухайн агаарын зайд онц бүрэн эрхтэй Улсын эрх бүхий байгууллага.

Хөөрөх буух зурвасын зөрчил / Runway incursion. Агаарын хөлгүүд буулт үйлдэх болон хөөрөлт үйлдэх зорилгоор тогтоосон аэродромын хамгаалагдсан гадаргуу талбайд агаарын хөлөг, тээврийн хэрэгсэл, эсхүл хүн зөвшөөрөлгүй нэвтрэх тохиолдол.

Хуваарилалт, хуваарилах / Allocation, allocate. Давтамж болон SSR кодыг Улс, байгууллагын нэгж, эсхүл үйлчилгээнд зориулан хуваарилахыг хэлнэ. Мөн агаарын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 AL65

хөлгийн 24 бит хаягийг (24-bit aircraft address) Улс, эсхүл нийтлэг тэмдэг бүртгэх эрх бүхий байгууллагад хуваарилахыг ойлгоно.

Хүлээх цэг / Holding fix. Хүлээх нислэг үйлдэхэд зориулсан газар зүйн байршил.

Хэвийн үйл ажиллагаатай бүс / Normal operating zone (NOZ). Нийтлэгдсэн хэрэглэлийн ойртолтын журмын ойртолтын төгсгөлийн чиглэл, эсхүл замын хоёр тал руу үргэлжлэх тогтоосон хэмжээс бүхий агаарын зай. Үл хамаарах зэрэгцээ ойртолтын үед хязгаарлагдсан завсрын бүс (NTZ)-тэй хиллэж буй хэвийн үйл ажиллагаатай бүсийн зөвхөн тэр хагасыг нь тооцно.

Хязгаарлагдсан завсрын бүс / No transgression zone (NTZ). Үл хамаарах зэрэгцээ ойртолтын үед, хоёр сунгасан ХБЗ-ын гол шугамын дунд төвлөн байрлах, тогтоосон хэмжээс бүхий агаарын зайн коридор бөгөөд уг бүсэд агаарын хөлөг нэвтэрсэн тохиолдолд зэргэлдээх ойртолт үйлдэж буй аюулд өртөж болзошгүй агаарын хөлгийг маневрлуулахад нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн оролцоо шаардагдана

Цаг уурын мэдээ / Meteorological report. Тогтоосон хугацаа болон байршилтай холбоотой ажиглагдсан цаг уурын нөхцөлийн мэдэгдэл.

Цахим нислэгийн төлөвлөгөө (eFPL) / eFPL. FF-ICE үйлчилгээ ашиглан бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөөг илэрхийлэх тэмдэглэгээ.

Чиглэл (эсхүл Зам) / Track. Замын аль ч цэгийн чиглэл нь ихэвчлэн хойд зүгээс (жинхэнэ, соронзон, эсхүл тор) градусаар илэрхийлдэг агаарын хөлгийн замын газрын гадаргуу дээрх тусгал.

SSR хариулт / SSR response. Интерогаторын асуулгад хариу болгон SSR транспондероос ирсэн хариуг ажиглалтын дэлгэц дээр бэлгэдлийн бус (non-symbolic) хэлбэрээр харуулах заалт.

Эргийн шугам / Shoreline. Эргийн ерөнхий хүрээг дагасан, гэхдээ 30 далайн милээс бага өргөнтэй булан, тохойг (inlets or bays) шууд хөндлөн огтолж зурагдсан шугам.

Эрэн хайх, авран туслах зохицуулалтын төв / Rescue coordination centre. Эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагааны бүсийн хүрээнд эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийг зохицуулах, үр дүнтэй зохион байгуулах үүрэг бүхий нэгж.

Эрэн хайх, авран туслах нэгж / Rescue unit. Эрэн хайх, авран туслах шуурхай ажиллагаа явуулахаар тусгайлан бэлтгэгдсэн, тусгай тоноглол бүхий нэгж.

1.2 Энэхүү баримт бичигт ашигласан бусад нэр томьёо, товчлолыг Иргэний нисэхийн тухай Монгол Улсын хууль /Шинэчилсэн найруулга/, "Иргэний нисэх Ерөнхий нэр томьёо, тодорхойлолт" MNS 6409:2024 Монгол Улсын стандарт болон Иргэний нисэхийн дүрэм – 1 "Иргэний нисэхийн дүрмийн нэр томьёоны тайлбар"-т тодорхойлсон утгаар ойлгоно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
А/65

БҮЛЭГ 2. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН УДИРДЛАГА

2.1 Ерөнхий зүйл

2.1.1 Иргэний нисэхийн байгууллага нь бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн хүрээнд агаарын зай болон аэродромд хэрэгжүүлэх Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ (цаашид "НХҮ" гэх), холбоо навигаци, ажиглалтын систем, холбогдох дүрэм журамд тавигдах шаардлагыг тодорхойлж, тэдгээрийг уялдуулан хэрэгжүүлэх замаар нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй, үр ашигтай ажиллагааг хангасан байна.

2.1.2 Хөрш зэргэлдээх агаарын зайд НХҮ-ээг уялдуулах, нэгдмэл байдлыг хангах зорилгоор тухайн агаарын зай болон аэродромд хэрэгжүүлэх НХҮ, холбоо навигаци, ажиглалтын систем, холбогдох дүрэм журамд тавигдах шаардлагыг бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн үндсэн дээр тогтооно.

2.1.3 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь НХҮ-ний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог (цаашид "SMS" гэх) бүрэн хэрэгжүүлнэ.

2.2 Зорилго

НХҮ-ний аюулгүй байдлын бодлого, зорилт нь дараах шаардлагыг хангасан байна:

a) Тухайн агаарын зай, эсхүл аэродромд НХҮ үзүүлэхэд тогтоогдсон аюулгүй байдлын эрсдэлийн түвшнийг бүрэн хангах;

b) Шаардлагатай тохиолдолд аюулгүй байдалтай холбоотой сайжруулалт, нэмэлт арга хэмжээг цаг тухайд нь хэрэгжүүлэх.

2.3 НХҮ-ний аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог хэрэгжүүлэх

2.3.1 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь SMS-ийг дараах байдлаар бүрдүүлсэн байх үүрэгтэй:

a) НХҮ-ний аюулгүй байдлын ерөнхий түвшнийг хянах, аюулыг илрүүлж, таньж тогтоох;

b) НХҮ-ний нэгжүүдийн аюулгүй байдлын түвшнийг үнэлэх, байгууллагын дотоод үзлэг, шалгалтыг тогтмол зохион байгуулах;

c) Агаарын зайн зохион байгуулалт, шинэ тоног төхөөрөмж, системийн шинэчлэл, мөн НХҮ-ний журамд өөрчлөлт оруулахтай холбогдуулан аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээ хийдэг байх;

d) Аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг дээшлүүлэх, хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлох, санал болгох тогтолцоотой байх.

2.3.2 НХҮ-ний SMS-тэй холбоотой бүх үйл ажиллагааг бүрэн баримтжуулж, холбогдох баримт бичгийг эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон хугацаанд хадгална.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

2.4 Аюулгүй байдлын түвшнийг хянах

2.4.1 Аюулгүй байдлын мэдээллийг цуглуулах ба үнэлэх

2.4.1.1 Журам болон системийн аюулгүй ажиллагаатай холбоотой үр дагаврууд тухайн осол, зөрчил гарсны дараа л илрэх тохиолдол байдаг тул аюулгүй байдлын хяналтын хөтөлбөрт шаардлагатай мэдээллийг боломжит өргөн хүрээний эх сурвалжаас цуглуулдаг байх.

2.4.1.2 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь нислэгийн хөдөлгөөний ажилтнуудад зориулсан осол, зөрчлийн талаар мэдээлэх албан ёсны системийг байгуулж, ажиллуулна. Уг систем нь НХҮ-тэй холбоотой бодит болон боломжит аюул, дутагдлын талаарх мэдээллийг цуглуулах, үнэлэх, дүн шинжилгээ хийхэд зориулагдана. Үүнд: маршрутын зохион байгуулалт, журам, холбоо, навигаци, хяналтын систем, аюулгүй байдалд чухал тоног төхөөрөмж болон ажилтнуудын ажлын ачаалал орно.

Тайлбар: Заавал мэдээлэх болон сайн дурын осол, зөрчлийн мэдээллийн системтэй холбоотой заавар, зөвлөмжийг "Агаарын навигацийн үйлчилгээний аюулгүй байдал, чанарын нэгдсэн удирдлагын тогтолцооны заавар" -т болон Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (цаашид "ICAO" гэх)-ын баримт бичиг Doc 9859-д багтаасан болно.

2.4.2 Осол болон бусад аюулгүй ажиллагаатай байдалтай холбоотой тайлангийн хяналт

2.4.2.1 НХҮ-ний үйл ажиллагаатай холбоотой аюулгүй байдлын мэдээлэл түүний тайланг холбогдох эрх бүхий байгууллага системтэйгээр хянаж, гарсан осол, зөрчлийн тоо болон аюул, осол гаргах магадлалтай нөхцөл, байдал, системийн сул талыг илрүүлдэг байх.

2.4.2.2 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь НХҮ-ний тоног төхөөрөмж болон бусад холбогдох аюулгүй байдлын систем, түүнтэй холбоотой тайлан, мэдээллийг системтэйгээр хянаж, аюулгүй байдалд сөрөг нөлөө үзүүлэх боломжит нөхцөл байдлыг илрүүлж, үнэлэх үүрэгтэй.

2.5 Аюулгүй байдлын шалгалт

2.5.1 Ерөнхий шаардлага

НХҮ-ний нэгжүүдийн аюулгүй ажиллагаанд хяналт, шалгалт, үнэлгээ хийх үйл ажиллагааг боловсрол, туршлага, мэргэжлийн ур чадвартай, ICAO-ийн холбогдох стандарт, зөвлөмж (SARPs), PANS, аюулгүй байдлын практик аргачлал болон хүний хүчин зүйлийн зарчмыг бүрэн ойлгосон ажилтнууд тогтмол, системтэйгээр хэрэгжүүлнэ.

2.5.2 Хамрах хүрээ

НХҮ-ний нэгжийн аюулгүй байдлын шалгалт нь дараах шаардлагуудыг багтаасан байна:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Гарын үсэг 26 N65

Хууль, дүрэм, журмын хүрээнд:

a) НХҮ-ний үйл ажиллагааны заавар, нэгжийн ажлын байрны үйл ажиллагааны заавар болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн зохицуулалтын журам нь бүрэн боловсруулагдсан, ойлгомжтой, шинэчлэгдсэн байх;

b) агаарын замын зохион байгуулалт нь дараах нөхцөлийг хангасан байх:

1) Агаарын замууд хооронд хангалттай зайтай байх;

2) Нэгж хооронд болон нэгж доторх огтлолцлын цэгүүд нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх байдлаар байрласан байх;

c) агаарт болон аэродромд ашиглаж буй зайчлалын минима нь тохиромжтой бөгөөд түүнийгээ тогтмол мөрддөг байх;

d) аэродромын маневрлах талбай болон Хөөрч буух зурвас (цаашид "ХБЗ" гэх) руу зөвшөөрөлгүй нэвтрэхээс урьдчилан сэргийлж, ил харааны болон НХҮ-ний ажиглалтын системээр хяналт тавих журмыг мөрддөг байх;

e) үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал үед аэродромын үйл ажиллагаанд зориулсан зохих журмыг хэрэгжүүлсэн байх;

f) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачааллыг хэтрүүлэхгүй байх зохицуулалтын журамтай байна;

g) НХҮ-ний системд гарсан холбоо, навигаци, хяналтын системийн алдаа, гүйцэтгэл бууралтыг зохицуулах журамтай байх бөгөөд уг журам нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн аюулгүй байдлын түвшнийг хангахуйц байна;

h) аюулгүй байдалтай холбоотой осол, тохиолдлын талаар мэдээлэл хүлээн авч, тайланг хянах, шаардлагатай арга хэмжээг төлөвлөж хэрэгжүүлдэг журамтай байх.

Үйл ажиллагаа ба тоног төхөөрөмжийн дутагдлын хүрээнд:

НХҮ-ний нэгжийн аюулгүй байдлын шалгалт нь дараах үйл ажиллагаа ба тоног төхөөрөмжийн шаардлагуудыг хангасан байна:

a) нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага (цаашид "НХУ" гэх)-ын ажлын байр нь температур, чийгшил, агааржуулалт, дуу чимээ, гэрэлтүүлэг зэрэг орчны нөхцөл нь тогтоосон стандартад нийцсэн байх ба нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын гүйцэтгэлд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй байх;

b) автоматжуулалтын системүүд нь нислэгийн төлөвлөгөө, хяналт, зохицуулалтын өгөгдлийг цаг тухайд нь, үнэн зөв, амархан танигдахуйц байдлаар, Хүний хүчин зүйлийн зарчмуудын дагуу үүсгэж, харуулдаг байх;

c) автоматжуулалтын системийн оролт, гаралтын төхөөрөмжийг ажлын байранд байрлуулахдаа эргономикийн зарчимд нийцүүлэн зохион байгуулсан байна;

d) холбоо, навигаци, ажиглалтын тоног төхөөрөмж болон бусад аюулгүй байдлыг хангах төхөөрөмж:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУУЛЬ
Сайд
26 А/65

1) систем, тоног төхөөрөмжийн хэвийн ажиллагааг тогтмол шалгасан байх;

2) эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон ашиглалтын түвшин болон найдвартай байдлын шаардлагыг хангаж байх;

3) системийн эвдрэл, гүйцэтгэл бууралт илэрсэн тохиолдолд цаг тухайд нь зөв мэдээлэх, сэрэмжлүүлдэг байх;

4) систем, дэд систем, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл болон гүйцэтгэлийн бууралтын нөлөөллийг тодорхойлсон баримт бичигтэй байх;

5) эвдрэл, гүйцэтгэл буурах магадлалыг бууруулах, хянах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлдэг байх;

6) системийн эвдрэл, гүйцэтгэл буурах тохиолдолд хангалттай нөөц байгууламж болон ажиллагааг бүрэн хангах журамтай байх;

e) систем, тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын боломжийн талаар нарийвчилсан бүртгэл хөтөлж, түүнийг тогтмол хянадаг байх.

Тайлбар: Дээрх утгаараа:

Найдвартай байдал (Reliability): Төхөөрөмж, эсхүл систем тодорхой хугацаанд, эсхүл тодорхой хэрэглээний хэмжээнд эвдрэлгүй ажиллах магадлал;

Ашиглалтын түвшин (Availability): Тогтоосон хугацаанд систем хэвийн ажилласан хугацааны хувь хэмжээг нийт хугацаанд харьцуулсан үзүүлэлт.

Гэрчилгээжүүлэлт болон сургалтын хүрээнд:

a) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид зохих ёсоор сургалтад хамрагдаж, хүчин төгөлдөр зэрэглэл бүхий гэрчилгээ эзэмшсэн байх;

b) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг хангалттай, тохирох давтан сургалтад тогтвортой хамруулж ур чадварыг нь хадгалдаг байх (үүнд нислэгийн онцгой нөхцөлүүд болон мөн тоног төхөөрөмж, байгууламж, систем ажиллагаагүй болсон, доголдсон үеийн дасгал сургуулилт багтана);

c) НХУ-ын нэгж, удирдлагын секторт багийн зохион байгуулалтаар ажиллаж байгаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдад үр ашигтай багаар ажиллах чадварыг эзэмшүүлэх зорилгоор холбогдох, хангалттай сургалтад хамруулдаг байх;

d) шинэ болон өөрчлөлт орсон журам, мөн шинэ буюу шинэчлэгдсэн харилцаа холбоо, ажиглалтын болон аюулгүй байдалд ач холбогдолтой бусад систем, тоног төхөөрөмжийг хэрэгжүүлэхээс өмнө зохих сургалт, зааварчилгааг олгодог байх;

e) олон улсын нислэгийн хөдөлгөөнд НХҮ үзүүлэхтэй холбогдуулан нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн англи хэлний ур чадвар хангалттай байх; мөн

f) стандарт хэвшмэл хэллэгийг хэрэглэдэг байх.

2.6 Эрсдэлийн үнэлгээ

2.6.1 Эрсдэлийн үнэлгээний шаардлага

2.6.1.1 Агаарын зайн зохион байгуулалтад хийгдэх томоохон өөрчлөлтүүд, тодорхой агаарын зай, эсхүл аэродромд хэрэглэж буй НХҮ-ний журмын томоохон өөрчлөлтүүд, шинэ тоног төхөөрөмж, систем, эсхүл байгууламжийг шинээр

ЭЗЭМШСЭН ЭРХ ЗҮЙН ЗӨВЛӨЛ
ЭЗЭМ. ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ҮҮП: 11
26 А/65

нэвтрүүлэх тохиолдлуудад эрсдэлийн үнэлгээг заавал хийж хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүнд:

a) агаарын зай, эсхүл аэродромд ашиглах багасгасан зайчлалын минимумийг нэвтрүүлэх үед;
b) агаарын зай, эсхүл аэродромын хөөрөлт, буултын шинэ журам хэрэгжүүлэх үед;
c) агаарын замын бүтэц зохион байгуулалтыг өөрчлөх үед;
d) агаарын зайн сектор зохион байгуулалтыг өөрчлөх (re-sectorization) үед;
e) аэродромын ХБЗ болон, эсхүл явгалах замын зохион байгуулалтад өөрчлөлт оруулах үед;
f) холбоо навигаци, ажиглалтын систем болон аюулгүй байдалд ач холбогдолтой бусад систем, тоног төхөөрөмжийг шинээр нэвтрүүлэх, тэдгээрийн шинэ функц, боломжуудыг хэрэгжүүлэх.

Тайлбар 1: Багасгасан зайчлалын минимум нь дараах тохиолдлуудыг хамарч болно. Үүнд:

- *Багасгасан хэвтээ зайчлалын минимум, үүнд Навигацийн шаардлагатай үзүүлэлт (цаашид "RNP" гэх)-д суурилсан зайчлалын минимум;*
- *FL 290 - FL 410 хүртэлх нислэгийн түвшин хооронд 300 м (1,000 ft)-ийн Багасгасан босоо зайчлалын минимумийг (цаашид "RVSM" гэх) хэрэглэх;*
- *НХҮ-ний ажиглалтын удирдлагын систем, эсхүл дагалдах хуйлралын зайчлалын минимум, эсхүл хөөрөлтийн болон, эсхүл буултын үеийн агаарын хөлгүүд хоорондын багасгасан зайчлалын минимад суурилсан багасгасан зайчлалын минимум.*

Тайлбар 2: Өөрчлөлтийн шинж чанараас шалтгаалан аюулгүй байдлын хүлээн зөвшөөрөгдөх түвшнийг тоон үзүүлэлтээр илэрхийлэх боломжгүй тохиолдолд, эрсдэлийн үнэлгээг үйл ажиллагааны дүгнэлтэд тулгуурлан хийж болно.

2.6.1.2 Санал болгож буй өөрчлөлтийг зөвхөн эрсдэлийн үнэлгээний үр дүнгээр аюулгүй байдлын шаардлагатай түвшин хангагдсан нь нотлогдсон тохиолдолд хэрэгжүүлнэ.

2.6.2 Аюулгүй байдлын чухал хүчин зүйлс

Аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээ нь аюулгүй байдалд чухал нөлөө бүхий хүчин зүйлсийг тодорхойлдог. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн навигацийн чадвар, үзүүлэлтийг багтаасан агаарын хөлгийн төрөл, үзүүлэлт;
b) нислэгийн хөдөлгөөний ачаалал болон нислэгийн урсгал төлөвлөлт;
c) агаарын зайн бүтэц, агаарын замын маршрутын зохион байгуулалт, мөн агаарын зайн ангилал;
d) аэродромын зохион байгуулалт, үүнд ХБЗ-ын байршил болон тоо, уртын үзүүлэлт, явгалах замын сүлжил болон зохион байгуулалт;
e) агаар газар холбооны төрөл болон харилцаа холбооны хугацааны үзүүлэлтүүд, үүнд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн оролцох, хяналт тавих болон сааталгүй засварлах чадавх;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГ. ТӨВӨРИЙН ЯАМ ЭХ ХУВЬ

f) тоног төхөөрөмжийн хүчин чадал, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид дэмжлэг үзүүлэхүйц функц бүхий системийн хүртээмж. Автомат хамааралтай ажиглалт - радио нэвтрүүлэг (цаашид "ADS-B" гэх) үйлчилгээг хэрэгжүүлэх үед нэг ижил эх үүсвэрт тулгуурлах тохиолдолд тухайн нийтлэг эх үүсвэр муудах, доголдох, эсхүл бүрэн алдагдах нөхцөлийг тооцон, түүнд тохирсон нөөц болон тасалдлын үеийн арга хэмжээг эрсдэлийн үнэлгээнд заавал тусгана;

g) тухайн орон нутгийн болон бүс нутгийн онцгой цаг уурын нөхцөл ба үзэгдлүүд.

Тайлбар 1: Багасгасан зайчлалын миниматай холбоотой заалтуудын талаар 5 дугаар бүлгийн 5.11 дүгээр хэсгийг үзнэ үү.

Тайлбар 2: Аюулгүй байдлын түвшнийг тогтоох, үнэлэх арга зүй болон аюулгүй байдлын хяналт шинжилгээний хөтөлбөртэй холбоотой зааварчилгаа нь Конвенцын Хавсралт 11, ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426, Doc 9574, Doc 9613, Doc 9689-д тусгагдсан.

2.7 Аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээ

2.7.1 Агаарын зайд, эсхүл аэродромд НХҮ үзүүлэхтэй холбоотой бодит болон болзошгүй аюулыг НХҮ-ний аюулгүй байдлын удирдлагын үйл ажиллагаагаар, эсхүл бусад аргаар тодорхойлсон эсэхээс үл хамааран холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага эрсдэлийг хүлээн зөвшөөрөх байдлаар нь үнэлж, ангилна.

2.7.2 Эрсдэл байгааг тогтоосон тохиолдолд НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь, боломжит байдлаар эрсдэлийг арилгах, эсхүл эрсдэлийг хүлээн зөвшөөрөх боломжтой түвшинд бууруулах зохих арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.

2.7.3 Тухайн агаарын зай, эсхүл аэродромын аюулгүй байдлын түвшин хангагдахгүй байгаа, эсхүл хангагдахгүй байж болзошгүй нөхцөл тогтоогдвол НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь тохирох засаж сайжруулах арга хэмжээг нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх ёстой.

2.7.4 Засварлан сайжруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлсний дараа тухайн арга хэмжээ нь эрсдэлийг арилгах, эсхүл бууруулах үр нөлөөтэй эсэхийг үнэлэх үнэлгээг хийж гүйцэтгэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

БҮЛЭГ 3. НХҮ-НИЙ БАГТААМЖ БА НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ УРСГАЛ ТӨЛӨВЛӨЛТИЙН МЕНЕЖМЕНТ

3.1 Багтаамжийн менежмент

3.1.1 Ерөнхий зүйл

3.1.1.1 НХҮ-ний системийн багтаамж нь олон хүчин зүйлээс хамаарна. Үүнд, НХҮ-тэй нислэгийн замын бүтэц, тухайн агаарын зайг ашиглаж буй агаарын хөлгийн навигацийн нарийвчлал, цаг уурын нөхцөлтэй холбоотой хүчин зүйлс, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачаалал зэрэг орно. Хэвийн болон оргил ачааллын аль алинд нь хүрэлцэхүйц багтаамжийг хангахын тулд бүх боломжит арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх ёстой. Багтаамжийг нэмэгдүүлэх аливаа арга хэмжээг хэрэгжүүлэхдээ, холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь 2-р бүлэгт заасан зохицуулалттай нийцүүлэн аюулгүй байдлын түвшнийг бууруулахгүй байхыг баталгаажуулах үүрэгтэй байна.

3.1.1.2 НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлж буй агаарын хөлгийн тоо нь тухайн нөхцөл байдалд аюулгүй байдлын үүднээс удирдаж болох тогтоосон тоо, хэмжээнээс хэтрэх ёсгүй. Хэдий хэмжээний нислэгийн аюулгүй байдлыг ханган хүлээн авч болохыг тодорхойлохын тулд холбогдох эрх бүхий байгууллага нь тухайн агаарын зай, НХҮ-ний бүс, сектор болон аэродром тус бүрээр НХҮ-ний багтаамжийг үнэлж, зарлах шаардлагатай.

3.1.1.3 НХҮ-ний багтаамжийн хүчин чадлыг тухайн агаарын зай, эсхүл аэродромд тодорхой хугацаанд хүлээн авч болох агаарын хөлгийн дээд тоогоор илэрхийлнэ.

Тайлбар: Багтаамжийн хүчин чадлын хамгийн тохиромжтой хэмжүүр нь "1 цагийн хугацаан дахь нислэгийн хөдөлгөөний урсгал" юм. Иймээс үзүүлэлтийг өдөр, сар, жилийн хэмжээнд хөрвүүлж ашиглаж болно.

3.1.2 Багтаамжийн үнэлгээ

Багтаамжийн хүчин чадлыг үнэлэхдээ дараах хүчин зүйлсийг харгалзан үзнэ. Үүнд:

a) үзүүлж буй НХҮ-ний төрөл ба түвшин;

b) бүсийн удирдлага, сектор, эсхүл аэродромын бүтэц;

c) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачаалал, үүнд удирдлага болон зохицуулалтын үйл ажиллагаа орно;

d) ашиглагдаж буй холбоо, навигаци, бодит ажиглалтын хяналтын системийн төрөл, техникийн найдвартай бүрэн бүтэн байдал, нөөц систем ба үйл ажиллагааны бэлэн байдал;

e) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн дэмжлэг болон сэрэмжлүүлэх функц бүхий НХҮ-ний системийн хүртээмж;

f) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачаалалд хамаарах бусад хүчин зүйлс.

Тайлбар: Сектор болон ажлын байрны багтаамжийг тооцох аргуудыг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "ATS Planning Manual"-д тусгасан болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЖ ХУУЛЬ
26 N65

3.1.3 НХҮ-ний багтаамжийн хүчин чадал ба нислэгийн хөдөлгөөний урсгалын зохицуулалт

3.1.3.1 Нислэгийн хөдөлгөөний эрэлт өдөр тутам, эсхүл улирлын байдлаар мэдэгдэхүйц хэлбэлзэлтэй байвал, тухайн үеийн болон таамаглагдсан эрэлтэд нийцүүлэн ажлын байр буюу секторын тоог уян хатан өөрчлөх боломжтой журмыг хэрэгжүүлнэ.Эдгээр журмыг үйл ажиллагааны зааварт тусгана.

3.1.3.2 Хэрэв тодорхой хүчин зүйлсийн улмаас агаарын зай, эсхүл аэродромын зарлагдсан багтаамжийн хүчин чадал буурах нөхцөл үүсвэл, уг багтаамжийн хүчин чадлыг шаардлагатай хугацаанд бууруулна. Боломжтой бол ийм үйл явдлын үед багтаамжийн хүчин чадлын өөрчлөлтийг урьдчилан тодорхойлсон байх ёстой.

3.1.3.3 Агаарын зай, эсхүл аэродромын эрэлт тухайн үеийн багтаамжийн хүчин чадлаас давна гэж урьдчилан тооцогдсон тохиолдолд, аюулгүй байдалд нөлөөлөхгүйгээр нислэгийн хөдөлгөөний урсгал төлөвлөлтийн менежментийн арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ.

3.1.4 НХҮ-ний багтаамжийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх

3.1.4.1 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь дараах арга хэмжээг авна:

a) нислэгийн хөдөлгөөний урсгал ба эрэлтийн дагуу НХҮ-ний багтаамжийн хүчин чадлыг тогтмол хянаж үнэлэх;

b) агаарын зайг уян хатан ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлж, үйл ажиллагааны үр ашгийг нэмэгдүүлэх.

3.1.4.2 Хэрэв эрэлт тогтмол багтаамжийн хүчин чадлаас байнга давж, саатал тогтмол үүсэж байгаа, эсхүл ойрын хугацаанд давж гарах нь тодорхой байвал НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) одоогийн системийн багтаамжийн хүчин чадлыг бүрэн ашиглах арга хэмжээ авах;

b) эрэлтэд нийцүүлэх зорилгоор багтаамжийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төлөвлөгөө боловсруулах;

c) эрэлтийн илүү нарийвчилсан болон урьдчилсан үнэлгээ хийх, хамтын шийдвэрт тулгуурласан нислэгийн төлөвлөлтийг дэмжих зорилгоор Нислэг ба урсгалын хамтын ажиллагааны орчинд мэдээлэл солилцох үйлчилгээ (цаашид "FF-ICE" гэх)-г нэвтрүүлэх.

Тайлбар: FF-ICE төлөвлөлтийн үйлчилгээтэй холбоотой журам, зурвасын загварыг 17-р бүлэгт тусгасан болно.

3.1.5 Агаарын зайг уян хатан ашиглах

3.1.5.1 Холбогдох байгууллагууд нь хоёр болон олон талт хэлэлцээр, журмын үндсэн дээр бүх төрлийн агаарын зайг уян хатан ашиглах нөхцөл бүрдүүлэх ёстой. Энэ нь агаарын зайн багтаамжийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, нислэгийн үйл ажиллагааны үр ашиг ба уян хатан байдлыг дээшлүүлэх зорилготой. Ийм

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭХ ХУВЬ

хэлэлцээрийг бүс нутгийн агаарын навигацийн тохиролцооны хүрээнд байгуулж болно.

3.1.5.2 Агаарын зайн уян хатан ашиглалтыг зохицуулсан хэлэлцээр, журамд дараах мэдээллийг заавал тусгана. Үүнд:

a) холбогдох агаарын зайд хамаарах хэвтээ болон өндрийн хязгаар;

b) иргэний нислэгт ашиглахад нээлттэй агаарын зайн ангилал;

c) агаарын зайг шилжүүлэх, хүлээн авах хариуцагч холбогдох НХҮ-ний нэгжүүд;

d) агаарын зайг холбогдох НХҮ-ний нэгж хүлээн авах нөхцөл, шаардлага;

e) агаарын зайг холбогдох НХҮ-ний нэгжээс буцаан шилжүүлэн авах нөхцөл, шаардлага;

f) агаарын зайг ашиглах хугацаа ба горим;

g) агаарын зайн ашиглалтад тавигдах хязгаарлалт, нөхцөл;

h) бусад холбогдох журам, мэдээлэл.

3.2 Нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн менежмент

3.2.1 Ерөнхий зүйл

3.2.1.1 Нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн менежментийн үйлчилгээ (цаашид "ATFM" гэх) нь тодорхой үед нислэгийн эрэлт НХҮ-ний багтаамжийн хүчин чадлаас давдаг агаарын зайд хэрэгжүүлнэ.

3.2.1.2 ATFM-ийг бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээр, эсхүл шаардлагатай тохиолдолд олон талт хэлэлцээрийн үндсэн дээр хэрэгжүүлнэ.

3.2.1.3 Бүсийн хэмжээнд хэрэгжүүлэх ATFM үйлчилгээ нь төвлөрсөн ATFM-ийн байгууллага хэлбэрээр хөгжиж, тухайн бүсийн удирдлагын төвүүдэд байрлах ATFM-ийн ажлын байраар дэмжигдэнэ.

3.2.1.4 Зарим нислэгийг ATFM-ийн үйл ажиллагаанаас чөлөөлөх, эсхүл бусдаас давуу эрх олгох боломжтой.

3.2.1.5 ATFM-ийн үйл ажиллагаа болон бүс нутгийн үйлчилгээний дэлгэрэнгүй журмыг бүс нутгийн ATFM-ийн үйл ажиллагааны зааварт тодорхой заана.

3.2.2 ATFM-ийн үйл ажиллагаа

ATFM-ийн үйл ажиллагаа дараах гурван үе шаттайгаар хийгдэнэ:

a) *Урт хугацааны төлөвлөлт* - нислэг үйлдэгдэх өдрөөс нэгээс дээш өдрийн өмнө (ихэвчлэн 2–6 сар урьдчилан) хийгдэнэ;

b) *Урьдчилсан төлөвлөлт* - нислэг үйлдэхээс өмнөх өдөр хийгдэнэ;

c) *Шуурхай төлөвлөлтийн үйл ажиллагаа* - нислэг үйлдэх өдөр хийгдэнэ.

3.2.3 Урт хугацааны төлөвлөлт

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУВЬ
Сайд
26 №65

3.2.3.1 Урт хугацааны төлөвлөлтийг НХУ болон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчтэй хамтран хэрэгжүүлнэ. Энэхүү үйл ажиллагаа нь ирэх улирлын нислэгийн эрэлтийг судалж, тухайн эрэлт нь НХУ-ын боломжит багтаамжийн хүчин чадлаас хэзээ, хаана давж гарах магадлалтайг үнэлэх, мөн үүсэх тэнцвэргүй байдлыг арилгах зорилгоор шаардлагатай арга хэмжээг тодорхойлох зэрэг үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ. Үүнд:

a) шаардлагатай газар болон хугацаанд хангалттай багтаамжийн хүчин чадал бүрдүүлэхээр холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагатай тохиролцох;

b) тодорхой нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг дахин төлөвлөх (нислэгийн урсгалын зохион байгуулалт хийх);

c) нислэгүүдийн цагийн хуваарийг боловсруулах буюу дахин төлөвлөх;

d) шаардлагатай тохиолдолд ATFM-ийн шуурхай төлөвлөлтийн арга хэмжээ, аргачлалуудыг хэрэглэх шаардлагыг тодорхойлох.

3.2.3.2 Хэрэв Нислэгийн хөдөлгөөний чиг баримжааны схем (Traffic orientation scheme, цаашид "TOS" гэх)-ийг нэвтрүүлэх гэж буй тохиолдолд маршрутууд нь аль болох тухайн нислэгийн цаг хугацаа, зайны өөрчлөлтийг хамгийн бага байлгаж, маршрут сонгохдоо, ялангуяа хол зайн нислэгийн хувьд тодорхой хэмжээний уян хатан байдлыг хангах ёстой.

3.2.3.3 TOS-ийг хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон тохиолдолд, уг схемийн дэлгэрэнгүйг нийтлэг форматтайгаар нийтэлнэ.

3.2.4 Урьдчилсан төлөвлөлт

Энэхүү үе шат нь урт хугацааны төлөвлөлтийг шинэчилсэн эрэлт, нөхцөл байдалд нийцүүлэн нарийвчлах зорилготой бөгөөд дараах үйл ажиллагааг багтаана. Үүнд:

a) зарим нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг дахин төлөвлөх;

b) ачаалал бууруулах маршрутыг уялдуулах;

c) шуурхай төлөвлөлтийн үе шатанд хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, хэрэгслүүдийг тогтоох;

d) дараагийн өдрийн ATFM-ийн төлөвлөгөөг боловсруулж, холбогдох бүх талуудад түгээх.

3.2.5 Шуурхай төлөвлөлтийн үйл ажиллагаа

3.2.5.1 ATFM-ийн шуурхай төлөвлөлтийн үйл ажиллагаа дараах үйл ажиллагаанаас бүрдэнэ. Үүнд:

a) тохирсон арга хэмжээг хэрэгжүүлж, багтаамжийн эрэлт хүчин чадлаас давсан нөхцөлд нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг жигд түвшинд байлгах;

b) нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг хянаж, хэрэгжүүлсэн арга хэмжээ үр дүнтэй байгааг баталгаажуулах, урт хугацааны саатал гарсан тохиолдолд нэмэлт арга хэмжээ (жишээ нь, маршрут өөрчлөх, нислэгийн

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭЖ ХУВЬ

өндрийн түвшин хуваарилах) авах замаар багтаамжийн хүчин чадлыг бүрэн ашиглах.

3.2.5.2 Хэрэв нислэгийн эрэлт тодорхой сектор, эсхүл аэродромын багтаамжийн хүчин чадлаас давсан, эсхүл давна гэж таамаглагдсан бол, тухайн НХУ-ний нэгж нь холбогдох ATFM-ийн нэгж болон бусад НХУ-ний нэгжүүдэд мэдэгдэнэ. Мөн тухайн бүсэд нисэхээр төлөвлөж буй нисэх багийн гишүүд болон үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд саатал болон хязгаарлалтын талаар аль болох эрт мэдээлэх ёстой.

Тайлбар: Бүс нутгийн ATFM-ийн үйлчилгээ үзүүлэгч нь холбогдох агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд зохих мэдээллийг хүргэнэ.

3.2.6 Уялдаа холбоо

ATFM-ийн бүх үе шатанд холбогдох нэгжүүд нь НХУ болон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчидтэй нягт хамтран ажиллах ёстой бөгөөд ингэснээр үйлчилгээ үр ашигтай, шударга байх нөхцөлийг хангана.

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний урсгалын хяналтын талаар ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "ATS Planning Manual", Doc 7030 "Regional Supplementary Procedures", болон бүс нутгийн ATFM гарын авлагуудыг харна уу.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАМ

БҮЛЭГ 4. НХҮ-НИЙ ЕРӨНХИЙ ЗААЛТ

4.1 НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлэх хариуцагч нэгж

4.1.1 Бүсийн удирдлагын үйлчилгээ

Бүсийн удирдлагын үйлчилгээг дараах нэгж үзүүлнэ. Үүнд:

a) бүсийн удирдлагын төв; эсхүл

b) бүсийн удирдлагын төвийг тусгайлан байгуулаагүй тохиолдолд НХУ-ыг удирдлагын бүсэд өргөтгөсөн хэлбэрээр гүйцэтгэж байгаа Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээний нэгж.

4.1.2 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ

Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээг дараах нэгж үзүүлнэ. Үүнд:

a) ойртолтын удирдлагын үйлчилгээний чиг үүргийг Аэродромын удирдлагын үйлчилгээ, эсхүл Бүсийн удирдлагын үйлчилгээний чиг үүрэг бүхий аль нэг нэгжийн хариуцлагад нэгтгэх шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд Аэродромын удирдлагын цамхаг, эсхүл Бүсийн удирдлагын төв; эсхүл

b) тусдаа нэгж байгуулах шаардлагатай гэж үзвэл Ойртолтын удирдлагын нэгж.

Тайлбар: Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээг бүсийн удирдлагын төвтэй нэг байранд байрлах нэгжээр, эсхүл бүсийн удирдлагын төвийн нэг секторoор үзүүлж болно.

4.1.3 Аэродромын удирдлагын үйлчилгээ

Аэродромын удирдлагын үйлчилгээг Аэродромын удирдлагын цамхгаас үзүүлнэ.

4.2 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ

Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээг дараах нэгж үзүүлнэ. Үүнд:

a) *нислэгийн мэдээллийн бүсэд (цаашид "FIR" гэх)*: Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ үзүүлэх үүргийг шаардлагатай тоног төхөөрөмжөөр хангагдсан НХУ-ын нэгжид хариуцуулснаас бусад тохиолдолд Нислэгийн мэдээллийн төв;

b) *хяналттай агаарын зайд болон хяналттай аэродромд*: холбогдох НХУ-ын нэгж.

4.3 НХУ-ын нэгж хоорондын удирдлагын хариуцлага

4.3.1 НХУ-аар хангагдаж байгаа агаарын хөлөг нь тухайн нэгж хугацаанд НХУ-ын зөвхөн нэг нэгжийн удирдлага хяналтад байна.

4.3.2 Тогтоогдсон агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгийн удирдлагад тухайн бүсэд удирдлагаар хангаж буй нэг НХУ-ын нэгж хариуцлага хүлээнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Санд
Дотно 2 А/65

4.3.3 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зэргэлдээх НХУ-ын нэгжтэй урьдчилан зөвшилцөж, харилцан тохиролцсоны үндсэн дээр агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлнэ.

4.3.4 "Улаанбаатар FIR" агаарын зайд дараах НХУ үзүүлнэ. Үүнд:

a) "A" ангиллын агаарын зайд IFR-аар нислэг үйлдэж байгаа бүх нислэгт нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага;

b) "C" ангиллын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа бүх нислэгт нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага, алсын барааны харагдац 5 км-ээс их бол VFR нислэг хооронд нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ;

c) "D" ангиллын агаарын зайд IFR-аар нислэг үйлдэж байгаа бүх нислэгт болон алсын барааны харагдац 5 км-ээс бага бол IFR, VFR нислэг хооронд нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага, алсын барааны харагдац 5 км-ээс их бол IFR VFR нислэг хооронд болон бүх VFR нислэгүүдэд нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ;

d) "G" ангиллын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүдэд нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээг үзүүлнэ.

4.3.5 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг "F" ангиллын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүдэд үзүүлнэ.

4.3.6 Аэродромын нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээгээр (AFIS) иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас тогтоосон Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ бүхий аэродромын бүсийн хүрээнд IFR ба VFR нислэгүүдийг хангана.

4.4 Нислэгийн төлөвлөгөө

4.4.1 Ерөнхий зүйл

Тайлбар: RPL-ийг ашиглах журмыг 16-р бүлгийн 16.4 хэсэгт тусгасан.

4.4.1.1 Нислэгийн төлөвлөгөөг бүрдүүлэх зорилгоор агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид болон НХУ-ний нэгжүүд PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 2-т заасан загварт суурилсан нислэгийн төлөвлөгөөний маягт, эсхүл энэхүү баримт бичгийн 17-р бүлэгт заасан журмын дагуу нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээг ашиглана.

Тайлбар: RPL-ийн жагсаалтыг бөглөхөд өөр маягтыг ашиглаж болно.

4.4.1.2 Нислэгийн төлөвлөгөөний маягтыг хэвлэсэн байх ба тухайн улсын хэлнээс гадна англи хэл дээрх бичвэрийг заавал агуулна.

Тайлбар: PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 2-оос англи хэл болон ICAO-ийн өөр нэг хэл дээр бичигдсэн Нислэгийн төлөвлөгөөний загвар маягтыг үзэж болно.

4.4.1.3 Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид болон НХУ-ний нэгжүүд нь дараах шаардлагыг хангасан байна:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУЛЬ
Санд
Хуулбар 26 А/6

a) энэхүү баримт бичгийн 17-р бүлэг болон PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 2-т заасны дагуу нислэгийн төлөвлөгөөг боловсруулах болон, эсхүл бөглөх зааврыг мөрдөх;

b) холбогдох Нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэл (цаашид "AIP" гэх) болон NOTAM зэрэг бусад нийтлэлд дурдсан нислэгийн төлөвлөлттэй холбоотой аливаа хязгаарлалт, нөхцөл, зөвлөмжийг мөрдөх.

Тайлбар 1: 4.4.1.3 дахь заалтыг мөрдөөгүй тохиолдолд өгөгдөл тагалзагдах, буруу боловсруулагдах, эсхүл алдагдах эрсдэлтэй.

Тайлбар 2: Нислэгийн төлөвлөгөө бөглөх зааврыг нислэгийн төлөвлөгөөний маягтын дэвтрийн дотор нүүрэнд хэвлэх, эсхүл мэдээллийн өрөөнд байрлуулж болно.

4.4.1.4 Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч нь нислэг эхлэхээс өмнө:

a) навигацийн тодорхойлолт шаардсан маршрут, эсхүл бүсэд үйлдэх нислэгийн хувьд зохих RNP зөвшөөрөлтэй эсэх, мөн уг зөвшөөрлийн бүх нөхцөл хангагдсан эсэхийг баталгаажуулах;

b) RVSM агаарын зайд үйлдэх нислэгийн хувьд шаардлагатай RVSM зөвшөөрөлтэй эсэхийг баталгаажуулах;

c) холбооны шаардлагатай үзүүлэлт (цаашид "RCP" гэх) шаардсан нөхцөлд үйлдэх нислэгийн хувьд зохих зөвшөөрөлтэй бөгөөд холбогдох бүх нөхцөлийг хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулах;

d) ажиглалтын шаардлагатай үзүүлэлт (цаашид "RSP" гэх) үзүүлэлт шаардсан нөхцөлд үйлдэх нислэгийн хувьд зохих RSP зөвшөөрөлтэй бөгөөд холбогдох бүх нөхцөлийг хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулах.

4.4.2 Нислэгийн төлөвлөгөө илгээх

4.4.2.1 Нислэг эхлэхээс өмнө

4.4.2.1.1 Урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөөг эс тооцон, нислэгийн төлөвлөгөөг нислэг эхлэх тооцоот цаг (EOBT)-аас 120 цагаас илүү хугацааны өмнө илгээхгүй.

4.4.2.1.2 Нислэг эхлэхээс өмнө илгээж буй нислэгийн төлөвлөгөөг нисэх буудлын НХҮ-ний мэдээлэх төв (ATS reporting office), эсхүл НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас заасан тохиолдолд тухайн нисэх буудалд үйлчилгээ үзүүлж буй бусад нэгжид илгээнэ.

4.4.2.1.3 Хяналттай нислэгт нислэг эхлэх тооцоот цагаас 30 минут, хяналтгүй нислэгт 1 цагаас илүү саатал гарвал тухайн нөхцөлөөс хамааран нислэгийн төлөвлөгөөг засварлах, эсхүл шинээр илгээж, хуучин төлөвлөгөөг цуцална.

4.4.2.2 Нислэгийн явцад

4.4.2.2.1 Нислэгийн явцад илгээх нислэгийн төлөвлөгөөг тухайн агаарын хөлөг нисэж буй, эсхүл нисэхээр төлөвлөж буй FIR, удирдлагын бүс, зөвлөмжийн үйлчилгээтэй бүс, зөвлөмжийн үйлчилгээтэй маршрутыг хариуцсан НХҮ-ний нэгжид, эсхүл тухайн НХҮ-ний нэгжийн нисэхийн цахилгаан холбооны станцад дамжуулна.

ЭХ ХУВЬ
26 1/65

Хэрэв боломжгүй бол өөр НХУ-ний нэгж, эсхүл нисэхийн цахилгаан холбооны станцаар дамжуулан зохих НХУ-ний нэгжид илгээнэ.

4.4.2.2.2 НХУ-ний эрх бүхий байгууллага нь өндөр болон дунд нягтралтай агаарын зайд НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжүүдийг харгалзан үзэж нислэгийн төлөвлөгөөг нислэгийн явцад илгээх тохиолдолд холбогдох нөхцөл болон хязгаарлалтыг тогтоож болно.

Тайлбар: Нислэгийн төлөвлөгөөг НХУ-ын үйлчилгээ авах зорилгоор илгээсэн бол агаарын хөлөг нь НХУ-ын зөвшөөрөл олгогдох хүртэл хүлээнэ. Харин нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ авах зорилгоор илгээсэн бол агаарын хөлөг нь үйлчилгээ үзүүлэгч нэгжээс хүлээн авсныг баталгаажуулах хүртэл хүлээнэ.

4.4.3 Нислэгийн төлөвлөгөө хүлээн авах

Нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл түүний өөрчлөлтийг эхэлж хүлээн авсан нэгж дараах үүргийг хүлээнэ. Үүнд:

a) формат болон өгөгдлийн стандартад нийцэж буй эсэхийг шалгах;

b) бүрэн болон үнэн зөв эсэхийг шалгах;

c) шаардлагатай бол НХУ-ний шаардлагад нийцүүлэх арга хэмжээ авах;

d) нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл түүний өөрчлөлтийг хүлээн авснаа илгээгчид мэдэгдэх.

Тайлбар: Нислэгийн төлөвлөгөөг эхэлж хүлээн авах нэгж нь нисэн гарсан аэродромын НХУ-ний мэдээлэх төв, FF-ICE үйлчилгээний нэгж, эсхүл нислэгийн явцад агаарын хөлгөөс нислэгийн төлөвлөгөө хүлээн авсан НХУ-ний нэгж байж болно.

4.5 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын зөвшөөрөл

4.5.1 Хамрах хүрээ болон зорилго

4.5.1.1 НХУ-ын зөвшөөрлийг агаарт болон аэродромын маневрлах талбайд хөдөлгөөн үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд өөр хоорондоо мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх, аэродромын маневрлах талбайд агаарын хөлөг газрын гадарга дахь бусад хөдөлгөөн болон саадтай мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх үүднээс нислэгийн хөдөлгөөний бодит нөхцөл байдалд үндэслэн гагцхүү нислэгийн хөдөлгөөнийг түргэвчлэх, зайчлах зорилгоор олгоно.

4.5.1.2 Хэрэв НХУ-ын зөвшөөрлийг нисэх багаас хэрэгжүүлэхэд тохиромжгүй гэж үзэн НХУ-ын зөвшөөрлийг өөрчлөхийг хүссэн тохиолдолд боломжтой бол шинэчилсэн зөвшөөрөл олгож болно.

4.5.1.3 НХУ-ын нэгжээс олгосон зөвшөөрөл нь зөвхөн тухайн үеийн нислэгийн хөдөлгөөний бодит нөхцөл байдалд үндэслэсэн дагаж мөрдөх эрхийг өгч байгаа хэрэг бөгөөд нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах аливаа дүрэм, журам зөрчих үндэслэл болохгүй. Мөн НХУ-ын зөвшөөрөл нь нисгэгчийг холбогдох хууль дүрмийг зөрчсөнөөс үүсэх хариуцлагаас чөлөөлөхгүй.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн ... бичгийн
дарга ... А/165

4.5.1.4 НХУ-ын нэгж нь НХУ-ын зөвшөөрлийг нислэгийн хөдөлгөөний дэс дараалалт шуурхай байдлыг хангах болон мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор олгоно.

4.5.1.5 НХУ-ын зөвшөөрлийг агаарын хөлөг дагаж мөрдөхөд хангалттай хугацаанд, аль болох эрт олгосон байх шаардлагатай.

4.5.2 Нислэгийн тодорхой хэсэгт НХУ-д орох агаарын хөлөг

4.5.2.1 "Нислэгийн төлөвлөгөөнд нислэгийн эхний хэсэг нь хяналтгүй, дараагийн хэсэг нь НХУ-ын хяналтад орно" гэж заасан байгаа тохиолдолд хяналттай нислэг нь эхлэх агаарын зайг хариуцсан НХУ-ын нэгжээс зөвшөөрөл авах шаардлагатай болохыг агаарын хөлөгт мэдэгдэнэ.

4.5.2.2 Нислэгийн төлөвлөгөөнд нислэгийн эхний хэсэг нь НХУ-ын хяналтад, дараагийн хэсэг нь хяналтгүй байхаар заасан байвал агаарын хөлөгт ихэвчлэн хяналттай нислэг нь дуусах цэг хүртэл зөвшөөрөл олгоно.

4.5.3 Дундын зогсолттой нислэг

4.5.3.1 Агаарын хөлөг нисэн гарах аэродром дээр дундын зогсолттой нислэгийн үе шат бүрийн нислэгийн төлөвлөгөөг мэдүүлсэн тохиолдолд эхний очих аэродром хүртэл зөвшөөрөл олгох ба нислэгийн дараагийн үе шат бүрд шинэ зөвшөөрөл олгоно.

4.5.3.2 Дундын зогсолттой нислэгийн хоёр дахь болон дараагийн үе шат бүрийн нислэгийн төлөвлөгөө нь тухайн үе шатны нисэн гарах аэродромоос агаарын хөлөг нисэн гарсан тухай холбогдох НХҮ-ний нэгж мэдэгдэл хүлээн авсны дараа НХҮ болон эрэн хайх, авран туслах зорилгоор хүчин төгөлдөр болно. Үүнд 4.5.3.3-т заасан тохиолдол хамаарахгүй.

4.5.3.3 НХУ-ын нэгжүүд болон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид хоорондоо урьдчилан тохиролцсон тохиолдолд тогтсон хуваарийн дагуу үйл ажиллагаа явуулж буй агаарын хөлгийн нислэгийн төлөвлөсөн маршрут нь нэгээс илүү удирдлагын бүсээр дамжих бол холбогдох бүсийн удирдлагын төвүүдтэй зөвшилцөл хийсний үндсэн дээр бусад удирдлагын бүсүүдийг дамжин дундын зогсолттойгоор нисэхийг зөвшөөрч болно.

4.5.4 НХУ-ын зөвшөөрлийн агуулга

4.5.4.1 НХУ-ын зөвшөөрөл нь тодорхой, товч мэдээ агуулсан байх бөгөөд аль болох стандарт хэвшмэл хэллэгээр олгогдсон байна.

4.5.4.2 Энэхүү баримт бичгийн 6-р бүлгийн 6.3.2-р хэсэгт заасан стандарт нисэн гарах зөвшөөрөлтэй холбоотой тохиолдлуудаас бусад үед, НХУ-ын зөвшөөрөл нь 11-р бүлгийн 11.4.2.6.2.1-д заасан агуулгатай байна.

4.5.5 Нисэн гарч буй агаарын хөлөг

Стандарт нисэн гарах зөвшөөрөл ашиглах журам хэрэгжсэн тохиолдлоос бусад үед бүсийн удирдлагын төвүүд нь ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл аэродромын

удирдлагын цамхгаас ирүүлсэн хүсэлтийг хүлээн авсны дараа, эсхүл боломжтой бол уг хүсэлт ирэхээс өмнө, аль болох саатал багатайгаар зөвшөөрлийг дамжуулна.

4.5.6 Нислэгийн зам дагуу (en-route) нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг

4.5.6.1 Ерөнхий зүйл

4.5.6.1.1 НХУ-ын нэгж нь хөрш НХУ-ын нэгжид агаарын хөлгийг тодорхой хугацаанд тодорхой цэг хүртэл зөвшөөрөх хүсэлт тавьж болно.

4.5.6.1.2 Агаарын хөлөгт нисэн гарах үед анхны зөвшөөрөл олгосны дараа шаардлагатай тохиолдолд шинэчилсэн зөвшөөрөл олгох болон шаардлагатай бол нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл өгөх нь холбогдох НХУ-ын нэгжийн хариуцлага байна.

4.5.6.1.3 Нисэх баг хүссэн тохиолдолд, нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдалд нийцүүлэн мөн зохих зөвшилцөл хийгдсэн үед агаарын хөлөгт аяллын нислэгийн өндөр авах зөвшөөрөл олгоно. Аяллын нислэгийн өндөр авах зөвшөөрлийг нислэгийн тодорхой нэг нислэгийн түвшнээс дээш, эсхүл тодорхой нислэгийн түвшин хооронд олгоно.

4.5.6.2 Дуунаас хэт хурдан нислэгт хамаарах зөвшөөрөл

4.5.6.2.1 Дуунаас хэт хурдан нислэг үйлдэхээр төлөвлөж буй агаарын хөлөгт боломжтой тохиолдолд нисэн гарахаас өмнө шилжих буюу трансоник хурдатгалын үе шат (transonic acceleration phase)-д зориулсан зөвшөөрөл олгоно.

4.5.6.2.2 Нислэгийн шилжилтийн болон дуунаас хэт хурдан үе шатанд олгох нислэгийн зөвшөөрөлд аль болох бага өөрчлөлт оруулах хэрэгтэй бөгөөд эдгээр үе шатанд агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа их хязгаарлагдсан байдгийг заавал харгалзан үзэх шаардлагатай.

4.5.7 НХУ-ын зөвшөөрлийн тодорхойлолт

4.5.7.1 Зөвшөөрлийн хязгаар

4.5.7.1.1 Тодорхой цэгийн нэр, эсхүл аэродром, эсхүл хяналттай агаарын зайн хилийг тодорхой зааж, зөвшөөрлийн хязгаарыг тогтоож өгнө.

4.5.7.1.2 Агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх дараагийн НХУ-ын нэгжтэй урьдчилан зөвшилцөл хийсэн үед, эсхүл удирдлага шилжүүлэхээс өмнө зөвшилцөл хийхэд хангалттай хугацаа байгааг баталгаажуулсан тохиолдолд зөвшөөрлийн хязгаар нь нисэх очих аэродром байна. Хэрэв боломжгүй тохиолдолд зөвшилцсөн удирдлага шилжүүлэх цэг хүртэл зөвшөөрлийн хязгаараар тодорхойлох бөгөөд нисэн очих аэродром хүртэлх зөвшөөрлийг яаралтай олгохын тулд холбогдох НХУ-ын нэгжтэй нэн даруй зөвшилцөл хийнэ.

4.5.7.1.3 Хэрэв агаарын хөлөгт хөрш зэргэлдээ хяналттай агаарын зайн зөвшилцсөн удирдлага шилжүүлэх цэг хүртэл нисэх зөвшөөрөл олгосон бол тухайн агаарын хөлгийг өөрийн удирдлагад авсан холбогдох НХУ-ын нэгж нь нисэн очих аэродром

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

хүртэлх нэмэлт зөвшөөрлийг (өөрчлөлт) боломжтой хамгийн богино хугацаанд олгох үүрэгтэй.

4.5.7.1.4 Хяналттай агаарын зайн гадна байрлах аэродромд нисэн очих агаарын хөлөгт хяналттай агаарын зайн хязгаар хүртэл нисэх зөвшөөрлийг хамгийн сүүлд НХУ үйлчилгээ үзүүлсэн нэгж олгоно.

4.5.7.2 Нислэгийн маршрут

4.5.7.2.1 Шаардлагатай тохиолдолд НХУ-ын зөвшөөрөл олгох бүрд нислэгийн маршрутыг тодорхой заана. Агаарын хөлгийн нислэгийн маршрут нислэгийн төлөвлөгөөтэй таарч байгаа болон агаарын хөлгийг маршрутын дагуу нисэх тодорхой зааварчилгаа өгөгдсөн тохиолдолд "Нислэгийн төлөвлөгөөнд заасан маршрутаар нисэхийг зөвшөөрнө" буюу "Cleared flight planned route" гэсэн хэллэгийг ашиглан нислэгийн маршрутыг бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн тодорхойлж болно. Стандарт нисэн гарах, нисэн ирэх маршрутууд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаар тогтоогдож, AIP-аар зарлагдсан бол "cleared (designation) departure", эсхүл "cleared (designation) arrival" хэллэгүүдийг ашиглаж болно.

Тайлбар: Нисэн гарах агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрлийг 6.3.2.3-т, нисэн ирэх агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрлийг 6.5.2.3-т тус тус тусгасан.

4.5.7.2.2 Дахин зөвшөөрөл олгох үед "Cleared flight planned route" гэсэн хэллэгийг ашиглахгүй.

4.5.7.2.3 Агаарын зайн хязгаарлалт, НХУ-ын ажлын ачаалал, хөдөлгөөний нягтралыг харгалзан үзэж, мөн нэгж хоорондын зөвшилцлийг цаг тухайд нь хийх боломжтой нөхцөлд агаарын хөлөгт боломжтой үед чиг шулуун (direct) маршрутыг санал болгож болно.

4.5.7.3 Нислэгийн түвшин

Энэхүү баримт бичгийн 6-р бүлгийн 6.3.2 болон 6.5.1.5-д заасан, стандарт нисэн гарах болон нисэн ирэх зөвшөөрлөөс бусад тохиолдолд, 11-р бүлгийн 11.4.2.6.2.2-т заасны дагуу нислэгийн түвшинтэй холбоотой зөвшөөрөл, захирамжийг олгоно.

4.5.7.4 Нислэгийн төлөвлөгөөнд өөрчлөлт оруулах хүсэлтэд НХУ-ын зөвшөөрөл олгох

4.5.7.4.1 Нислэгийн маршрут, эсхүл нислэгийн түвшнийг өөрчлөх тухай хүсэлтэд НХУ-ын зөвшөөрөл олгох үед тухайн өөрчлөлтийн шалтгааныг заавал тусгана.

4.5.7.4.2 Нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлын улмаас хүсэлтэд нийцсэн зөвшөөрөл олгох боломжгүй бол "UNABLE" гэсэн хэллэгийг ашиглана. Үүссэн нөхцөл байдлаас шалтгаалан нислэгийн төлөвлөгөөг зайлшгүй өөрчлөх шаардлагатай тохиолдолд өөр маршрут, эсхүл нислэгийн түвшнийг санал болгоно.

4.5.7.4.3 Энэ зүйлийн 4.5.7.4.2-т заасны дагуу санал болгосон өөр маршрутыг нисэх баг хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд олгох шинэчилсэн зөвшөөрөл нь:

- өмнө олгогдсон маршрутад эргэн нийлэх цэг хүртэлх маршрутыг, эсхүл

ЭЗ ХУПД
26 А165

- хэрэв өмнөх маршрутад эргэн нийлэхгүй бол нисэн очих аэродром хүртэлх маршрутыг тодорхой заасан байна.

4.5.7.5 НХУ-ын зөвшөөрлийг хариу баталгаажуулах

4.5.7.5.1 Нисэх баг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн өгсөн (радио холбоогоор) зөвшөөрөл, захирамжийн нислэгийн аюулгүй байдалтай холбоотой дараах мэдээллийг заавал давтан, хариу баталгаажуулна:

a) НХУ-ын маршрутын зөвшөөрөл;

b) ХБЗ-д нэвтрэх, буух, хөөрөх, ХБЗ-ын өмнө хүлээх, хөндлөн гарах, явгалах, ХБЗ дээр буцаж эргэх зөвшөөрөл болон захирамж;

c) ашиглаж буй ХБЗ, алтиметрийн тохируулга, SSR код, нислэгийн түвшин, чиглэл, хурдны зааварчилгаа, ATIS мэдээ, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон шилжих түвшин.

Тайлбар: Агаарын хөлгийн нислэгийн түвшнийг стандарт даралт 1013.2 hPa-д тулгуурлан мэдээлж байгаа тохиолдолд өндрийн тоон үзүүлэлтийн өмнө "FLIGHT LEVEL" гэсэн үг хэрэглэнэ. Хэрэв нислэгийн түвшнийг QNH/QFE-д тулгуурлан мэдээлж байгаа бол тоон үзүүлэлтийн араас "METRES", эсхүл "FEET" гэсэн үгийг тохируулан хэрэглэнэ.

4.5.7.5.1.1 Бусад бүх зөвшөөрөл, эсхүл захирамжийг, түүнчлэн нөхцөлт зөвшөөрөл (conditional clearance)-ийг ойлгосон бөгөөд дагаж мөрдөхөө тодорхой илэрхийлэх байдлаар хариу баталгаажуулна.

4.5.7.5.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багийн хариу баталгаажуулалтыг анхааралтай сонсож, зөвшөөрөл, эсхүл захирамжийг зөв ойлгосон эсэхийг шалгах бөгөөд аливаа зөрүүг нэн даруй залруулах арга хэмжээ авна.

4.5.7.5.2.1 Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр заагаагүй бол Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч - нисгэгч хоорондын өгөгдлийн холбоо (цаашид "CPDLC" гэх)-ны мэдээг дуу хоолойгоор уншиж давтах шаардлагагүй.

4.6 Хэвтээ хурдны зохицуулалт хийх үеийн захирамж

4.6.1 Ерөнхий зүйл

4.6.1.1 Нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй, жигд урсгалыг хангах зорилгоор холбогдох эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон нөхцөлийн дагуу агаарын хөлөгт тодорхой байдлаар хурдаа өөрчлөх захирамж олгож болно. Хурдны зохицуулалт хийхээр төлөвлөж буй талаар нисэх багт хангалттай хугацааны өмнө мэдээлэх хэрэгтэй.

Тайлбар 1: Хурдны зохицуулалтыг удаан хугацаанд хэрэглэх нь агаарын хөлгийн түлшний нөөцөд нөлөөлж болзошгүй.

Тайлбар 2: Mach тооны аргачлалыг ашиглан тууш зайчлал тогтоохтой холбоотой заалтууд Бүлэг 5. "Зайчлалын аргачлал ба минима"-д тусгагдсан.

4.6.1.2 Хурдны зохицуулалтын захирамж нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас тодорхой хэлж цуцлах, эсхүл өөрчлөх хүртэл хүчин төгөлдөр байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 А165

Тайлбар: Аливаа хурдны зохицуулалтын захирамж цуцлагдсан ч нисэх баг нь Конвенцын Хавсралт 11 "Air Traffic Service"-ийн Appendix 4-т заасан агаарын зайн ангилалтай холбоотой хурдны хязгаарлалтуудыг мөрдөх үүргээс чөлөөлөгдөхгүй.

4.6.1.3 Хүлээх бүсэд орж буй, эсхүл орсон агаарын хөлөгт хурдны зохицуулалт хэрэглэхгүй.

4.6.1.4 Хурдны зохицуулалтыг шаардлагатай зайчлалын минимум, эсхүл агаарын хөлөг хооронд тодорхой зайг тогтоох болон, эсхүл хадгалахын тулд л ашиглана. Хурдыг ойр ойрхон өөрчлөх, ээлжлэн нэмэгдүүлэх, бууруулах захирамж өгөхөөс аль болох зайлсхийх ёстой.

4.6.1.5 Нисэх баг хурдны зааврыг биелүүлэх боломжгүй болсон тохиолдолд холбогдох НХУ-ын нэгжид нэн даруй мэдэгдэнэ. Ийм тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь холбогдох агаарын хөлгүүдийн хооронд шаардлагатай зайчлалыг хангах өөр аргачлалыг хэрэглэнэ.

4.6.1.6 7,600 м (FL 250) болон түүнээс дээш түвшинд хурдны тохируулгыг Mach 0.01-ийн үржвэрээр илэрхийлнэ; 7,600 м (FL 250)-ээс доош түвшинд хурдны тохируулгыг заасан хурд (IAS)-д үндэслэн 20 км/цаг (10 kt)-ийн үржвэрээр илэрхийлнэ.

Тайлбар 1: Дээд нислэгийн түвшнүүдэд Mach 0.01 нь ойролцоогоор 11 км/цаг (6 kt) хэрэглэлийн хурд (IAS)-тай тэнцэнэ.

Тайлбар 2: Агаарын хөлөг их ачаатай бөгөөд өндөр түвшинд нисэж байгаа үед хурдыг өөрчлөх боломж нь зарим тохиолдолд маш хязгаарлагдмал байж болно.

4.6.1.7 Хурдны зохицуулалтын хязгаарлалт шаардлагагүй болсон үед агаарын хөлөгт мэдэгдэнэ.

4.6.2 Хэрэгжүүлэх аргачлал

4.6.2.1 Хоёр буюу түүнээс олон дараалсан агаарын хөлгийн хооронд шаардлагатай хоорондын зайг тогтоохын тулд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч эхлээд сүүлчийн агаарын хөлгийн хурдыг бууруулах, эсхүл эхний агаарын хөлгийн хурдыг нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авч, дараа нь бусад агаарын хөлгүүдийн хурдыг ээлж дараагаар тохируулна.

4.6.2.2 Хурдны зохицуулалтын аргыг ашиглан шаардлагатай зайчлалыг хадгалахын тулд холбогдох бүх агаарын хөлөгт тодорхой хурд олгох шаардлагатай.

Тайлбар 1: Хэрэглэлийн хурдыг (IAS) тогтмол барьж өндөр алдах үед агаарын хөлгийн жинхэнэ хурд (TAS) буурна. Хоёр агаарын хөлөг өндөр алдаж байхад IAS нь ижил байсан ч гэсэн эхний агаарын хөлөг нь нөгөөхөөсөө нам өндөрт нисэж байвал TAS нь удаах агаарын хөлгийнхөөс бага байна. Тиймээс хангалттай хурдны зөрүү олгохгүй бол хоёр агаарын хөлгийн хоорондын зай багасна. Дараалсан хоёр агаарын хөлгийн хооронд шаардлагатай хурдны зөрүүг тооцоолох өрөнхий дүрмээр 300 м (1,000 ft) өндрийн зөрүүнд 11 км/цаг (6 kt) IAS-ыг ашиглаж болно. 2,450 м (FL 80)-ээс доош түвшинд хурдны зохицуулалт хийхэд IAS ба TAS-ын зөрүү нь бага тул үл тооцож болно.

Тайлбар 2: Агаарын хөлөг хооронд тодорхой зайг бий болгоход шаардагдах хугацаа болон зай нь нислэгийн түвшин өндөр байх, хурд их байх тусам, мөн агаарын хөлөг цэвэр тохируулгатай (clean configuration) байх үед нэмэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУЛЬ
Сайд Тэмүүжин
Дэлгэр 26 А165

4.6.3 Өндөр алдаж буй болон нисэн ирж буй агаарын хөлөг

4.6.3.1 Агаарын хөлөгт боломжтой тохиолдолд урьдчилан мэдэгдсэн ойртолтын үеийн саатлын (notified terminal delay) хугацааг нислэгийнхээ сүүлийн хэсэгт хурдаа багасгах замаар шингээн нисэх зөвшөөрөл олгож болно.

4.6.3.2 Нисэн ирж буй агаарын хөлөгт "максимум хурд", "минимум цэвэр хурд", "минимум хурд", эсхүл тодорхой заасан хурдыг хадгалах захирамж өгч болно.

Тайлбар: "Цэвэр тохируулгатай минимум хурд" гэж өргөлт хүч үүсгэх нэмэлт төхөөрөмжүүд, хурд сааруулагч (speed brakes) болон дугуй дэлгэгдээгүй, өөрөөр хэлбэл цэвэр тохируулгатай (clean configuration) үед агаарын хөлөг нисэж чадах хамгийн бага буюу минимум хурдыг хэлнэ.

4.6.3.3 Турбожэт агаарын хөлөг нь аяллын нислэгийн түвшнээс өндөр алдаж эхлэх үед агаарын хөлгийн хэрэглэлийн хурдыг (IAS) 460 км/ц (250 kt)-аас бага болгож бууруулах бол нисэх багтай заавал зөвшилцөнө.

4.6.3.4 Агаарын хөлөгт огцом өндөр алдах болон хурдаа хасах тухай захирамжийг нэгэн зэрэг олгохоос зайлсхийнэ. Өндөр алдах явцад хурдыг мэдэгдэхүйц бууруулах шаардлагатай бол өндөр алдалдаа түр зогсоох шаардлага үүсэж болзошгүй.

4.6.3.5 Нисэн ирж буй агаарын хөлгийг аль болох удаан хугацаанд цэвэр тохируулгатай горимоор нислэг үйлдүүлнэ. Турбожэт агаарын хөлгийн хэрэглэлийн хурдыг 4,550 м (FL 150)-ээс доош нислэгийн түвшинд 410 км/цаг (220 kt)-аас багагүй байхаар бууруулах боломжтой бөгөөд энэ нь ихэвчлэн цэвэр тохируулгатай үед турбожэт агаарын хөлгийн минимум хурдтай ойролцоо байна.

4.6.3.6 Ойртолтын дунд болон төгсгөлийн шатанд нисэж буй агаарын хөлөгт хурдны зохицуулалт хийхдээ хэрэглэлийн хурдыг ±40 км/цаг (20 kt)-аас хэтрэхгүйгээр өөрчилж болно.

4.6.3.7 Ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд ХБЗ-ын босгоноос 7 км (4 NM)-ийн цэгийг өнгөрсний дараа агаарын хөлөгт хурдны зохицуулалт хийхгүй.

Тайлбар: Нисэх баг нь ХБЗ-ын босгоноос 5 км (3 NM)-ийн зайд хүрэхээс өмнө тогтвортой ойртолт (агаарын хурд болон конфигурацийн хувьд) үйлдэх буюу ойртолтыг тогтворжуулсан байх шаардлагатай байдаг (ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8168, PANS-OPS, Volume I, Part III, Section 4, Chapter 3, 3.3-ыг үзнэ үү).

4.6.4 Хэрэглэлээр нисэн гарах стандарт болон хэрэглэлээр нисэн ирэх стандарт

Нисэх баг нийтлэгдсэн Хэрэглэлээр нисэн гарах стандарт болон Хэрэглэлээр нисэн ирэх стандарт (цаашид "SID", "STAR" гэх)-д заагдсан хурдны хязгаарлалтыг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас ил тодоор цуцлах, эсхүл өөрчлөх хүртэл заавал дагаж мөрдөнө.

Тайлбар: Зарим SID болон STAR-ын хурдны хязгаарлалтууд нь агаарын хөлгийг Бүсийн навигаци (цаашид "RNAV" гэх)-ийн нисэн гарах, эсхүл нисэн ирэх журмын хүрээнд барих зорилготой байдаг. (жишээ нь, тогтмол радиуст нуман сегмент (RF leg)-д хамаарах максимум хурд).

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 - А/65

4.7 Босоо хурдны зохицуулалт хийх захирамж

4.7.1 Ерөнхий зүйл

4.7.1.1 Нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй, жигд урсгалыг хангах зорилгоор агаарын хөлөгт өндөр авах, өндөр алдах хурдаа тохируулах захирамж өгч болно. Тодорхой босоо зайчлалын минимумыг тогтоох, эсхүл хадгалах зорилгоор өндөр авч буй, эсхүл хоёр өндөр алдаж буй хоёр агаарын хөлгийн хооронд босоо хурдны зохицуулалтыг ашиглаж болно.

4.7.1.2 Босоо хурдыг зохих зайчлалын минимумыг тогтоох болон, эсхүл хадгалах зорилгоор өөрчлөх боломжтой. Өндөр авах болон алдах хурдыг ойрхон өөрчлөх захирамж өгөхөөс аль болох зайлсхийнэ.

4.7.1.3 Нисэх баг заагдсан өндөр авалт, өндөр алдалтын хурдыг аль нэг үед биелүүлэх боломжгүй болсон тохиолдолд холбогдох НХУ-ын нэгжид нэн даруй мэдэгдэнэ. Энэ тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгүүдийн хооронд зохих зайчлалын минимумыг хангах өөр аргачлалыг нэн даруй ашиглах шаардлагатай.

4.7.1.4 Өндөр авалт, өндөр алдалтын хурдны хязгаарлалт шаардлагагүй болсон үед агаарын хөлөгт мэдэгдэнэ.

4.7.2 Хэрэгжүүлэх аргачлал

4.7.2.1 Агаарын хөлөгт тодорхой нислэгийн түвшин хүртэл, эсхүл тухайн түвшнийг өнгөртөл өндөр авалт, өндөр алдалтыг яаравчлах захирамж өгөх, эсхүл өндөр авалт, өндөр алдалтын хурдаа багасгах захирамж өгч болно.

4.7.2.2 Өндөр авч буй агаарын хөлөгт тодорхой нэг өндөр авалтын хурдыг барих, эсхүл заасан утгатай тэнцүү буюу түүнээс их, эсхүл тэнцүү буюу түүнээс бага өндөр авалтын хурдыг барих захирамж өгч болно.

4.7.2.3 Өндөр алдаж буй агаарын хөлөгт тодорхой нэг өндөр алдалтын хурдыг барих, эсхүл заасан утгатай тэнцүү буюу түүнээс их, эсхүл тэнцүү буюу түүнээс бага өндөр алдалтын хурдыг барих захирамж өгч болно.

4.7.2.4 Босоо хурдны зохицуулалтыг хэрэглэхдээ нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь өндөр авч буй агаарын хөлөг заасан өндөр авалтын хурдыг аль түвшин хүртэл хадгалж чадах, эсхүл өндөр алдаж буй агаарын хөлөг заасан өндөр алдалтын хурдыг аль түвшин хүртэл хадгалж чадахыг тодорхойлох бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд зайчлалыг хадгалах өөр аргачлалыг цаг тухайд нь ашиглах боломжтой байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид хэвтээ болон босоо хурдны хязгаарлалтыг нэгэн зэрэг хэрэглэхтэй холбоотойгоор агаарын хөлгийн үзүүлэлт, хязгаарлалтыг анхаарч үзэх шаардлагатай.

4.8 IFR-ээс VFR нислэгт шилжих

4.8.1 IFR нислэгээс VFR нислэгт шилжихийг зөвхөн агаарын хөлгийн даргаас "CANCELLING MY IFR FLIGHT" гэсэн тодорхой илтгэлийг одоогийн нислэгийн

ЭАА ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУЛЬ
26 A165

төлөвлөгөөнд оруулах өөрчлөлт (хэрэв байгаа бол)-ийн хамт НХҮ-ний нэгж хүлээн авсан тохиолдолд л зөвшөөрнө. IFR-ээс VFR нислэгт шилжих саналыг шууд болон дам утгаар гаргахыг хориглоно.

4.8.2 НХҮ-ний нэгж нь "IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)" гэж хүлээн авснаа баталгаажуулахаас өөрөөр хариу өгөхгүй байх нь зүйтэй.

4.8.3 НХҮ-ний нэгж нь нислэгийн маршрутын дагуу хэрэглэлээр нисэх цаг уурын нөхцөл (IMC) тохиолдох магадлалтай талаар мэдэж байгаа тохиолдолд IFR-ээс VFR нислэгт шилжиж буй нисгэгчид боломжтой бол энэ талаар анхааруулна.

Тайлбар: 11 дүгээр бүлгийн 11.4.3.2.1-ийг үзнэ үү.

4.8.4 IFR-ээс VFR нислэгт шилжих тухай агаарын хөлгийн мэдэгдлийг хүлээн авсан НХУ-ын нэгж нь боломжит хамгийн богино хугацаанд уг IFR нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авсан бусад бүх НХҮ-ний нэгжид (нислэг аль хэдийн нэвтэрч өнгөрсөн бүс, орон зайн нэгжүүдээс бусад) мэдэгдэнэ.

4.9 Дагалдах хуйлралын зайчлал

4.9.1 Дагалдах хуйлралын төрөл болон агаарын хөлгийн ангилал

4.9.1.1 Дагалдах хуйлралын зайчлалын минимаг энэ зүйлийн 4.9.1.2-т зааснаас гадна агаарын хөлгийн гэрчилгээнд тусгагдсан хөөрөлтийн хамгийн их жингээр ангилсан дараах дөрвөн ангилалд үндэслэн тогтооно. Үүнд:

a) SUPER (J) – ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8643 "Aircraft Type Designator"-д тодорхойлогдсон агаарын хөлгийг;

b) HEAVY (H) – 136,000 кг болон түүнээс дээш хөөрөлтийн жинтэй агаарын хөлгийг;

c) MEDIUM (M) – 136,000 кг-аас доош ба 7,000 кг-аас дээш хөөрөлтийн жинтэй агаарын хөлгийг;

d) LIGHT (L) – 7,000 кг-аас доош хөөрөлтийн жинтэй агаарын хөлөг.

Тайлбар: Дагалдах хуйлралын ангиллын тухай мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8643 "Aircraft Type Designator"-т агаарын хөлөг тус бүрээр тусгагдсан.

4.9.1.2 Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн тохиолдолд дагалдах хуйлралын ангиллыг ашиглан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг хэрэглэж болох бөгөөд энэ нь агаарын хөлгийн дагалдах хуйлрал үүсгэх болон түүнд тэсвэрлэх үзүүлэлтэд үндэслэнэ. Эдгээр нь голчлон агаарын хөлгийн гэрчилгээнд тусгагдсан хөөрөлтийн хамгийн их жин, далавчны үзүүлэлт болон хурднаас хамаарах бөгөөд дараах байдлаар ангилна. Үүнд:

a) А БҮЛЭГ — 136,000 кг болон түүнээс дээш жинтэй, далавчны тэлц нь 74.68 м-ээс их бөгөөд 80 м-ээс ихгүй агаарын хөлгийн төрлүүд;

b) В БҮЛЭГ — 136,000 кг болон түүнээс дээш жинтэй, далавчны дэлгэмэл нь 53.34 м-ээс их бөгөөд 74.68 м-ээс ихгүй агаарын хөлгийн төрлүүд;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

c) C БҮЛЭГ — 136,000 кг болон түүнээс дээш жинтэй, далавчны дэлгэмэл нь 38.1 м-ээс их бөгөөд 53.34 м-ээс ихгүй агаарын хөлгийн төрлүүд;

d) D БҮЛЭГ — 136,000 кг-аас бага боловч 18,600 кг-аас их жинтэй, далавчны дэлгэмэл нь 32 м-ээс их агаарын хөлгийн төрлүүд;

e) E БҮЛЭГ — 136,000 кг-аас бага боловч 18,600 кг-аас их жинтэй, далавчны дэлгэмэл нь 27.43 м-ээс их бөгөөд 32 м-ээс ихгүй агаарын хөлгийн төрлүүд;

f) F БҮЛЭГ — 136,000 кг-аас бага боловч 18,600 кг-аас их жинтэй, далавчны дэлгэмэл нь 27.43 м-ээс ихгүй агаарын хөлгийн төрлүүд;

g) G БҮЛЭГ — 18,600 кг болон түүнээс бага жинтэй агаарын хөлгийн төрлүүд (далавчны дэлгэмлийн шалгуургүй).

Тайлбар 1: Агаарын хөлгийн төрөл тус бүрийн дагалдах хуйлралын ангиллын талаарх мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8643 "Aircraft Type Designators"-т тусгагдсан.

Тайлбар 2: Дагалдах хуйлралын ангилал хооронд зайчлал хангуулахтай холбоотой заавар, зөвлөмжийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 10122 "Manual on Implementation of Wake Turbulence Separation Minima" -т тусгагдсан.

4.9.1.2.1 Дагалдах хуйлралын ангилалд үндэслэсэн зайчлалыг ашиглах тохиолдолд агаарын хөлгөөс дагалдах хуйлралын ангиллын бүлгийн нэрийг багтаасан шаардлагатай мэдээллийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид өгнө.

4.9.1.3 Нисдэг тэрэгний дүүжин нислэг (hovering), явгалалт болон агаарын явгалалтын (air taxiing) үед LIGHT ангиллын агаарын хөлгүүдээс хангалттай зайнд зайчилна.

Тайлбар 1: Нисдэг тэрэгний даацын сэнснээс үүсэх хуйлрал нь нислэгийн жингээс хамааран нэмэгдэж хамрах хүрээ нь ихэсдэг ба далавчит агаарын хөлгөөс үүсэх хуйлралаас илүү талбайг хамардаг. Газрын гадаргуун нөлөөнд дүүжин нислэг болон агаарын явгалалтын үед даацын сэнсний диаметрээс гурав дахин их талбайг хамарсан хуйлралын нөлөөллийг үүсгэдэг.

Тайлбар 2: Дагалдах хуйлралын зайчлалын миниматай холбоотой зохицуулалт энэхүү баримт бичгийн 5-р бүлгийн 5.8 болон 8-р бүлгийн 8.7.3-т тусгагдсан.

4.9.2 Дагалдах хуйлралын super болон heavy ангиллыг мэдэгдэх

Агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын ангилал SUPER, эсхүл HEAVY ангилалд хамаарах бол НХУ-ын нэгж, агаарын хөлөг хооронд анх холбоо тогтоохдоо агаарын хөлгийн дуудлага (call sign)-ын араас "super", эсхүл "heavy" гэсэн тодотголыг заавал хэлнэ.

4.10 Өндрийн хэрэглэлийг тохируулах журам

4.10.1 Агаарын хөлгийн босоо байрлалыг илэрхийлэх

4.10.1.1 Энэ зүйлийн 4.10.1.2-т зааснаас бусад тохиолдолд, аэродромын орчим болон аэродромын удирдлагын бүс дотор нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн босоо байрлалыг шилжих түвшинд, эсхүл түүнээс дээш нислэгийн түвшнээр (flight level), шилжих өндрийн түвшинд, эсхүл түүнээс доош шилжих өндрийн түвшнээр

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗМ. ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭХ ХУВЬ
Дугаар 26 - А/65

(altitude) илэрхийлнэ. Шилжих давхаргыг огтлохдоо агаарын хөлөг өндөр авч байгаа үед нислэгийн түвшнээр, өндөр алдаж байгаа үед өндрийн түвшнээр илэрхийлнэ.

4.10.1.2 Аэродромын өндөрлөгийн даралтын QFE утгыг ашиглан ойртолт үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт буулт үйлдэх зөвшөөрөл олгосон бол тухайн агаарын хөлгийн босоо байрлалыг тухайн аэродромын өндөрлөгөөс дээш QFE даралтын утгаар илэрхийлэгдэх магадлалтай өндрөөр (the height above aerodrome elevation) илэрхийлнэ. Дараах тохиолдолд агаарын хөлгийн босоо байрлалыг ХБЗ-ын босгоны өндөрлөгөөс дээш өндрөөр илэрхийлнэ. Үүнд:

a) хэрэв ХБЗ-ын босго нь тухайн аэродромын өндөрлөгөөс 2 м буюу түүнээс доош байвал хэрэглэлийн ХБЗ дээр

b) нарийвчлалтай ойртолт үйлдэх ХБЗ дээр.

4.10.1.3 Нислэгийн зам дагуу (цаашид "en-route" гэх) нислэгийн хувьд босоо байрлалыг дараах байдлаар илэрхийлнэ. Үүнд:

a) хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшин, эсхүл түүнээс дээш нислэгийн түвшнээр; ба

b) хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшнээс доош өндрийн түвшнээр;

Бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт тусгагдсанаар шилжих өндрийн түвшнийг тусгай бүсэд тогтоож өгсөн бол энэ зүйлийн 4.10.1.1 заалтыг мөрдөнө.

4.10.2 Шилжих түвшин тодорхойлох

4.10.2.1 НХҮ-ний нэгж нь өөрт хамаарах аэродромын орчимд ашиглах шилжих түвшнийг, шаардлагатай бол тодорхой хугацаагаар аэродромын удирдлагын бүсэд QNH даралтын утга болон далайн дундаж түвшний урьдчилсан мэдээнд үндэслэн шилжих түвшнийг тогтооно.

4.10.2.2 Шилжих түвшин нь тухайн аэродромд зориулан тогтоосон шилжих өндрийн түвшнээс дээш ашиглах боломжтой хамгийн доод нислэгийн түвшин байна. Хамтарсан журмын дагуу харилцан зөвшилцөж ажилладаг ойрхон байрласан хоёр буюу түүнээс дээш аэродромуудад зориулж нийтлэг шилжих өндрийн түвшин тогтоосон бол, холбогдох НХҮ-ний нэгж нь өөрийн хамаарах аэродромын орчимд, шаардлагатай тохиолдолд, хамаарах аэродромын удирдлагын бүсэд тодорхой цагт ашиглах нийтлэг шилжих түвшнийг тогтооно.

Тайлбар: Удирдлагын бүсийн хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшний тодорхойлолтыг энэ зүйлийн 4.10.3.2-с харна уу.

4.10.3 Хэрэглэлийн нислэгийн дүрмээр нислэг үйлдэх хамгийн доод аяллын нислэгийн түвшин

4.10.3.1 Холбогдох эрх бүхий байгууллагаас тусгайлан зөвшөөрөөгүй бол Улсаас тогтоосон хамгийн доод нислэгийн өндрийн түвшнээс доош аяллын нислэгийн түвшнийг тогтоохгүй.

4.10.3.2 НХУ-ын нэгж нь удирдлагын бүсэд, эсхүл тухайн удирдлагын бүсийн өөрийн хариуцлага бүхий зайд ашиглах хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшин, эсхүл

ЭЖ ХУПЬ
26 А165

түвшнүүдийг тодорхойлж, нислэгийн түвшнийг хуваарилахад ашиглаж, нисэх багийн хүсэлтээр дамжуулна.

Тайлбар 1: Улсаас тусгайлан тогтоогоогүй бол, хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшин нь тогтоосон хамгийн бага нислэгийн өндрийн-түвшинтэй ижил, эсхүл түүнээс дээш байхаар тооцно.

Тайлбар 2: Удирдлагын бүсийн тодорхой хэсэгт хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшнийг ашиглах бүсийн хэсгийг НХҮ-ний шаардлагуудын дагуу тодорхойлно.

Тайлбар 3: Конвенцын Хавсралт 11 "Air Traffic Service"-т тусгасан нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний зорилтуудад газрын саадаас урьдчилан сэргийлэх тухай заагаагүй. IFR-аар нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт НХҮ-тэй нислэгийн замаас гаргаж вектор олгож байгаа, эсхүл чиг шулуун нислэг үйлдэх зөвшөөрөл олгож байгаа бол, энэхүү баримт бичгийн 8-р бүлгийн 8.6.5.2-т тусгасан үйл ажиллагааг мөрдөнө.

4.10.4 Алтиметрийн тохируулгын мэдээллээр хангах

4.10.4.1 Холбогдох НХҮ-ний нэгж нь маршрутын дагуух газрын бартааг давах аюулгүй хамгийн доод нислэгийн түвшнийг тодорхойлоход шаардлагатай мэдээллийг нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн нисэх багийн хүсэлтээр дамжуулахад цаг ямагт бэлэн байна.

Тайлбар: Бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт үндэслэж тусгасан бол, энэхүү мэдээлэлд уур амьсгалын өгөгдөл орсон байх.

4.10.4.2 Нислэгийн мэдээллийн төвүүд болон Бүсийн удирдлагын төвүүд нь өөрсдийн хариуцлагын FIR болон удирдлагын бүсүүд түүнчлэн зэргэлдээх бүсүүдийн QNH илтгэл мэдээ, эсхүл даралтын утгын урьдчилсан мэдээг агаарын хөлгийн нисэх багийн хүсэлтийн дагуу дамжуулахад цаг ямагт бэлэн байна.

4.10.4.3 Агаарын хөлөг өндөр алдаж шилжих түвшинд хүрэхээс хангалттай хугацааны өмнө нисэх багт мэдээллийг өгнө. Мэдээллийг радио холбоо, ATIS мэдээ, эсхүл өгөгдлийн сүлжээгээр дамжуулж болно.

4.10.4.4 Холбогдох эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон, эсхүл агаарын хөлгийн нисгэгч хүсэлт гаргасан үед ойртолт үйлдэх зөвшөөрөлд шилжих түшингийн мэдээллийг өгнө.

4.10.4.5 Агаарын хөлөгт шилжих түвшнээс доош өндрийн түвшин рүү өндөр алдах зөвшөөрөл олгох, ойртолтын зөвшөөрөл олгох, аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний хайрцагт орох зөвшөөрөл олгох, нисэн гарч байгаа агаарын хөлөгт явгалах зөвшөөрөл олгох тохиолдолд, мэдээллийг өмнө хүлээн авсан нь тогтоогдсоноос бусад тохиолдолд, QNH даралтын утгыг өгнө.

4.10.4.6 QFE алтиметрийн тохируулгыг дотоод үйл ажиллагааны зохицуулалтад тусгасны дагуу тодорхой давтамжтайгаар, эсхүл агаарын хөлгийн нисэх багаас хүсэлт гаргасан үед өгнө. Дор дурдсанаас бусад тохиолдолд энэ нь тухайн аэродромын өндөрлөгийн QFE даралтын утга байна.

а) хэрэв ХБЗ-ын босгоны түвшин тухайн аэродромын өндөрлөгөөс 2 м болон түүнээс доош бол, нарийвчлалтай бус ойртолт үйлдэх ХБЗ; ба

ЭРХ ХУЛЬ
26 А/65

b) ХБЗ-ын босгоны түвшин дэх QFE даралтын утга шаардагдах нарийвчлалтай ойртолт үйлдэх ХБЗ.

4.10.4.7 Агаарын хөлгийн нисэх багт өгч байгаа алтиметрийн тохируулгыг хамгийн ойрын бүхэл гектопаскалиар авна.

Тайлбар 1: Улс өөрөөр тогтоогоогүй бол, хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшин нь тогтоогдсон хамгийн бага өндрийн түвшинтэй дүйцэх, эсхүл түүний яг дээдэх нислэгийн түвшин байна.

Тайлбар 2: Удирдлагын бүсийн тодорхой хэсгийг НХУ-ний шаардлагад нийцүүлэн хамгийн доод боломжит нислэгийн түвшнийг ашиглах бүсээр тогтооно.

Тайлбар 3: Энэхүү баримт бичгийн 2.1-ийг харна уу.

4.11 Байрлал илтгэх

4.11.1 Байрлалын илтгэлийг дамжуулах нь

4.11.1.1 Энэ зүйлийн 4.11.1.3 болон 4.11.3 заалтуудад тусгаснаас бусад тохиолдолд тусгайлан тогтоосон чухал цэгүүдээс бүрдсэн агаарын замаар нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг нь тогтоосон заавал илтгэх цэг бүр дээр ирэх үед, эсхүл тухайн цэгийг өнгөрөх үед байрлалаа илтгэнэ. Холбогдох НХУ-ний нэгжийн хүсэлтээр бусад цэгүүд дээр нэмэлт илтгэл хийх боломжтой.

4.11.1.2 Энэ зүйлийн 4.11.1.3 заалтад тусгаснаас бусад тохиолдолд, тусгайлан тогтоосон чухал цэгүүдээс бүрдээгүй агаарын замаар нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг нь нислэг эхэлснээс хойш 30 минутын дараа, түүнээс хойш 1 цаг тутамд байрлалаа илтгэнэ. Холбогдох НХУ-ний нэгжийн хүсэлтээр богино хугацааны давтамжтайгаар байрлалаа илтгэх боломжтой.

4.11.1.3 Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон зарим нөхцөлд, агаарын хөлөг нь тогтоосон заавал илтгэх цэг бүр дээр ирэх үед, эсхүл тодорхой давтамжтайгаар байрлалаа илтгэх шаардлагаас чөлөөлөгдөх боломжтой. Энэ нөхцөлд, зам дагуух нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг замын дагуух цаг уурын ажиглалт хийх, илтгэх шаардлагад зохицуулалт хийх шаардлагатай.

Тайлбар: Нислэгийн явцын өгөгдлийг радар, эсхүл ADS-B (8-р бүлгийн 8.6.4.4-г харна уу), эсхүл Автомат хамаараалтай ажиглалт - гэрээ (цаашид "ADS-C" гэх) (13-р бүлгийг харна уу) гэх мэт бусад эх үүсвэрүүдээс хангалттай хэмжээнд хүлээн авах боломжтой үед, болон тухайн агаарын хөлгийг заавал илтгэх цэгт, эсхүл тодорхой давтамжаар байрлалаа илтгэх шаардлагаас түр чөлөөлөх боломжтой нөхцөл байдалд энэ заалт хэрэгжинэ.

4.11.1.4 Агаарын хөлөг нь өөрийн нислэг үйлдэж байгаа агаарын зайд үйлчилгээ үзүүлж буй НХУ-ний нэгжид энэ зүйлийн 4.11.1.1 болон 4.11.1.2 заалтуудын шаардлагын дагуу байрлалаа илтгэнэ. Түүнчлэн, холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас AIP-д зааж өгсөн, эсхүл холбогдох НХУ-ний нэгжээс хүсэлт гаргасан бол нэг FIR, эсхүл удирдлагын бүсээс зэргэлдээх FIR, эсхүл удирдлагын бүс рүү орохын өмнө хамгийн сүүлийн байрлалын илтгэлийг нэвтрэн орж буй агаарын зайд үйлчилгээ үзүүлж буй НХУ-ний нэгжид илтгэнэ.

4.11.1.5 Хэрэв агаарын хөлөг нь тооцоолсон цагт байрлалаа илтгээгүй бол тооцоолсон цаг нь алдаатай байх магадлалтай тул дараагийн удирдлагыг тухайн

МОНГОЛ УЛС
ЭЖ ЯАМ
26 А/65

цагт үндэслэж болохгүй. Бусад агаарын хөлгийн удирдлагад нөлөөлөх магадлалтай байдал үүсвэл агаарын хөлгөөс илтгэлийг хүлээн авах яаралтай арга хэмжээ авна.

4.11.2 Радио холбоогоор дамжуулах байрлалын илтгэлийн агуулга

4.11.2.1 Бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт үндэслэж радио холбоогоор дамжуулж буй агаарын хөлгийн байрлалын илтгэлд энэ хэсгийн d), e) болон f)-д заасан мэдээллийг өгөхгүй байж болно гэж тусгаснаас бусад тохиолдолд 4.11.1.1 болон 4.11.1.2 заалтуудад тусгасан шаардлагын дагуу агаарын хөлөг байрлалаа илтгэхдээ дараах мэдээллийг багтаасан байна. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн таних дугаар;

b) байрлал;

c) цаг;

d) нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшин, огтолж байгаа өндөр болон зөвшөөрөгдсөн өндрийг хадгалаагүй бол зөвшөөрөгдсөн түвшин;

e) дараагийн байрлал болон тухайн байрлал дээр очих цаг; ба

f) дараагийн тодорхой цэг.

4.11.2.2 Тодорхой хурд хадгалах зааварчилгаа авсан үед нисэх баг нь байрлалаа илтгэхдээ хадгалж буй хурдны талаарх мэдээллийг өгнө. Агаар газар радио холбооны сувгийг сольсны дараа агаарын хөлөг нь байрлалаа бүрэн илтгэсэн эсэх шаардлагаас үл хамааран анх холбоо тогтоохдоо хадгалж буй хурдны тохиргоог заавал илтгэнэ.

Тайлбар: Хэрэв нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь даралтаар илэрхийлэгдэх нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшний мэдээллийг агаарын хөлгийн байрлалын тэмдэг бүхий мэдээллээс тасралтгүй авах боломжтой бол, түүнчлэн энэхүү өндрийн түвшний мэдээллийн аюулгүй, үр ашигтай хэрэглээг журмаар хангалттай баталгаажуулж, зохицуулж өгсөн бол агаарын хөлгийг нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшнийг илтгэх шаардлагаас чөлөөлж болно.

4.11.3 Агаар газар радио холбооны суваг солих үеийн радио холбооны зохицуулалт

Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тусгайлан тогтоож өгснөөс бусад тохиолдолд, агаар газар радио холбооны суваг сольсны дараа НХУ-ын нэгжтэй анх холбоо тогтоохдоо дараах мэдээллийг өгнө. Үүнд:

a) дуудаж буй станцын нэр;

b) агаарын хөлгийн дуудлага ба /SUPER, HEAVY дагалдах хуйлралын зэрэглэл бүхий агаарын хөлгүүдийн хувьд/ "super", эсхүл "heavy";

c) түвшин, огтолж байгаа өндөр болон зөвшөөрөгдсөн өндрийг хадгалаагүй бол зөвшөөрөгдсөн түвшин;

d) холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас шаардсан нэмэлт мэдээллүүд.

4.11.4 Нөөц

4.11.5 Нөөц

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

4.11.6 ADS-B мэдээний өгөгдлийн формат

Тайлбар: ADS-B мэдээний өгөгдлийн форматтай холбоотой мэдээллийг Конвенцын Хавсралт 10 – "Aeronautical Telecommunications"- Volume III — Communication Systems, Part I — Digital Data Communication Systems, болон Volume IV — "Surveillance and Collision Avoidance Systems" -д тусгагдсан.

4.12 Үйл ажиллагаатай холбоотой болон цаг уурын мэдээг мэдээлэх

4.12.1 Ерөнхий зүйл

4.12.1.1 Агаарын хөлөг нь маршрутын дагуу нислэг үйлдэж байхдаа 4.11.1.1 болон 4.11.1.2-т заасны дагуу байрлалын илтгэл өгөх шаардлагатай үед үйл ажиллагаатай холбоотой, эсхүл цаг уурын мэдээг өгөгдлийн холбоогоор мэдээлэх тохиолдолд байрлалын илтгэлийг 4.11.5.2-т заасны дагуу (ADS-C-ээр тоноглогдсон агаарын хөлөг цаг уурын мэдээ дамжуулах шаардлага), эсхүл замын дагуух агаарын хөлгийн мэдээ (routine air-report)-г өгнө. Агаарын хөлгийн тусгай ажиглалтын үеийн мэдээг агаарын хөлгийн тусгай мэдээ (special air-report)-ээр мэдээлнэ. Бүх төрлийн агаарын хөлгийн мэдээг боломжит хамгийн богино хугацаанд мэдээлсэн байна.

4.12.2 Замын дагуух агаарын хөлгийн мэдээний агуулга

4.12.2.1 ADS-C хэрэглэхгүй тохиолдолд өгөгдлийн холбоогоор дамжуулах замын дагуух агаарын хөлгийн мэдээ нь 4.12.2.2-т заасан шаардлагыг хангахад дараах элементүүдийг агуулсан байх шаардлагатай. Үүнд:

1 -р хэсэг — Байрлалын мэдээ:

1) агаарын хөлгийн таних дугаар;
2) байрлал;
3) цаг;
4) нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшин;
5) дараагийн байрлал болон түүнд хүрэх тооцоот цаг;
6) дараагийн тодорхой цэг;

2-р хэсэг – Үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээ:

7) тооцоот нисэн ирэх цаг;
8) үлдэгдэл түлш;

3-р хэсэг – Цаг уурын мэдээ:

9) салхины чиглэл;
10) салхины хурд;
11) салхи заагчийн мэдээ;
12) агаарын температур;
13) сэгсрэлт;
14) агаарын чийгшил (байгаа тохиолдолд).

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭРХ ХУУЛЬ

4.12.2.2 Агаарын хөлгийн мэдээний 1-р хэсэг нь заавал мэдээлэгдэх бөгөөд бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн үндсэн дээр ийнхүү тогтоосон тохиолдолд түүний 5) болон 6) элементүүдийг орхиж болно. Агаарын хөлгийн мэдээний 2-р хэсэг, эсхүл түүний тодорхой хэсгийг агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл томилогдсон төлөөлөгчийн хүсэлтээр, эсхүл агаарын хөлгийн дарга шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд л дамжуулна. Агаарын хөлгийн мэдээний 3-р хэсгийг Конвенцын Хавсралт 3-ын 5-р бүлэгт заасны дагуу дамжуулна.

Тайлбар: Энэ зүйлийн 4) буюу нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшин гэсэн элемент нь 4.11.2.1-т заасны дагуу бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн үндсэн дээр тогтоосон тохиолдолд радио холбоогоор дамжуулсан байрлалын илтгэлийн агуулгаас хасагдаж болох боловч агаарын хөлгийн мэдээний 1-р хэсгээс уг элементийг орхиж болохгүй.

4.12.3 Агаарын хөлгийн тусгай мэдээний агуулга

4.12.3.1 Дараах нөхцөл байдал тохиолдсон, эсхүл ажиглагдсан тохиолдолд агаарын хөлөг нь агаарын хөлгийн тусгай мэдээ өгнө. Үүнд:

a) дунд хүчтэй, эсхүл хүчтэй сэгсрэлт; эсхүл

b) дунд хүчтэй, эсхүл хүчтэй мөстөлт ; эсхүл

c) хүчтэй уулын долгион; эсхүл

d) мөндөргүй боловч халхлагдсан, далдлагдсан, өргөн тархсан, эсхүл шугаман хэлбэрийн аадар борооны үүл (thunderstorm); эсхүл

e) мөндөртэй, халхлагдсан, далдлагдсан, өргөн тархсан, эсхүл шугаман хэлбэрийн аадар борооны үүл; эсхүл

f) хүчтэй шороон болон элсэн шуурга; эсхүл

g) галт уулын үнсэн үүл; эсхүл

h) галт уулын дэлбэрэлтийн өмнөх идэвхжил, эсхүл галт уулын дэлбэрэлт; эсхүл

i) ХБЗ-ын үрэлтийн коэффициент мэдээлснээс муу гэж ажиглагдсан тохиолдол.

Тайлбар: Энд дурдсан галт уулын дэлбэрэлтийн өмнөх идэвхжил гэдэг нь галт уулын дэлбэрэлт эхлэхийн өмнөх шинж тэмдэг байж болзошгүй, ердийн бус, эсхүл нэмэгдэж буй галт уулын идэвхийг хэлнэ.

Трансоник болон дуунаас хэт хурдан нислэгийн хувьд нэмэлтээр:

j) дунд хүчтэй сэгсрэлт;

k) мөндөр; эсхүл

l) борооны бөөн үүл.

4.12.3.2 Агаар газар өгөгдлийн холбоо ашиглаж байгаа тохиолдолд агаарын хөлгийн тусгай мэдээ нь дараах элементүүдийг агуулсан байна. Үүнд:

- мэдээний төрлийн тэмдэглэгээ
- агаарын хөлгийн таних дугаар

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУУЛЬ 26 N65

Өгөгдлийн блок 1:

- өргөрөг, уртраг
- өндрийн түвшний даралт
- цаг

Өгөгдлийн блок 2:

- салхины чиглэл
- салхины хурд
- салхи заагчийн мэдээ
- агаарын температур
- сэгсрэлт (байгаа тохиолдолд)
- агаарын чийгшил (байгаа тохиолдолд)

Өгөгдлийн блок 3:

- агаарын хөлгийн тусгай мэдээг гаргах шаардлага үүсгэсэн нөхцөл, 4.12.3.1-д заасан a)–k) жагсаалтаас сонгон заана.

4.12.3.3 Дуун холбоо ашиглаж байгаа тохиолдолд агаарын хөлгийн тусгай мэдээ нь дараах элементүүдийг агуулсан байна. Үүнд:

- мэдээний төрлийн тэмдэглэгээ

1-р хэсэг — Байрлалын мэдээ

1) агаарын хөлгийн таних дугаар
2) байрлал
3) цаг
4) нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшин

3-р хэсэг — Цаг уурын мэдээ

5) агаарын хөлгийн тусгай мэдээг гаргах шаардлага үүсгэсэн нөхцөл, 4.12.3.1-д заасан a)–k) жагсаалтаас сонгон заана.

4.12.4 Дуун холбоогоор агаарын хөлгийн мэдээг дамжуулах

4.12.4.1 Нисэх баг агаарын хөлгийн мэдээг PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 1-т заасан AIREP SPECIAL загварт үндэслэсэн маягтуудыг бөглөнө. Мөн PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 1-т тусгасан мэдээ өгөх дэлгэрэнгүй зааврыг мөрдөнө.

4.12.4.2 Агаарын хөлгийн мэдээг дамжуулах үед нисэх баг, мөн ийм мэдээг дахин дамжуулах үед НХУ-ний нэгжүүд PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 1-т заасан мэдээний формат болон хэвшмэл хэллэгийг багтаасан дэлгэрэнгүй зааврыг ашиглана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 A165

Тайлбар: Автоматжуулсан системд агаарын хөлгийн мэдээг ашиглах нь нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан, ийм мэдээний элементүүдийг тогтоосон дараалал, хэлбэрийн дагуу дамжуулах нь онцгой чухал юм.

4.12.5 Галт уулын идэвхийн талаарх агаарын хөлгийн тусгай мэдээг бүртгэх

Галт уулын идэвхжилийн ажиглалт агуулсан агаарын хөлгийн тусгай мэдээг галт уулын идэвхжилийн талаарх агаарын хөлгийн тусгай мэдээний маягт дээр бүртгэнэ. PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 1-т тусгагдсан галт уулын идэвхжилийн талаарх агаарын хөлгийн тусгай мэдээний загвар маягтад үндэслэсэн маягтуудыг галт уулын үнсэн үүлэнд өртөх боломжтой маршрутаар нислэг үйлдэж буй нисэх багт зориулан хангана.

Тайлбар: Бүртгэх болон мэдээлэхтэй холбоотой зааврыг галт уулын идэвхжилийн талаарх агаарын хөлгийн тусгай мэдээний маягтын ар талд хэвлэн байрлуулах нь тохиромжтой.

4.12.6 Цаг уурын мэдээг дамжуулах

4.12.6.1 ADS-C мэдээ хүлээн авч, тэдгээрт цаг уурын мэдээний блок агуулагдсан тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүд нь үндсэн ADS-C болон цаг уурын мэдээний блокууд, мөн агаарын хөлгийн бүртгэлийн тэмдгийг сааталгүйгээр "Дэлхийн бүсийн урьдчилсан мэдээний төвүүд"-д (цаашид "WAFCs" гэх) дамжуулна.

Тайлбар: Цаг уурын мэдээг WAFCs-д дамжуулахад ашиглах форматын талаарх тодорхойлолтууд нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8896 "Manual on Aeronautical Meteorological Practice"-д тусгагдсан болно.

4.12.6.2 Өгөгдлийн холбоогоор дамжуулан ирсэн агаарын хөлгийн тусгай мэдээг хүлээн авсан тохиолдолд НХҮ-ний нэгжүүд нь тэдгээрийг сааталгүйгээр өөрсдийн харьяа цаг уурын хяналтын алба, WAFCs, мөн агаарын навигацийн бүс нутгийн хэлэлцээрээр агаарын тогтмол холбооны интернэтэд суурилсан үйлчилгээг ажиллуулах зорилгоор тодорхойлсон төвүүдэд дамжуулна.

4.12.6.3 Дуун холбоогоор хүлээн авсан агаарын хөлгийн тусгай мэдээг НХҮ-ний нэгжүүд нь ХБЗ-ын үрэлтийн коэффициенттой холбоотой тохиолдлоос бусад үед өөрсдийн харьяа цаг уурын хяналтын албад руу сааталгүйгээр дамжуулна.

4.12.7 Үрэлтийн коэффициентын талаарх мэдээг дамжуулах

Дуун холбоогоор хүлээн авсан, мэдээлснээс муу гэж ажиглагдсан ХБЗ-ын үрэлтийн коэффициенттой холбоотой агаарын хөлгийн тусгай мэдээг НХҮ-ний нэгжүүд нь сааталгүйгээр холбогдох нисэх буудлын операторт дамжуулна.

4.13 Нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын өгөгдлүүдийг харуулах, шинэчлэх

4.13.1 Ерөнхий зүйл

НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлж буй бүх агаарын хөлгийн нислэгийн төлөвлөгөө болон НХУ-ын мэдээллийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдад харуулах болон холбогдох өөрчлөлт оруулах, бусад мэдээлэлтэй холбоотой үйл ажиллагааны зохицуулалттай байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 N65

4.13.2 Мэдээлэл, өгөгдлийг харуулах

4.13.2.1 Хариуцлагын бүс дэх нислэгийн хөдөлгөөний явц, нөхцөл байдлыг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч бүрэн дүүрэн ойлгон харах боломжийг хангахуйц хангалттай мэдээлэл, өгөгдлийг зохих хэлбэрээр үзүүлдэг байх ба шаардлагатай тохиолдолд аэродромын маневрлах талбай дээрх хөдөлгөөний мэдээллийг мөн багтаасан байна. Энэхүү дүрслэл нь нислэгийн хөдөлгөөний явц, нөхцөл байдалд нийцүүлэн тогтмол шинэчлэгдэж байх бөгөөд ингэснээр мөргөлдөх эрсдэлийг цаг тухайд нь илрүүлэх, шийдвэрлэхэд дөхөм болохоос гадна хөрш НХУ-ын нэгжүүд болон секторуудтай хийсэн зөвшилцлийг бүртгэх, түүнийг хөнгөвчлөх зорилготой байна.

4.13.2.2 Тухайн агаарын зайн зохион байгуулалт, шаардлагатай илтгэх цэгүүд болон тэдгээртэй холбогдох мэдээллийг зохимжит байдлаар үзүүлсэн байна. Үзүүлэн харуулах өгөгдөлд нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгагдсан холбогдох мэдээлэл, байрлалын илтгэл, түүнчлэн зөвшөөрөл олголт болон зөвшилцлийн мэдээлэл багтсан байна. Энэхүү дүрслэлийг автоматаар үүсгэж, шинэчлэх боломжтой, эсхүл эрх бүхий ажилтнууд өгөгдлийг оруулж, шинэчилж болно.

4.13.3 Өгөгдөл болон мэдээллийн дүрслэл

4.13.3.1 Нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгагдсан холбогдох мэдээлэл болон бусад шаардлагатай өгөгдлийг цаасан, эсхүл цахим стрип ашиглан, өөр бусад цахим дүрслэлийн хэлбэрээр, эсхүл эдгээр аргуудыг хослуулсан хэлбэрээр дүрслэн үзүүлж болно.

4.13.3.2 Мэдээлэл, өгөгдлийг дүрслэн үзүүлэхдээ хүний хүчин зүйлийг тооцоолж агаарын хөлөг тус бүрийн болон холбогдох бусад өгөгдлийг буруу ойлгох, эндүүрэл үүсэх зэрэг эрсдэлийг хамгийн бага байлгахуйц арга, хэлбэрээр байна.

4.13.3.3 НХУ-ын автоматжуулалтын системд өгөгдлийг гараар оруулах арга, хэрэгсэл нь хүний хүчин зүйлээс үүсэх эрсдэлийг хамгийн бага байхаар тооцоолсон байна.

4.13.3.4 Цаасан, эсхүл цахим стрип ашиглаж байгаа тохиолдолд нислэг бүрд дор хаяж нэг стрип байна. Тухайн нислэгт зориулсан стрипийн тоо нь холбогдох НХУ-ын нэгжийн үйл ажиллагааны шаардлагад нийцсэн байна.

Стрипт оруулах өгөгдлийн төрөл, тэмдэг тэмдэглэгээ, стрипийн хэрэглээг тодорхойлсон журмыг холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага тогтооно.

Тайлбар: Цаасан стрип ашиглахтай холбогдолтой зөвлөмжийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Service Planning Manual"-аас харна уу.

4.13.3.5 Автоматаар үүсгэсэн өгөгдлийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид цаг тухайд нь үзүүлдэг байх шаардлагатай ба тухайн нислэгт хамаарах өгөгдөл болон дүрслэл нь цаашид НХУ үзүүлэх шаардлагагүй болох, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн шийдвэрээр дуусгавар болно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
26 A65

4.13.4 Хяналт, шалгалтын зорилгоор мэдээлэл, өгөгдлийг хадгалах

Нислэгийн хөдөлгөөний цаасан стрипийг 30 хоногийн турш хадгалах шаардлагатай. Нислэгийн хөдөлгөөний цахим буюу электрон мэдээлэл, харилцан ажиллагаа, зөвшилцөлтэй холбоотой өгөгдлийг мөн адил хугацаанд хадгална.

4.14 Систем, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл, эсхүл хэвийн бус ажиллагаа

НХУ-ын нэгжүүд нь нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдал, үр ашигт болон, эсхүл НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлэхэд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй холбоо, навигаци, ажиглалтын системүүд, түүнчлэн аюулгүй байдалд нөлөөлөх бусад систем, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл, эсхүл хэвийн бус ажиллагааг дотоод үйл ажиллагааны зааварт тусгасны дагуу нэн даруй мэдээлэх ёстой.

4.15 Нөөц

БҮЛЭГ 5. ЗАЙЧЛАЛЫН АРГАЧЛАЛ БА МИНИМА

5.1 Удиртгал

Тайлбар 1: Доор дурдсан тохиолдлуудаас бусад үед 5-р бүлэгт нислэгийн замын (en-route) үе шат, мөн хөөрөлт, буултын үе шатанд байгаа агаарын хөлгүүдийг зайчлахад ашиглах үйл ажиллагаа болон процедурын удирдлагын зайчлалын минимумууд багтсан болно.

Тайлбар 2: Зэрэгцээ ХБЗ-руу ойртолт үйлдэхэд хамаарах үйл ажиллагаа болон зайчлалын минимумууд нь энэхүү баримт бичгийн 6-р бүлэгт, аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэхэд хамаарах үйл ажиллагаа болон зайчлалын минимумууд нь 7-р бүлэгт, мөн НХУ-ний ажиглалтын систем ашиглахад хамаарах үйл ажиллагаа болон зайчлалын минимумууд нь 8-р бүлэгт тус тус багтсан болно.

Тайлбар 3: Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа (Strategic Lateral Offset Procedures, цаашид "SLOP" гэх)-ыг 16 дугаар бүлгийн 16.5-д заасны дагуу ашиглана.

Тайлбар 4: Өгөгдлийн холбооны чадамж (Data Link Initiation Capability, цаашид "DLIC" гэх)-д хамаарах үйл ажиллагаа 4-р бүлэгт, ADS-C-д хамаарах үйл ажиллагаа 13-р бүлэгт, мөн CPDLC-д хамаарах үйл ажиллагаа 14-р бүлэгт тус тус багтсан болно.

5.2 Хяналттай нислэгийн хөдөлгөөнийг зайчлахтай холбоотой заалт

5.2.1 Ерөнхий зүйл

5.2.1.1 Босоо болон хэвтээ зайчлалыг дараах нислэгүүдийн хооронд хангуулна. Үүнд:

a) A болон B ангиллын агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа бүх агаарын хөлөг хооронд;

b) C, D болон E ангиллын агаарын зайд IFR-р нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд хооронд;

c) C ангиллын агаарын зайд IFR болон VFR-р нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд хооронд;

d) IFR болон онцгой тусгай VFR-р нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд хооронд;

e) НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон тохиолдолд тусгай VFR-р нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд хооронд;

D болон E ангиллын агаарын зайд энэ зүйлийн b)-д дурдсан тохиолдлоос бусад үед өдрийн цагаар нислэгүүд өөрсдийн зайчлалыг хадгалах болон Ил харааны нислэгийн цаг уурын нөхцөл (цаашид "VMC" гэх)-д нислэг үйлдэх нөхцөлтэйгөөр өндөр авах, эсхүл алдах зөвшөөрөл олгосон тохиолдолд энэхүү заалт үйлчлэхгүй. Энэхүү үйл ажиллагаатай холбоотой нөхцөлүүдийг 5.9-р хэсэгт тусгасан болно.

5.2.1.2 Хоёр агаарын хөлгийн хоорондын зайг тухайн нөхцөлд байдалд тохирох зайчлалын минимумээс багасгах аливаа маневр гүйцэтгэх зөвшөөрлийг олгохгүй.

5.2.1.3 Хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл, эсхүл навигацийн хүндрэл зэрэг онцгой нөхцөл байдал нэмэлт сэрэмжлэл шаардах тохиолдолд тогтоосон минимумээс илүү зайчлалыг хэрэглэнэ. Ингэхдээ агаарын хөдөлгөөний урсгалыг хэт их зайчлал

ЭЗХ ХУПБ

хэрэглэснээр саатуулахгүй байх зорилгоор холбогдох бүх хүчин зүйлийг харгалзан үзнэ.

Тайлбар: Агаарын хөлөгт хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл тохиолдох үед онцгой нөхцөлд тооцогдох бөгөөд энэ үед уг агаарын хөлөг болон бусад агаарын хөлгүүдийн хооронд тогтоосон минимагаас илүү зайчлал хангуулах шаардлага үүсэж болзошгүй.

5.2.1.4 Агаарын хөлөг хооронд хангуулж буй зайчлал, эсхүл минимум нь цаашид хадгалагдах боломжгүй болсон тохиолдолд тухайн зайчлалын минимум алдагдахаас өмнө өөр төрлийн зайчлал, эсхүл өөр минимумийг хангуулах ёстой.

5.2.2 Агаарын хөлгийн үзүүлэлтийн доголдол

Нисэх баг нь агаарын хөлгийн үзүүлэлт холбоо, навигаци, алтиметр, нислэгийн удирдлага, эсхүл бусад системийн татгалзал, ажиллагааны доголдлын улмаас тухайн үйл ажиллагаа явуулж буй агаарын зайд шаардагдах түвшнээс доош орсон тохиолдолд холбогдох НХУ-ын нэгжид нэн даруй мэдэгдэх үүрэгтэй. Хэрэв уг татгалзал, доголдол нь тухайн үед ашиглаж буй зайчлалын минимумд нөлөөлж байвал нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь өөр тохирох зайчлалын төрөл эсхүл зайчлалын минимумийг хангуулах арга хэмжээ авна.

5.3 Босоо зайчлал

5.3.1 Босоо зайчлалыг ашиглах

Тогтоосон алтиметрийн тохируулгын журмыг мөрдөж буй агаарын хөлгүүд хооронд нислэгийн түвшин, эсхүл өндрийн түвшнээр илэрхийлсэн ялгаатай түвшинд нислэг үйлдэх тухай 4 дүгээр бүлгийн 4.10-т заасан шаардлагын дагуу босоо зайчлал хангуулна.

5.3.2 Босоо зайчлалын минимум

Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд дараах босоо зайчлал тогтоогдоно. Үүнд:

a) Нислэгийн түвшин 8,400 м-ээс доош 300 м;

b) Нислэгийн түвшин 8,400 м-ээс 8,900 м-т 500 м;

c) Нислэгийн түвшин 8,900 м-ээс 12,500 м-т 300 м;

d) Нислэгийн түвшин 12,500 м-ээс дээш 600 м.

Тайлбар: Нислэгийн түвшин 8,900 м-ээс 12,500 м-ийн өндрийн агаарын зай нь RVSM агаарын зай болно.

5.4 Хэвтээ зайчлал

5.4.1 Хажуугийн зайчлал

5.4.1.1 Хажуугийн зайчлал ашиглах

5.4.1.1.1 Хажуугийн зайчлалыг хамаарагдаж буй агаарын замуудын хэсгүүдэд агаарын хөлгүүдийн хажуугийн зайчлал хангагдаж байх тусгайлан тогтоосон буфер болон навигацийн алдааг тооцсон зайнаас багагүй байхаар хэрэгжүүлнэ. Энэхүү

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 N65

буферийг холбогдох эрх бүхий байгууллага тогтоож, хажуугийн зайчлалын хамгийн бага хэмжээнд салшгүй хэсэг болгон оруулна.

5.4.1.1.2 Өөр агаарын замуудад, эсхүл ил харааны ажиглалтаар болон навигацийн төхөөрөмж, эсхүл RNAV төхөөрөмж ашиглан тодорхойлсон өөр хоорондоо ялгаатай газарзүйн байршилд нислэг үйлдэх тохиолдолд агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлал хангагдсанд тооцно.

5.4.1.1.3 Хэрэв хүлээн авч буй мэдээлэл нь навигацийн төхөөрөмжийн эвдрэл, эсхүл навигацийн үзүүлэлтийн шаардлагаас доогуур байгааг илэрхийлж байвал НХУ нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь өөр зайчлал, эсхүл минимум ашиглана.

5.4.1.1.4 Тусгайлан заасан эргэлт хийх агаарын замуудад хажуугийн зайчлал алдагдах нөхцөл үүсэж буй үед агаарын хөлгийг эргэлт хийж эхлэхээс өмнө өөр төрлийн зайчлал, эсхүл минимумийг ашиглана. (Зураг 5-1, 5-2)

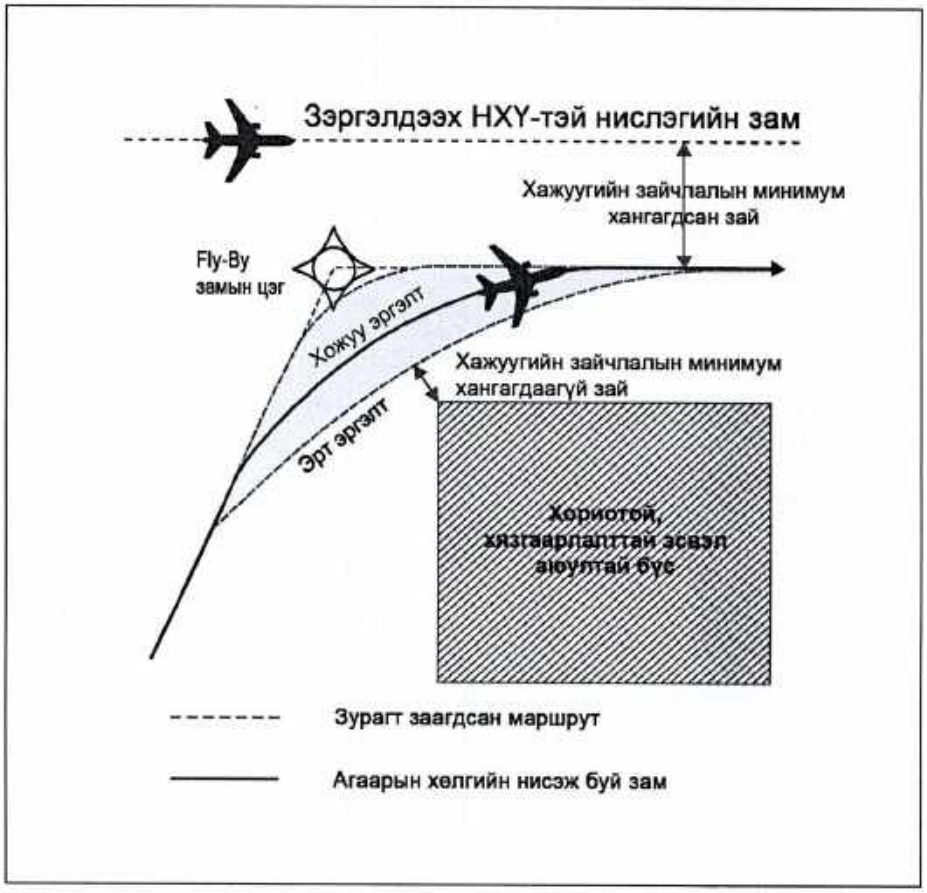
Тайлбар 1. Флайовер (цаашид "flyover" гэх) замын цэгийн хувьд агаарын хөлөг эргэлт хийж эхлэхээс өмнө замын цэгийн дээгүүр нисэх шаардлагатай. Эргэлтийн дараа агаарын хөлөг шууд агаарын замд нэгдэх эргэлт хийх, эсхүл агаарын замд нэгдэхийн өмнө дараагийн заагдсан замын цэг рүү чиглэх эргэлт хийж болно. Иймд эргэлт хийж буй талд нэмэлт хажуугийн зайчлал шаардана. (Зураг 5-1)

Тайлбар 2. Флай-бай (цаашид "fly-by" гэх) замын цэгийн хувьд агаарын хөлөг эргэлтийн цэгээс 37 км хүртэлх зайнаас fly-by эргэлтийг эхэлж болох ба эргэлтийн зам нь цэгээс 16.7 км (20NM)-ээс холгүй зайтай байна. Тогтмол радиустай шилжих эргэлт (fixed radius transition, цаашид "FRT" гэх)-ийн үед тогтоосон радиус нь агаарын хөлөг эргэлтээ хэзээ эхлүүлэх болон тухайн тэмдэглэсэн цэгээс ямар хэмжээний хазайлтаар эргэхийг тодорхойлно. Fly-by болон FRT эргэлт нь эргэлтийн дотор талд байрлах өөр агаарын зам, эсхүл хязгаарлалттай бүсэд нөлөөлөх магадлалтай.

Хэрэглэлийн нислэгийн журмын хувьд цэг хүртэлх нуман радиус (Radius arc to a fix, цаашид "RF" гэх) бүхий эргэлт нь агаарын хөлгийн эргэлтийн эхлэх болон дуусах замыг заана. (5-1 ба 5-2-р зургийг үзнэ үү). Эдгээр эргэлтийн талаар ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9992 "Use of Performance-based Navigation (PBN) in Airspace Design Manual on the Use of Performance-based Navigation (PBN) in Airspace Design"-т дэлгэрэнгүй заасан.

Тайлбар 3. Тодорхой навигацийн үзүүлэлтэд тулгуурласан хажуугийн зайчлалын минимумийн жишээг энэ зүйлийн 5.4.1.2.1.6-т заасан.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗӨВ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЗӨВ ХУВЬ
26 А65

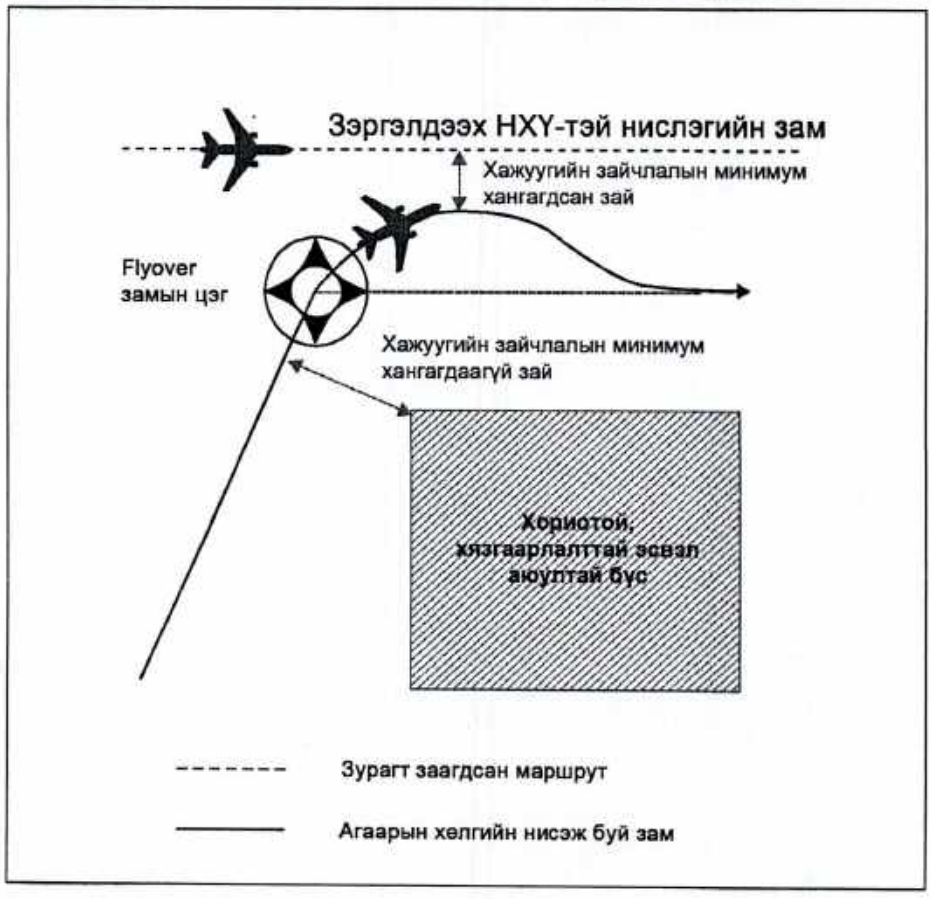


Fly-by эргэлт

Агаарын хөлгийн үзүүлэлт, хурд, өндрийн түвшин, эргэлтийн өнцөг болон салхины нөхцөл байдлаас хамааран агаарын хөлөг эргэлтийн радиус болон эргэх өнцгөө (AOB) тооцоолно. Тухайн тооцоолсон радиустаа үндэслэн агаарын хөлөг нь fly-by замын цэг дээр ирэхээс 20 хүртэлх NM-ын өмнө эргэлтээ эхлүүлнэ. Агаарын хөлөг бүр өөрийн эргэлтийн радиусыг (агаарын хөлгийн нислэгийн замын хүрээг зурагт саарал өнгийн бүсээр илэрхийлсэн) тооцоолох учир нислэгийн замд зөрүү гарах боломжтой. Агаарын хөлөг өндөрт нислэг үйлдэх болон эргэлтийн өнцөг их байх тусам энэ зөрүү нь илүү ихээр мэдэгдэнэ. Энэ тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгийн замыг fly-by замын цэгийн дотор талд байхаар тооцоолно.

Зураг 5-1. Fly-by эргэлт Flyover замын цэгийн дээгүүр эргэх ба fly-by замын цэг дээр эргэх (5.4.1.1.4-ийг харна уу)

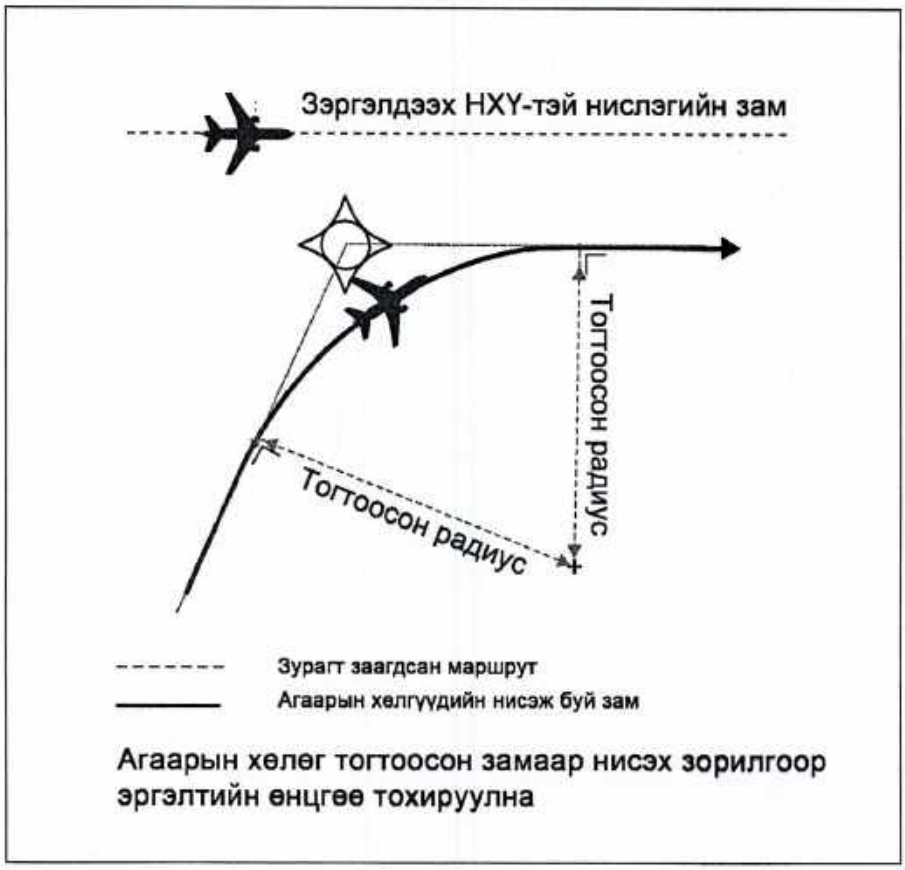
МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЗХ, ХУУЛЬ
26 А/65



Fly-over эргэлт

Агаарын хөлөг нь нислэгийн зам дагуух дараагийн чиглэл рүү эргэлт үйлдэхээс өмнө flyover замын цэг дээр нисэн ирэх шаардлагатай. Тиймээс тогтоогдсон хамгийн бага хажуугийн зайчлалыг ханган нисэж байгаа бол агаарын хөлөг эргэлт үйлдэхээр маневрлах үед энэхүү зайчлал алдагдах магадлалтай. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгийн замыг flyover замын цэгийн гадна талд байхаар тооцоолно.

Зураг 5-1 (үргэлжлэл). Fly-by эргэлт Flyover замын цэгийн дээгүүр эргэх ба fly-by замын цэг дээр эргэх (5.4.1.1.4-ийг харна уу)



Тогтмол радиустай шилжих эргэлт (FRT)

Нийтлэгдсэн en-route RNP агаарын замд ашиглагдах тогтмол радиустай шилжих эргэлт (Fixed radius transition) нь агаарын зай төлөвлөх эрх бүхий нэгжээс тогтоож өгсөн эргэлтийн радиусыг багтаасан байдаг. Агаарын хөлөг эргэлтийн замын цэгт ойртох үед FMC/FMS нь нумын төвийг тооцоолж, нислэгийн зам тухайн төвтэй холбогдох радиуст перпендикуляр болох цэг дээр эргэлтийг эхлүүлнэ. Агаарын хөлөг энэ төрлийн эргэлтийг жигд, тэгш хэмээр гүйцэтгэнэ.

Зураг 5-2. Тогтмол радиустай шилжих эргэлт (FRT) болон нуман радиус (RF) бүхий эргэлт (5.4.1.1.4-ийг харна уу)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
БИЧИГ ХЭРЭГ
Гарын үсэг ... Огноо 26 А/65



Нуман радиус (Radius arc to a fix) бүхий эргэлт

Хэрэглэлийн нислэгийн журмын хувьд цэг хүртэлх нуман радиус (RF) бүхий эргэлт нь радиус болон нуман төвтэй агаарын замын дагуух агаарын хөлгийн эргэлтийг заасан муруй сегмент юм. Агаарын хөлөг муруй сегментийн эхлэлийн цэгээс эргэлтээ эхлүүлэн дараагийн замын цэг хүртэл үргэлжлүүлнэ. Агаарын хөлөг энэ төрлийн эргэлтийг жигд, тэгш хэмээр гүйцэтгэнэ.

Зураг 5-2. Тогтмол радиустай шилжих эргэлт (FRT) болон нуман радиус (RF) бүхий эргэлт (5.4.1.1.4-ийг харна уу)

5.4.1.2 Хажуугийн зайчлалын шалгуур болон минима

5.4.1.2.1 Хажуугийн зайчлалыг дараах тохиолдолд ашиглаж болно.

5.4.1.2.1.1 Ижил, эсхүл ялгаатай газарзүйн байршилд байгаа тохиолдолд:

Байрлал тогтоох илтгэлээр агаарын хөлөг нь навигацийн тоног төхөөрөмж, эсхүл ил хараагаар тодорхойлсон ялгаатай газарзүйн байршлыг өнгөрч байгаа нь тогтоогдсон үед хажуугийн зайчлалыг баримталж болно. (Зураг 5-3).

5.4.1.2.1.2 NDB, VOR, эсхүл GNSS төхөөрөмж ашиглан нэгдэж буй агаарын замуудын хувьд:

Ашиглаж буй навигацийн тоног төхөөрөмжид тулгуурлан агаарын хөлгүүд хооронд хажуугийн зайчлалыг дараах байдлаар тогтооно. Үүнд:

а) VOR: Төхөөрөмжөөс холдож буй агаарын хөлгүүдийн хувьд:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЖ ХУЛЬ
26 A165

Агаарын хөлгүүд хоёул 15 градусаас багагүй өнцгийн радиалаар салж буйг тогтоосон бөгөөд аль нэг агаарын хөлөг төхөөрөмжөөс 28 км (15 NM)-ээс багагүй зайд байх (Зураг 5-4)

b) NDB: Төхөөрөмж рүү ойртож, эсхүл холдож буй агаарын хөлгүүдийн хувьд:

Агаарын хөлгүүд хоёул 30 градусаас багагүй өнцгөөр салсан бөгөөд аль нэг нь төхөөрөмжөөс 28 км (15 NM)-ээс багагүй зайд байх (Зураг 5-5)

c) GNSS/GNSS: Хоёр замын цэгийн хооронд замаас хазайлгүйгээр чиглэлээ хадгалан нисэж байгаагаа агаарын хөлөг тус бүр баталгаажуулсан бөгөөд аль нэг агаарын хөлөг нь огтлолцож байгаа цэгээс хамгийн багадаа Хүснэгт 5-1-д заасан зайд нисэн очсон байх

d) VOR/GNSS: VOR ашиглан нисэж буй агаарын хөлгийн хувьд VOR төхөөрөмжөөс холдож буй, эсхүл ойртож буй радиалаа эзэлсэн байх бөгөөд GNSS ашиглан нисэж буй нөгөө агаарын хөлгийн хувьд хоёр замын цэгийн хооронд замаас хазайлгүйгээр чиглэлээ хадгалан нисэж байгаагаа баталгаажуулсан байх ба аль нэг агаарын хөлөг нь огтлолцож байгаа цэгээс хамгийн багадаа Хүснэгт 5-1-д заасан зайд нисэн очсон байх

	Агаарын хөлөг 1: VOR, эсхүл GNSS *Агаарын хөлөг 2: GNSS*	
Нэг цэгээс хэмжсэн агаарын хөлгүүдийн чиглэлийн өнцгийн зөрүү (градус)	FL010 - FL190 Нэг цэгээс хэмжсэн зай	FL200 – FL600 Нэг цэгээс хэмжсэн зай
15 - 135	27.8 км (15 NM)	43 км (23 NM)
Хүснэгтэд өгөгдсөн зайнууд нь газрын зайг илэрхийлнэ. DME ашиглан агаарын хөлгийн зайг тодорхойлох үед DME дохионы эх үүсвэрээс хүлээн авагч антен хүртэлх зайг (налуу зай) тооцох ёстой.		

Хүснэгт 5-1 VOR болон GNSS ашиглан нисэж байгаа агаарын хөлгүүдийн хажуугийн зайчлал

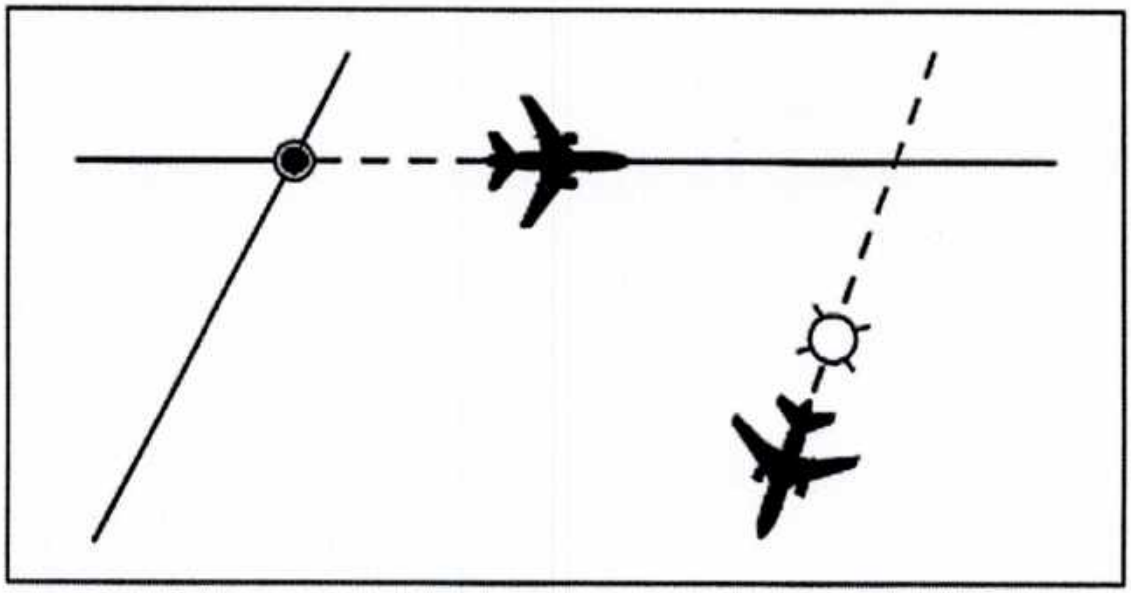
Тайлбар 1: Хүснэгт 5-1-д заасан утгуудыг мөргөлдөх эрсдэлийн үнэлгээгээр тооцоолон гаргасан. GNSS болон VOR төхөөрөмж ашиглан агаарын хөлгийн зайчлал хангуулах тухай эх хүснэгт ICAO-ийн баримт бичиг Circular 322, "Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima based on VOR Separation Minima"-д багтсан. Өнцгийн зөрүү болон зайчлалтай холбоотой дэлгэрэнгүй мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг Circular 322-оос харна.

Тайлбар 2: Хүснэгт 5.1-т заасан утгууд нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9613 "Performance-based Navigation (PBN) Manual"-д заасан тогтмол радиустай шилжих эргэлт (FRT) болон "Minimum Aviation System Performance Standard: Required Navigation Performance for Air

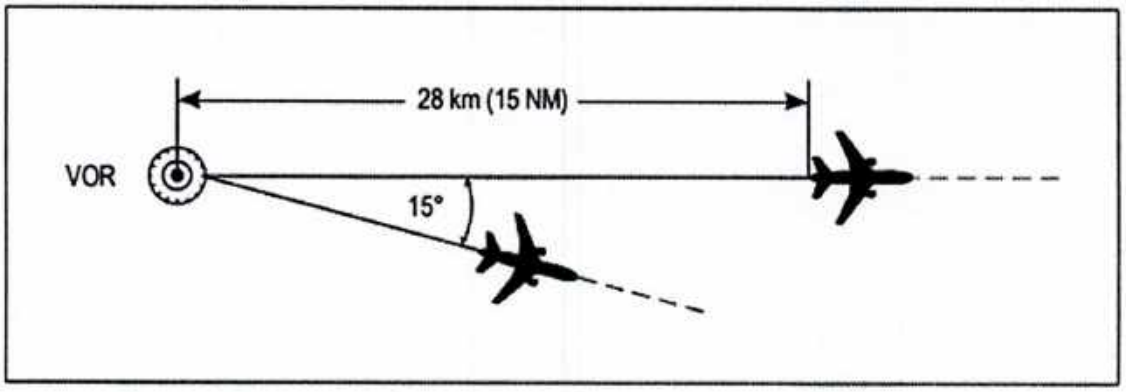
МОНГОЛ УЛС ЭЗЭМ ЭЖ.ХУДЛ

Navigation (ED-75B/DO-236B)"-ын 3.2.5.4-р хэсэгт заасан fly-by эргэлтийн онолын эргэлтийн бүсэд хамрагдах нийтлэг цэгээс авсан зайг тооцсон.

Тайлбар 3: GNSS-ийн хажуугийн зайчлалыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой зааварчилгааг ICAO-ийн баримт бичиг Circular 322, "VOR зайчлалын минимумд суурилсан GNSS хажуугийн зайчлалын минимумийг хэрэгжүүлэх заавар"-т тусгасан.

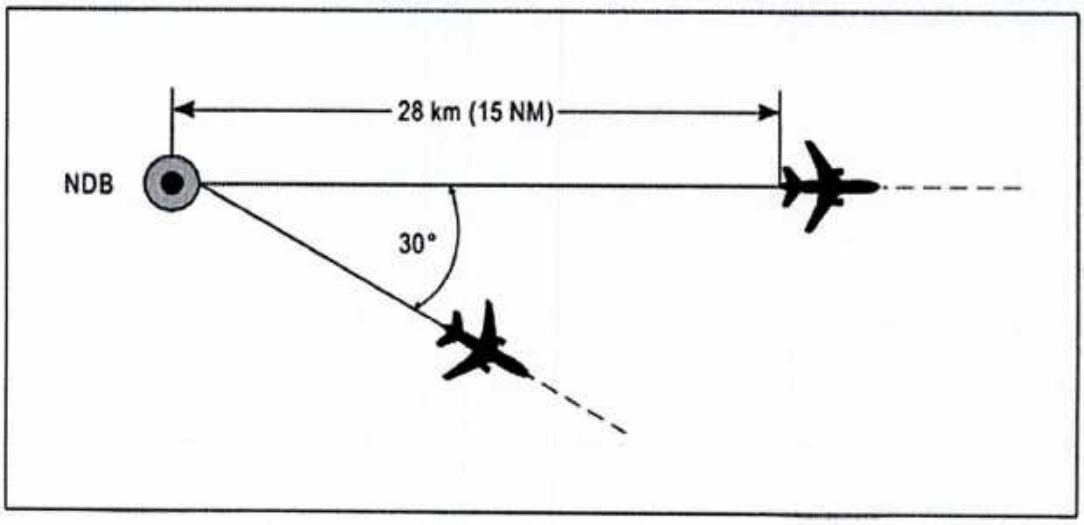


Зураг 5-3. Ижил, эсхүл ялгаатай газарзүйн байршил ашиглах үед (5.4.1.2.1.1-ийг үзнэ үү)



Зураг 5-4. Ижил VOR төхөөрөмж ашиглах үеийн зайчлал (5.4.1.2.1.2-ын а)-г үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛБАР
Дугаар 26 - А/65



Зураг 5-5. Ижил NDB төхөөрөмж ашиглах үеийн зайчлал
(5.4.1.2.1.2-ын b)-г үзнэ үү)

5.4.1.2.1.2.1 Нөөц

5.4.1.2.1.2.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь GNSS ашиглан зайчлал хангуулахдаа дараахыг баталгаажуулсан байна. Үүнд:

a) тухайн агаарын хөлөг GNSS ашиглан нислэг үйлдэж байгаа эсэх;

b) агаарын замтай зэрэгцээ (offset) нислэг үйлдээгүй эсэх.

5.4.1.2.1.2.3 Үйл ажиллагааны алдаа гаргах боломжийг багасгахын тулд GNSS ашиглан зайчлал хангуулах үед навигацийн мэдээллийн санд агуулагдах, эсхүл нислэгийн удирдлагын системд өгөгдлөөр дамжуулан илгээгдсэн цэгүүдийг гар аргаар оруулсан цэгийн оронд ашиглах хэрэгтэй. Хэрэв навигацийн мэдээллийн сан дахь цэгүүдийг ашиглах нь ажиллагааны хувьд хязгаарлалттай бол нисгэгчийн гар аргаар оруулах шаардлагатай цэгүүдийн хэрэглээг өргөрөг, уртрагийн хагас, эсхүл бүтэн градусын утгатай цэгүүдээр хязгаарлах нь зүйтэй.

5.4.1.2.1.2.4 Нисгэгч нь Хүлээн авагчийн бүрэн байдлын бие даасан мониторинг (цаашид "RAIM" гэх) тасалдсан тухай мэдээлсэн тохиолдолд GNSS ашиглан зайчлал хангуулахыг хориглоно.

Тайлбар: GNSS ашиглан хажуугийн зайчлал хангуулах зорилгоор тухайн нэгтгэсэн навигацийн системээс авсан зай болон чиглэлийн мэдээллийг GNSS-ийн зай ба чиглэлийн мэдээлэлтэй адилтган үзнэ.

5.4.1.2.1.2.5 Зайчлал хангуулахад ашиглах GNSS хүлээн авагч нь Конвенцын Хавсралт 10, Volume I-т заасан шаардлагыг хангасан байх ба нислэгийн төлөвлөгөөнд уг мэдээллийг оруулсан байна.

5.4.1.2.1.3 *Навигацийн ялгаатай туслах хэрэгсэл тоног төхөөрөмж, эсхүл аргачлал ашиглах.*

Агаарын хөлгүүд навигацийн ялгаатай туслах хэрэгсэл тоног төхөөрөмж, эсхүл аргачлал ашиглах, эсхүл нэг агаарын хөлөг нь RNAV төхөөрөмж ашиглаж байх үед

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЖ ХУНЬ
26 A165

агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлал хангуулахдаа тухайн навигацийн тоног төхөөрөмжүүд болон RNP-ийн хамгаалагдсан бүс хоорондоо давхцаагүй байна.

5.4.1.2.1.4 *Хэрэглэлийн нислэгийн журмаар хөөрөлт болон буулт үйлдэж буй агаарын хөлөг хоорондын хажуугийн зайчлал.*

5.4.1.2.1.4.1 Хэрэглэлийн нислэгийн журмаар хөөрөлт, эсхүл буулт үйлдэж буй агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлал дараах тохиолдолд хангагдана. Үүнд:

a) RNAV 1 хооронд, RNAV 1 ба RNP 1, RNP APCH, эсхүл RNP AR APCH зэрэгцсэн чиглэлүүдийн хоорондын зай 13 км (7 NM)-ээс багагүй байх; эсхүл

b) RNP 1, RNP APCH, эсхүл RNP AR APCH чиглэлүүдийн хоорондын зай 9.3 км (5 NM)-ээс багагүй байх; эсхүл

c) Саадыг давах шалгуур үзүүлэлтэд үндэслэн боловсруулсан хөөрөлт, буултын бүс хоорондоо давхцахгүй байх бөгөөд үйл ажиллагааны алдааг харгалзан үзсэн байх.

Тайлбар 1: Дээрх a) болон b)-д тусгасан зайн утгууд нь олон төрлийн навигацийн тодорхойлолтыг ашиглан мөргөлдөх эрсдэлийн үнэлгээгээр тогтоогдсон. Энэ үнэлгээ ICAO-ийн баримт бичиг Circular 324 "Guidelines for Lateral Separation of Arriving and Departing Aircraft on Published Adjacent Instrument Flight Procedures"-т багтсан.

Тайлбар 2: ICAO-ийн баримт бичиг Circular 324 нь саадыг давах шалгуур үзүүлэлтэд үндэслэн боловсруулсан хоорондоо давхцахгүй байх хамгаалагдсан бүсийг ашиглан буух болон хөөрөх чиглэлүүдийн зайчлалын талаарх мэдээллийг мөн агуулсан. Энэ нь ICAO-ийн баримт бичиг PANS-OPS Doc 8168 "Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations" Volume II–д тусгагдсан.

Тайлбар 3: Багасгасан зайчлалын минимаг ашиглах талаар зохицуулалт нь 2-р бүлэг "HXY-ний аюулгүй байдлын удирдлага" болон 5-р бүлэг "Зайчлалын арга члал ба минимум"-ийн 5.11-т туссан.

Тайлбар 4: Навигацийн тодорхойлолтын талаарх зааварчилгааг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9613 "Performance-based Navigation (PBN) Manual"-д заасанчлан мөрдөнө.

5.4.1.2.1.5 *RNP шаардлага бүхий параллель чиглэл, эсхүл RNAV агаарын замын үйл ажиллагаа.*

RNP шаардлага бүхий тогтоосон агаарын зам болон агаарын зайд RNAV тоноглолтой агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлал хангуулахдаа тухайн агаарын хөлгийг нислэгийн параллель чиглэл, эсхүл HXY-тэй нислэгийн замын гол шугам дагуу чиглэлээ өөрчлөхгүй нислэгээ үргэлжлүүлэх шаардлага тавина. Тухайн HXY-тэй нислэгийн зам, эсхүл агаарын хөлгийн чиглэлийн хамгаалагдсан агаарын зай хоорондоо давхцаагүй байх шаардлагатай.

Тайлбар: RNP шаардлага бүхий параллель чиглэлүүдийн хооронд, эсхүл параллель HXY-тэй нислэгийн замын гол шугамууд хоорондын зай нь тухайн RNP төрлөөс хамаарна. RNP шаардлага бүхий чиглэлүүд, эсхүл HXY-тэй нислэгийн зам хоорондын зайг тогтоохтой холбоотой зааварчилгааг Конвенцын Хавсралт 11-ийн Attachment B-д заасны дагуу мөрдөнө.

5.4.1.2.1.6 *Параллель, эсхүл огтлолцохгүй чиглэл, эсхүл HXY-тэй нислэгийн замд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг хоорондын хажуугийн зайчлал.*

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРЧЛЭЛ ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Баяр хөдөлмөрийн
дэлгэцийн 26 - А165

Тогтоосон агаарын зам, эсхүл агаарын зайд параллель, эсхүл огтлолцохгүй чиглэл, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн замаар нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлалыг Хүснэгт 5-2-ын дагуу тогтооно.

Хүснэгт 5-2. Зэрэгцээ, эсхүл огтлолцохгүй чиглэл, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн зам дээрх агаарын хөлгийн хажуугийн зайчлал

Чиглэл хоорондын минимум зай		Үзүүлэлтийн шаардлага			Нэмэлт шаардлага
SLOP зөвшөөрегдөөгүй, эсхүл зөвхөн 0.5 NM хүртэл зөвшөөрегдсөн агаарын зай	2 NM хүртэл SLOP зөвшөөрегдсөн агаарын зай	Навигаци	Холбоо	Ажиглалт	
93 км (50 NM)	93 км (50 NM)	RNAV 10 (RNP 10) RNP 4 RNP 2	НХУ-нисгэгч хоорондын VHF дуун холбооноос бусад холбоо		
37 км (20 NM)	42.6 км (23 NM)	RNP 4 RNP 2	RCP 240	RSP 180	Тохирлын хяналтыг хангахын тулд 5 NM-ын дээд босготой хажуугийн хазайлтын өөрчлөлтийг болон замын цэгийн өөрчлөлтийг заасан ADS-C гэрээг байгуулна.
37 км (20 NM)	42.6 км (23 NM)	RNP 2, эсхүл GNSS тоноглол	НХУ-нисгэгч хоорондын VHF дуун холбооноос бусад холбоо		Нэг агаарын хөлөг нь ижил нислэгийн түвшинд нисэж буй нөгөө агаарын хөлгийн өндрийг огтлон өндөр авах/алдах үед
27.8 км (15 NM)	33.4 км (18 NM)	RNP 4 RNP 2	НХУ-нисгэгч хоорондын VHF дуун холбоо		
16.7 км (9 NM)	22.3 км (12 NM)	RNP 4 RNP 2	RCP 240	RSP 180	Нэг агаарын хөлөг нь ижил нислэгийн түвшинд нисэж буй нөгөө агаарын хөлгийн өндрийг огтлон өндөр авах/алдах үед
13 км (7 NM)	19 км (10 NM)	RNP 2, эсхүл GNSS тоноглол	НХУ-нисгэгч хоорондын VHF дуун холбоо		Нэг агаарын хөлөг нь ижил нислэгийн түвшинд нисэж буй нөгөө агаарын хөлгийн өндрийг огтлон өндөр авах/алдах үед

Тайлбар 1: Дээр дурдсан хажуугийн зайчлалын минимумийг дэмжих навигацийн чадамжтай холбоотой зааварчилгааг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9613 "Performance-based Navigation (PBN) Manual"-д заасанчлан мөрдөнө. Хажуугийн зайчлалын минимумийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой мэдээлэл ICAO-ийн баримт бичиг Circular 349 "Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima"-д тусгагдсан.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

Тайлбар 2: Дээр дурдсан хажуугийн зайчлалын минимумийг дэмжих холбоо, ажиглалтын чадамжтай холбоотой зааварчилгааг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9869 "Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual" болон Doc 10037 "Global Operational Data Link (GOLD) Manual"-д заасанчлан мөрдөнө.

Тайлбар 3: Энэ зүйлийн Хүснэгт 5-2-т заасан GNSS-тэй холбоотой мэдээллийг PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 2, ITEM 10: EQUIPMENT AND CAPABILITIES-аас авна.

Тайлбар 4: SLOP-ыг хэрэглэхтэй холбоотой мэдээллийг энэхүү баримт бичгийн 16.5-р хэсгээс харна уу.

5.4.1.2.1.7 Хоёр агаарын хөлгийн нэгийг, эсхүл хоёуланг нь агаарын замтай зэрэгцээ нисэх (lateral offset)-ийг шаардах нөхцөлтэйгөөр 5.4.1.2.1.6-д заасан агаарын хөлөг хооронд хажуугийн зайчлал хангуулж байгаа тохиолдолд агаарын замтай зэрэгцээ нисэхээр маневр үйлдэж буй агаарын хөлгийг тухайн байрлалд нисэн очих хүртэл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь хоёр агаарын хөлгийн хооронд босоо зайчлал хангуулна.

5.4.1.2.1.8 *Огтлолцох чиглэл, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн замаар нисэж буй агаарын хөлөг хоорондын хажуугийн зайчлал.*

Огтлолцох чиглэл, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн замаар нисэж буй агаарын хөлгүүд хооронд хажуугийн зайчлалыг дараах байдлаар тогтооно. Үүнд:

a) нэг агаарын хөлөг нь нөгөө агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлтэй нийлэх чиглэлд нислэг үйлдэж буй тохиолдолд нөгөө агаарын хөлгийн чиглэлээс перпендикуляр хэмжсэн тодорхой зайд байрлах хажуугийн зайчлалын цэгт (Зураг 5-6) нисэн очих хүртэл хажуугийн зайчлал хангагдсан гэж үзнэ;

b) нэг агаарын хөлөг нь нөгөө агаарын хөлгийн чиглэлээс салах чиглэлд нислэг үйлдэж буй тохиолдолд нөгөө агаарын хөлгийн чиглэлээс перпендикуляр хэмжсэн тодорхой зайд байрлах хажуугийн зайчлалын цэг (Зураг 5-6)-ийг нисэн өнгөрсний дараа хажуугийн зайчлал хангагдсан гэж үзнэ.

Энэ төрлийн зайчлалыг доор дурдсан хажуугийн зайчлалын утгуудыг ашиглан ямар ч өнцгөөр огтлолцох чиглэлүүдэд ашиглаж болно.

Навигаци	Зайчлал
RNAV 10 (RNP 10) RNP 4 RNP 2	93 км (50 NM) 42.6 км (23 NM) 27.8 км (15 NM)

5.4.1.2.1.9 Дээрх хүснэгтэд заасан 27.8 км (15 NM) зайчлалын минимумийг ашиглах тохиолдолд GNSS навигацийн тоног төхөөрөмжийн үзүүлэлтийг нислэгийн төлөвлөгөөнд G үсгээр тэмдэглэсэн байна.

Тайлбар: 93 км (50 NM), 42.6 км (23 NM) болон 27.8 км (15 NM) хажуугийн зайчлалын минимумийг дэмжих навигацийн чадамжтай холбоотой зааварчилгааг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9613 "Performance-based Navigation (PBN) Manual"-д заасанчлан мөрдөнө. Нэмэлт

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 А/65

мэдээлэл ICAO-ийн баримт бичиг Circular 349 "Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima"-д багтсан.

5.4.1.2.1.10 *Хажуугийн зайчлал илүү их утгаар хангагдсан байх шаардлагатай агаарын зайд нисэн орох.*

Агаарын хөлгүүд дараах тодорхойлсон чиглэлд нислэг үйлдэх үед хажуугийн зайчлал хангагдсанд тооцно. Үүнд:

a) нислэгийн чиглэл хамгийн бага зайчлалын утгаар салсан байх;

b) нислэгийн чиглэл хамгийн багадаа 15 градусаар салсан байх хүртэл хажуугийн зайчлалын шаардлагыг хангах.

НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсний дагуу агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлээ нарийвчлан тодорхойлох навигацийн тоног төхөөрөмжийн чадамжтай эсэхийг баталгаажуулах боломжтой тохиолдолд дээрх зайчлалыг ашиглана.

5.4.2 Тууш зайчлал

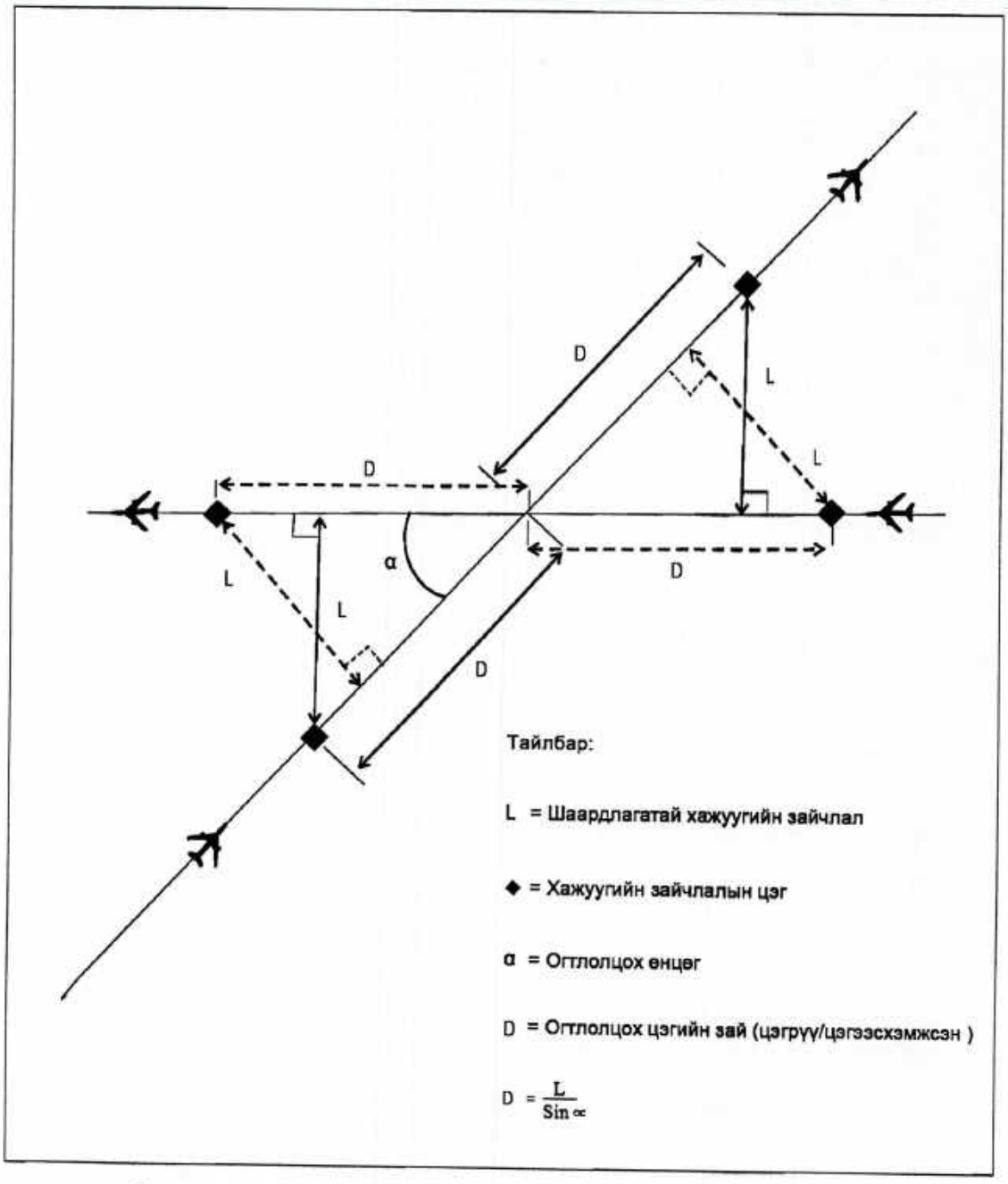
5.4.2.1 Тууш зайчлалыг ашиглах

5.4.2.1.1 Зайчлал хангагдаж буй агаарын хөлгүүдийн тооцоолсон байрлалууд хоорондын зайг тогтоосон минимумаас их байлгах зорилгоор тууш зайчлалыг хангана. Ижил чиглэлд, эсхүл цаашид салах чиглэлд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүд хооронд тууш зайчлалыг хангахдаа Мах тоо (цаашид "Mach" тоо гэх)-ны аргачлал гэх мэт хурдны зохицуулалтыг хийж болно. Шаардлагатай бол, Mach тооны аргачлалыг ашиглах тухай бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн үндсэн дээр тогтооно.

Тайлбар 1: Дуунаас бага хурдтай агаарын хөлгүүдийг зайчлах зорилгоор Mach тооны аргачлалыг ашиглахтай холбоотой үйл ажиллагааг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Services Planning Manual" -д тусгасан Guidance material-аас харна уу.

Тайлбар 2: Mach тооны аргачлалд бодит Mach тоог ашиглана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУДЛ
Дэвсгэр 26 А/65



Зураг 5-6. Хажуугийн зайчлалын цэг (5.4.1.2.1.7-ийг үзнэ үү)

5.4.2.1.2 Ижил чиглэлд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүдийн хооронд хугацаанд тулгуурласан тууш зайчлал хангахын тулд, удаах агаарын хөлөг нь түрүүлж нисэж байгаа агаарын хөлгөөс бага хурдтай байж, тухайн агаарын хөлгийн хооронд зайчлалын минимум алдахгүй гэдгийг бататгах ёстой. Хэрэв агаарын хөлгүүд хоорондын зай нь зайчлалын минимумд хүрэхээр нөхцөл байдал үүсвэл, зохих зайчлалын минимумыг хангаж байгааг бататгах зорилгоор хурдны зохицуулалтыг хийнэ.

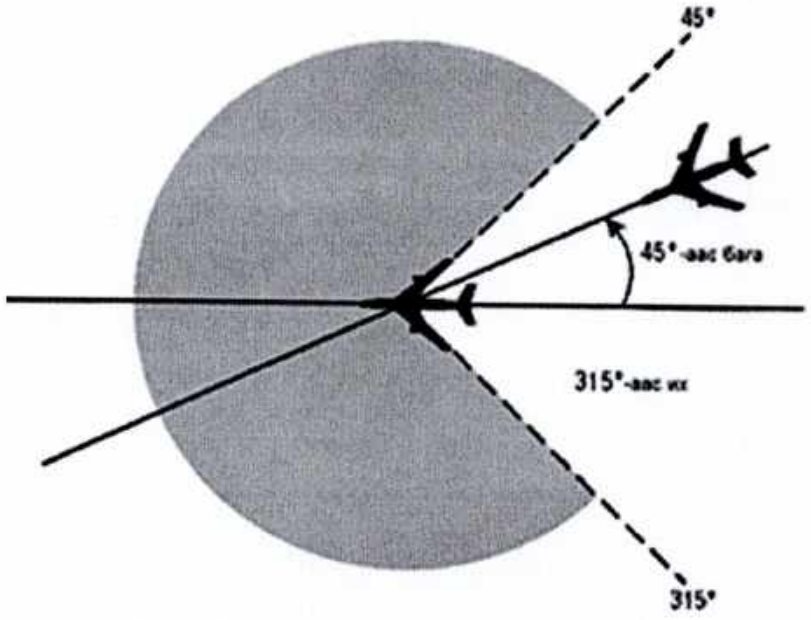
5.4.2.1.3 Агаарын хөлгийг тодорхой цагт хөөргөх, тодорхой цагт аливаа газар зүйн байршилд ирүүлэх, эсхүл тодорхой цаг хүртэл аливаа газар зүйн байршилд хүлээх нислэг үйлдүүлэх зорилгоор агаарын хөлгүүд хооронд тууш зайчлал тогтоох боломжтой.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 - А165

5.4.2.1.4 Трансоник хурдатгал болон дуунаас хэт хурдан нислэгийн үе шатанд дуунаас хэт хурдан нислэгт хурдны хязгаарлалт тогтоохоос илүүтэйгээр трансоник хурдатгалыг эхлүүлэх хугацааг зөв тохируулан, дуунаас хэт хурдан агаарын хөлгүүдийн хооронд тууш зайчлалыг тогтооно.

5.4.2.1.5 Тууш зайчлалыг ашиглахад ижил чиглэл, огтлолцох чиглэл, эсрэг чиглэл гэсэн ухагдахуунуудыг хэрэглэнэ. Үүнд:

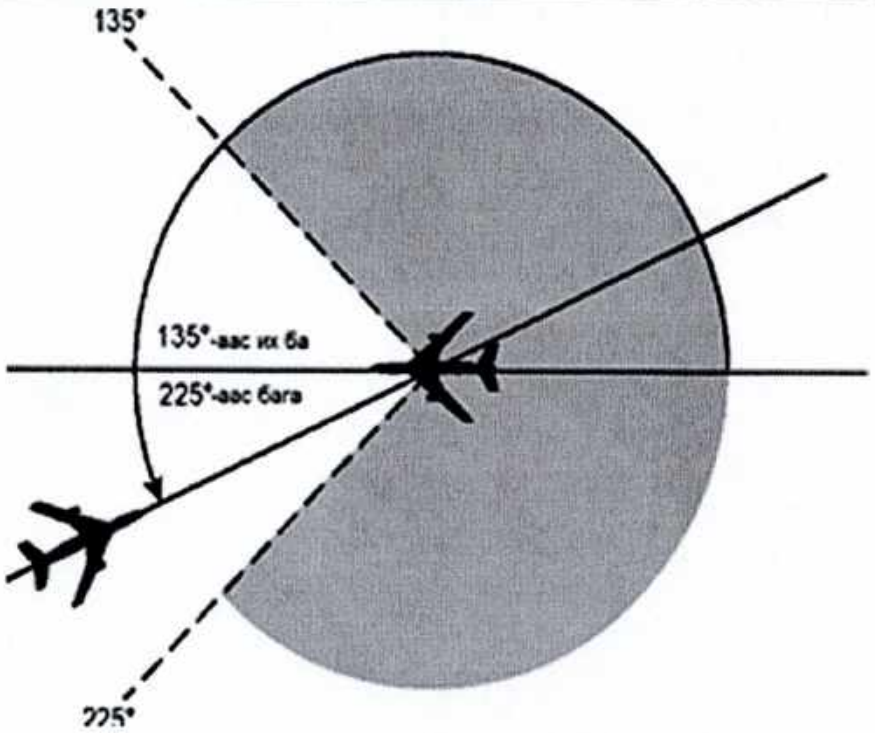
a) **Ижил чиглэл** гэж тухайн агаарын хөлгүүдийн ижил болон огтлолцох чигийн өнцгийн ялгаа нь 45 градусаас бага, эсхүл 315 градусаас их байх чиглэлийг; (Зураг 5-7)



Зураг 5-7. Ижил чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүд
(5.4.2.1.5 а)-г үзнэ үү)

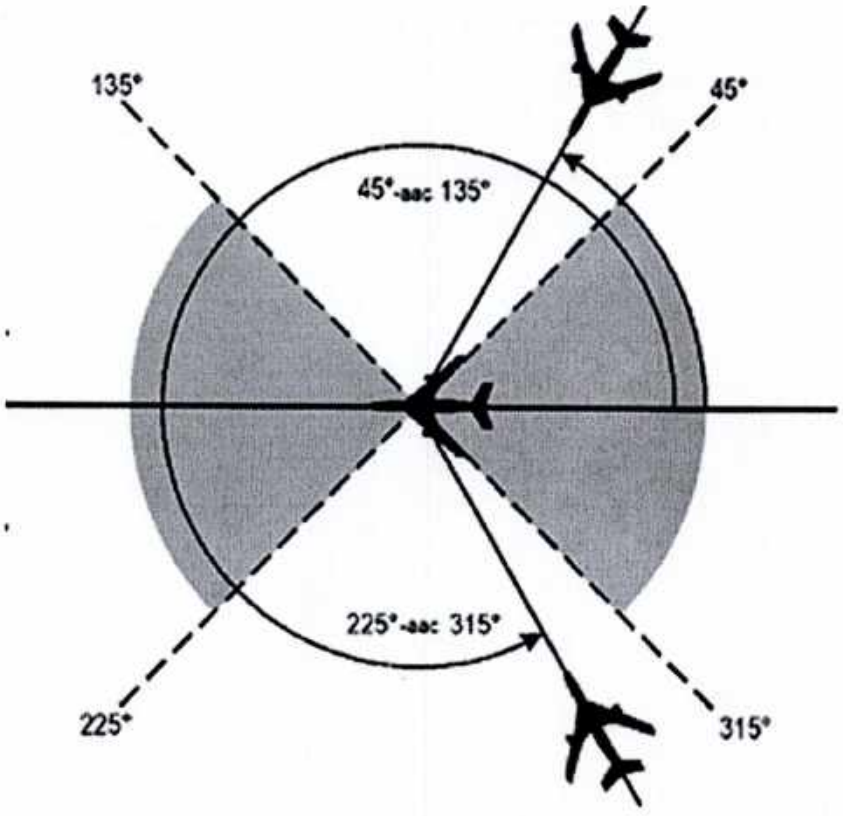
b) **Эсрэг чиглэл** гэж тухайн агаарын хөлгүүдийн эсрэг болон огтлолцох чигийн өнцгийн ялгаа нь 135 градусаас их боловч 225 градусаас бага байх чиглэлийг; (Зураг 5-8)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЭХ ХУУЛЬ
26 A165



Зураг 5-8. Эсрэг чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүд
(5.4.2.1.5 b)-г үзнэ үү)

c) **Огтлолцох чиглэл** гэж тухайн агаарын хөлгүүдийн огтлолцох чигийн өнцгийн ялгаа нь энэ зүйлийн 1/ болон 2/- т зааснаас өөр байх чиглэлийг. (Зураг 5-9)



Зураг 5-9. Огтлолцох чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүд
(5.4.2.1.5 c)-г үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Гарын үсэг 26 - А/65

5.4.2.1.6 Энэ зүйлийн 5.4.2.2 болон 5.4.2.4-т заасан хугацаанд тулгуурласан зайчлалыг агаарын хөлгийн байрлалын мэдээлэл болон ADS-C, CPDLC, нисэх багийн дуун холбоогоор дамжуулсан илтгэлд үндэслэсэн тооцоон дээр тулгуурлан тогтооно.

5.4.2.2 Хугацаанд тулгуурласан тууш зайчлал

5.4.2.2.1 Нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд нь:

5.4.2.2.1.1 *Ижил чиглэлд нисэж байвал*:

a) 15 минут; (Зураг 5-10)

b) хурд болон байрлалаа тодорхойлох навигацийн тоног төхөөрөмжийн бүрхэлттэй бүсэд 10 минут; (Зураг 5-11)

c) эхний агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгөөс 37 км/ц-аас илүү агаарын жинхэнэ хурдтай тохиолдолд 5 минут (Зураг 5-12)

   1) агаарын хөлгүүд нэг аэродромоос нисэн гарсан;

   2) агаарын хөлгүүд en-route замын нэг илтгэх цэгүүдийг илтгэсэн;

   3) en-route замаар нисэж яваа агаарын хөлөг болон нисэн гарсан агаарын хөлгүүдийн хувьд, нисэн гарсан агаарын хөлөг агаарын замд нэгдэх мөчид en-route замд яваа агаарын хөлөгтэй 5 минутаар зайчлагдах бүрэн боломжтой.

d) энэ зүйлийн c)-д заасан нөхцөлийг хангаж байгаа болон эхний яваа агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгөөс 74 км/ц-аас илүү хурдтай тохиолдолд 3 минут. (Зураг 5-13)

5.4.2.2.1.2 *Огтлолцох чиглэлд нисэж байвал*:

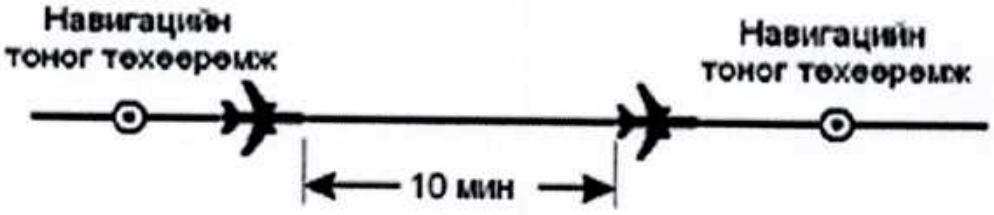
a) эхний агаарын хөлөг замын огтлолцлын цэг дээр ирэх мөчид дараах агаарын хөлөг нь огтлолцлын цэгээс 15 минутын нислэгийн зайд орших; (Зураг 5-14)

b) байрлал болон хурдаа тодорхойлох газрын навигацийн төхөөрөмжийн бүрхэлтээр бүрхэгдсэн бүсэд эхний агаарын хөлөг замын огтлолцлын цэг дээр ирэх мөчид дараах агаарын хөлөг нь огтлолцлын цэгээс 10 минутын нислэгийн зайд орших. (Зураг 5-15)

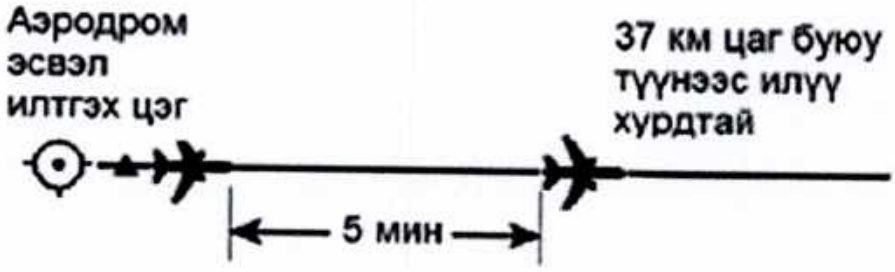


Зураг 5-10. Ижил чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.1.1 a)-г үзнэ үү)

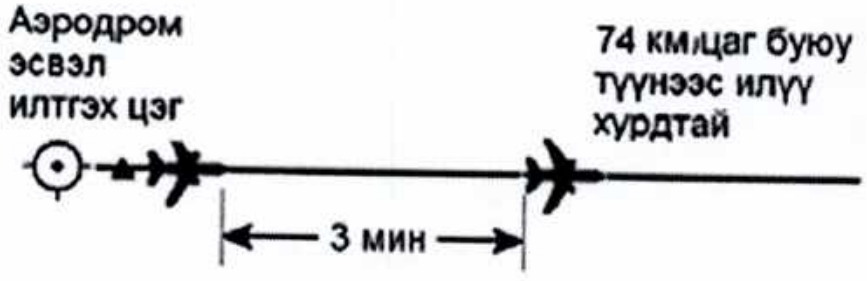
МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Дугаар 26 А/65



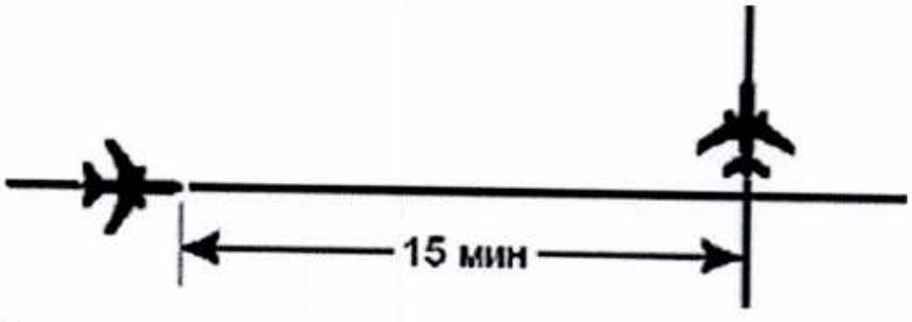
Зураг 5-11. Ижил чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.1.1 b)-г үзнэ үү)



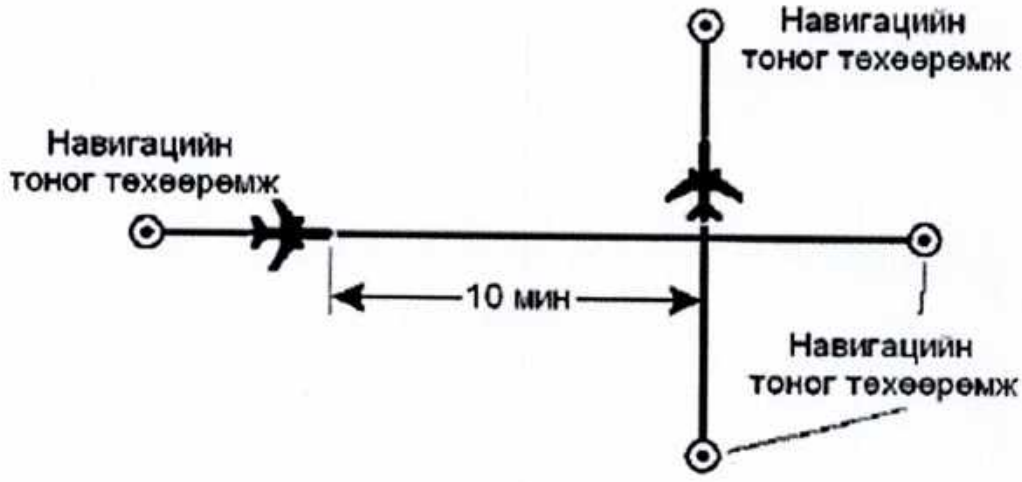
Зураг 5-12. Ижил чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 5 минутын зайчлал үзнэ үү (5.4.2.2.1.1 c)-г үзнэ үү)



Зураг 5-13. Ижил чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 3 минутын зайчлал (5.4.2.2.1.1 d)-г үзнэ үү)



Зураг 5-14. Огтлолцох чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.1.2 a)-г үзнэ үү)



Зураг 5-15. Огтлолцох чиглэл болон ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.1.2 b)-г үзнэ үү)

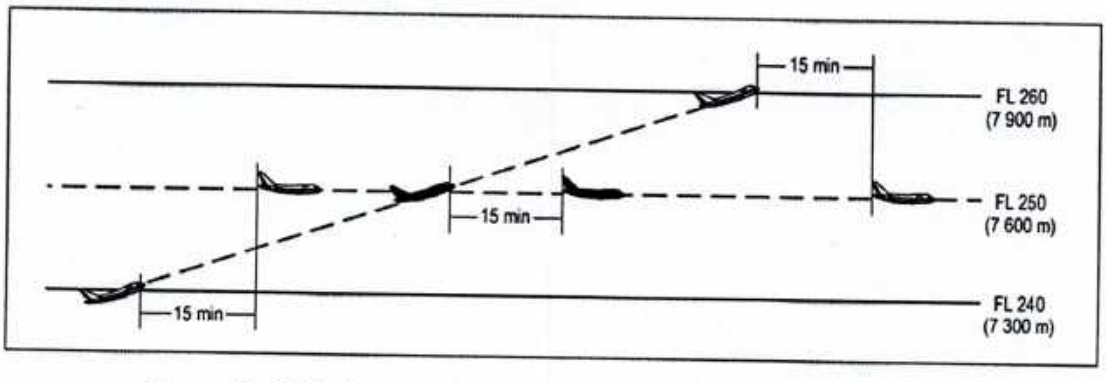
5.4.2.2.2 Агаарын хөлгүүд өндөр авах болон өндөр алдах үед:

5.4.2.2.2.1 *Ижил чиглэлд өндөр авах болон алдаж буй агаарын хөлөг* өөр агаарын хөлгийн нисэж яваа нислэгийн түвшин буюу өндрийг огтлох тохиолдолд дараах тууш зайчлалыг тогтооно:

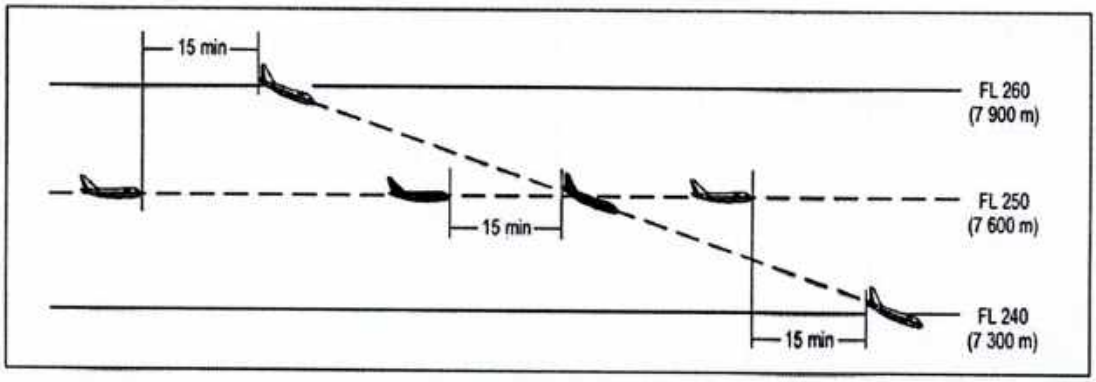
a) нислэгийн түвшин / өндрийг огтлох мөчид 15 минут; (Зураг 5-16A болон 5-16B)

b) агаарын хөлөг байрлал болон хурдаа тодорхойлох газрын навигацийн төхөөрөмжийн бүрхэлтээр бүрэн бүрхэгдсэн бүсэд, эсхүл GNSS-ээр байрлалаа тогтмол тодорхойлох боломжтой бол 10 минут; (Зураг 5-17A болон 5-17B)

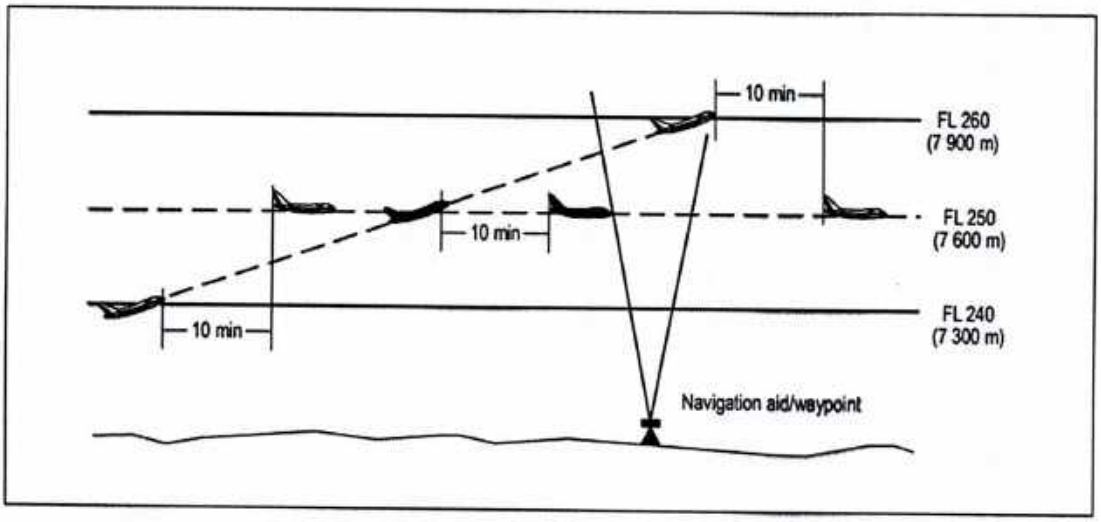
c) агаарын хөлөг газрын навигацийн төхөөрөмж, эсхүл GNSS ашиглан байрлалаа тодорхойлох боломжтой ба тодорхой илтгэх цэгийг өнгөрснөө удаах агаарын хөлөг илтгэснээс хойш 10 минутын дотор өндөр авалт болон алдалтыг эхлүүлж байгаа тохиолдолд, нислэгийн түвшин / өндрийг огтлох мөчид 5 минут. (Зураг 5-18A болон 5-18B)



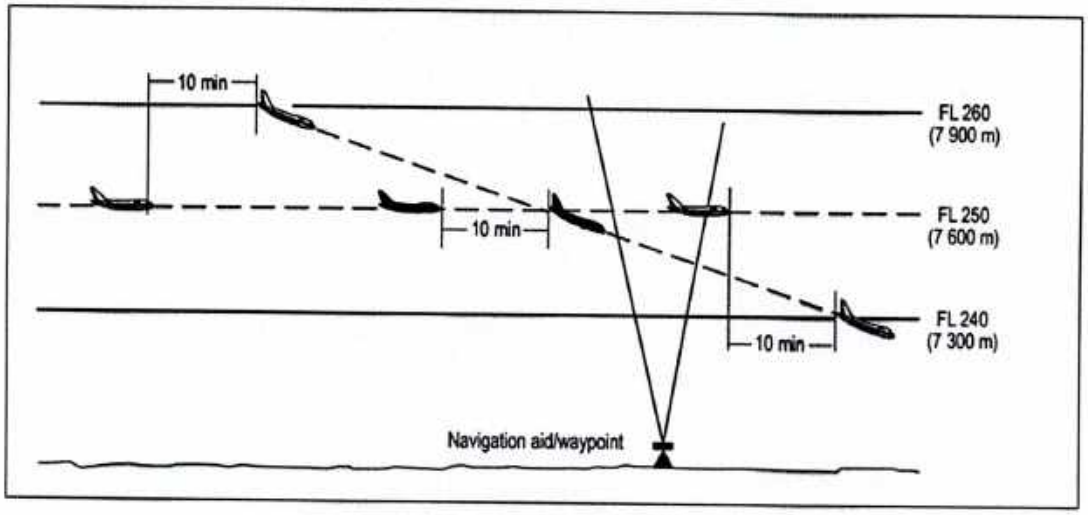
Зураг 5-16A. Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 a)-г үзнэ үү)



Зураг 5-16B. Ижил чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 a)-г үзнэ үү)

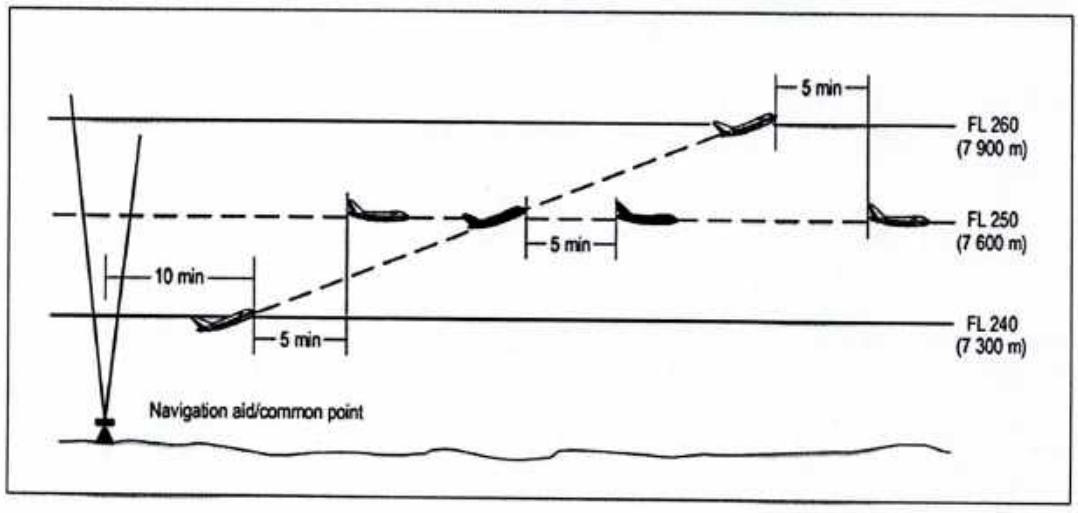


Зураг 5-17A. Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 b)-г үзнэ үү)

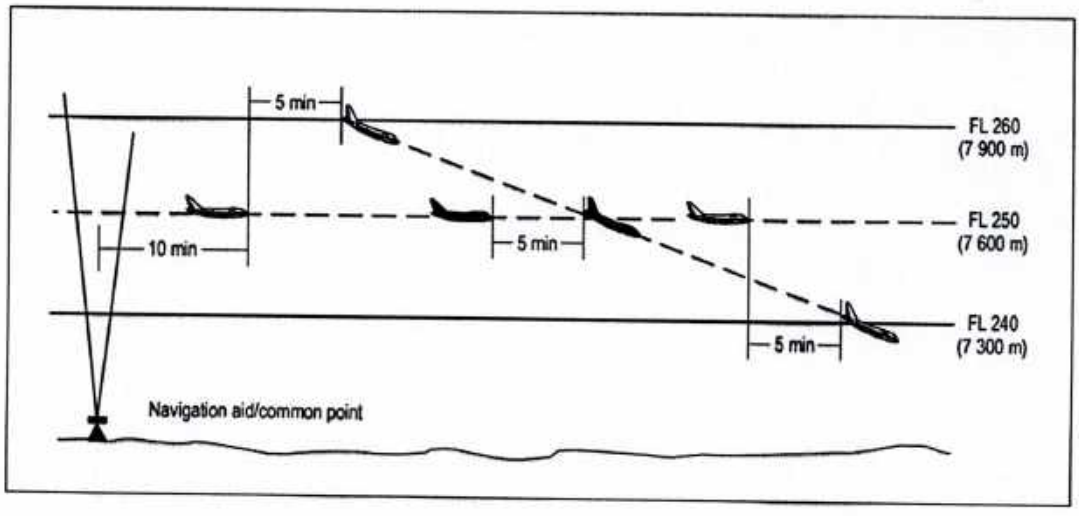


Зураг 5-17B. Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 b)-г үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХАМ
ЭХ ХУВЬ
Улаанбаатар хот 46 А/65



Зураг 5-18А. Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 5 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 с)-г үзнэ үү)



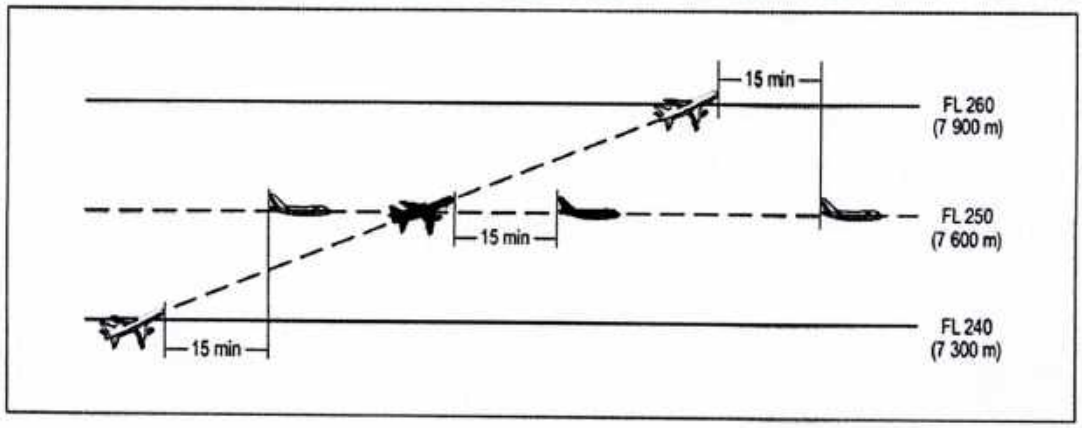
Зураг 5-18В. Ижил чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 5 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.1 с)-г үзнэ үү)

Огтлолцох чиглэлд нисэж байвал:

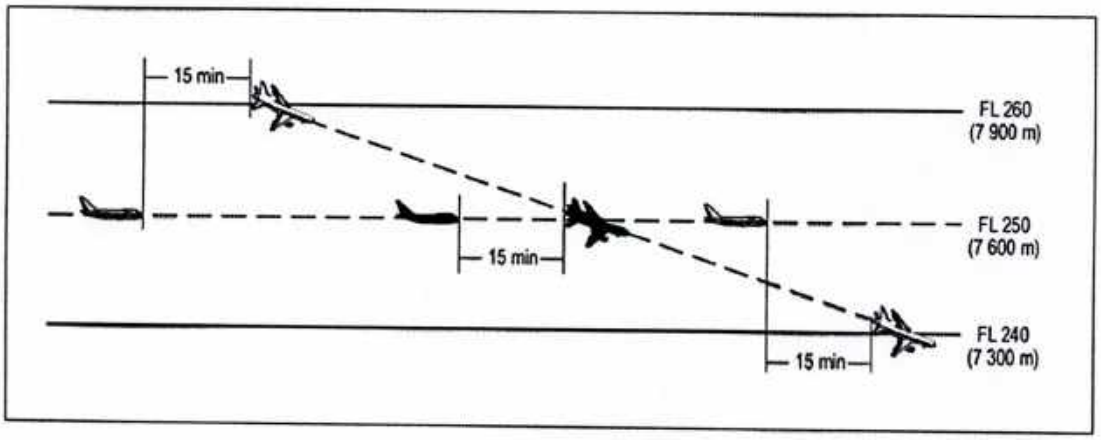
a) нислэгийн түвшин / өндрийг огтлох мөчид 15 минут; (Зураг 5-19А болон 5-19В)

b) агаарын хөлөг байрлал болон хурдаа тодорхойлох газрын навигацийн тоног төхөөрөмжийн бүрхэлтээр бүрэн бүрхэгдсэн бүсэд 10 минут. (Зураг 5-20А болон 5-20В)

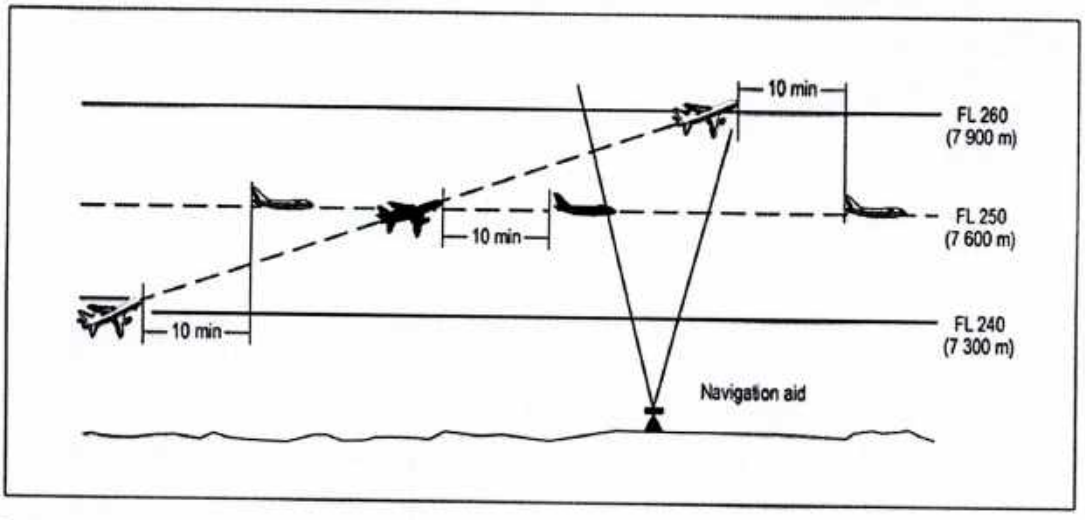
МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭХ ХУВЬ
Баримт 26 А/65



Зураг 5-19A. Огтлолцох чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.2 a)-г үзнэ үү)

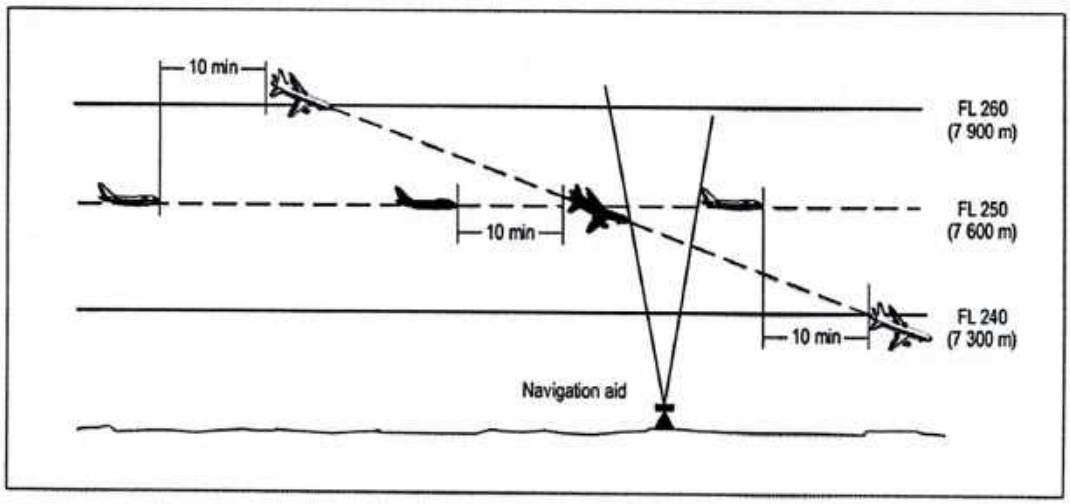


Зураг 5-19B. Огтлолцох чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.2 a)-г үзнэ үү)



Зураг 5-20A. Огтлолцох чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.2 b)-г үзнэ үү)

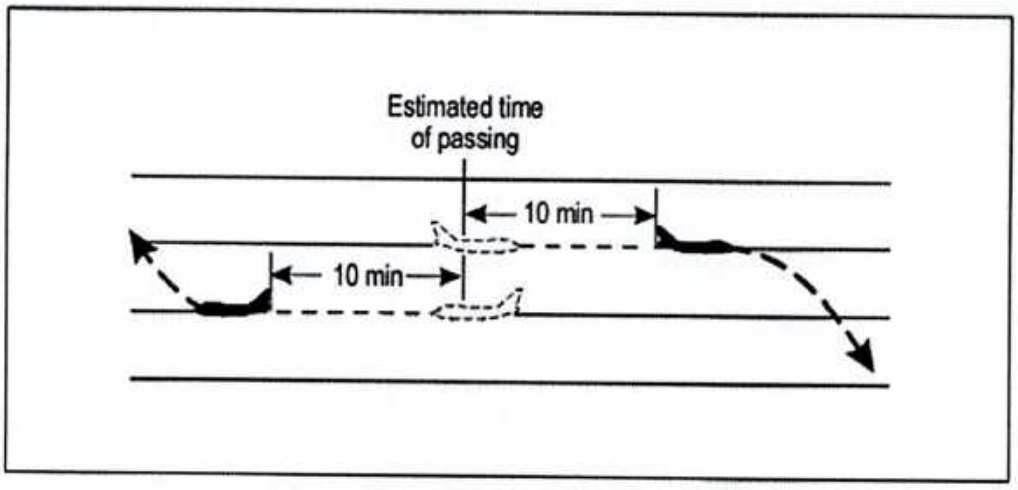
МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ



Зураг 5-20В. Огтлолцох чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 15 минутын зайчлал (5.4.2.2.2.2 b)-г үзнэ үү)

5.4.2.2.3 *Эсрэг чиглэлд нисэж байвал*:

Хажуугийн зайчлал хангагдаагүй үед эсрэг чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд тэдгээрийн уулзах тооцоот цагаас 10 минутын өмнө болон 10 минут өнгөрөх хүртэлх хугацаанд босоо зайчлалыг хадгална. (Зураг 5-21)



Зураг 5-21. Эсрэг чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын 10 минутын зайчлал (5.4.2.2.3-ыг үзнэ үү)

5.4.2.3 DME, эсхүл GNSS ашиглан зайчлах тууш зайчлал

Тайлбар: DME болон, эсхүл GNSS ашиглан тууш зайчлалын минимаг ашиглахтай холбоотой заалтуудад хэрэглэсэн "on track" гэсэн нэр томьёо нь агаарын хөлөг станц/замын цэг рүү шууд ойртож, эсхүл холдон нисэж (inbound to or outbound from) байгааг илэрхийлнэ.

5.4.2.3.1 Зайчлалыг GNSS болон, эсхүл бусад навигацийн тоног төхөөрөмжтэй хослуулан DME-ийн заалтад тулгуурлан агаарын хөлгийн байрлал хооронд тогтоосон зайнаас багагүйгээр тогтооно. Энэхүү зайчлалыг хоёр агаарын хөлөг DME, эсхүл GNSS ашиглаж байгаа, эсхүл нэг нь DME, нөгөө нь GNSS ашиглаж байгаа

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

26 A165

тохиолдолд хэрэглэнэ. Энэ тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч–нисгэгч хооронд VHF шууд дуун холбоотой байх шаардлагатай.

5.4.2.3.2 Бүсийн навигацийн чадамж бүхий аливаа агаарын хөлөг хооронд эдгээр зайчлалын минимаг ашиглах үед нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багаас GNSS-ээс авсан зайг тусгайлан шаардана.

5.4.2.3.3 Нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд нь:

5.4.2.3.3.1 *Ижил чиглэлд нисэж байвал*:

a) дараах нөхцөлийг хангаж байгаа тохиолдолд 37 км (20 NM) байхаар:

   1) агаарын хөлгүүд хоёулаа нислэгийн чиглэлийн дагуух нэг DME төхөөрөмжөөр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

   2) эхний агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлийн дагуух DME төхөөрөмжөөр, удаах агаарын хөлөг тухайн DME суурилагдсан цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

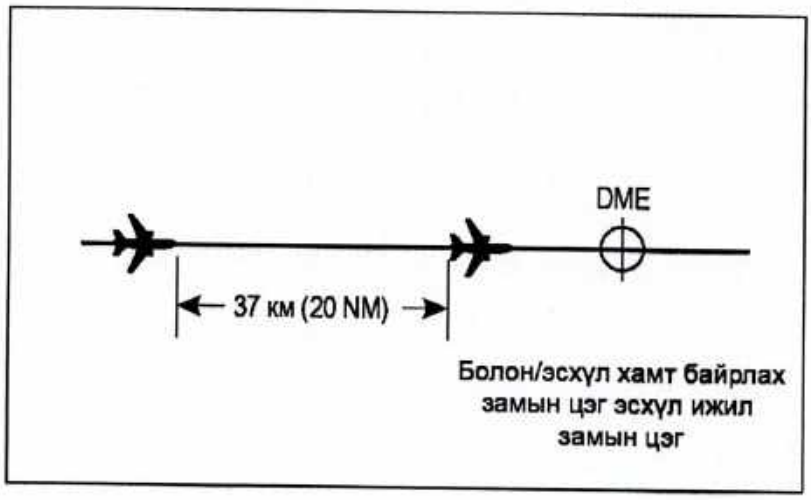
   3) агаарын хөлгүүд хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух нэг цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа. (Зураг 5-22)

b) эхний агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгөөс 37 км/ц-аас илүү хурдтай нисэх бөгөөд дараах нөхцөлийг хангаж байгаа тохиолдолд 19 км (10 NM) байхаар:

   1) агаарын хөлгүүд нь нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух ижил DME төхөөрөмжөөр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

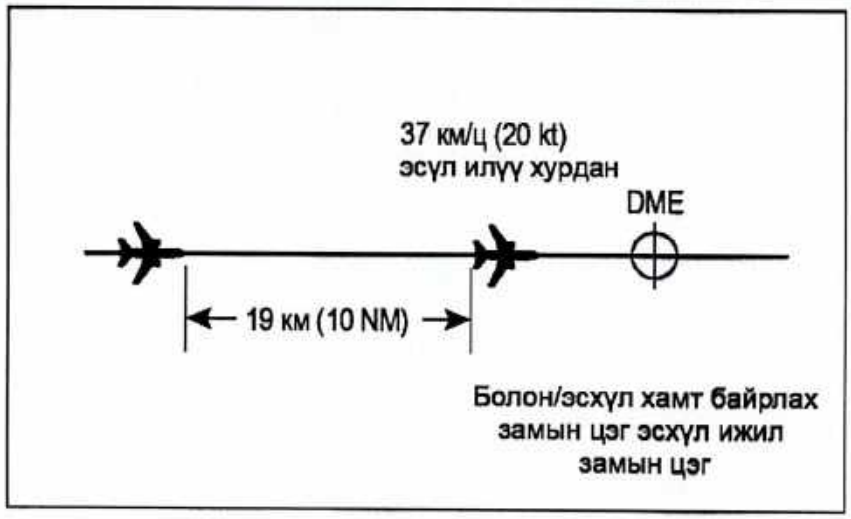
   2) эхний агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлийн дагуух DME төхөөрөмжөөр, удаах агаарын хөлөг тухайн DME суурилагдсан газарзүйн цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

   3) хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух газарзүйн цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа. (Зураг 5-23)



Зураг 5-22. Ижил чиглэлд болон нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 37 км (20 NM)-ын тууш зайчлал (5.4.2.3.3.1 а)-г үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
26 А/65



Зураг 5-23. Ижил чиглэлд болон нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 19 км (10 NM)-ын тууш зайчлал (5.4.2.3.3.1 b)-г үзнэ үү)

5.4.2.3.3.2 *Огтлолцох чиглэлд:*

a) DME болон тухайн DME суурилагдсан газарзүйн цэг дээр огтлолцож байгаа агаарын хөлгүүдийн нислэгийн чиглэлийн хоорондын өнцөг нь 90 градусаас бага байх бөгөөд дараах нөхцөлийг хангаж байгаа тохиолдолд 37 км (20 NM) байхаар:

   1) агаарын хөлгүүд нь нислэгийн чиглэлийн дагуух нэг DME төхөөрөмжөөр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

   2) эхний агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлийн дагуух DME төхөөрөмжөөр, удаах агаарын хөлөг тухайн DME суурилагдсан цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

   3) хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух нэг цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа. (Зураг 5-24A)

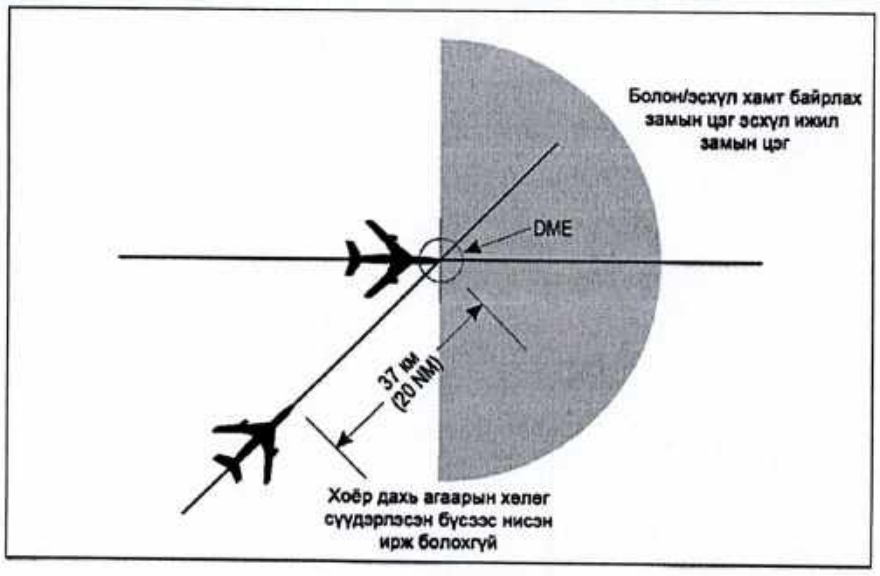
b) DME болон тухайн DME суурилагдсан газарзүйн цэг дээр огтлолцож байгаа агаарын хөлгүүдийн нислэгийн чиглэлийн хоорондын өнцөг нь 90 градусаас бага, эхний агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгөөс 37 км/ц-аас илүү хурдтай байх бөгөөд дараах нөхцөлийг хангаж байгаа тохиолдолд 19 км (10 NM) байхаар:

   1) агаарын хөлгүүд хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух нэг DME төхөөрөмжөөр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

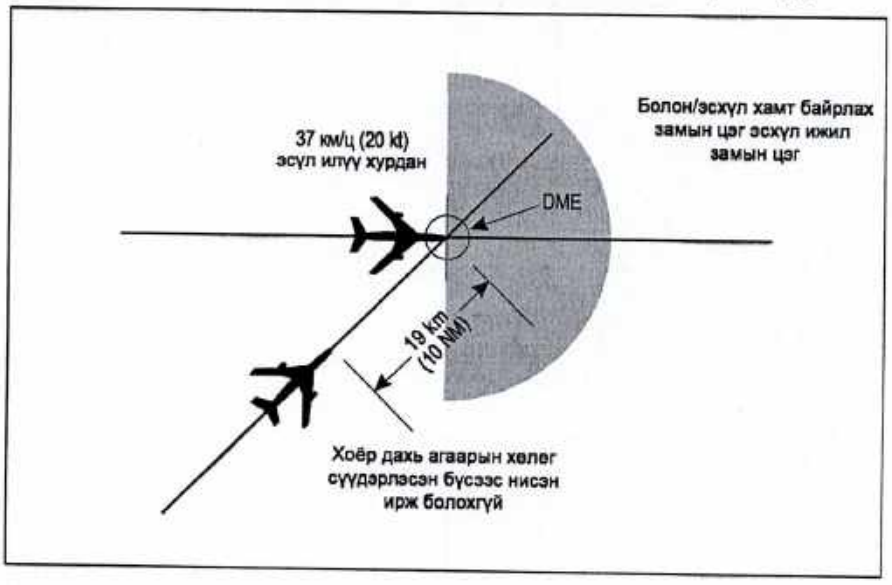
   2) эхний агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлийн дагуух DME төхөөрөмжөөр, удаах агаарын хөлөг тухайн DME суурилагдсан газарзүйн цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

   3) хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух газарзүйн цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа. (Зураг 5-24B)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
26 А/65



Зураг 5-24A. Огтлолцох чиглэлд болон нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 37 км (20 NM)-ын тууш зайчлал (5.4.2.3.3.2-ыг үзнэ үү)



Зураг 5-24B. Огтлолцох чиглэлд болон нислэгийн ижил түвшинд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 19 км (10 NM)-ын тууш зайчлал (5.4.2.3.3.2-ыг үзнэ үү)

5.4.2.3.4 *Өндөр алдалт, өндөр авалтад:*

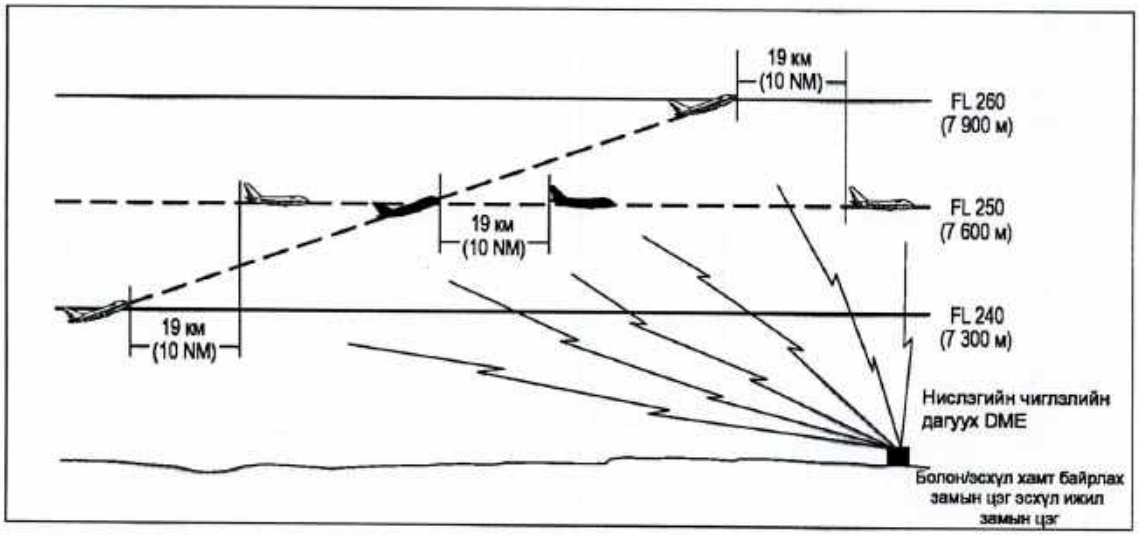
5.4.2.3.4.1 Дараах нөхцөлүүдийг хангаж байгаа тохиолдолд 19 км (10 NM) байхаар: (Зураг 5-25A болон 5-25B)

a) агаарын хөлгүүд хоёулаа нислэгийн чиглэлийн дагуух нэг DME төхөөрөмжөөр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

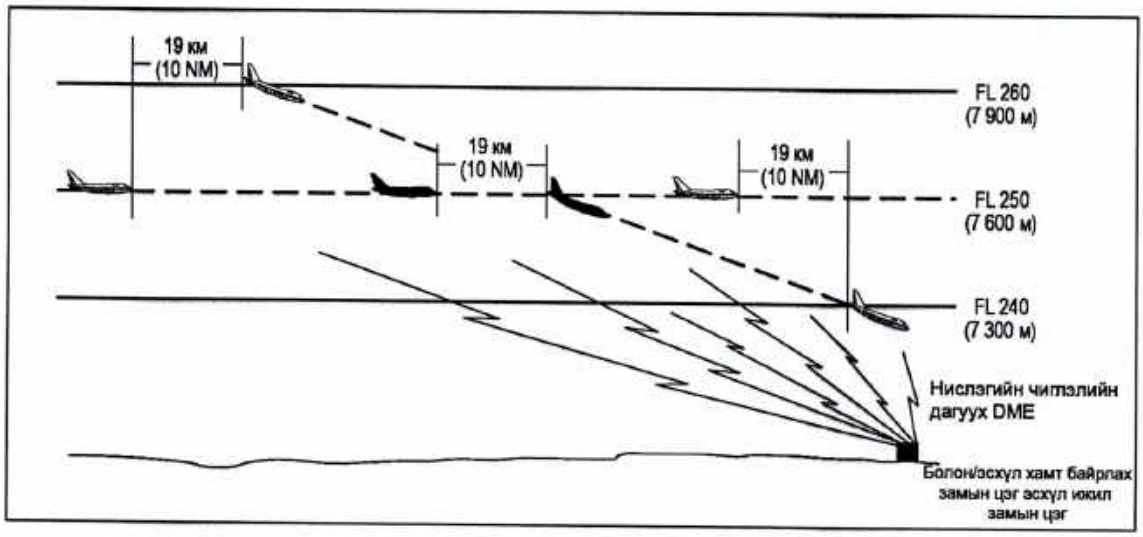
b) нэг дэх агаарын хөлөг нислэгийн чиглэлийн дагуух DME төхөөрөмжөөр, хоёр дахь агаарын хөлөг тухайн DME суурилагдсан цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа; эсхүл

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

c) агаарын хөлгүүд хоёулаа нислэгийнхээ чиглэлийн дагуух нэг цэгээс GNSS-ээр алслалтаа тодорхойлж байгаа.



Зураг 5-25A. Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 19 км (10 NM)-ын зайчлал (5.4.2.3.4.1 c)-г үзнэ үү)



Зураг 5-25B. Ижил чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын DME болон, эсхүл GNSS ашигласан 19 км (10 NM)-ын зайчлал (5.4.2.3.4.1 c)-г үзнэ үү)

5.4.2.3.4.2 Эсрэг чиглэлд: DME болон тухайн DME суурилагдсан чиглэлийн дагуух газарзүйн нэг цэг рүү буюу түүнээс холдон нисэж байгаа агаарын хөлгүүд зөрж өнгөрснийг DME, эсхүл GNSS-ийн илтгэлээр тодорхойлсон бөгөөд хоорондоо 19 км (10 NM) нислэгийн зайд алслагдсан тохиолдолд босоо зайчлалыг хангахгүй байж болно.

5.4.2.4 Mach тооны аргачлал ашиглан хугацаагаар зайчлах

5.4.2.4.1 Mach тооны аргачлалыг ашиглахаар нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас зөвшөөрөл олгогдсон агаарын хөлөг нь тухайн Mach тоог нягт дагаж мөрдөх бөгөөд

ЭЗЭМ. ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Сайд Төрийн нарийн бичгийн
26 А/65

өөрчлөх тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас заавал зөвшөөрөл авна. Хэрэв Mach тоог яаралтай, түр хугацаанд өөрчлөх зайлшгүй шаардлага (жишээ нь, сэгсрэлтээс шалтгаалан) гарвал, энэ тухай нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид нэн даруй мэдэгдэнэ.

5.4.2.4.2 Хэрэв агаарын хөлөг нь тухайн агаарын хөлгийн үзүүлэлтээс шалтгаалан en-route замд өндөр авч, алдах үед сүүлд олгогдсон Mach тоог хадгалах боломжгүй бол энэ тухайгаа нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдэгдэх үүрэгтэй.

5.4.2.4.3 Зайчлалд Mach тооны аргачлалыг ашиглаж байгаа үед дараах нөхцөлийг харгалзана. Үүнд:

a) зайчлагдаж байгаа агаарын хөлгүүд нэг илтгэх цэг дээр илтгэсэн ба нэг чиглэлд ижил агаарын замаар нисэн нислэгийн чиглэл салах хүртэл, эсхүл зайчлалын өөр аргачлал хэрэглэх хүртэл;

b) агаарын хөлгүүд байрлалаа нэг илтгэх цэг дээр илтгээгүй, радар, эсхүл ADS-B ашиглан байрлалыг нь тодорхойлох боломжтой бол хугацаагаар зайчлах аргачлал нь нэг чиглэлд ижил агаарын замаар нисэн нислэгийн чиглэл салах хүртэл; чиг шулуун нислэг болон өндөр авах, өндөр алдах үеийн хамгийн бага тууш зайчлал нь:

1) 10 минут; эсхүл

2) 9 – 5 минутын зайчлалыг доор заасны дагуу тооцно.

Эхний агаарын хөлгийн жинхэнэ Mach тоо нь удаах агаарын хөлгийн Mach тооноос илүү нөхцөлд:

- Mach тооны зөрүү 0.02 бол тууш зайчлал 9 минут;
- Mach тооны зөрүү 0.03 бол тууш зайчлал 8 минут;
- Mach тооны зөрүү 0.04 бол тууш зайчлал 7 минут;
- Mach тооны зөрүү 0.05 бол тууш зайчлал 6 минут;
- Mach тооны зөрүү 0.06 бол тууш зайчлал 5 минут.

5.4.2.4.4 Хэрэв Mach тооны аргачлалаар 10 минутын тууш зайчлал хангуулж байгаа бол, урд нисэж буй агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгийн Mach тоотой тэнцүү, эсхүл түүнээс илүү Mach тоог хадгалан ниснэ.

5.4.2.5 Нөөц

5.4.2.6 Нөөц

5.4.2.7 Нөөц

5.4.2.8 Нөөц

5.4.2.9 Нөөц

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

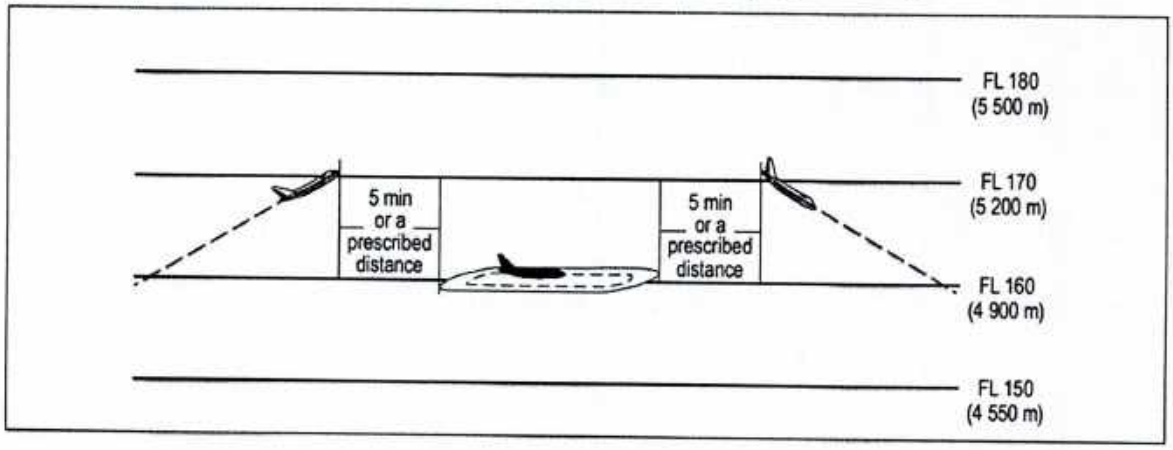
5.5 Хүлээх бүсийн зайчлал

5.5.1 Хүлээх бүсэд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд босоо зайчлал хангагдсан байна.

5.5.2 Дараах нөхцөлд агаарын замаар нисэж байгаа агаарын хөлөг болон хүлээх бүсэд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүдийн хооронд босоо зайчлалыг хадгалахгүй байж болно. Үүнд:

a) Агаарын замаар нисэж буй агаарын хөлөг хөндлөн нэвтрэх агаарын зайн аюулгүй зайчлалыг хангахаар тооцоолон тогтоосон цэгт хүрч илтгэсэн;

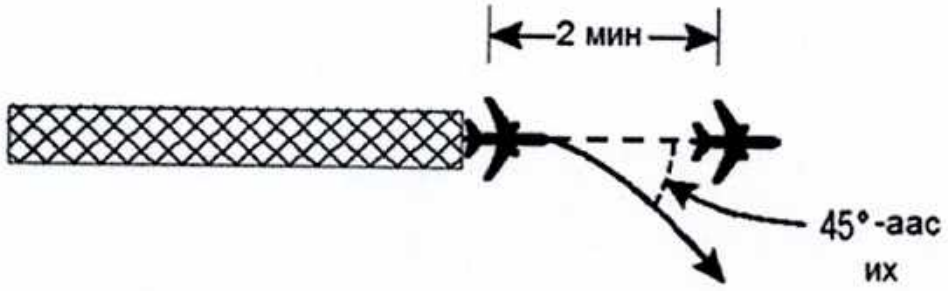
b) Агаарын замаар нисэж буй агаарын хөлөг хүлээх бүсийн хилээс 5 минутаас багагүй хугацааны нислэгийн зайд байгаа. (Зураг 5-26)



Зураг 5-26. Нислэгийн замаар нисэж байгаа болон хүлээх бүсэд байгаа агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал (5.5.2-ыг үзнэ үү)

5.6 Хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал

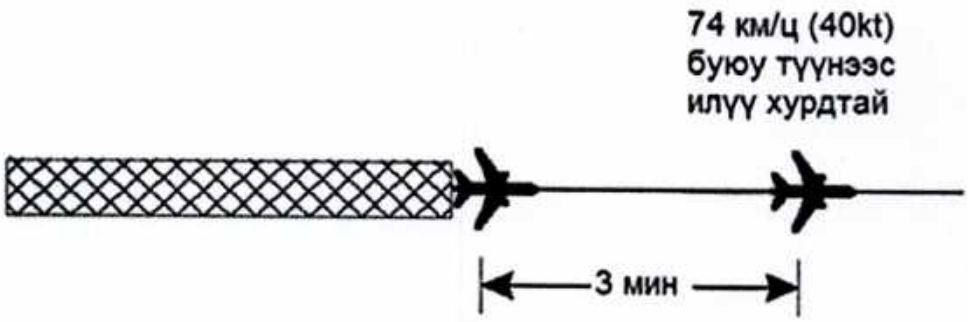
5.6.1 Хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлгүүдийн нислэгийн чиглэл нь хөөрсний дараа 45 градусаас багагүй өнцгөөр салж хажуугийн зайчлал хангагдах нөхцөлд 2 минут. (Зураг 5-27)



Зураг 5-27. 45 градусаас багагүй өнцгөөр салж буй чиглэлд хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал 2 минут (5.6.1-ийг үзнэ үү)

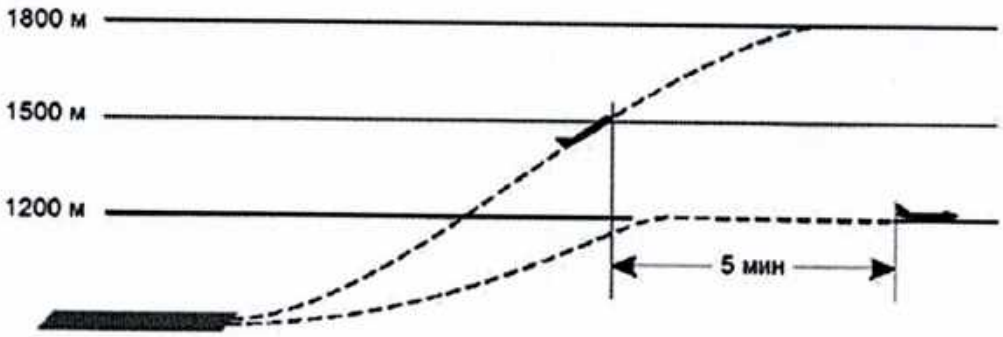
5.6.2 Эхний агаарын хөлөг удаах агаарын хөлгөөс 74 км/ц (40 kt)-аас илүү хурдтай болон хоёр агаарын хөлөг ижил чиглэлд нисэхээр бол 3 минут. (Зураг 5-28)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАЛ ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
26 А65



Зураг 5-28. Ижил чиглэлд нисэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал 3 минут (5.6.2 -ыг үзнэ үү)

5.6.3 Удаах агаарын хөлөг нь эхний агаарын хөлгийн эзэлсэн өндрийг огтлох ба агаарын хөлгүүд босоо зайчлал хангагдах хүртэл ижил чиглэлд нисэхээр бол 5 минут. (Зураг 5-29)



Зураг 5-29. Ижил чиглэлд хөөрөлт үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал 5 минут (5.6.3-ыг үзнэ үү)

5.7 Хөөрөлт, буултын хоорондын зайчлал

5.7.1 Буултын оролт үйлдэж байгаа агаарын хөлгийн байрлалаас хамаарч нисэн гарах агаарын хөлгийн хөөрөлтийн зөвшөөрлийг олгохдоо НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр тогтоогоогүй бол дараах зайчлалыг баримтална.

5.7.1.1 Нисэн ирж байгаа агаарын хөлөг хэрэглэлийн нислэгийн журам (instrument approach)-ын буултын оролтыг бүрэн гүйцэт үйлдэж байвал нисэн гарах агаарын хөлөг дараах нөхцөлд хөөрөлт үйлдэж болно. Үүнд:

a) нисэн ирж байгаа агаарын хөлөг нь 3-р эргэлт (base turn), эсхүл чиглэл өөрчлөх буюу стандарт эргэлт (procedure turn) хийж эхлээгүй ба эргэлт хийх цэгт хүрээгүй бол аль ч чиглэлд;

b) нисэн ирж буй агаарын хөлгийг чиглэл өөрчлөх буюу стандарт эргэлт (procedure turn), эсхүл 3-р эргэлт (base turn) хийж эхэлсний дараа, ХБЗ-ын эхлэлд хүрэхээс 3 минутаас багагүй хугацааны өмнө нисэн гарах агаарын хөлөг нь ойртолтын эсрэг чиглэлээс 45 градусаас багагүй өнцгийн зөрүүтэй чиглэлд хөөрөх. (Зураг 5-30)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

5.7.1.2 Нисэн ирж байгаа агаарын хөлөг чиг-шулуун (straight-in approach) буултын оролт үйлдэж байвал:

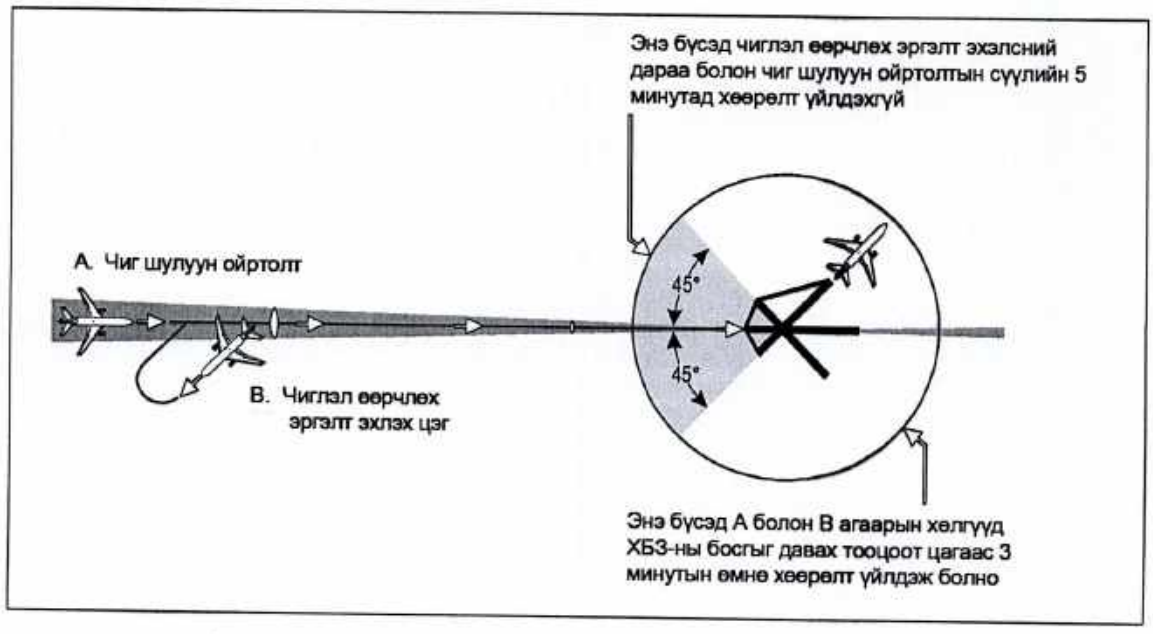
a) буултын оролт үйлдэж байгаа агаарын хөлөг ХБЗ-ын босгыг давах тооцоот цагаас 5 минутын өмнө аль ч чиглэлд;

b) нисэн гарах агаарын хөлөг нь нисэн ирж буй агаарын хөлгийн ойртолтын эсрэг чиглэлд, ХБЗ-ын тэнхлэгээс хоёр тийш 45 градусаас багагүй өнцгийн зөрүүтэй чиглэлд хөөрөхөөр бол;

1) буултын оролт үйлдэж байгаа агаарын хөлөг ХБЗ-ын босгыг давах тооцоот цагаас 3 минутын өмнө; эсхүл

2) буултын оролт үйлдэж байгаа агаарын хөлөг буултын өмнөх шулуун дээр тогтоосон цэгийг нисэн өнгөрөхөөс өмнө (хөөрөлт буултыг зайчлах зорилгоор НХУ-ний эрх бүхий байгууллага агаарын тээвэрлэгч нартай тохирсны үндсэн дээр тогтоосон цэг)

3) хөөрөлтийн дараа хэвтээ аюулгүй зайчлал хангагдах хүртэл босоо зайчлалыг хадгалах.



Зураг 5-30. Хөөрөлт, буултын хоорондын зайчлал (5.7.1.1 b) болон 5.7.1.2 b)-г үзнэ үү)

5.8 Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минима

Тайлбар: НХУ-ний ажиглалтын систем ашиглах үеийн зай болон хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимаг 8-р бүлэг, 8.7.3-т тусгасан.

5.8.1 Хэрэглэх хүрээ

5.8.1.1 НХУ-ын нэгж нь дараах тохиолдолд дагалдах хуйлралын зайчлалыг хэрэглэх шаардлагагүй. Үүнд:

a) буулт үйлдэж буй өмнөх SUPER, HEAVY, эсхүл MEDIUM ангиллын агаарын хөлөгтэй ижил ХБЗ ашиглан буулт үйлдэх VFR нислэгүүдийн хувьд;

ЭЖ ХУВЬ

b) ил хараагаар ойртолт үйлдэж буй, нисэн ирж буй IFR нислэгүүдийн хооронд, тухайн агаарын хөлөг өмнөх агаарын хөлгөө харснаа илтгэсэн бөгөөд түүнийг дагаж нисэн, зайчлалаа хадгалах тухай захирамж өгсөн бол.

5.8.1.2 НХУ-ын нэгж нь 5.8.1.1 а) болон b)-д заасан нислэгүүдийн хувьд, мөн бусад тохиолдолд шаардлагатай гэж үзвэл, дагалдах хуйлрал үүсэх боломжтой талаар анхааруулга өгнө. Агаарын хөлгийн дарга нь өмнөө яваа илүү хүнд дагалдах хуйлралын ангилалд хамаарах агаарын хөлгөөс зохистой зай барих хариуцлагаа өөрөө хүлээнэ. Хэрэв нэмэлт зай шаардлагатай гэж үзвэл нисэх баг өөрийн шаардлагыг дурдан НХУ-ын нэгжид мэдэгдэнэ.

5.8.2 Нисэн ирж буй агаарын хөлөг

5.8.2.1 5.8.1.1 а) болон b)-д зааснаас бусад тохиолдолд SUPER, HEAVY, эсхүл MEDIUM ангиллын агаарын хөлгийн дараа буулт үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд дараах зайчлалын минимаг хангуулна. Үүнд:

a) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа бууж буй HEAVY ангиллын агаарын хөлөг — 2 минут;

b) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа бууж буй MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут;

c) HEAVY ангиллын агаарын хөлгийн дараа бууж буй MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 2 минут;

d) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа бууж буй LIGHT ангиллын агаарын хөлөг — 4 минут;

e) HEAVY, эсхүл MEDIUM ангиллын агаарын хөлгийн дараа бууж буй LIGHT ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут.

5.8.3 Нисэн гарч буй агаарын хөлөг

5.8.3.1 Хөөрөлтөд 4-р бүлгийн 4.9.1.1-д заасан дагалдах хуйлралын ангиллыг ашиглах үед болон агаарын хөлөг нь дараах ХБЗ-ыг ашиглах үед:

a) ижил ХБЗ; (Зураг 5-31)

b) тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс бага зэрэгцээ ХБЗ; (Зураг 5-31)

c) хөөрөлт үйлдэх чиглэл нь түрүүлж хөөрсөн агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийг ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 ft)-ээс бага өндөрт огтолж буй огтлолцсон ХБЗ; (Зураг 5-32)

d) тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс их, зэрэгцээ ХБЗ болон хөөрөлт үйлдэх чиглэл нь түрүүлж хөөрсөн агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийг ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 ft)-ээс бага өндөрт огтолж буй огтлолцсон ХБЗ. (Зураг 5-32)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ҮҮЛЬ
Саид Тураа
2 A165

Дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

1) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй HEAVY ангиллын агаарын хөлөг — 2 минут;

2) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT болон MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут;

3) HEAVY ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT болон MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 2 минут;

4) MEDIUM ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT ангиллын агаарын хөлөг — 2 минут.

5.8.3.2 Хөөрөлтөд 4-р бүлгийн 4.9.1.2-т заасан дагалдах хуйлралын бүлгийг ашиглах үед болон агаарын хөлөг нь дараах ХБЗ-ыг ашиглах үед:

a) ижил ХБЗ; (Зураг 5-31)

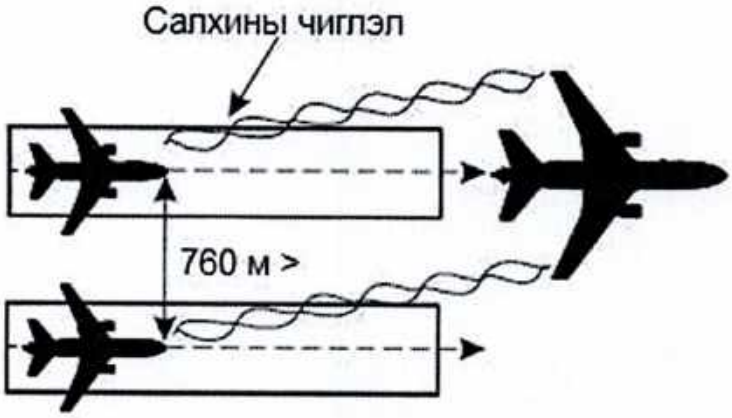
b) тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс бага зэрэгцээ ХБЗ; (Зураг 5-31)

c) хөөрөлт үйлдэх чиглэл нь түрүүлж хөөрсөн агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийг ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 ft)-ээс бага өндөрт огтолж буй огтлолцсон ХБЗ; (Зураг 5-32)

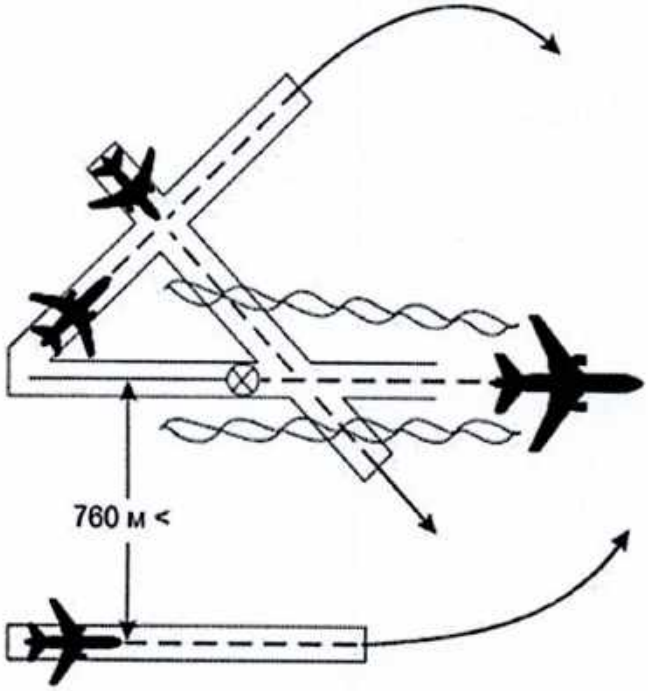
d) тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс их, зэрэгцээ ХБЗ болон хөөрөлт үйлдэх чиглэл нь түрүүлж хөөрсөн агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийг ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 ft)-ээс бага өндөрт огтолж буй огтлолцсон ХБЗ. (Зураг 5-32)

Дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

Өмнөх агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг	*Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг*	*Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимум*
A	B	100 секунд
	C	120 секунд
	D	140 секунд
	E	160 секунд
	F	160 секунд
	G	180 секунд
B	D	100 секунд
	E	120 секунд
	F	120 секунд
	G	140 секунд
C	D	80 секунд
	E	100 секунд
	F	100 секунд
	G	120 секунд
D	G	120 секунд
E	G	100 секунд



Зураг 5-31. Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын зайчлал (5.8.3.1 a) болон 5.8.3.2 a),b)-г үзнэ үү)



Зураг 5-32. Огтлолцох агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын зайчлал (5.8.3.1 c) болон 5.8.3.2 c),d)-г үзнэ үү)

5.8.3.3 Энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.9.1.1-д заасан дагалдах хуйлралын ангиллыг ашиглан, ижил ХБЗ-ын дунд хэсгээс хөөрч буй агаарын хөлгүүдийн хувьд дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

a) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй HEAVY ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут;

b) SUPER ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT, эсхүл MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 4 минут;

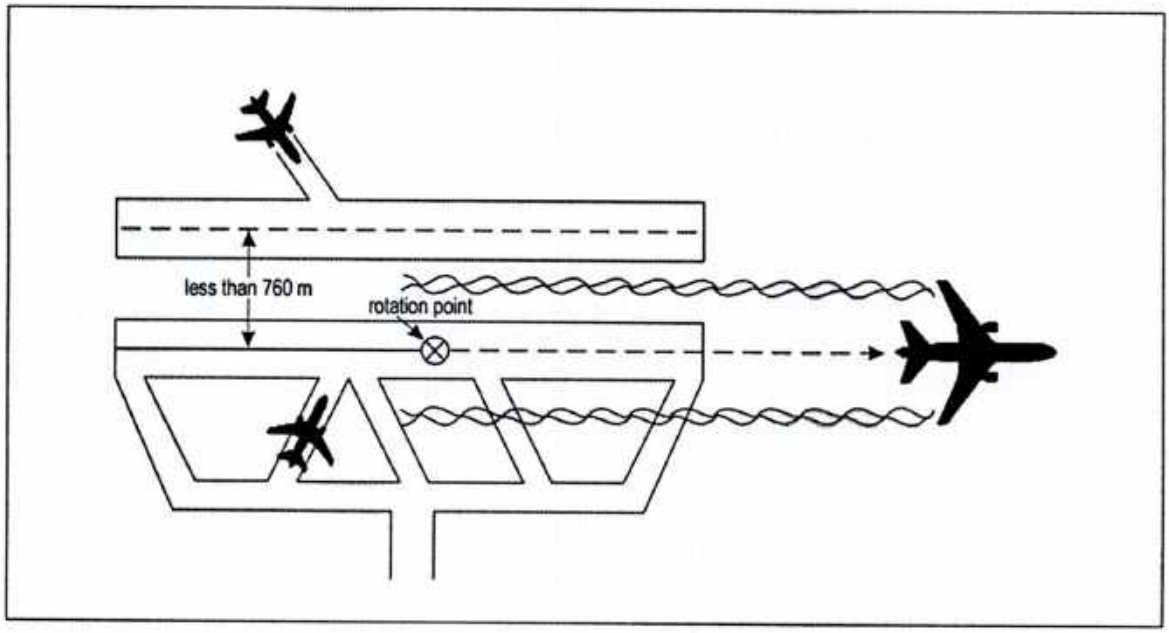
c) HEAVY ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT, эсхүл MEDIUM ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭРХ ХУРЛЫН

d) MEDIUM ангиллын агаарын хөлгийн дараа хөөрч буй LIGHT ангиллын агаарын хөлөг — 3 минут.

5.8.3.4 Энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.9.1.2-т заасан дагалдах хуйлралын бүлгийг ашиглан, ижил ХБЗ-ын дунд хэсгээс, эсхүл тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс бага зэрэгцээ ХБЗ-ын дунд хэсгээс (Зураг 5-33) хөөрч буй агаарын хөлгүүдийн хувьд дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

Өмнөх агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг	*Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг*	*Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимум*
A	B C D E F G	160 секунд 180 секунд 200 секунд 220 секунд 220 секунд 240 секунд
B	D E F G	160 секунд 180 секунд 180 секунд 200 секунд
C	D E F G	140 секунд 160 секунд 160 секунд 180 секунд
D	G	180 секунд
E	G	160 секунд



Зураг 5-33. Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын зайчлал
(5.8.3.3 болон 5.8.3.4-ийг үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

5.8.4 Нөөц

5.8.5 Хөөрөлт буулт нь эсрэг чиглэлд

5.8.5.1 Энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.9.1.1-д заасан дагалдах хуйлралын ангиллыг ашиглан хүнд агаарын хөлөг нь ХБЗ дээгүүр нам өндрөөр нисэх, эсхүл 2 дугаар тойрогт гарах болон түүнээс хөнгөн жинтэй агаарын хөлөг нь:

a) эсрэг чиглэлд хөөрөхөөр бол (Зураг 5-34); эсхүл

b) ижил ХБЗ болон тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс бага зэрэгцээ ХБЗ-аар эсрэг чиглэлд буухаар бол; (Зураг 5-46)

Дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

1) SUPER болон HEAVY агаарын хөлгүүд хооронд — 3 минут;

2) SUPER болон LIGHT, эсхүл MEDIUM агаарын хөлгүүд хооронд — 4 минут;

3) HEAVY болон LIGHT, эсхүл MEDIUM агаарын хөлгүүд хооронд — 3 минут;

4) MEDIUM болон LIGHT агаарын хөлгүүд хооронд — 3 минут.

5.8.5.2 Энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.9.1.2-т заасан дагалдах хуйлралын бүлгийг ашиглан хүнд агаарын хөлөг нь ХБЗ дээгүүр нам өндрөөр нисэх, эсхүл 2 дугаар тойрогт гарах болон түүнээс хөнгөн жинтэй агаарын хөлөг нь:

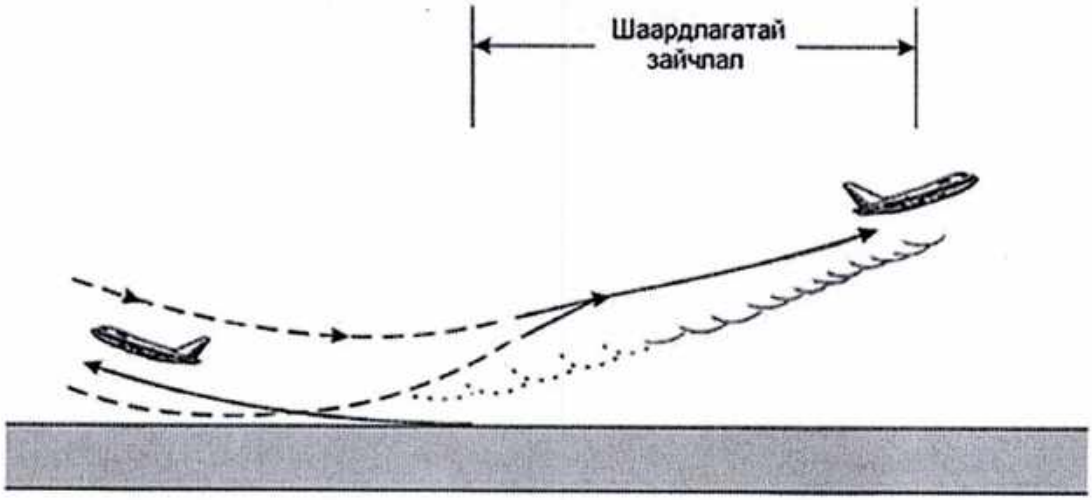
a) эсрэг чиглэлд хөөрөхөөр бол (Зураг 5-34); эсхүл

b) ижил ХБЗ болон тэнхлэгийн шугамуудын хоорондын зай нь 760 м (2,500 ft)-ээс бага зэрэгцээ ХБЗ-аар эсрэг чиглэлд буухаар бол; (Зураг 5-35)

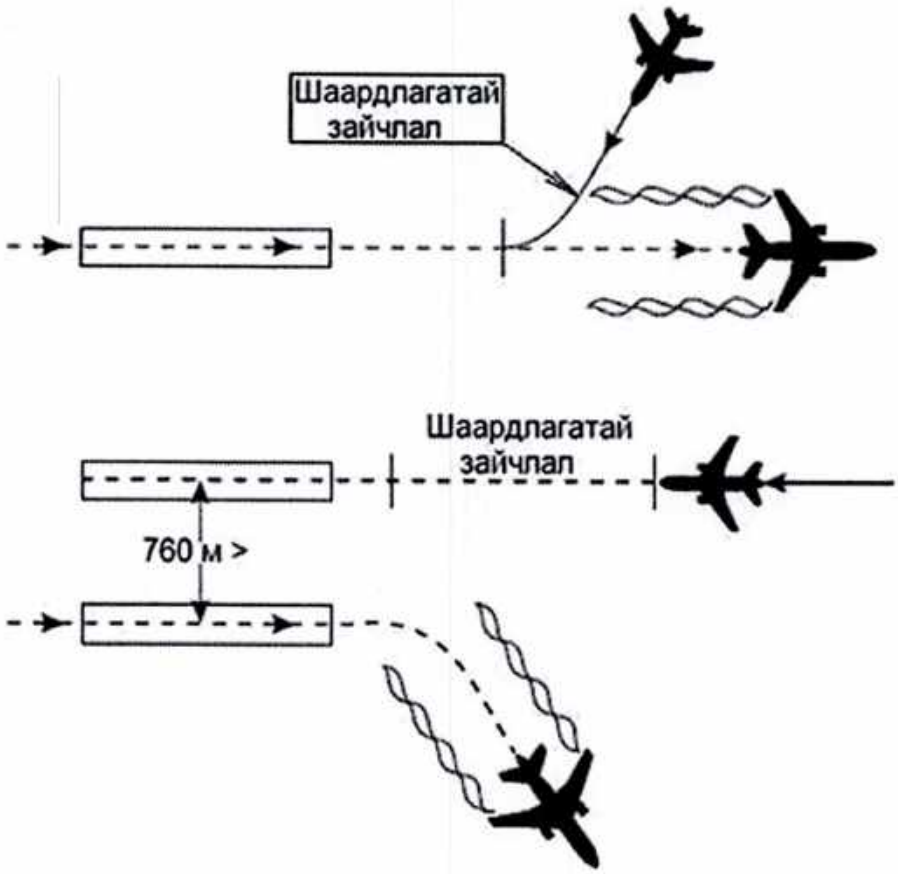
Дараах зайчлалын минимумыг ашиглана. Үүнд:

Өмнөх агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг	*Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг*	*Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимум*
A	B C D E F G	160 секунд 180 секунд 200 секунд 220 секунд 220 секунд 240 секунд
B	D E F G	160 секунд 180 секунд 180 секунд 200 секунд
C	D E F G	140 секунд 160 секунд 160 секунд 180 секунд
D	G	180 секунд
E	G	160 секунд

ЭХ ХУДЦ
26 А165



Зураг 5-34. Эсрэг чиглэлд хөөрөх агаарын хөлгүүдийн дагалдах хуйлралын зайчлал (5.8.5.1 болон 5.8.5.2 a)-г үзнэ үү)



Зураг 5-35. Эсрэг чиглэлд хөөрөх агаарын хөлгүүдийн дагалдах хуйлралын зайчлал (5.8.5.1 b) болон 5.8.5.2 b)-г үзнэ үү)

5.9 Ил харааны нислэгийн цаг уурын нөхцөлд өөрийн зайчлалыг хадгалан нислэг үйлдэх зөвшөөрөл

Тайлбар 1: Энэ хэсэгт заасны дагуу, өөрийн зайчлалыг хадгалах болон VMC-д нислэг үйлдэх нөхцөлтэйгөөр зөвшөөрөгдсөн нислэгийн тодорхой хэсэгт НХУ-ын нэгжээс босоо болон

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУЛЬ

хэвтээ зайчлалаар хангах үйлчилгээ хамаарахгүй. Зөвшөөрлийн хугацаанд бусад нислэгүүдтэй мөргөлдөх аюул үүсгэхээр ойрхон зайд үйл ажиллагаа явуулахгүй байх үүргийг тухайн нислэг хүлээнэ.

Тайлбар 2: VFR нислэг нь нислэгийн бүхий л хугацаанд VMC-д байх ёстой. Тиймээс VFR нислэгт өөрийн зайчлалыг хадгалах болон VMC-д нислэг үйлдэх нөхцөлтэйгөөр зөвшөөрөл олгох нь тухайн зөвшөөрлийн хугацаанд НХУ-аар хангагдаж буй бусад агаарын хөлөгтэй зайчлал хангагдаагүй гэдгийг илэрхийлж байгаа юм.

Тайлбар 3: Конвенцын Хавсралт 11-д тусгасан НХУ-ын үйлчилгээний зорилтуудад газрын саадтай мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх тухай багтаагүй болно. Энэхүү баримт бичигт заасан зохицуулалт нь нисгэгчийг НХУ-ын нэгжээс олгосон аливаа зөвшөөрлийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулах хариуцлагаас чөлөөлөхгүй. IFR нислэгт вектор олгож байгаа, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн замаас гаргаж чиг шулуун нислэг үйлдэх зөвшөөрөл олгосон бол 8-р бүлгийн 8.6.5.2-т заасан журмыг мөрдөнө.

Агаарын хөлгөөс хүсэлт гаргасан болон нөгөө агаарын хөлгийн нисгэгч зөвшөөрсөн бөгөөд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн тохиолдолд, НХУ-ын нэгж нь D болон E ангиллын агаарын зайд, өдрийн цагаар, VMC нөхцөлд нислэг үйлдэж буй хяналттай нислэгт (хөөрч буй болон бууж буй нислэгүүдийг оролцуулан) бусад агаарын хөлгөөс өөрийн зайчлалыг хадгалан, VMC нөхцөлд нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг олгож болно. Хяналттай нислэгт тус зөвшөөрөл олгосон тохиолдолд дараах зүйлийг мөрдөнө. Үүнд:

a) зөвшөөрөл нь нислэгийн тодорхой хэсэгт, 3,050 м (10,000 ft) ба түүнээс доош өндөрт, өндөр авах болон өндөр алдах үед хамаарах бөгөөд бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт заасны дагуу нэмэлт хязгаарлалтууд байж болно;

b) хэрэв VMC нөхцөлд нислэг үйлдэх боломжгүй болох магадлалтай бол, IFR нислэгт зөвшөөрлийн хугацаанд VMC нөхцөлд нислэг үйлдэх боломжгүй болсон үед дагаж мөрдөх өөр хувилбар бүхий зааварчилгааг өгнө;

c) IFR нислэгийн нисгэгч нь цаг агаарын нөхцөл байдал муудаж байгааг ажигласан бөгөөд VMC-ээр нислэг үйлдэх боломжгүй болно гэж үзвэл, IMC рүү шилжин орохоосоо өмнө НХУ-ын нэгжид мэдээлэх ба өгөгдсөн өөр хувилбар бүхий зааварчилгааг дагаж мөрдөнө.

Тайлбар: 5.10.1.2. мөн үзнэ үү.

5.10 Онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл

5.10.1 Ерөнхий зүйл

5.10.1.1 Онцгой нислэгийн хөдөлгөөн гэдэг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаар зайчлал хангуулах шаардлагатай хяналттай нислэгийн хөдөлгөөн боловч тодорхой нэг хяналттай нислэгийн хувьд бусад хяналттай нислэгийн хөдөлгөөн хооронд зохих зайчлалын минимумыг хангаагүй, эсхүл хангагдахгүй байх хөдөлгөөнийг хэлнэ.

5.10.1.2 Онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээллийг харилцан бие биеийнхээ хувьд онцгой хөдөлгөөнд тооцогдож буй хяналттай нислэгүүдэд заавал олгоно.

5.10.2 Онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээллийн агуулга

Онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл нь дараахыг агуулсан байна. Үүнд:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗХ ХУВЬ

a) холбогдох агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэл; болон

b) холбогдох агаарын хөлгийн маяг болон (шаардлагатай бол) дагалдах хуйлралын ангилал;

c) холбогдох агаарын хөлгийн аяллын нислэгийн түвшин; мөн

1) нислэгийн түвшнийг огтлох үед хамгийн ойр байгаа илтгэх цэгийг нисэх өнгөрөх тооцоот цаг;

2) мөргөлдөх эрсдэлтэй хөдөлгөөн хоорондын зай болон холбогдох агаарын хөлгийн 12 цагийн зүүний заалтаар илэрхийлсэн харьцангуй чиглэл; эсхүл

3) холбогдох агаарын хөлгийн бодит, эсхүл тооцоолсон байрлал.

5.11 Зайчлалын минимаг бууруулах

Тайлбар: 2-р бүлгийн НХУ-ний аюулгүй байдлын удирдлагыг харна уу.

5.11.1 Зохих аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээгээр аюулгүй байдлын хүлээн зөвшөөрөгдөх түвшнийг хангасан, цаашид хангаж байхыг нь тогтоосон, мөн хэрэглэгчидтэй урьдчилан зөвшилцсөний дараа 5.4.1 болон 5.4.2-т заасан зайчлалын минимаг дараах нөхцөлд багасгаж болно. Үүнд:

5.11.1.1 Холбогдох НХУ-ын эрх бүхий байгууллагаас тохиромжтой гэж үзсэн тохиолдолд:

a) тусгай электрон, эсхүл бусад төхөөрөмжийн тусламжтайгаар агаарын хөлгийн дарга агаарын хөлгийнхөө байрлалыг нарийвчлалтай тогтоох боломжтой бөгөөд тухайн байрлалыг холбогдох НХУ-ын нэгжид сааталгүй дамжуулах хангалттай холбооны хэрэгсэлтэй үед; эсхүл

b) холбогдох НХУ-ын нэгж нь хурдан бөгөөд найдвартай холбооны тоног төхөөрөмжтэй уялдсан, НХУ-ын ажиглалтын системээс агаарын хөлгийн байрлалын мэдээллийг тогтмол хүлээн авч байх үед; эсхүл

c) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тусгай электрон, эсхүл бусад төхөөрөмжийн тусламжтайгаар агаарын хөлгүүдийн нислэгийн замыг хурдан бөгөөд нарийвчлалтай таамаглах боломж бүрдсэн бөгөөд бодит байрлалыг таамагласан байрлалтай тогтмол тулган шалгах хангалттай боломж бүрдсэн үед; эсхүл

d) RNAV тоноглолтой агаарын хөлгүүд нь навигацийн төхөөрөмжийн хүрээнд нислэг үйлдэж байгаа бөгөөд тухайн төхөөрөмж нь навигацийн нарийвчлалыг хадгалахад шаардлагатай шинэчлэгдсэн бодит мэдээллээр тогтмол хангадаг байх үед.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМ, ТЭЭВРИЙН НИЙ ЭХ ХУУЛЬ
Баталсан 26 А/65

5.11.1.2 Бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн дагуу дараах тохиолдолд:

a) агаарын хөлгүүд тусгай электрон, бүсийн навигацийн, эсхүл бусад төхөөрөмжийн тусламжтайгаар өөрсдийн нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэг үйлдэх боломжтой байх; мөн

b) нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдал нь нисгэгч болон НХУ-ын нэгж(үүд)-ийн хоорондын холбооны талаарх 5.11.1.1 а)-д заасан хэмжээг заавал хангах шаардлагагүй байгаа бол.

БҮЛЭГ 6. АЭРОДРОМ ОРЧМЫН ЗАЙЧЛАЛ

6.1 Аэродромын орчмын зайчлалын минимаг бууруулах

Энэ баримт бичгийн 5-р бүлгийн 5.11.1-д дурдсан нөхцөлүүдээс гадна 5-р бүлгийн 5.4.1 болон 5.4.2-т заасан зайчлалын минимаг аэродромын орчимд дараах тохиолдолд багасгаж болно:

a) агаарын хөлгүүд тухайн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ил хараанд байх үед аэродромын хөдөлгөөний нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлгүүдийг ил хараагаар зайчилж болно; эсхүл

b) агаарын хөлгийн нисэх багууд бие биеэ ил хараагаар ажиглаж байгаа ба хоорондын зайчлалыг хадгалах боломжтой гэж мэдэгдсэн; эсхүл

c) агаарын хөлгүүд ар араасаа нисэж байгаа тохиолдолд удаах агаарын хөлгийн нисэх баг өмнөх агаарын хөлгийг ил хараагаар ажиглаж байгаа ба хоорондын зайчлалыг хадгалах боломжтой гэж мэдээлсэн.

6.2 Аэродромын онцгой хөдөлгөөн

6.2.1 Аэродромын онцгой хөдөлгөөний мэдээллийг хүлээн авсан нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь хөөрөлт, буулт үйлдэж буй агаарын хөлөгт шуурхай дамжуулна.

Тайлбар 1: Аэродромын онцгой хөдөлгөөнд ХБЗ, түүний орчин дахь агаарын хөлөг, хүн, тээврийн хэрэгсэл, түүнчлэн хөөрөлт, буултын бүс дэх мөргөлдөх эрсдэл үүсгэж болзошгүй бүх хөдөлгөөнийг ойлгоно.

Тайлбар 2: 5-р бүлгийн 5.10-р хэсэг, 7-р бүлгийн, 7.4.1.3 болон 8-р бүлгийн 8.8.2 заалтуудыг харгалзан үзнэ үү.

6.2.2 Аэродромын онцгой хөдөлгөөнийг хялбар ойлгогдох байдлаар тодорхойлно.

6.3 Нисэн гарах агаарын хөлгийн зохицуулалт

6.3.1 Ерөнхий зүйл

6.3.1.1 Нисэн гарах агаарын хөлөгт олгох зөвшөөрөл нь хөөрөлтийн чиглэл, хөөрсний дараах эргэлт, тусгайлсан чиглэл, аяллын нислэгийн түвшин хүртэл өндөр авахын өмнө чиг шулуун нислэг үйлдэх, нислэгийн түвшнийг өөрчлөх цэг, цаг, босоо хурд зэрэг нислэгийн хэвийн үйл ажиллагааг хангах маневруудыг агуулсан байвал зохино.

6.3.1.2 SID тогтоосон аэродромоос хөөрөх агаарын хөлөг нь зохих SID-ийг дагаж мөрдөнө.

6.3.2 Хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрөл

6.3.2.1 Ерөнхий зүйл

НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь боломжтой бол холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд хооронд удирдлага шилжүүлэх болон нисэн гарах агаарын хөлгийн стандарт зөвшөөрлийг олгох зохицуулалттай байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭРХ ХЯНАЛТ А/65

Тайлбар: Харилцан ажиллагааны зохицуулалт болон удирдлага шилжүүлэх стандартчилагдсан журамд хамаарах заалтуудыг 10-р бүлгийн 10.1.1-р хэсэгт тодорхойлсон.

6.3.2.2 Харилцан ажиллагааны зохицуулалт

6.3.2.2.1 Холбогдох НХУ-ын нэгжүүд нь нисэн гарах агаарын хөлгийн стандарт зөвшөөрлийн журмыг харилцан тохиролцсон тохиолдолд аэродромын удирдлагын байрнаас ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл бүсийн удирдлагын төвтэй урьдчилан зөвшилцөлгүйгээр нисэн гарах агаарын хөлөгт зохих стандарт зөвшөөрөл олгоно.

6.3.2.2.2 Стандарт зөвшөөрөл, эсхүл стандарт удирдлага шилжүүлэх журмаас өөрөөр зөвшөөрөл олгох болон өөрөөр удирдлага шилжүүлэх тохиолдолд урьдчилан зөвшилцөл хийх шаардлагатай.

6.3.2.2.3 Ойртолтын удирдлагын хэсэг нь агаарын хөлгийн хөөрөлтийн дараалал болон ашиглах ХБЗ-ын талаарх мэдээллээр тогтмол хангагдаж байх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх шаардлагатай.

6.3.2.2.4 Аэродромын удирдлагын байр, Ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл бүсийн удирдлагын нэгжүүд нь хэрэглэлээр нисэн гарах стандарт журмын мэдээллээр хангагдсан байна.

6.3.2.3 Агуулга

Нисэн гарах агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрөл нь дараах зүйлсийг агуулна. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн таних дугаар;

b) зөвшөөрлийн хязгаар гол төлөв нисэн очих аэродром;

c) олгогдсон SID-ийн тодорхойлогч;

d) зөвшилцсөн өндөр;

e) олгогдсон SSR код;

f) SID-ийн тодорхойлолтод агуулагдаагүй бусад шаардлагатай зааварчилгаа болон мэдээлэл, жишээ нь, давтамж өөрчлөхтэй холбоотой зааварчилгаа.

Тайлбар 1: SID-аар нисэх агаарын хөлөгт олгох зөвшөөрлийг 6.3.2.4.1-ээс үзнэ үү.

Тайлбар 2: SID-д нислэгийн түвшний мэдээллийг заагаагүй бол агаарын хөлөг тухайн SID-ын босоо профилийн дагуу өндөр авахыг хориглоно.

6.3.2.4 SID-ийн дагуух зөвшөөрөл

6.3.2.4.1 Нислэгийн түвшний, эсхүл хурдны хязгаарлалттай SID-ээр нисэн гарч буй агаарын хөлөгт олгох зөвшөөрөлд тухайн хязгаарлалтыг мөрдөх, эсхүл цуцлах эсэхийг заасан байна. Дараах хэвшмэл хэллэгийг мөрдөх ба доорх утгаар ашиглана. Үүнд:

a) CLIMB VIA SID TO (level):

МОНГОЛ УЛСЫН ЭРХ ХУПЛ
Баяр, гэрэлтүүлэг, дуулгын
2 А/65

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заасан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

b) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

c) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тодорхой цэг(үүд) дээрх өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

d) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг цуцлах.

e) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s)):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалтыг заасан цэг(үүд) дээр цуцлах.

f) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) or CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр ав; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

ii) SID-ийн хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг цуцлах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН БАЙ
ЭЖ ХУУЛ

6.3.2.4.2 Хэрэв SID-д нислэгийн түвшин, эсхүл хурдны хязгаарлалт заагаагүй бол CLIMB TO (level) гэсэн хэллэгийг ашиглана.

6.3.2.4.3 Хурдны зохицуулалтыг хийх үед зөвшөөрөгдсөн нислэгийн түвшин өөрчлөх шаардлагагүй бол CLIMB VIA SID TO (level) гэсэн хэллэгийг ашиглахгүй.

6.3.2.4.4 Нисэн гарч буй агаарын хөлөгт SID дээрх замын цэг рүү шууд чиглэх зөвшөөрөл олгогдсон тохиолдолд өмнө олгогдсон хурд болон өндрийн хязгаарлалтууд цуцлагдаж, харин бусад хязгаарлалтууд хэвээр мөрдөгдөнө.

6.3.2.4.5 Нисэн гарч буй агаарын хөлөгт SID-д тусгагдаагүй цэг рүү шууд чиглүүлсэн, эсхүл вектор олгосон тохиолдолд SID-д заасан өндрийн болон хурдны хязгаарлалтуудыг цуцалж, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) зөвшөөрөгдсөн өндрийг давтан мэдээлэх;

b) шаардлагатай бол хурд болон өндрийн хязгаарлалтыг тогтоох; мөн

c) SID-д эргэн нэгдэх шаардлагатай гэж үзвэл нисэх багт мэдээлэх.

Тайлбар: Мөн тогтоогдсон саадаас чөлөөлөгдөх өндрийн талаар 8.6.5.2-ыг үзнэ үү.

6.3.2.4.6 SID-д эргэн нэгдэх талаарх нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн зааварчилгаа нь дараах зүйлсийг агуулна. Үүнд:

a) энэ зүйлийн 6.3.2.4.5-ын дагуу эргэн нэгдэх тухай урьдчилан мэдэгдээгүй бол SID-ын тодорхойлогч;

b) энэ зүйлийн 6.5.2.4.1-ын дагуу зөвшөөрөгдсөн өндөр; ба

c) SID-д эргэн нэгдэхээр хүлээж буй байрлал.

Тайлбар: Эргэн нэгдэх зааварчилгааны хэвшмэл хэллэгийг 12.3.3.1-ээс үзнэ үү.

6.3.2.5 Холбоо алдагдах

6.3.2.5.1 Нисэн гарч буй агаарын хөлгийн зөвшөөрөл нь нислэгийн замын үе шатанд зориулсан нислэгийн төлөвлөгөөнд зааснаас өөр зөвшөөрөгдсөн нислэгийн түвшнийг тодорхойлж болох бөгөөд цаг хугацаа болон газарзүйн хязгаарлалтгүйгээр зааж болно. Ийм зөвшөөрлийг түр хугацаанд, ихэвчлэн ажиглалтын удирдлага хэрэгжүүлэхэд ашиглана.

6.3.2.5.2 Хэрэв нисэн гарч буй агаарын хөлөгт хугацааны, эсхүл газарзүйн хязгаарлалтгүйгээр өндөр авах зөвшөөрөл олгогдсон ба агаарын хөлөгт нислэгийн төлөвлөгөөнд заасан маршрутаас хазайх вектор олгогдсон байх үед агаар газар радио холбоо алдагдвал, тухайн үед авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээг бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт заасны дагуу тогтоож, SID-ийн тайлбар хэсэгт оруулах, эсхүл AIP-д хэвлэн нийтэлсэн байх шаардлагатай.

6.3.3 Хөөрөлтийн дараалал

6.3.3.1 Нисэн гарч буй агаарын хөлөг салхины дагуу хөөрөх хүсэлт гаргаж болох ба ийм байдлаар хөөрөлтийг түргэтгэх, эсхүл илүү тохиромжтой чиглэлд хөөрөх

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ГАЗАР ЭХ ХУВЬ 26 А/65

дараалал хүлээх эсэх шийдвэрийг нисэх багийн дарга өөрийн хариуцлагын хүрээнд гаргана.

6.3.3.2 Доор дурдсанаас бусад тохиолдолд хөөрөлт нь хойшилсон нислэгүүдийн дарааллыг нисэн гарах тооцоот цагуудад үндэслэн тогтооно. Үүнд:

a) хамгийн бага дундаж сааталтай байхаар,

b) тухайн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн хүсэлтийг харгалзан үзэх.

6.3.3.3 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд 30 минутаас дээш хугацаагаар саатах төлөвтэй байгаа нислэгийн мэдээллийг боломжтой бол холбогдох агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд, эсхүл тэдний томилогдсон төлөөлөгчдөд мэдэгдэнэ.

6.4 Нисэн гарах агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл

Тайлбар: Нислэгийн мэдээллийн мэдээний талаар 11-р бүлгийн 11.4.3-ыг үзнэ үү.

6.4.1 Цаг уурын нөхцөл байдал

Ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэн гарах бүсийн цаг уурын нөхцөлд гарсан мэдэгдэхүйц өөрчлөлтийн талаарх мэдээллийг нисэх баг хүлээн авсан гэдгийг баталгаажуулснаас бусад тохиолдолд нисэх багт шуурхай дамжуулна.

Тайлбар: Мэдэгдэхүйц өөрчлөлтүүдэд гадаргуугийн салхины чиглэл, эсхүл хурд, үзэгдэх орчин, нисэх буудлын ХБЗ-ын дагуух алсын барааны харагдац, эсхүл агаарын температур (турбин хөдөлгүүртэй агаарын хөлгийн хувьд), аадар бороо, эсхүл бороонд бөөн үүл, дунд буюу хүчтэй сэгсрэлт, шилжлэг салхи, мөндөр, дунд буюу хүчтэй мөстөлт, хүчтэй нөөлгийн шугам, хялмаа, мөсөн зүү, уулын хүчтэй долгио, элсэн шуурга, шороон шуурга, цасан шуурга, хар салхи, эсхүл усан хүй зэрэг орно.

6.4.2 Тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал

Нисэн гарах үед ашиглагдах тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын байдлын өөрчлөлтийн талаарх мэдээллийг нисэх баг хүлээн авсан гэдгийг баталгаажуулснаас бусад тохиолдолд нисэн гарч буй агаарын хөлөгт шуурхай дамжуулна.

6.5 Нисэн ирэх агаарын хөлгийн зохицуулалт

6.5.1 Ерөнхий зүйл

6.5.1.1 Нисэн ирж буй агаарын хөлөг саатах нь тодорхой болсон тохиолдолд боломжтой бол агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд, эсхүл томилогдсон төлөөлөгчдөд мэдэгдэж, хүлээгдэж буй саатлын өөрчлөлтийн талаар мэдээлэл хүргүүлнэ.

6.5.1.2 Нисэн ирж буй агаарын хөлөг нь илтгэх цэг, эсхүл навигацийн төхөөрөмжийг нисэн өнгөрөх үед, эсхүл ойртолт эхлүүлэх үед, мөн нисэн гарах болон ирэх агаарын хөдөлгөөнийг түргэвчлүүлэх зорилгоор шаардлагатай бусад мэдээллийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас хүсэж болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭХ ХУУЛЬ
26 А65

6.5.1.3 IFR нислэгийг нислэгийн журмаар тогтоосон минимум өндрөөс доош ойртолтын эхний үе шатыг эхлүүлэх, мөн тухайн өндрөөс доош өндөр алдахыг дараах тохиолдлоос бусад үед зөвшөөрөхгүй. Үүнд:

a) нисэх баг навигацийн төхөөрөмж, эсхүл замын цэгийг өнгөрснөө илтгэсэн; эсхүл

b) нисэх баг буух аэродромоо харсан ба нислэгийг аюулгүй үргэлжлүүлэх боломжтой тухай мэдэгдсэн; эсхүл

c) агаарын хөлөг ил харааны ойртолт үйлдэж байгаа; эсхүл

d) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь ажиглалтын систем ашиглан агаарын хөлгийн байрлалыг тодорхойлсон бөгөөд ажиглалтын системд тулгуурласан хамгийн бага өндрийг үйл ажиллагаандаа хэрэглэж буй нь тогтоогдсон.

6.5.1.4 STAR тогтоогдсон аэродромуудад нисэн ирж буй агаарын хөлөг зохих STAR-ын дагуу нислэгийг үргэлжлүүлнэ. Агаарын хөлөгт ойртолтын төрөл болон ашиглах ХБЗ-ын талаар аль болох эрт мэдэгдэнэ.

Тайлбар: STAR-ын зөвшөөрлийн талаар 6.5.2-р хэсгээс үзнэ үү.

6.5.1.5 Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь Ойртолтын удирдлагын нэгжтэй зөвшилцсөний дараа нисэн ирж буй эхний агаарын хөлгийг ойртолтын эхний үе шатны цэг рүү чиглүүлж болно.

6.5.2 Нисэн ирж буй агаарын хөлгийн стандарт зөвшөөрлүүд

6.5.2.1 Ерөнхий зүйл

НХУ-ний эрх бүхий байгууллага нь боломжтой бол НХУ-ын нэгжүүд хооронд удирдлага шилжүүлэх журам болон нисэн ирж буй агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрлийг тодорхойлж болно.

Тайлбар: Зөвшилцөл болон удирдлага шилжүүлэх журамд хамаарах заалтуудыг 10-р бүлгийн 10.1.1-р хэсэгт тодорхойлсон болно.

6.5.2.2 Харилцан ажиллагааны зохицуулалт

6.5.2.2.1 Нисэн ирж буй агаарын хөлөгт стандарт зөвшөөрлийг холбогдох нэгжүүдийн хооронд тохиролцсон ба саатал гарах төлөвгүй тохиолдолд зохих STAR-ын дагуух зөвшөөрлийг ихэвчлэн бүсийн удирдлагын төвөөс ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл аэродромын удирдлагын цамхагтай урьдчилан зөвшилцөлгүйгээр олгож болно.

6.5.2.2.2 Стандарт зөвшөөрөл, эсхүл стандарт удирдлага шилжүүлэх журмаас өөрөөр зөвшөөрөл олгох болон өөрөөр удирдлага шилжүүлэх тохиолдолд урьдчилан зөвшилцөл хийх шаардлагатай.

6.5.2.2.3 Ойртолтын удирдлагын нэгжийг ижил STAR-аар нисэн ирж буй агаарын хөлгийн дарааллын талаарх мэдээллээр тогтмол хангаж байх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх шаардлагатай.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЖ ХУВЬ
26 - 1165

6.5.2.2.4 Аэродромын удирдлагын байр, ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл бүсийн удирдлагын нэгжүүд нь хэрэглэлээр нисэн ирэх стандарт маршрутын мэдээллээр хангагдсан байна.

6.5.2.3 Агуулга

Нисэн ирэх агаарын хөлөгт олгох стандарт зөвшөөрөл нь дараах зүйлсийг агуулна:

a) агаарын хөлгийн таних дугаар;

b) олгогдсон STAR-ын тодорхойлогч;

c) STAR-т заагаагүй бол ашиглах ХБЗ;

d) зөвшилцсөн өндөр;

e) STAR-ын тодорхойлолтод агуулагдаагүй бусад шаардлагатай зааварчилгаа болон мэдээлэл, жишээ нь, радио холбооны давтамж солихтой холбоотой зааварчилгаа.

Тайлбар 1: Агаарын хөлөгт STAR-р олгох зөвшөөрлийг 6.5.2.4.1-ээс үзнэ үү.

Тайлбар 2: STAR-д нислэгийн түвшний мэдээллийг заагаагүй бол агаарын хөлөгт тухайн журам /STAR/-ын босоо профилийн (vertical profile) дагуу өндөр алдахыг зөвшөөрөхгүй.

6.5.2.4 STAR-ын дагуух зөвшөөрөл

6.5.2.4.1 Нислэгийн түвшний, эсхүл хурдны хязгаарлалттай STAR-тай агаарын хөлөгт олгох зөвшөөрөлд эдгээр хязгаарлалтыг мөрдөх, эсхүл цуцлах эсэхийг заана. Дараах хэвшмэл хэллэгийг мөрдөх ба доорх утгаар ашиглана. Үүнд:

a) DESCENT VIA STAR TO (LEVEL):

   i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах, тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

   ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

   iii) заасан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

b) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):

   i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

   ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

   iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

c) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)):

   i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах; тодорхой цэг(үүд) дээрх тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

   ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Баримт бичгийн дугаар 26 А/65

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг мөрдөх.

d) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг цуцлах.

e) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s)):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг дагаж мөрдөх;

ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалтыг заасан цэг(үүд) дээр цуцлах.

f) DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):

i) зөвшөөрөгдсөн түвшин хүртэл өндөр алдах; тогтоогдсон өндрийн хязгаарлалтыг цуцлах;

ii) STAR-ын хажуугийн профилийг дагах; мөн

iii) заагдсан хурдны хязгаарлалт болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас олгосон хурдны зохицуулалтыг цуцлах.

6.5.2.4.2 Хэрэв STAR-д нислэгийн түвшин, эсхүл хурдны хязгаарлалт заагаагүй бол DESCEND TO (level) гэсэн хэллэгийг ашиглана.

6.5.2.4.3 Хурдны зохицуулалтыг хийх үед зөвшөөрөгдсөн нислэгийн түвшин өөрчлөх шаардлагагүй бол DESCEND VIA STAR TO (level) гэсэн хэллэгийг ашиглахгүй.

6.5.2.4.4 Нисэн ирж буй агаарын хөлөг STAR дээрх замын цэг рүү шууд чиглэх зөвшөөрөл олгогдсон тохиолдолд өмнө олгогдсон хурд болон өндрийн хязгаарлалтууд цуцлагдаж, харин бусад хязгаарлалтууд хэвээр мөрдөгдөнө.

6.5.2.4.5 Нисэн ирж буй агаарын хөлөгт STAR-д тусгагдаагүй цэг рүү шууд чиглүүлсэн, эсхүл вектор олгосон тохиолдолд STAR-д заасан хурд болон өндрийн хязгаарлалтуудыг цуцалж, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) зөвшөөрөгдсөн өндрийг давтан мэдээлэх;

b) шаардлагатай бол хурд болон өндрийн хязгаарлалтыг тогтоох; мөн

c) STAR-д эргэн нэгдэх шаардлагатай гэж үзвэл нисэх багт мэдээлэх.

Тайлбар: Мөн тогтоогдсон саадаас чөлөөлөгдөх өндрийн талаар 8.6.5.2-ыг үзнэ үү.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

6.5.2.4.6 STAR-д эргэн нэгдэх талаарх нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн захирамж нь дараах зүйлсийг агуулна. Үүнд:

a) энэ зүйлийн 6.5.2.4.5-ын дагуу эргэн нэгдэх тухай урьдчилан мэдэгдээгүй бол STAR-ын тодорхойлогч;

b) энэ зүйлийн 6.5.2.4.1-ийн дагуу зөвшөөрөгдсөн өндөр; ба

c) STAR-д эргэн нэгдэхээр хүлээгдэж буй байрлал.

Тайлбар: Эргэн нэгдэх зааварчилгааны хэвшмэл хэллэгийг 12.3.3.2-с үзнэ үү.

6.5.3 Ил харааны ойртолт

6.5.3.1 IFR нислэгийн журмаар нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг ил харааны ойртолт үйлдэх тухай хүсэлтийг 6.5.3.3-т заасан нөхцөлийн дагуу нисэх багаас, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас гаргаж болно. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас санал болгосон тохиолдолд нисэх багийн зөвшөөрөл шаардлагатай.

6.5.3.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багт ил харааны ойртолтыг эхлүүлэх зөвшөөрөл олгохдоо тухайн нисэх баг нь аэродромын болон түүний эргэн тойрон дахь газрын саадуудтай танил бус байх магадлалтай тохиолдлыг анхаарч үзнэ. Мөн энэ тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нислэгийн хөдөлгөөний урсгал болон цаг уурын нөхцөл байдлыг харгалзан үзнэ.

6.5.3.3 IFR нислэгийн журмаар нислэг үйлдэж буй нисэх багт ил харааны ойртолт үйлдэх зөвшөөрөл олгоход нисэх баг газрын саадуудыг ил хараагаар хянахаас гадна:

a) ойртолтын эхний үе шат эхлэх хэсгийн түвшнээс доош үүлгүй байх; эсхүл

b) нисгэгч ойртолтын эхний үе шат эхлэх өндөрт, эсхүл хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх журмын аль ч үе шатанд цаг уурын нөхцөл байдал нь ил харааны ойртолт болон буулт үйлдэхэд саадгүй байх нөхцөлийг харгалзан үзнэ.

6.5.3.4 Ил харааны ойртолт үйлдэх зөвшөөрөл олгогдсон агаарын хөлөг болон бусад буулт, хөөрөлт үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондоо зайчлал хангагдсан байна.

6.5.3.5 Дараалсан ил харааны ойртолтын хувьд удаах агаарын хөлгийн нисэх баг өмнөх агаарын хөлгийг нүдээр харснаа илтгэх хүртэл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлөг хоорондоо зайчлал хангуулна. Удаах агаарын хөлөг өмнөх агаарын хөлгийг нүдээр харснаа илтгэсэн тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас агаарын хөлгүүдийг өөр хоорондын зайчлалаа хадгалах тухай захирамж өгнө. Агаарын хөлгүүд хоёулаа дагалдах хуйралын хүнд зэрэглэлд багтах ба өмнөх агаарын хөлөг нь удаах агаарын хөлгөөс илүү хүнд, хоорондын зай нь дагалдах хуйралын зохих минимумаас бага тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дагалдах хуйралын сэгсрэлтэд өртөж болзошгүй тухай сэрэмжлүүлнэ. Удаах агаарын хөлгийн нисэх багийн дарга нь өмнөх агаарын хөлгөөс үүсэх дагалдах хуйралын сэгсрэлтээс сэргийлэх хангалттай зайг хангаж нисэх үүрэгтэй. Хэрэв нисэх баг нь агаарын хөлөг хоорондын зайг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж үзвэл шаардлагаа тодорхой дурдан холбогдох НХУ-ын нэгжид мэдэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭНМ, ГЕОМАТИК ЗАМ
ЭХ ХУВЬ

6.5.3.6 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид удирдлага шилжүүлэхдээ аэродромын онцгой хөдөлгөөний мэдээллийг тухайн цэг, цагийг харгалзан хэрэв шаардлагатай бол газардах зөвшөөрөл бусад захирамжийн хамт агаарын хөлөгт цаг тухайд нь өгөх боломжтой байхаар хугацааны өмнө гүйцэтгэвэл зохино.

6.5.4 Хэрэглэлийн ойртолт

6.5.4.1 Ойртолтын удирдлагын нэгж нь нисэн ирж буй агаарын хөлгийн ашиглах хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх журмыг тодорхойлно. Нисэх баг өөр журмаар ойртолт үйлдэх хүсэлт гаргаж болох бөгөөд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нөхцөл байдлыг үнэлэн үзэж, зохих зөвшөөрөл олгоно.

6.5.4.2 Хэрэв нисэх баг хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх журамтай танил бус байгаа талаар мэдээлсэн, эсхүл нислэгийн үе шатуудад анзаарагдсан бол ойртолтын үе шатууд, буултын өмнөх чиг шулууны чиглэл зэргийг мэдээлж болно. Агаарын хөлгийг шууд ойртолтод оруулах бол зөвхөн ойртолтын төгсгөлийн шатны мэдээллийг өгнө. Шаардлагатай гэж үзвэл ойртолтод ашиглах навигацийн тоног төхөөрөмж болон радио холбооны давтамж(ууд), түүнчлэн ойртолтоос 2-т гарах журмын талаар тодорхой мэдээлнэ.

6.5.4.3 Хэрэв хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх явцад нисэх баг газрын саадыг харсан нөхцөлд нисэх багаас ил харааны ойртолт үйлдэх зөвшөөрөл хүссэн болон ил харааны ойртолт үйлдэх зөвшөөрөл олгогдсоноос бусад тохиолдолд хэрэглэлийн ойртолтыг бүрэн гүйцэтгэнэ.

6.5.5 Хүлээх нислэг

6.5.5.1 Агаарын хөлгийн нислэг удаан хугацаагаар саатах нөхцөл үүссэн тохиолдолд тухайн агаарын хөлөгт энэ тухай аль болох эрт мэдэгдэж, боломжтой бол нислэгийн явцад хурдны хязгаарлалт хийх нөхцөлтэйгөөр нислэгээ үргэлжлүүлэх захирамж, эсхүл сонголт олгоно.

6.5.5.2 Нислэг саатах төлөв үүссэн үед бүсийн удирдлагын төв нь агаарын хөлгийг хүлээх цэг рүү чиглүүлэх, мөн хүлээх нислэгийн журам, буултын оролт үйлдэх тооцоот цаг, , цаашдын зөвшөөрлийн хугацаатай холбоотой захирамжийг нисэх багт олгоно. (6.5.8-р хэсгийг үзнэ үү.)

6.5.5.3 Ойртолтын удирдлагын нэгжтэй зөвшилцөл хийсний дараа нисэн ирж буй агаарын хөлгийг тухайн нэгжээс дараагийн захирамж, зөвшөөрөл олгох хүртэл ил харааны хүлээх цэгт хүлээх нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг бүсийн удирдлагын төвөөс олгож болно.

6.5.5.4 Аэродромын удирдлагын цамхагтай зөвшилцөл хийсний дараа нисэн ирж буй агаарын хөлгийг тухайн нэгжээс дараагийн захирамж, зөвшөөрөл олгох хүртэл ил харааны хүлээх цэгт хүлээх нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг ойртолтын удирдлагын нэгжээс олгож болно.

6.5.5.5 Хүлээх нислэг үйлдэх болон хүлээх бүсэд нэгдэх үйл ажиллагааг НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоож, нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэлд зарласан журмын дагуу гүйцэтгэнэ. Хэрэв хүлээх нислэг үйлдэх болон хүлээх бүсэд нэгдэх

26 A165

журмыг тодорхойлоогүй, эсхүл уг журамтай нисэх багийнхан танилцаагүй бол холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж нь хүлээх нислэг үйлдэх тодорхой байршил, эсхүл навигацийн төхөөрөмжийг сонгон түүнд нэгдэх чиглэл (inbound track), радиал (radial) буюу чиглэл (bearing), хүлээх бүс рүү эргэх чиглэл (direction), түүнчлэн хүлээх бүсээс гарах (outbound leg) хугацаа, эсхүл хүлээх хэсгийн хоорондын зайг (distance) тодорхойлно.

6.5.5.6 Агаарын хөлгийг тогтоосон хүлээх цэгт хүлээлгэнэ. Бусад агаарын хөлгөөс шаардлагатай босоо, хажуугийн, эсхүл тууш зайчлалыг хангана. Зэргэлдээх хүлээх бүсийн нислэгтэй уялдсан журмыг үйл ажиллагааны зааварт тусгасан байна.

Тайлбар: Агаарын зам дээр хүлээх нислэгийг бусад агаарын хөлгөөс зайчлах талаар 5-р бүлгийн 5.5-р хэсгээс үзнэ үү.

6.5.5.7 Хүлээх бүс болон ил хараагаар хүлээх нислэг үйлдэх өндрийг агаарын хөлгүүд ойртолт үйлдэж эхлэхэд аль болох дөхөм байдлаар хуваарилна. Хүлээх бүсэд нисэн ирсэн дарааллаар нь хамгийн доод түвшнээс эхлэн өгсөх дарааллаар хүлээлгэнэ.

6.5.5.8 Удаан хугацаагаар саатах төлөв бий болсон үед тийрэлтэт агаарын хөлгийн түлшийг хэмнэх зорилгоор боломжтой бол илүү өндөрт хүлээлгэж болох ба ойртолт үйлдэх дарааллыг хадгална.

6.5.5.9 Хэрэв агаарын хөлөг хүлээх бүсийн журмыг мөрдөх боломжгүй бол өөр зааварчилгаа өгнө.

6.5.5.10 Нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй, дэс дараалалт, шуурхай байдлыг хангах зорилгоор газрын саадаас чөлөөлөгдсөн тохиолдолд агаарын хөлөгт одоогийн байрлалдаа, эсхүл өөр байрлалд тойрох нислэг үйлдэх захирамж олгож болно.

6.5.6 Ойртолтын дараалал

6.5.6.1 Ерөнхий зүйл

Агаарын хөлгүүд ойртолт үйлдэх үед дараах журмыг баримтална.

6.5.6.1.1 Нисэн ирж буй агаарын хөлгүүдийг нислэгийн саатлын хэмжээ хамгийн бага байхаар тооцоолон ойртолтын дарааллыг тогтооно. Дараах тохиолдолд давуу эрх олгоно. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн аюулгүй байдалд шууд нөлөөлж буй хүчин зүйлсийн улмаас (хөдөлгүүрийн татгалзал, түлшний хомсдол гэх мэт) яаралтай буулт үйлдэх шаардлага тулгарсан агаарын хөлөг;

b) яаралтай эмнэлгийн тусламж шаардлагатай өвчтэй, эсхүл хүнд гэмтсэн хүнийг тээвэрлэж буй агаарын хөлөг, эсхүл эмнэлгийн агаарын хөлөг;

c) эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаанд оролцож буй агаарын хөлөг; болон

d) холбогдох байгууллагаас тодорхойлсон бусад агаарын хөлөг.

Тайлбар: Онцгой нөхцөлд орсон агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг 15-р бүлгийн 15.1-р хэсэгт заасны дагуу зохицуулна.

6.5.6.1.2 Дараах тохиолдолд удаах агаарын хөлөгт ойртолтын зөвшөөрөл олгоно. Үүнд:

a) өмнөх агаарын хөлөг Хэрэглэлийн нислэгийн цаг уурын нөхцөл (цаашид "IMC" гэх)-д оролгүйгээр ойртолтыг төгсгөх боломжтой гэж мэдэгдсэн; эсхүл

b) өмнөх агаарын хөлөг аэродромын удирдлагын нэгжтэй холбоо тогтоож, аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн хараанд байгаа ба хэвийн буулт хийх бүрэн боломжтой гэж мэдэгдсэн; эсхүл

c) хугацаат ойртолтын журмаар ойртолт үйлдэх үед өмнөх агаарын хөлөг тогтоогдсон цэгийг нисэн өнгөрсөн бөгөөд хэвийн буулт хийж боломжтой нь баталгаажсан;

Тайлбар: Хугацаат ойртолтын журмын талаар 6.5.6.2.1-ийг үзнэ үү.

d) агаарын хөлгүүд хоорондын тууш зай хангагдсан болохыг НХҮ-ний ажиглалтын системээр баталгаажуулсан үед.

6.5.6.1.3 Нисэн ирж буй агаарын хөлгүүдийн ойртолт үйлдэх дарааллыг тогтоох үед дагалдах хуйлралын нөлөөллөөс шалтгаалан тууш зайчлалыг ихэсгэх шаардлага үүсэж болно.

6.5.6.1.4 Нисэх баг цаг уурын таагүй нөхцөл, эсхүл өөр шалтгаанаар хүлээх нислэг үйлдэх шийдвэр гаргаснаа нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдэгдсэн тохиолдолд тухайн хүсэлтийг зөвшөөрнө. Харин тухайн хүлээх цэг дээр хүлээж байсан бусад агаарын хөлгүүд буултын ойртолтыг эхлүүлэх хүсэлтэй байгаагаа илтгэсэн тохиолдолд, хүлээх хүсэлт тавьсан агаарын хөлгийг ойролцоох өөр цэг рүү шилжүүлж хүлээх нислэгийг үргэлжлүүлэх захирамж олгоно, эсхүл тухайн агаарын хөлгийг хүлээх цэг дээрх бусад агаарын хөлгүүдээс өндөрт хүлээлгэх замаар бусад агаарын хөлгүүдийг буулт үйлдэх боломжоор хангана. Зэргэлдээх НХУ-ын нэгжийн хариуцлагын бүсэд байгаа агаарын хөлгүүдтэй давхцал үүсэхээс сэргийлэх үүднээс, шаардлагатай тохиолдолд, тухайн НХУ-ын нэгж, секторуудтай зөвшилцөл хийж уялдаа холбоотой ажиллана.

6.5.6.1.5 Нисэх буудал дээр үүссэн саатлын улмаас агаарын хөлөг агаарын зам дээр нисэх үедээ хурдаа хасаж саатлын тодорхой хугацааг шингээсэн тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тухайн агаарын хөлгийг ойртолтын дараалалд оруулахдаа агаарын зам дээр зарцуулсан хугацааг харгалзан үзнэ.

6.5.6.2 Хэрэглэлийн ойртолтын дараалал ба зайчлал

6.5.6.2.1 Хугацаанд тулгуурласан ойртолтын журам

6.5.6.2.1.1 Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрөлд үндэслэн, нисэн ирж буй агаарын хөлгүүдийн ойртолтыг түргэвчлүүлэх зорилгоор шаардлагатай үед дараах журмыг ашиглаж болно:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Гарын 26 АЛ5

a) нисэх баг нарийн тогтоох боломжтой, ойртолтын зам дагуу байрлах тохиромжтой цэгийг тодорхойлж агаарын хөлгүүд дараалан ойртолт үйлдэх үед ашиглана;

b) агаарын хөлөг тус бүрд тухайн цэг дээр нисэн ирэх тодорхой цагийг зааж өгөх бөгөөд дараалан буух агаарын хөлгүүдийн хооронд тодорхой хугацааны интервалыг үүсгэх зорилгоор ашиглана. Ингэхдээ зайчлалын минимум, агаарын хөлөг ХБЗ-ыг чөлөөлөх хугацааг нарийн тооцоолсон байх шаардлагатай.

6.5.6.2.1.2 Агаарын хөлөг тухайн цэг дээр нисэн ирэх цагийг ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж тогтоох бөгөөд нисэх багт хангалттай хугацааны өмнө урьдчилан мэдэгдэнэ. Энэ нь нисэх багт нислэгийг зохих ёсоор төлөвлөх боломж олгоно.

6.5.6.2.1.3 Эхэнд байгаа агаарын хөлөг тухайн цэгийг нисэн өнгөрснөө илтгэсний дараа удаах агаарын хөлөгт, урьдчилан мэдэгдсэн, эсхүл шинэчлэгдсэн цагт, тухайн цэгийг нисэн өнгөрөх зөвшөөрөл олгоно.

6.5.6.2.2 Дараалан ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хоорондын интервал

Дараалан ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн харьцангуй хурд, тогтоосон цэгээс ХБЗ хүртэлх зай, дагалдах хуйлралын зайчлал, ХБЗ-ыг чөлөөлөх хугацаа, цаг уурын нөхцөл, ХБЗ-ыг чөлөөлөх хугацаанд нөлөөлж болзошгүй бусад хүчин зүйлсийг харгалзан үзсэний үндсэн дээр дараалан ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хоорондын хугацааны интервал, эсхүл тууш зайчлалыг тогтооно. НХҮ-ний ажиглалтын систем ашиглан ойртолтын дарааллыг тогтоож байгаа тохиолдолд дараалан ойртолт үйлдэх агаарын хөлгүүдийн хооронд баримтлах зайчлалыг дотоодын баримт бичигт тодорхой заасан байна. Түүнчлэн агаарын хөлгүүдийн хооронд тууш зайчлалыг ихэсгэх шаардлагатай нөхцөлүүд үүссэн нөхцөл тус бүрд ашиглах зайчлалын минимумийг мөн тусгасан байх шаардлагатай.

6.5.6.2.3 Ойртолтын дарааллын мэдээлэл дамжуулах

Аэродромын НХУ-ын цамхагт ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн дэс дарааллын талаар цаг алдалгүй мэдээлж байх зохицуулалт хийгдсэн байх шаардлагатай.

6.5.7 Ойртолтын баримжаат цаг

6.5.7.1 Нисэн ирж буй агаарын хөлөг 10 буюу түүнээс дээш минут, эсхүл эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон өөр хугацаагаар саатуулагдсан тохиолдолд ойртолтын баримжаат цагийг (ЕАТ) тодорхойлно. Ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлөгт аль болох хурдан шуурхай, өндөр алдахаас өмнө ойртолтын баримжаат цагийг дамжуулсан байна. Ойртолтын баримжаат цаг нь өмнөх илтгэлээс 5 ба түүнээс дээш минутаар өөрчлөгдсөн, эсхүл НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас илүү богино хугацаагаар тогтоосон, эсхүл НХУ-ын нэгжүүд хооронд зөвшилцсөн тохиолдолд ойртолтын шинэчилсэн баримжаат цагийг тухайн агаарын хөлөгт нэн даруй дамжуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУЛЬ
Баримт 16 N65

6.5.7.2 Агаарын хөлгийг 30 минут ба түүнээс дээш хугацаагаар хүлээлгэхээр төлөвлөсөн тохиолдолд ойртолтын баримжаат цагийг хамгийн шуурхай аргаар тухайн агаарын хөлөгт дамжуулна.

6.5.7.3 Хэрэв тухайн нөхцөл байдал нь нисгэгчид ойлгомжгүй байвал ойртолтын баримжаат цаг болон хүлээлтийн цэгийг тодорхойлж өгнө.

6.5.8 Хүлээх бүсээс гарах цаг

Хэрэв агаарын хөлгийг ойртолт үйлдэж эхлэх цэгээс өөр байршилд хүлээлгэсэн тохиолдолд тухайн агаарын хөлөгт хүлээх цэгээс гарах тооцоот цагийг аль болох богино хугацаанд мэдэгдэнэ. Хүлээх нислэгээ цаашид үргэлжлүүлэх нөхцөл байдал үүсвэл энэ тухай агаарын хөлөгт мэдэгдэх шаардлагатай.

6.6 Нисэн ирж буй агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл

6.6.1 Агаарын хөлөг ойртолтын удирдлагын үйлчилгээний нэгжтэй холбоо тогтоосны дараа агаарын хөлгийн нисэх баг дараах мэдээллийг хүлээн авсан гэдгийг баталгаажуулснаас бусад тохиолдолд дор дурдсан мэдээллийг дарааллын дагуу агаарын хөлөгт нэн даруй дамжуулна. Үүнд:

a) ойртолт үйлдэх төрөл болон ашиглах ХБЗ;

b) цаг уурын мэдээлэл:

1) газар орчмын салхины чиглэл, хурд, түүний дотор ач холбогдол бүхий хэлбэлзэл;

2) алсын барааны харагдац ба хэрэглэх боломжтой бол ХБЗ-ын ил харааны зай (цаашид "RVR" гэх)

3) цаг уурын төлөв байдал;

4) 1,500 м (5,000 ft)-с доош үүлтэй, эсхүл хамгийн дээд секторын минимум өндрийн түвшнээс доош байгаа үүлний мэдээлэл, эсхүл борооны бөөн үүл; тэнгэр бүрэн бүрхэгдсэн үед боломжтой бол босоо алсын барааны харагдац;

5) агаарын температур;

6) шүүдэр цэгийн температур, (бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт орсон тохиолдолд)

7) алтиметрийн тохируулга;

8) ойртолт үйлдэх бүсэд ажиглагдсан нислэгт сөргөөр нөлөөлж болохуйц цаг уурын үзэгдлийн мэдээлэл;

9) боломжтой бол агаарын хөлгийн буултын цаг уурын урьдчилсан мэдээ.

Тайлбар: Дээр дурдсан цаг уурын мэдээллүүдийг Конвенцын Хавсралт 11-ийн 4.3.7 l)–t)-д заасан бөгөөд нисэн ирж буй агаарын хөлөгт зориулсан Аэродромын автомат мэдээллийн үйлчилгээ (ATIS)-р дамжуулагдаж буй мэдээлэлтэй ижил байна. Мөн 11-р бүлгийн 11.4.3.2.2–11.4.3.2.3-т заасны дагуу энэхүү мэдээллүүдийг орон нутгийн бодит болон тусгай цаг уурын мэдээнээс авна.

c) хур тунадас орсон, эсхүл ямар нэгэн түр зуурын аюултай нөхцөл бий болсон тохиолдолд, тухайн үеийн ХБЗ-ын гадаргуугийн мэдээлэл;

d) ойртолт болон буултын үед шаардлагатай ил хараганы болон хэрэглэлийн тоног төхөөрөмжийн ажиллагаанд гарсан өөрчлөлтүүд.

6.6.2 Энэхүү бүлгийн 6.7.3.1.1-д заасан заалтуудыг хэрэгжүүлэхдээ NOTAM-аар, эсхүл бусад мэдээ дамжуулах хэрэгслээр нийтэлсэн мэдээлэлтэй нисэх баг хөөрөхийн өмнө, эсхүл нислэгийн явцад танилцаагүй байх боломжтойг анхаарч үзнэ.

6.6.3 Хэрэв нисэн ирж буй агаарын хөлөгт анх мэдээлснээс өөр журмаар хэрэглэлийн оролт үйлдэх, эсхүл өөр ХБЗ ашиглахад илүү тохиромжтой, эсхүл шаардлагатай болсон тохиолдолд нисэх багт энэ тухай цаг алдалгүй мэдэгдэнэ.

6.6.4 Агаарын хөлөг ойртолтын төгсгөлийн үе шат (4-р эргэлт)-ыг эхлүүлэх үед нисэх багт дараах мэдээллийг дамжуулна. Үүнд:

a) газар орчмын салхины дундаж чиглэл болон хурдны нөлөөлөхүйц өөрчлөлтүүд;

Тайлбар: Салхины нөлөөлөхүйц өөрчлөлтүүдийн тодорхойлолтыг Конвенцын Хавсралт 3-ын 4-р бүлгээс харна уу. Хэрэв нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь салхины хурд болон чиглэлийн талаар бүрэн мэдээлэлтэй байгаа тохиолдолд дараах өөрчлөлтүүдийг "нөлөөлөхүйц" гэж үзнэ:

- *Үгтах салхины дундаж өөрчлөлт: 19 км/цаг (10 kt)*
- *Арын салхины дундаж өөрчлөлт: 4 км/цаг (2 kt)*
- *Хөндлөнгийн салхины дундаж өөрчлөлт: 9 км/цаг (5 kt)*

b) ойртолтын төгсгөлийн бүсэд үүссэн шилжлэг салхи (wind shear) болон сэгсрэлт (turbulence)-ийн хамгийн сүүлийн мэдээлэл;

c) ойртолт болон буултын чиглэлд хамаарах хамгийн сүүлийн алсын барааны харагдац, боломжтой бол ХБЗ-ын ил хараганы зай болон цаашдын чиг хандлага.

6.6.5 Ойртолтын төгсгөлийн үед дараах мэдээллийг цаг алдалгүй дамжуулна. Үүнд:

a) гэнэтийн аюул үүссэн тухай (ХБЗ-д агаарын хөлөг, хүн, тээврийн хэрэгсэл зөвшөөрөлгүй нэвтэрсэн гэх мэт);

b) газар орчмын салхины огцом хэлбэлзэл (хамгийн бага болон хамгийн их утгаар илэрхийлнэ);

c) ХБЗ-ын гадаргуугийн нөхцөл нөлөөлөхүйц өөрчлөгдөх;

d) шаардлагатай ил хараганы болон хэрэглэлийн тоног төхөөрөмжийн ажиллагаанд гарсан өөрчлөлтүүд.

e) хэмжигдсэн RVR утгын өөрчлөлт, эсхүл ойртолт болон буултын чиглэл дэх алсын барааны харагдцын өөрчлөлт.

6.7 Нөөц

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Дэлгэц 26 А/65

БҮЛЭГ 7. АЭРОДРОМЫН УДИРДЛАГЫН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ

Тэмдэглэл: Энэ бүлэгт нисэхийн газрын гэрлийн ажиллагааны зохицуулалт багтсан болно (7.15-р хэсгийг үз).

7.1 Аэродромын удирдлагын цамхгийн үүрэг

7.1.1 Ерөнхий зүйл

7.1.1.1 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь аэродром болон түүний орчим дахь нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй, дэс дараалалт, шуурхай урсгалыг хангах, мөргөлдөх эрсдэлээс хамгаалах зорилгоор өөрийн удирдлагад буй агаарын хөлөгт дараах мэдээлэл, зөвшөөрөл олгоно. Үүнд:

a) аэродромын удирдлагын цамхгийн хяналтын бүсэд, аэродромын хайрцаг нислэгт нисэж буй агаарын хөлөг;

b) маневрлах талбайд буй агаарын хөлөг;

c) хөөрөлт, буулт үйлдэж буй агаарын хөлөг;

d) маневрлах талбайд буй агаарын хөлөг болон тээврийн хэрэгсэл;

e) маневрлах талбайд буй агаарын хөлөг болон тухайн хэсэгт байгаа саад.

7.1.1.2 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь аэродром болон түүний орчим дахь бүх нислэгийн үйл ажиллагаа болон маневрлах талбайд ажиллаж буй хүн болон тээврийн хэрэгсэлд тасралтгүй хяналт тавина. Хараа бага үед хяналтыг ил хараагаар хянах боломжгүй тохиолдолд, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний ажиглалтын систем байгаа бол дэмжлэг авч болно. Холбогдох дүрэм, журам, зааварт тусгагдсаны дагуу ажиллана. Удирдлагын бүсэд өөр аэродром байгаа бол аэродромын хайрцаг нислэгүүд нь нэг нэгэндээ саад болохгүйгээр хөдөлгөөнийг зохицуулна.

Тайлбар: Аэродромын удирдлагын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын систем ашиглах журам нь 8-р бүлгийн 8.10-д тусгагдсан болно.

7.1.1.2.1 Ил харааны хяналтыг шууд цонхоор гадагш харах, эсхүл НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн ажиглалтын системээр ажиглаж болно.

Тайлбар: Ажиглалтын системийн өгөгдлийг автоматаар бичиж хадгалах тохиолдолд, Конвенцын Хавсралт 11-ийн 6.4.1-д заасан заалтууд үйлчилнэ.

7.1.1.3 Аэродромын удирдлагын цамхгийн үүргийг дараах удирдлагын болон ажлын байруудаас гүйцэтгэж болно. Үүнд:

a) аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь ХБЗ дээрх үйл ажиллагаа болон аэродромын удирдлагын цамхгийн хариуцлагын бүсэд нисэж байгаа бүх агаарын хөлгийг хариуцна.

b) Газрын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч (ground controller) нь маневрлах талбайн /ХБЗ орохгүй/ хөдөлгөөнийг хариуцна.

c) Нислэгийн зөвшөөрөл олгох ажлын байр нь IFR-аар гарах агаарын хөлөгт асаах болон НХУ-ын зөвшөөрөл олгоно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗӨВ ХУУЛЬ А165

7.1.1.4 Зэрэгцээ, ойр зэрэгцээ ХБЗ ашиглах үед, тус тусын аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч тусдаа хөөрч буух үйл ажиллагааг хариуцна.

7.1.2 Аэродромын удирдлагын цамхгаас аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ үзүүлэх

7.1.2.1 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь дараах тохиолдолд авран туслах болон гал унтраах үйлчилгээний нэгжид аюулын дохио мэдээлэх үүрэгтэй. Үүнд:

a) аэродромын бүсэд, эсхүл түүний ойр орчимд агаарын хөлгийн осол гарсан; эсхүл

b) аэродромын удирдлагын цамхгийн хариуцлагын бүсэд орж байгаа, эсхүл орж ирэх агаарын хөлгийн аюулгүй байдал алдагдсан байж болзошгүй, эсхүл алдагдсан тухай мэдээлэл хүлээн авсан; эсхүл

c) нисэх багийн хүсэлтээр; эсхүл

d) шаардлагатай гэж үзсэн бусад тохиолдолд.

7.1.2.2 Авран туслах болон гал унтраах үйлчилгээний нэгжид аюулын дохио мэдээлэхтэй холбоотой журам, зааврыг байгууллагын дотоод үйл ажиллагааны зааварт тусгана. Уг зааварт авран туслах, гал унтраах албанд өгөх мэдээллийн төрөлд агаарын хөлгийн маяг, ослын төрөл, мөн боломжтой бол агаарын хөлгийн зорчигчдын тоо, тээвэрлэж буй аюултай ачааны мэдээлэл авна.

7.1.2.3 Аэродромын удирдлагын цамхагт шилжүүлсний дараа холбоонд ороогүй, эсхүл холбоонд ороод радио холбоо алдагдсан тохиолдлуудад суултын тооцоот цагаас 5 минутын дараа газардаагүй агаарын хөлгийг ойртолтын удирдлагын нэгжид, бүсийн удирдлагын нэгжид, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төвд болон эрэн **хайх авран туслах хэсэгт үйл ажиллагааны зааврын дагуу мэдэгдэнэ.**

7.1.3 Навигацийн тоног төхөөрөмжийн гэмтэл, доголдол

Аэродромын удирдлагын цамхаг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардлагатай, эсхүл нисэх багийн болон аэродромын хөдөлгөөний удирдлагад зориулан аэродромын бүсэд суурилуулсан аливаа тоног төхөөрөмж, гэрэл, бусад хэрэгслийн үйл ажиллагаанд гарсан аливаа гэмтэл, доголдлыг байгууллагын дотоод үйл ажиллагааны зааварт заасны дагуу нэн даруй мэдээлэх үүрэгтэй.

7.2 Ашиглаж буй хөөрч, буух зурвасыг сонгох

7.2.1 "Ашиглаж буй ХБЗ" гэсэн нэр томьёог аэродромын удирдлагын цамхгаас тухайн хугацаанд аэродромд газардах, эсхүл хөөрөхөөр төлөвлөгдөж буй агаарын хөлгийн маягт хамгийн тохиромжтой гэж үзэж байгаа ХБЗ-ыг (,эсхүл зурвасуудыг) хэлнэ.

Тайлбар: Нисэн ирж буй болон хөөрч буй агаарын хөлгүүдэд зориулж тусдаа, эсхүл хэд хэдэн ХБЗ-ыг "ашиглаж буй ХБЗ"-аар тодорхойлж болно.

7.2.2 Агаарын хөлөг нь салхины эсрэг бууж, хөөрөх бөгөөд аюулгүй байдал, ХБЗ-ын байрлал, цаг уурын нөхцөл байдал, ойртолт үйлдэх журам, эсхүл нислэгийн

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
26 А165

хөдөлгөөний нөхцөл байдал нь өөр чиглэлийг илүүд үзэх үндэслэл болоогүй тохиолдолд өөрөөр ашиглахгүй. Ашиглах ХБЗ-ыг сонгохдоо аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь гадаргын салхины хурд, чиглэлээс гадна нисэх буудлын ойр орчинд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг болон ХБЗ-ын урт, ойртолт болон суултын тоног төхөөрөмж зэрэг бусад холбогдох хүчин зүйлсийг харгалзана.

7.2.3 Агаарын хөлгийг хөөрөлтийн эхний болон ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд дуу чимээнд мэдрэмтгий бүсүүдэд нислэг үйлдүүлэхгүй байх зорилгоор хөөрч, буух үеийн үйл ажиллагаанд тохирох дуу чимээг бууруулсан ХБЗ-ыг тогтоож болно.

7.2.4 Буултын үед дуу чимээний хязгаарлалтаас үүдэн зурвас сонгох бол тухайн зурвас нь тохирох ILS глиссадын чиглүүлэгчтэй, эсхүл ил харааны ойртолтын налууг тодорхойлогч системтэй байх ёстой.

7.2.5 Нисэх баг нь аюулгүй байдлын үүднээс нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн дуу чимээг харгалзан үзэж санал болгосон ХБЗ-ыг ашиглахаас татгалзаж болно.

7.2.6 Дараах нөхцөл байдал нь дуу чимээг бууруулах шаардлага болохгүй. Үүнд:

a) ХБЗ-ын гадаргуугийн нөхцөл байдалд нөлөөлөх хүчин зүйлс (жишээ нь, цас, нойтон цас, мөс, ус, шавар, резин, тос болон бусад бодис);

b) буултын үеийн нөхцөл байдал:

1) үүлний суурийн өндөр нь 150 м (500 фут)-ээс доош, аэродромын өндрөөс дээш, эсхүл алсын харааны харагдац 1,900 м-ээс бага байх;

2) ойртолт үйлдэх үеийн босоо харагдцын минима нь аэродромын өндрөөс 100 м (300 фут)-ээс дээш байхыг шаардаж байгаа үед:

i) үүлний суурийн өндөр нь аэродромын өндрөөс дээш 240 м (800 фут)-ээс доош; эсхүл

ii) алсын харааны харагдац 3,000 м-ээс бага байх үед;

c) хөөрөлтийн үед алсын харааны харагдац 1,900 м-ээс бага байх;

d) шилжлэг салхи (wind shear) мэдээлэгдсэн, эсхүл урьдчилан таамагласан, эсхүл аянга цахилгаан урьдчилан таамагласан үед ойртолт үйлдэхэд, эсхүл хөөрөлтөд нөлөөлөхөөр байх үед; болон

e) хөндлөнгийн салхины бүрэлдэхүүн хэсэг, үүнд өрөвхийлөлт (gusts) 28 км/ц (15 kt)-аас хэтэрсэн, эсхүл арын салхины бүрэлдэхүүн хэсэг, үүнд өрөвхийлөлт 9 км/ц (5 kt)-аас хэтэрсэн үед.

7.3 Аэродромын удирдлагын цамхагтай холбоо тогтоох эхний дуудлага

Агаарын хөлөг нь аэродромын удирдлагын цамхагтай дараах мэдээллийг агуулсан байдлаар эхний холбоог тогтооно:

a) дуудаж буй НХУ-ын нэгжийн нэр;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛ
Дугаар 26 - А/65

b) агаарын хөлгийн дуудлага (call sign), хэрэв агаарын хөлөг нь дагалдах хуйлралын SUPER, эсхүл HEAVY ангилалд хамаарах бол "super", эсхүл "heavy" гэсэн тодотгол;

c) байрлал; болон

d) НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон нэмэлт мэдээлэл.

7.4 Аэродромын удирдлагын цамхгаас агаарын хөлөгт өгөх мэдээлэл

7.4.1 Агаарын хөлгийн үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл

Тайлбар: Нислэгийн мэдээллийн мэдээний талаар 11-р бүлгийн 11.4.3-ыг үзнэ үү.

7.4.1.1 Хөдөлгүүр асаах үеийн цагийн зохицуулалт

7.4.1.1.1 Хөдөлгүүр асаах үеийн цагийн зохицуулалт хийгдээгүй үед нисгэгч хүсэлт гаргасан бол хөдөлгүүр асаахаас өмнө хөөрөлтийн тооцоот цагийг өгөх шаардлагатай.

7.4.1.1.2 Аэродромын маневрлах талбайд бөөгнөрөл болон хэт их саатал үүсгэхээс зайлсхийх шаардлагатай үед, эсхүл ATFM-ийн зохицуулалтаар баталгаажсан тохиолдолд, хөдөлгүүр асаах үеийн цагийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх ёстой. Хөдөлгүүр асаах үеийн цагийн зохицуулалт нь үйл ажиллагааны зааварт тусгагдсан байх бөгөөд хөдөлгүүр асаах цагийг хэзээ, хэрхэн тооцож, хөөрөх нислэгүүдэд олгох шалгуур болон нөхцөлийг тодорхойлсон байх хэрэгтэй.

7.4.1.1.3 Агаарын хөлөг нь ATFM-ийн зохицуулалтад хамаарах тохиолдолд тухайн агаарын хөлгийг өөрт нь хуваарилсан цагийн хуваарийн дагуу хөдөлгүүрийг асаахыг зөвлөнө.

7.4.1.1.4 Хөөрөлт үйлдэх гэж буй агаарын хөлгийн саатал нь НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас заасан хугацаанаас бага байхаар тооцоологдсон бол агаарын хөлгийг өөрийн үзэмжээр хөдөлгүүр асаах зөвшөөрлийг олгоно.

7.4.1.1.5 Хөөрөх гэж буй агаарын хөлгийн саатал нь НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас заасан хугацаанаас хэтрэхээр тооцоологдсон бол аэродромын удирдлагын цамхаг нь хөдөлгүүр асаах хүсэлт гаргасан агаарын хөлөгт хөдөлгүүр асаахаар тооцож буй цагийг олгоно.

7.4.1.1.6 Хөдөлгүүр асаах зөвшөөрлийг зөвхөн НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас заасан нөхцөл байдал, эсхүл нөхцөлүүдэд хориглоно.

7.4.1.1.7 Хэрэв хөдөлгүүр асаах зөвшөөрлийг хориглосон бол нисэх багт холбогдох шалтгааныг мэдэгдэх үүрэгтэй.

7.4.1.2 Аэродромын болон цаг уурын мэдээлэл

7.4.1.2.1 Агаарын хөлөг хөөрөлтөд явгалахын өмнө, тухайн агаарын хөлөг хүлээн авсан гэдгээ мэдэгдсэнээс бусад тохиолдолд дараах мэдээллийг дараалуулан дагуу мэдээлнэ. Үүнд:

a) ашиглагдах ХБЗ;

МОНГОЛ УЛСЫН ЭРЛИЙ ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭЖ ХУВЬ

b) газар орчмын салхины чиглэл ба хурд, тухайн салхины огцом өөрчлөлтүүд;

c) QNH алтиметрийн тохируулга ба дотоод зохицуулалтын дагуу тогтмол, эсхүл агаарын хөлөг хүсэлт тавьсан тохиолдолд, QFE алтиметрийн тохируулга;

d) хэрэв турбин хөдөлгүүртэй агаарын хөлөг бол ашиглагдах ХБЗ-ын агаарын температур;

e) хөөрөлт болон эхний өндөр авалтын чиглэлийг илэрхийлэх алсын барааны харагдац, хэрэв 10 км-ээс бага бол, эсхүл тохиромжтой гэж үзвэл, ХБЗ-ын ил харааны зай (RVR)-н утга;

f) зөв цаг.

Тайлбар: Дээр дурдсан цаг уурын мэдээлэл нь 11-р бүлэг, 11.4.3.2.2-оос 11.4.3.2.3-т заасан цаг уурын орон нутгийн тогтмол болон тусгай мэдээний шалгуурыг дагаж мөрдөх ёстой.

7.4.1.2.2 Хөөрөхийн өмнө агаарын хөлөгт дараах зүйлсийг мэдээлнэ. Үүнд:

a) энэ зүйлийн 7.4.1.2.1-д заасны дагуу өгөгдсөн газар орчмын салхины чиглэл, хурд, агаарын температур, болон алсын барааны харагдац, эсхүл RVR утга(ууд)-ын мэдэгдэхүйц өөрчлөлтүүд;

b) хэрэв тухайн мэдээллийг агаарын хөлөг аль хэдийн хүлээн авсан гэдгийг мэдэж байгаагаас бусад тохиолдолд, хөөрөлт болон өндөр авах бүс дэх цаг уурын ноцтой нөхцөлүүд.

Тайлбар: Цаг уурын ноцтой нөхцөлүүдэд хөөрөлт болон өндөр авалтын бүс дэх борооны бөөн үүл (cumulonimbus), эсхүл аянга цахилгаан, дунд болон хүчтэй сэгсрэлт, шилжлэг салхи, мөндөр, дунд болон хүчтэй мөстөлт, хөлдүү хур тунадас, уулын хүчтэй долгион, элсэн шуурга, тоосон шуурга, намын цасан шуурга, хуй салхи эсхүл усны хуй үүсэх, эсхүл үүсэж болзошгүй тохиолдлууд багтана.

7.4.1.2.3 Хайрцаг нислэгт орох, эсхүл ойртолтыг эхлэхийн өмнө, дараах мэдээллийг агаарын хөлөг хүлээн авсан гэж мэдэгдээгүй бол дараах жагсаалтын дагуу олгогдох ёстой. Үүнд:

a) ашиглагдах ХБЗ;

b) газар орчмын салхины чиглэл ба хурд, тухайн салхины огцом өөрчлөлтүүд;

c) QNH алтиметрийн тохируулга ба дотоод зохицуулалтын дагуу тогтмол, эсхүл агаарын хөлөг хүсэлт тавьсан тохиолдолд, QFE алтиметрийн тохируулга.

Тайлбар: Дээр дурдсан цаг уурын мэдээлэл нь 11-р бүлэг, 11.4.3.2.2-оос 11.4.3.2.3-т заасан цаг уурын орон нутгийн тогтмол болон тусгай мэдээний шалгуурыг дагаж мөрдөх ёстой.

7.4.1.3 Аэродромын онцгой хөдөлгөөний мэдээлэл

7.4.1.3.1 Аэродромын онцгой хөдөлгөөний талаарх мэдээллийг аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн зүгээс зайлшгүй шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд, эсхүл агаарын хөлөг хүсэлт гаргасан тохиолдолд, шууд, эсхүл

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Дугаар 26 А165

ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжээр дамжуулан цаг тухайд нь олгох ёстой.

7.4.1.3.2 Аэродромын онцгой хөдөлгөөнд маневрлах талбай дээрх, эсхүл ойролцоох, эсхүл тухайн аэродромын ойролцоо үйл ажиллагаа явуулж буй, холбогдох агаарын хөлөгт аюул учруулж болзошгүй аливаа агаарын хөлөг, тээврийн хэрэгсэл, эсхүл хүн хамаарна.

7.4.1.3.3 Аэродромын онцгой хөдөлгөөнийг хялбархан таних боломжтой байдлаар тодорхойлох ёстой.

7.4.1.4 ХБЗ-д зөвшөөрөлгүй нэвтрэх, эсхүл ХБЗ дээрх саад

7.4.1.4.1 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлөгт хөөрөх, эсхүл буух зөвшөөрөл олгосны дараа, ХБЗ-т зөвшөөрөлгүй нэвтэрсэн, эсхүл хөөрч/бууж буй агаарын хөлгийн аюулгүй байдалд нөлөөлөхүйц аливаа саад ХБЗ руу ойртсон, эсхүл ХБЗ дээр байгааг мэдсэн тохиолдолд, дараах зохих арга хэмжээг авах ёстой. Үүнд:

a) хөөрөх гэж буй агаарын хөлгийн хөөрөлтийн зөвшөөрлийг цуцлах;

b) буух гэж буй агаарын хөлөгт ойртолтоос 2-т гарах захирамж өгөх;

c) бүх тохиолдолд, тухайн агаарын хөлөгт ХБЗ-т нэвтэрсэн саадын талаар, ХБЗ-ын хаана байгаа талаарх мэдээллийг өгнө.

Тайлбар: Амьтад болон шувуудын сүрэг нь ХБЗ дээрх хөдөлгөөнд саад учруулж болно. Мөн, хөөрөлтийг цуцлах (aborted take-off), эсхүл буултын дараа ойртолтоос 2-т гарах нь агаарын хөлгийг ХБЗ-аас хэтрэх эрсдэлд оруулах магадлалтай. Түүнчлэн, нам өндрөөс ойртолтоос 2-т гарах нь агаарын хөлгийн сүүл анги цохигдох эрсдэлд оруулах магадлалтай. Иймд, нисгэгчид Конвенцын Хавсралт 2-ын 2.4-т заасан агаарын хөлгийн даргын бүрэн эрхийн дагуу өөрсдийн үнэлэлтийг хийх шаардлагатай.

7.4.1.4.2 Нисгэгч болон аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ХБЗ-т зөвшөөрөлгүй нэвтрэх болон саадтай холбоотой аливаа тохиолдлыг мэдээлэх үүрэгтэй.

Тайлбар 1: ХБЗ-т нэвтрэх тохиолдлын тайлангийн маягтууд болон тэдгээрийг бөглөх заавар нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9870 "Manual on the Prevention of Runway Incursions"-д багтсан болно. Зурваст зөвшөөрөлгүй нэвтрэх/осолтой холбоотой мэдээллийн дүн шинжилгээ, мэдээлэл цуглуулах, хуваалцах удирдамжийг анхаарна уу. (ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9870-ийн 5-р бүлгийг үзнэ үү)

Тайлбар 2: 7.4.1.4.2-т заасан заалтууд нь аюулгүй байдлын хөтөлбөр болон SMS-ийг дэмжих зорилготой.

7.4.1.5 Маневрлах талбай дээрх байрлалын тодорхойгүй нөхцөл байдал

7.4.1.5.1 Энэ зүйлийн 7.4.1.5.2-т зааснаас бусад тохиолдолд, маневрлах талбай дээрх агаарын хөлгийн байрлал тодорхойгүй, эсхүл эргэлзээтэй байгаа үед нисгэгч нэн даруй дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) агаарын хөлгийг зогсоох;

ЭХ ХУВЬ

b) мөн, нөхцөл байдлын талаар (үүнд сүүлд мэдэгдэж байсан байрлал орно) холбогдох НХҮ-ний нэгжид мэдэгдэх ёстой.

7.4.1.5.2 Хэрэв маневрлах талбай дээр байгаа агаарын хөлгийн нисгэгч нь агаарын хөлгийн байрлалын талаар эргэлзэж байгаа боловч, агаарын хөлөг ХБЗ дээр байгааг таньж мэдсэн үед, нисгэгч нэн даруй:

a) нөхцөл байдлын талаар (сүүлд мэдэгдэж байсан байрлал орно) холбогдох НХҮ-ний нэгжид мэдэгдэх;

b) хэрэв боломжтой бол ойролцоох боломжит явгалах замыг олж тогтоох, НХҮ-ний нэгжээс өөр захирамж өгөөгүй бол, ХБЗ-ыг аль болох түргэн чөлөөлөх; дараа нь,

c) агаарын хөлгийг зогсоох ёстой.

7.4.1.5.3 Маневрлах талбай дээрх тээврийн хэрэгслийн жолооч нь өөрийн байрлалын талаар эргэлзэж буй тохиолдолд тээврийн хэрэгслийн жолооч нь нэн даруй дараах арга хэмжээг авна:

a) нөхцөл байдлын талаар (сүүлд мэдэгдэж байсан байрлал орно) холбогдох НХҮ-ний нэгжид мэдэгдэх;

b) үүнтэй зэрэгцэн, НХҮ-ний нэгжээс өөр захирамж өгөөгүй бол, ХБЗ, явгалах зам болон маневрлах талбайн хэсгийг аль болох түргэн, аюулгүй зайд чөлөөлөх;

c) тээврийн хэрэгслийг зогсоох ёстой.

7.4.1.5.4 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь маневрлах талбай дээр төөрсөн, эсхүл байрлал нь тодорхойгүй байгаа агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгслийн талаар мэдсэн тохиолдолд, үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангаж холбогдох агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгсэлд байрлалаа тогтооход туслах зорилгоор зохих арга хэмжээг нэн даруй авах ёстой.

7.4.1.6 Дагалдах хуйлрал болон тийрэлтэт хөдөлгүүрээс гарах урсгалын аюул

7.4.1.6.1 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь шаардлагатай бол, 5-р бүлгийн 5.8-д заасан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг хэрэглэх ёстой. Дагалдах хуйлралын зайчлал алдагдах нөхцөлөөс сэргийлэх үүргийг агаарын хөлгийн дарга хариуцаж байгаа тохиолдолд, аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, дагалдах хуйлралаас үүдэн гарч болзошгүй аюулын тухай агаарын хөлөгт зөвлөгөө өгөх шаардлагатай.

Тайлбар: Дагалдах хуйлралаас үүдэн үүсэх аюулыг нарийн таамаглах боломжгүй бөгөөд Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч иймэрхүү аюулын талаар үргэлж зөвлөгөө өгөх, эсхүл түүний үнэн зөвийг хариуцах үүргийг хүлээхгүй. Дагалдах хуйлралаас үүдэлтэй аюулын талаарх мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Services Planning Manual", Part II, Section 5-д багтсан. Агаарын хөлгүүдийн дагалдах хуйлралын ангиллыг энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлэг, 4.9.1-д заасан.

7.4.1.6.2 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид зөвшөөрөл, эсхүл захирамж олгохдоо, тийрэлтэт хөдөлгүүрээс гарах урсгал болон сэнсний урсгалаас

үүдэлтэй аюулыг харгалзан үзэх ёстой. Энэ нь явгалж буй агаарын хөлөг, хөөрч/бууж буй агаарын хөлөгт, ялангуяа огтлолцсон зурвасуудыг ашиглаж байх үед, мөн нисэх буудал дээр ажиллаж буй хүмүүс болон тээврийн хэрэгслүүдэд хамаатай.

Тайлбар: Тийрэлтэт хөдөлгүүрээс гарах урсгал болон сэнснээс гарах урсгалын нөлөөт бүсэд ажиллаж буй бусад агаарын хөлөг, тээврийн хэрэгсэл, боловсон хүнд гэмтэл учруулах хүчтэй салхийг бий болгож болно.

7.4.1.7 Агаарын хөлгийн хэвийн бус тохиргоо ба нөхцөл байдал

7.4.1.7.1 Агаарын хөлгийн газардах анги бүрэн буугаагүй, эсхүл зөвхөн хэсэгчлэн буусан, эсхүл агаарын хөлгийн аль нэг хэсгээс хэвийн бус утаа ялгарах зэрэг агаарын хөлгийн хэвийн бус тохиргоо, эсхүл нөхцөл байдлыг аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ажигласан, эсхүл энэ талаар мэдээлэл хүлээн авсан тохиолдолд, холбогдох агаарын хөлөгт яаралтай зөвлөгөө өгөх ёстой.

7.4.1.7.2 Хөөрөх гэж буй агаарын хөлгийн нисэх баг нь агаарын хөлөгт гэмтэл учирсан байж болзошгүй талаар хүсэлт гаргасан тохиолдолд, ашигласан ХБЗ-т яаралтай шалгалт хийх шаардлагатай бөгөөд, агаарын хөлгөөс унасан хог хаягдал, эсхүл шувуу, амьтны үлдэгдэл олдсон эсэх талаар нисэх багт хамгийн түргэн шуурхайгаар мэдэгдэх шаардлагатай.

7.5 Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх онцгой мэдээлэл

Тайлбар: Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх мэдээлэл агуулсан мэдээний талаарх 11-р бүлгийн 11.4.3.4-ийг үзнэ үү.

7.5.1 "Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх онцгой мэдээлэл" нь хөдөлгөөний талбай болон түүнтэй холбогдох байгууламжийн аюулгүй байдалд зайлшгүй хамаарах мэдээлэл юм. Жишээ нь, ашиглагдаж буй ХБЗ-тай холбогдолгүй явгалах зурвас (taxi strip) дээрх ажил зөвхөн тухайн чиглэл рүү явгалах агаарын хөлөгт хамаатай байж болно. Мөн, хэрэв бүх хөдөлгөөнийг зөвхөн ХБЗ-аар хязгаарлах ёстой бол энэ нь тухайн аэродромтой танил бус агаарын хөлгийн хувьд аэродромын талаарх онцгой мэдээлэл гэж үзэх хэрэгтэй.

7.5.2 Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх онцгой мэдээлэлд дараах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээллүүд багтана. Үүнд:

a) маневрлах бүсэд, эсхүл түүнтэй ойролцоох барилгын болон засварын ажил;

b) ХБЗ, явгалах зам, эсхүл тэмдэглэгээтэй болон тэмдэглэгээгүй перроны хагарсан, эсхүл эвдэрсэн гадаргуу;

c) ХБЗ, явгалах зам, эсхүл перрон дээрх ус, цас, мөс, цан, хөлдөлт;

d) ХБЗ, явгалах зам, эсхүл перрон дээрх мөстөлт арилгах, эсхүл мөстөлт эсэргүүцэх шингэн химийн бодис, эсхүл бусад бохирдол;

e) ХБЗ, явгалах зам, эсхүл перрон дээрх хунгарласан цас;

f) газар болон агаарт байгаа шувуу, зогсож буй агаарын хөлөг зэрэг бусад түр зуурын аюул;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУУЛЬ 26 А/65

g) аэродромын гэрэлтүүлгийн системийн хэсэгчилсэн, эсхүл бүхэлд нь гарсан доголдол, хэвийн бус ажиллагаа;

h) бусад холбогдох чухал мэдээлэл.

Тайлбар: Цамхаг нь перроны талаарх хамгийн сүүлийн мэдээлэл аваагүй байж болох бөгөөд цамхгийн хариуцлага нь 7.5.1 болон 7.5.2-ын хүрээнд перрон хариуцсан байгууллагаас ирсэн мэдээллийг дамжуулахад хамаарна.

7.5.3 Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх онцгой мэдээллийг тухайн агаарын хөлөг бусад эх сурвалжаас (NOTAM, ATIS, дохио тэмдэглэл гэх мэт) мэдээллийг бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн хүлээн авсан нь мэдэгдсэнээс бусад тохиолдолд бүх агаарын хөлөгт мэдээлнэ. Агаарын хөлөгт мэдээллийг ашиглахад хангалттай хугацааны өмнө өгч, аюулыг тодорхой зааж өгнө.

Тайлбар: "Бусад эх сурвалж" гэдэгт NOTAM, ATIS дамжуулалт, түүнчлэн тохирох дохио тэмдгийг үзүүлэхийг хамруулна.

7.5.4 Маневрлах талбайг аюулгүй ашиглахтай холбогдсон урьдчилан мэдээлэгдээгүй нөхцөл илэрвэл, харьяалах аэродромын байгууллагад нэн даруй мэдэгдэж, уг хэсгийн үйл ажиллагааг зогсооно. Тухайн байгууллагаас өөрөөр мэдэгдэх хүртэл үйл ажиллагааг сэргээхгүй.

7.6 Аэродромын хөдөлгөөний удирдлага

7.6.1 Ерөнхий зүйл

Нисгэгчийн харах өнцөг хязгаарлагдмал байдаг тул нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багт өгөх ил хараагаар хөдөлгөөнийг илрүүлэх, таних, ажиглахыг шаардсан захирамж болон мэдээлэл нь товч, тодорхой, бүрэн байхад анхаарна.

7.6.2 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний явгалах ба хайрцаг нислэгийн бүдүүвч

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч Аэродромын хөдөлгөөний ба явгалах бүдүүвчийн дараах байрлалд агаарын хөлөгт зөвшөөрөл, захирамж өгнө. Агаарын хөлгүүдийг эдгээр байрлалд ойртох үед анхааралтай ажиглах бөгөөд ингэснээр зохих зөвшөөрлийг цаг алдалгүй олгох боломжтой болно. Боломжтой бол бүх зөвшөөрлийг агаарын хөлгийн дуудлага хийхийг хүлээлгүйгээр олгоно.

Байрлал 1. Нисэн гарах агаарын хөлөг явгалах зөвшөөрөл хүсэх үед. Ашиглаж буй ХБЗ-ын мэдээлэл болон явгалах зөвшөөрлийг өгнө.

Байрлал 2. Хэрэв давхцаж буй хөдөлгөөн байгаа бол нисэн гарах агаарын хөлгийг тухайн байрлалд хүлээлгэнэ. Шаардлагатай тохиолдолд нисгэгч хөөрөлтийн өмнөх шалгалтыг ихэвчлэн энэ байрлалд хийнэ.

Байрлал 3. Хэрэв 2-р байрлалд боломжгүй бол хөөрөх зөвшөөрлийг энд олгоно.

Байрлал 4. Боломжтой бол буух зөвшөөрөл энд олгоно.

Байрлал 5. Перрон руу явгалах зөвшөөрөл энд олгоно.

Байрлал 6. Шаардлагатай бол зогсоолын мэдээллийг энд олгоно.

Тайлбар 1: Ил харааны маневр үйлдэхээс бусад үед хэрэглэлээр ойртолт үйлдэх журмаар нисэн ирж буй агаарын хөлөг ихэвчлэн 4-р эргэлт дээр нислэгийн хөдөлгөөний хайрцагт орно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭХ ХУУЛЬ 26 А/65

Тайлбар 2: Зураг 7-1-ийг үзнэ үү.

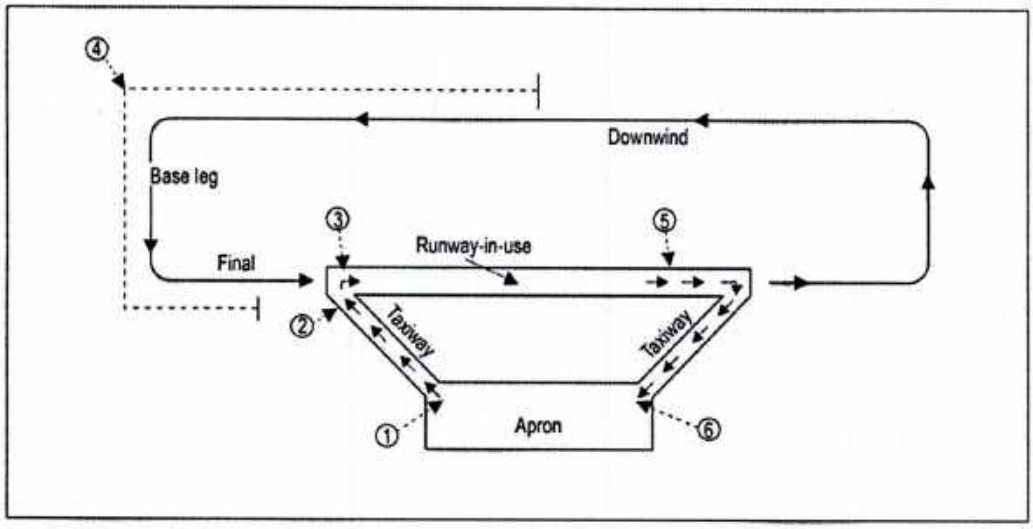
7.6.3 Маневрлах талбай дахь хөдөлгөөн

7.6.3.1 Явгалж буй агаарын хөлгийн удирдлага

7.6.3.1.1 *Явгалах зөвшөөрөл*

7.6.3.1.1.1 Явгалах зөвшөөрөл олгохоос өмнө нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тухайн агаарын хөлгийг хаана зогсож байгааг тодорхойлно. Явгалах зөвшөөрөл нь нисэх багт агаарын хөлгийг бусад агаарын хөлөг, эсхүл саадтай мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх, идэвхтэй ХБЗ руу санамсаргүйгээр орох магадлалыг багасгахад туслах тодорхой заавар, мэдээллийг агуулсан байна.

7.6.3.1.1.2 Явгалах зөвшөөрөл нь ХБЗ-ыг огтолж цааш явгалах бол ХБЗ-ыг хөндлөн гарах, эсхүл тухайн ХБЗ-д оролгүй, хүлээх цэгт хүлээх тодорхой зөвшөөрлийг агуулсан байх ёстой.



Зураг 7-1. Аэродромын удирдлагын цамхгийн харах өнцгөөс агаарын хөлгийн тодорхойлсон байрлалууд (7.6.2-г үзнэ үү)

7.6.3.1.1.3 Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь аэродром дээр ашиглах явгалах маршрутыг AIP-д нийтэлсэн байна. Явгалах маршрутыг зохих тодорхойлогчоор тэмдэглэж, явгалах зөвшөөрөлд ашиглана.

7.6.3.1.1.4 Стандарт явгалах маршрутыг нийтлээгүй тохиолдолд явгалах маршрутыг боломжтой бол явгалах зам болон ХБЗ-ын тодорхойлогчийг ашиглан явгалах зөвшөөрлийг олгоно. Агаарын хөлгийн араас явгалах, эсхүл зам тавьж өгөх гэх мэт бусад холбогдох мэдээллийг явгалах агаарын хөлөгт мөн өгнө.

7.6.3.1.2 *Хөөрч буух зурвас дээр явгалах*

7.6.3.1.2.1 Нислэгийн хөдөлгөөний дэс дараалалт шуурхай байдлыг хангах зорилгоор бусад агаарын хөлөгт хүлээлт үүсгэхгүй, эрсдэл учруулахгүй тохиолдолд агаарын хөлгийг ашиглаж байгаа ХБЗ дээр явгалахыг зөвшөөрч болно. Явгалж буй агаарын хөлгийг газрын хөдөлгөөний удирдагч, ХБЗ-ын үйл ажиллагааг аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч удирдаж байгаа тохиолдолд явгалж буй агаарын

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗХ ХУУЛЬ
26 А65

хөлгийн ХБЗ дээр явгалах тохиолдолд аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчтай зөвшилцөл хийж зөвшөөрлийг авсан байна. Тухайн агаарын хөлгийн холбоог ХБЗ руу орохоос өмнө газрын хөдөлгөөний удирдагчаас аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид шилжүүлсэн байна.

7.6.3.1.2.2 Хэрэв цамхгийн удирдлагын байр нь ХБЗ-ыг чөлөөлж буй, эсхүл хөндлөн гарч буй агаарын хөлөг бүрэн чөлөөлсөн эсэхийг ил харааны ажиглалтаар, эсхүл НХУ хяналтын системээр тодорхойлж чадахгүй бол чөлөөлсөн илтгэлийг авна. Агаарын хөлөг бүхэлдээ ХБЗ-ын хүлээх цэгийг өнгөрсний дараа чөлөөлснөө илтгэнэ.

7.6.3.1.3 *Хөөрч буух зурвасын хүлээх цэгийг ашиглах*

7.6.3.1.3.1 Энэ зүйлийн 7.6.3.1.3.2-т зааснаас бусад тохиолдолд, эсхүл холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосноос бусад тохиолдолд, агаарын хөлгийг ашиглаж буй ХБЗ руу, ХБЗ-ын хүлээх байрлалаас илүү ойрхон зайд хүлээлгэж болохгүй.

Тайлбар: ХБЗ-тай уялдсан ХБЗ-ын хүлээх цэгийн байршлыг Конвенцын Хавсралт 14-ийн Volume I, Chapter 5 тодорхойлсон.

7.6.3.1.3.2 Суултад орж байгаа агаарын хөлөг тогтоосон хүлээх цэгийг өнгөрөх хүртэл бусад агаарын хөлгийг ашиглаж байгаа ХБЗ-д оруулах болон зурвасын төгсгөлд хүлээлгэхийг хориглоно.

7.6.3.1.4 Нисдэг тэрэг явгалах үйл ажиллагаа

7.6.3.1.4.1 Дугуйтай нисдэг тэрэг, эсхүл босоо хөөрөлт буултай (VTOL) агаарын хөлөг газрын гадаргуу дээр явгалах үед дараах заалтууд хамаарна.

Тайлбар: Газраар явгалах нь агаарын явгалалтаас бага түлш зарцуулдаг бөгөөд дагалдах хуйлралыг багасгадаг. Гэсэн хэдий ч зарим тохиолдолд гадаргуун байдлаас болон тодорхой нөхцөлд аюулгүй байдлын үүднээс агаараар явгалах шаардлагатай болдог. Уян ротортой нисдэг тэрэгнүүд (ихэвчлэн гурван ба түүнээс дээш гол роторын иртэй загварууд) нь "газрын резонанс"-д өртдөг бөгөөд зарим тохиолдолд ноцтой гэмтэл, сүйрлээс зайлсхийхийн тулд газраас гэнэт хөөрөх тохиолдол гардаг.

7.6.3.1.4.2 Нисдэг тэрэг газрын гадаргаас дээш, бага хурдтайгаар ихэвчлэн 37 км/цаг (20 kt)-аас доош хурдтайгаар болон газрын нөлөөгөөр явахыг хүссэн, эсхүл шаардлагатай үед агаараар явгалахыг зөвшөөрч болно.

Тайлбар: Агаараар явгалах нь өндөр шаталтын хурдтайгаар түлш зарцуулдаг бөгөөд нисдэг тэрэгний доош татах хуйлрал (газрын нөлөөгөөр үүсдэг) нь том, хүнд нисдэг тэрэгнүүдийн хувьд мэдэгдэхүйц нэмэгддэг.

7.6.3.1.4.3 Жижиг агаарын хөлөг, эсхүл нисдэг тэргийг явгалж буй бусад нисдэг тэрэгний ойролцоо явгалах зөвшөөрөл өгөхөөс зайлсхийх бөгөөд явгалж буй нисдэг тэрэгнээс үүсэх хуйлрал, нисэн ирж буй болон нисэн гарж буй хөнгөн агаарын хөлгийн нөлөөллийг харгалзан үзнэ.

7.6.3.1.4.4 Нэг нисгэгчтэй нисдэг тэрэг дүүжин нислэг хийх, эсхүл агаараар явгалж байгаа тохиолдолд давтамж солих захирамж өгөхөөс зайлсхийх. Шаардлагатай

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭХ ХУВИЛБАР 26 А/65

тохиолдолд дараагийн НХҮ-ний нэгжээс өгөх удирдлагын захирамжийг нисгэгч давтамж солих боломжтой болтол дамжуулна.

Тайлбар: Ихэнх хөнгөн нисдэг тэрэг нэг нисгэгчтэй байдаг бөгөөд нам өндрийн нислэгийн үед хяналтаа хадгалахын тулд гар, хөлийг зэрэг ашиглах шаардлагатай байдаг. Хэдийгээр нислэгийн удирдлагын үрэлтийн төхөөрөмжүүд нисгэгчид тусалдаг ч газрын ойролцоо давтамж солих нь санамсаргүйгээр газар шүргэх, улмаар удирдлагаа алдахад хүргэж болзошгүй юм.

7.6.3.2 Агаарын хөлгөөс бусад хөдөлгөөний удирдлага

7.6.3.2.1 *Маневрлах талбайд нэвтрэх*

Маневрлах талбай дахь хүн, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний зохицуулалтыг аэродромын удирдлагын цамхгаас хийнэ. Аэродромын маневрлах талбайд ажил гүйцэтгэх хүн, тээврийн хэрэгсэл нь маневрлах талбайд нэвтрэн орохоос өмнө Аэродромын удирдлагын цамхгаас урьдчилан зөвшөөрөл авсан байна. Гэхдээ зөвшөөрөл авсан хэдий ч ХБЗ, эсхүл нислэгийн зурвас руу нэвтрэх, эсхүл зөвшөөрөгдсөн үйл ажиллагаанд өөрчлөлт оруулах шаардлагатай тохиолдолд аэродромын удирдлагын цамхгаас дахин нэмэлт зөвшөөрөл авна.

7.6.3.2.2 *Маневрлах талбайн давуу эрх*

7.6.3.2.2.1 Маневрлах талбайд зорчиж буй хүн тээврийн хэрэгсэл нь хөөрч, бууж, явгалж буй агаарын хөлөгт зам тавьж өгөх бөгөөд осолд орсон агаарын хөлөгт тусламж үзүүлэх яаралтай тусламжийн тээврийн хэрэгсэлд бусад бүх газрын хөдөлгөөнөөс давуу эрх олгоно. Тухайн тохиолдолд онцгой байдлын тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд саад учруулахаар бол нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч маневрлах талбай дахь тээврийн хэрэгсэл, хүний хөдөлгөөнийг нийтэд нь болон хэсэгчлэн зогсоох эрхтэй.

7.6.3.2.2.2 Агаарын хөлөг буух, эсхүл хөөрөх үед тээврийн хэрэгслийг дараахаас бусад байршилд ашиглаж буй ХБЗ-д ойр хүлээлгэхийг хориглоно:

a) явгалах зам/ХБЗ-ын огтлолцол – ХБЗ-ын хүлээх цэг,

b) явгалах зам ба ХБЗ-ын огтлолцлоос өөр байршилд хүлээхээр бол хүлээх цэгийн зайтай тэнцүү зайд

7.6.3.2.3 *Холбооны шаардлага ба ил харааны дохио*

7.6.3.2.3.1 Дараах тохиолдлоос бусад үед хяналттай аэродромд маневрлах талбайд нэвтэрч ажил гүйцэтгэх аливаа тээврийн хэрэгсэл нь Аэродромын удирдлагын цамхагтай хоёр талын газар-газар радио холбоотой байна.

a) радио холбоотой тээврийн хэрэгсэлтэй цуг ажил гүйцэтгэх; эсхүл

b) аэродромын удирдлагын цамхагтай урьдчилан тохиролцсон төлөвлөгөөний дагуу ажиллана.

7.6.3.2.3.2 Ил харааны дохионы систем ашиглан холбогдох хангалттай гэж үзсэн, эсхүл радио холбооны доголдол гарсан тохиолдолд ил харааны дохио ашиглах бөгөөд өгөгдсөн дохионууд нь дараах утгатай байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭРХ ЗҮЙН
ЭХ ХУВЬ

Гэрлэн бууг ашиглах	*Утга*
Ногоон анивчих гэрэл	Буултын бүсийг хөндлөн огтолж, явгалах замаар хөдөлгөөнийг үргэлжлүүл
Тасралтгүй улаан гэрэл	Зогс
Улаан анивчих гэрэл	Буултын бүс, явгалах замыг чөлөөлж, бусад хөдөлгөөнийг ажигла
Цагаан анивчих гэрэл	Холбогдох зааврын дагуу маневрлах талбайг чөлөөл

7.6.3.2.3.3 Онцгой байдлын үед, эсхүл 7.6.3.2.3.2-т заасан дохиог ажиглаагүй тохиолдолд ХБЗ, эсхүл явгалах замын гэрлийг ашиглах бөгөөд дараах утгатай байна.

Гэрлэн бууг ашиглах	*Утга*
Анивчих ХБЗ-ын, эсхүл явгалах замын гэрэл	ХБЗ-ыг чөлөөлөөд цамхгийн гэрлэн дохиог ажигла

7.6.3.2.3.4 Аэродромын удирдлагын цамхагтай урьдчилан тохиролцсон төлөвлөгөөний дагуу ажил гүйцэтгэх тохиолдолд засвар үйлчилгээ хийх хүн, тээврийн хэрэгсэл болон аэродромын удирдлагын цамхагтай хоёр талын радио холбоо шаардахгүй байж болно.

7.7 Хайрцаг нислэг дэх нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага

7.7.1 Ерөнхий зүйл

7.7.1.1 Доорх тохиолдлоос бусад үед хайрцаг нислэг дахь агаарын хөлгийг 7.9.2, 7.10.1 болон 7.11 болон 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт заасан зайчлалын минимумыг хангахын тулд хяналт тавина:

a) бусад агаарын хөлгөөс зайчлагдаж байгаа тохиолдолд багц нислэгт байгаа агаарын хөлгүүд зайчлалын минимумаас чөлөөлөгдөнө;

b) нэгэн зэрэг буух, эсхүл хөөрөх боломжтой аэродромын өөр өөр бүс хэсэгт, эсхүл өөр өөр ХБЗ-уудад үйл ажиллагаа явуулж буй агаарын хөлгүүд зайчлалын минимумаас чөлөөлөгдөнө;

c) зайчлалын минимум нь 16-р бүлгийн 16.1-р хэсэгт заасны дагуу цэргийн үйл ажиллагаа явуулж буй агаарын хөлгүүдэд хамаарахгүй.

7.7.1.2 Энэ зүйлийн 7.9.2, 7.10.1 болон 7.11 болон 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт заасны дагуу нисэн ирэх болон нисэн гарах агаарын хөлгүүдийн хооронд хангалттай зайчлалыг хангуулах тулд хайрцаг нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд хангалттай зайчлал хангуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭХ ХУВЬ 26 А/65

7.7.2 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний хайрцагт нэгдэх

7.7.2.1 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний хайрцагт нэгдэх зөвшөөрлийг нислэгийн хөдөлгөөний хайрцгийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан буух зөвшөөрөл олгох болоогүй ч суултын бүсэд орох хүсэлт тавьсан агаарын хөлөгт олгоно. Нөхцөл байдлаас хамааран агаарын хөлгийг хайрцаг нислэгийн аль ч байрлалд нэгдэхийг зөвшөөрч болно.

7.7.2.2 Хэрэглэлээр ойртож буй агаарын хөлөг ил харааны маневр хийх шаардлагагүй бол шууд суултын зөвшөөрөл олгоно.

7.7.3 Буултын давуу эрх

7.7.3.1 Хэрэв агаарын хөлөг зохих зөвшөөрөлгүйгээр аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний хайрцагт орвол буулт үйлдэх хүсэлтийн дагуу буух зөвшөөрлийг олгоно. Хэрэв шаардлагатай бол нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчтай холбоотой байгаа агаарын хөлөгт зөвшөөрөлгүй үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй аюулыг аль болох хурдан арилгахын тулд зам тавьж өгөх захирамж өгч болно. Ямар ч тохиолдолд буулт үйлдэх зөвшөөрлийг тодорхойгүй хугацаагаар хойшлуулж болохгүй.

7.7.3.2 Онцгой нөхцөлийн үед аюулгүй байдлын үүднээс агаарын хөлөг хайрцаг нислэгийн замд орж, зохих зөвшөөрөлгүйгээр газардах шаардлагатай болж магадгүй. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь онцгой нөхцөл байдлыг таньж тогтоон, боломжтой бүх тусламжийг үзүүлэх ёстой.

7.7.3.3 Дараах нөхцөлд давуу эрх олгоно. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн аюулгүй байдалд нөлөөлж буй хүчин зүйлсийн улмаас (хөдөлгүүрийн эвдрэл, түлшний хомсдол гэх мэт) буулт үйлдэхээс өөр аргагүйд хүрсэн агаарын хөлөг;

b) түргэн тусламжийн агаарын хөлөг, эсхүл яаралтай эмнэлгийн тусламж шаардлагатай өвчтэй, эсхүл хүнд гэмтсэн хүмүүсийг тээвэрлэж буй агаарын хөлөг;

c) эрэн хайх, авран туслах ажиллагаанд оролцож буй агаарын хөлөг; болон

d) холбогдох байгууллагаас тодорхойлсон бусад агаарын хөлөг.

Тайлбар: Онцгой нөхцөл үүссэн агаарын хөлгийг 15-р бүлгийн 15.1-р хэсэгт заасны дагуу зохицуулна.

7.8 Хөөрөлт болон буултын дараалал тогтоох

Буулт үйлдэж буй буюу буулт үйлдэх эцсийн шатанд явж байгаа агаарын хөлөг нь тухайн ХБЗ, эсхүл огтлолцсон ХБЗ-аас хөөрөх гэж буй агаарын хөлгөөс давуу эрхтэй.

7.9 Нисэн гарах агаарын хөлгийн удирдлага

7.9.1 Хөөрөлтийн дараалал

Хөөрөх нислэгийг ихэвчлэн хөөрөхөд бэлэн болсон дарааллын дагуу хөөрөлтийн зөвшөөрөл олгоно, гэхдээ дунджаар хамгийн бага сааталтайгаар хамгийн их

МОНГОЛ УЛСЫН
ХАМ, ТЭЭВЭРЛЭЛТ
ЗӨВ ХУУЛЬ
26 A/65

хөөрөлтийг зохицуулахын тулд энэхүү эрэмбийн дарааллыг зөрчиж болно. Хөөрөх дараалалтай холбоотойгоор авч үзэх ёстой хүчин зүйлсэд:

a) агаарын хөлгийн төрөл ба тэдгээрийн үзүүлэлт;

b) хөөрөлтийн дараа нисэн гарах маршрутууд;

c) хөөрөлт хоорондох тодорхойлсон хамгийн бага зай;

d) дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг хангуулах шаардлага;

e) давуу эрх олгох ёстой агаарын хөлөг; болон

f) ATFM-ийн шаардлагад нийцсэн агаарын хөлөг.

Тайлбар 1: Мөн 6-р бүлгийн 6.3.3-ыг үзнэ үү.

Тайлбар 2: ATFM-ийн шаардлагад нийцсэн агаарын хөлгийн хувьд тухайн агаарын хөлгийг шаардлагатай хөөрөх цагт хөөргөхийн тулд явгалахад бэлэн байлгах хариуцлагыг нисгэгч болон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч хүлээнэ. Хөөрөх дараалал тогтоож явгалах замд нэвтэрсний дараа дарааллыг өөрчлөх нь хэцүү, заримдаа боломжгүй байж болохыг анхаарна уу.

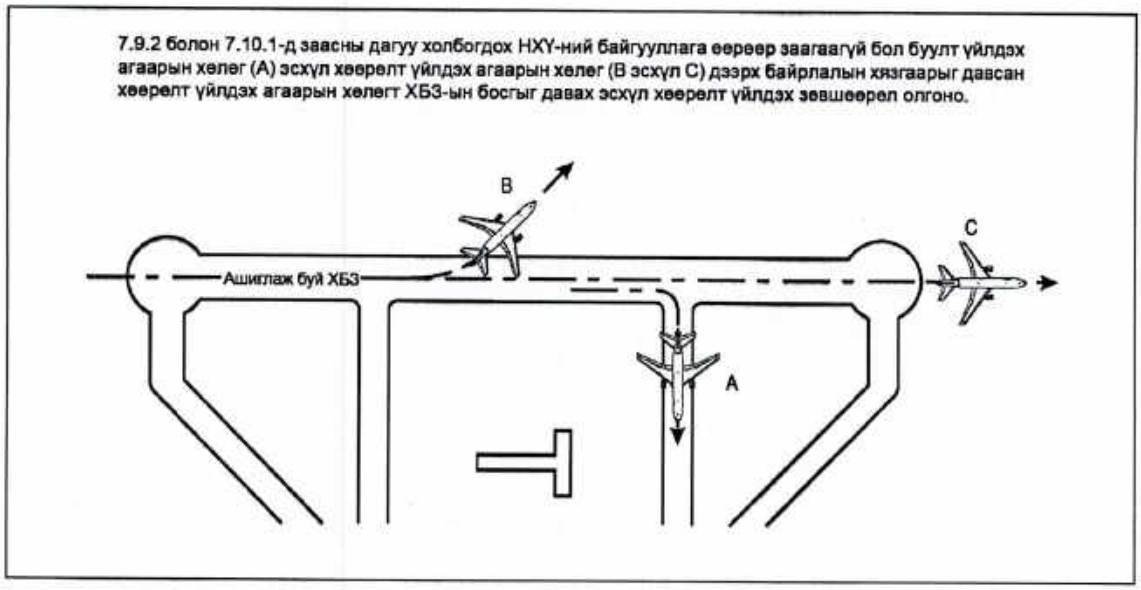
7.9.2 Хөөрөх агаарын хөлгийн зайчлал

Энэ зүйлийн 7.11 болон 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд хөөрөлт үйлдэх агаарын хөлөгт түрүүлж хөөрөлт үйлдсэн агаарын хөлөг ХБЗ-ыг бүрэн чөлөөлж аюулгүй чиглэлд эргэлтийг гүйцэтгэсэн, эсхүл түрүүлж буулт үйлдсэн агаарын хөлөг ХБЗ-ыг бүрэн чөлөөлөх хүртэл хөөрөлтийн зөвшөөрөл олгохгүй.

Тайлбар 1: Зураг 7-2-ыг үзнэ үү.

Тайлбар 2: Дагалдах хуйлралын ангиллыг 4-р бүлгийн 4.9-р хэсэгт, хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимумыг 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт оруулсан болно. Зайнд суурилсан дагалдах хуйлралын минимумыг 8-р бүлгийн 8.7-р хэсэгт оруулсан болно.

Тайлбар 3: 7.6.3.1.2.2-г үзнэ үү.



Зураг 7-2. Нисэн гарах болон нисэн ирэх агаарын хөлгүүдийн хоорондын зайчлал (7.9.2 ба 7.10.1-ийг үзнэ үү)

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАЛ, ТЭЭВРИЙН ВАЙ ЭЖ ХУУЛЬ 26 А/65

7.9.3 Хөөрөлтийн зөвшөөрөл

7.9.3.1 Агаарын хөлөг хөөрч эхлэх үед 7.9.2-т заасан зайчлал, эсхүл 7.11-ийн дагуу тогтоосон зайчлал хангагдана гэдэгт итгэлтэй байх нөхцөлд хөөрөх зөвшөөрөл олгож болно.

7.9.3.2 Хөөрөлт үйлдэхээс өмнө НХУ зөвшөөрөл шаардлагатай бол, тухайн зөвшөөрлийг агаарын хөлөгт дамжуулж, нисгэгч хариу баталгаажуулаагүй бол хөөрөх зөвшөөрөл олгож болохгүй. НХУ зөвшөөрлийг цамхаас хүсэлтийг хүлээн авсан даруйд, эсхүл боломжтой бол ийм хүсэлт гаргахаас өмнө аль болох бага сааталтайгаар аэродромын удирдлагын цамхаг руу дамжуулна.

7.9.3.3 "TAKE-OFF" гэсэн үгийг агаарын хөлөгт зөвхөн хөөрөх зөвшөөрөл олгох, эсхүл хөөрөх зөвшөөрлийг нэгэнт олгосны дараа цуцлах үед ашиглана.

Тайлбар: TOR-AH гэж дуудагддаг TORA хэллэгийг хөөрөлтийн боломжит зайг заахад ашиглаж болно.

7.9.3.4 Хөөрөлтийн зөвшөөрлийг агаарын хөлөг хөөрөлтөд бэлэн, ХБЗ-д орсон буюу ойртож байх үед, мөн хөөрөх боломжтой нөхцөл бүрдсэн үед олгоно. Тодорхойгүй байдал үүсгэхээс сэргийлж, хөөрөлт үйлдэх зөвшөөрөл олгохдоо ХБЗ-ын дугаарыг тодорхой заана.

7.9.3.5 Хөдөлгөөнийг түргэтгэх зорилгоор "immediate TAKE-OFF" зөвшөөрлийг агаарын хөлөг ХБЗ-д орохоос өмнө олгож болно; уг зөвшөөрлийг хүлээн авсан тохиолдолд тасралтгүй хөдөлгөөнөөр ХБЗ-д орж яаралтай хөөрөлт үйлдэнэ.

7.10 Нисэн ирэх агаарын хөлгийн удирдлага

7.10.1 Ижил ХБЗ ашиглан нисэн ирж буй агаарын хөлөг болон түрүүлж буулт үйлдсэн агаарын хөлөг хоорондын зайчлал

Энэ зүйлийн 7.11 болон 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд нисэн ирэх агаарын хөлөгт түрүүлж хөөрөлт үйлдсэн агаарын ХБЗ-ыг бүрэн чөлөөлж аюулгүй чиглэлд эргэлтийг гүйцэтгэсэн, эсхүл түрүүлж буулт үйлдсэн агаарын хөлөг ХБЗ-ыг бүрэн чөлөөлөх хүртэл ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд байгаа нисэн ирэх агаарын хөлөгт ХБЗ-ын босгыг давах зөвшөөрөл олгогдохгүй.

Тайлбар 1: Зураг 7-2-ыг үзнэ үү.

Тайлбар 2: Дагалдах хуйлралын ангиллыг 4-р бүлгийн 4.9-р хэсэгт, хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимумыг 5-р бүлгийн 5.8-р хэсэгт оруулсан болно.

Тайлбар 3: 7.6.3.1.2.2-г үзнэ үү.

7.10.2 Буултын зөвшөөрөл

Агаарын хөлөг ХБЗ-ын босгыг давах үед 7.10.1-д заасан зайчлал, эсхүл 7.11-ийн дагуу тогтоосон зайчлал хангагдана гэдэгт итгэлтэй байх нөхцөлд буултын зөвшөөрөл олгож болно. Ингэхдээ түрүүлж буулт үйлдэх агаарын хөлөг ХБЗ-ын босгыг давах хүртэл буултын зөвшөөрөл олгохгүй. Тодорхойгүй байдал үүсгэхээс сэргийлж, буултын зөвшөөрөл олгохдоо ХБЗ-ын дугаарыг тодорхой заана.

7.10.3 Буулт ба гүйлтийн маневр

7.10.3.1 Хөдөлгөөнийг түргэтгэх зорилгоор нисэн ирж буй агаарын хөлөгт дараах зааварчилгааг өгч болно:

a) буусны дараа ХБЗ-ын огтлолцол дээр хүлээх;

b) буух бүсийг давж буух;

c) заасан явгалах замаар ХБЗ-ыг чөлөөлөх;

d) ХБЗ-ыг хурдан чөлөөлөх.

7.10.3.2 Бууж буй агаарын хөлгөөс тодорхой буулт болон, эсхүл суултын дараах гүйлтийн маневр хийхийг хүсэхдээ агаарын хөлгийн төрөл, буух ХБЗ-ын урт, чөлөөлөх явгалах замын байршил, буух ХБЗ болон явгалах замын үрэлтийн коэффициент болон цаг уурын нөхцөл байдлыг харгалзан үзнэ. Хэт хүнд буюу хүнд агаарын хөлгийг ХБЗ-ын буух бүсийг давж газардахыг хүсэхийг хориглоно.

7.10.3.3 Хэрэв агаарын хөлгийн дарга буулт, гүйлтийн маневрыг дагах боломжгүй гэж үзвэл үүнийг нэн даруй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдэгдэнэ.

7.10.3.4 Шаардлагатай үед, жишээ нь, үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал үед буулт үйлдэх болон явгалж буй агаарын хөлөгт ХБЗ-ыг чөлөөлсөн тухай илтгэлийг авч болно. Агаарын хөлөг бүхэлдээ ХБЗ-ын хүлээх цэгийг өнгөрсний дараа чөлөөлснөө илтгэнэ.

7.11 Ижил ХБЗ ашиглаж буй агаарын хөлгүүдийн хоорондын багасгасан зайчлал

7.11.1 Хэрэв зохих, баримтжуулсан аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээ хийгдсэний үндсэн дээр хүлээн зөвшөөрөгдөх аюулгүй байдлын түвшнийг хангаж чадна гэж үзвэл, холбогдох мэргэжилтнүүдтэй зөвлөлдсөний дараа холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага 7.9.2 болон 7.10.1-д зааснаас бага утгыг тогтоож болно. Аюулгүй байдлын эрсдэлийн үнэлгээг дараах хүчин зүйлсийг харгалзан хамгийн бага утгыг бууруулахаар төлөвлөж буй ХБЗ бүрийн хувьд хийнэ.

a) ХБЗ-ын урт;

b) аэродромын зохион байгуулалт; болон

c) холбогдох агаарын хөлгийн төрөл/ангилал.

7.11.2 ХБЗ-ын багасгасан зайчлалыг хэрэглэхтэй холбоотой журмыг AIP-д болон үйл ажиллагааны зааварт тусгасан байна. Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг тухайн журмыг ашиглах талаар зохих сургалтад хамруулсан байна.

7.11.3 ХБЗ-ын багасгасан зайчлалыг зөвхөн өдрийн цагаар нар мандахаас 30 минутын дараа, нар жаргахаас 30 минутын өмнө ашиглана.

7.11.4 ХБЗ-ын багасгасан зайчлалд ашиглах зорилгоор агаарын хөлгийг дараах байдлаар ангилна. Үүнд:

a) *Category 1* — нэг хөдөлгүүрт сэнстэй, МТОМ ≤ 2,000 кг;

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭХ ХУУЛЬ 26 А165

b) *Category 2* — нэг хөдөлгүүрт сэнстэй 2 000 < МТОМ < 7,000 кг, эсхүл хоёр хөдөлгүүрт сэнстэй < 7,000 кг;

c) Category 3 — бусад бүх агаарын.

7.11.5 Багасгасан зайчлалыг нисэн гарах болон түрүүлж буулт үйлдсэн агаарын хөлгийн хооронд ашиглахгүй.

7.11.6 ХБЗ-ын багасгасан зайчлал нь дараах нөхцөл хангасан байна. Үүнд:

a) дагалдах хуйлралын зайчлалын минимаг ашиглах;

b) алсын барааны харагдац ≥ 5 км, үүлний доод суурь (ceiling) ≥ 300 м (1,000 ft);

c) арын салхи ≤ 5 kt;

d) зайг үнэлэх хэрэгсэл (landmark, эсхүл ground surveillance) ашиглана;

e) хөөрсний дараа ч минимум зайчлал хадгалагдана;

f) удаах агаарын хөлөгт нислэгийн хөдөлгөөний мэдээллийг дамжуулна;

g) гадаргын бохирдол (мөс, цас, ус гэх мэт) тоормослолд сөрөг нөлөөгүй байх.

7.11.7 ХБЗ-ын багасгасан зайчлалыг ХБЗ тус бүрд тогтоож өгнө. Тухайн зайчлал нь ямар ч тохиолдолд дараах хамгийн бага хэмжээнээс бага байж болохгүй:

a) буулт:

1) түрүүлж буулт үйлдэх Cat 1 болон cat 2 агаарын хөлгийн араас буулт үйлдэх Cat 1 агаарын хөлөг нь дараах тохиолдолд ХБЗ босгыг давна:

i) буулт үйлдсэн, ХБЗ-ын босгоос 600 м зайд холдсон, ХБЗ дээр 180 эргэлгүйгээр ХБЗ-ыг чөлөөлөх боломжтой.

ii) хөөрсний дараа, ХБЗ-ын босгоос хамгийн багадаа 600 м зайд холдсон

2) түрүүлж буулт үйлдэх Cat 1 болон Cat 2 агаарын хөлгийн араас буулт үйлдэх Cat 2 агаарын хөлөг нь дараах тохиолдолд ХБЗ босгыг давна:

i) буулт үйлдсэн, ХБЗ-ын босгоос 1,500 м зайд холдсон, ХБЗ дээр 180 эргэлгүйгээр ХБЗ-ыг чөлөөлөх боломжтой.

ii) хөөрсний дараа ХБЗ-ын босгоос хамгийн багадаа 1,500 м зайд холдсон

3) түрүүлж буулт үйлдэх Cat 3 агаарын хөлгийн араас буулт үйлдэх агаарын хөлөг нь дараах тохиолдолд ХБЗ босгыг давна:

i) буулт үйлдсэн, ХБЗ-ын босгоос 2,400 м зайд холдсон, ХБЗ дээр 180 эргэлгүйгээр ХБЗ-ыг чөлөөлөх боломжтой.

ii) хөөрсний дараа ХБЗ-ын босгоос хамгийн багадаа 2,400 м зайд холдсон

b) хөөрөлт:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРИЙН ЗАМ
ЗӨВ ХУУЛ
26 А165

1) түрүүлж хөөрөлт үйлдэх Cat 1 болон Cat 2 агаарын хөлөг нь хөөрөлт үйлдсэн удаах Cat 1 агаарын хөлгийн байрлалаас 600 м-ээс багагүй зайд холдсон нөхцөлд хөөрөлтийн зөвшөөрөл олгоно.

2) түрүүлж хөөрөлт үйлдэх Cat 1 болон Cat 2 агаарын хөлөг нь хөөрөлт үйлдсэн удаах Cat 2 агаарын хөлгийн байрлалаас 1,500 м-ээс багагүй зайд холдсон нөхцөлд хөөрөлтийн зөвшөөрөл олгоно.

3) түрүүлж хөөрөлт үйлдэх Cat 3 агаарын хөлөг нь хөөрөлт үйлдсэн удаах агаарын хөлгийн байрлалаас 2,400 м-ээс багагүй зайд холдсон нөхцөлд хөөрөлтийн зөвшөөрөл олгоно.

7.11.7.1 Өндөр хүчин чадалтай нэг хөдөлгүүртэй агаарын хөлөг болон өмнөх 1, эсхүл 2-р ангиллын агаарын хөлгүүдийн хоорондох зайчлалыг нэмэгдүүлэхийг анхаарч үзэх хэрэгтэй.

7.12 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагад ил харааны ажиглалтын систем ашиглах нь

7.12.1 Системийн чадамж

7.12.1.1 Ил харааны ажиглалтын системүүд нь найдвартай байдал, хүртээмж, бүрэн бүтэн байдлын зохих түвшинтэй байна. Үйлчилгээг бүрэн буюу хэсэгчлэн тасалдуулж болзошгүй системийн эвдрэл, доголдлын магадлалыг үнэлж, үзүүлж буй үйлчилгээний аюулгүй байдлын түвшин буурахгүй байхыг баталгаажуулахын тулд үзүүлж буй үйлчилгээний түвшнийг тодорхойлохдоо харгалзан үзнэ. Нөөц тоног төхөөрөмж болон үйл ажиллагааны журмаар хангана.

Тайлбар: Систем нь сенсор, дамжуулалт, мэдээлэл боловсруулах, дэлгэц зэрэг нэгдмэл бүрэлдэхүүн хэсгүүдээс бүрдэж болно.

7.12.1.2 Ил харааны ажиглалтын системүүд нь бүх холбогдсон эх үүсвэрээс ирж буй өгөгдлийг нэгдсэн байдлаар хүлээн авч, боловсруулах чадамжтай байх шаардлагатай.

7.12.2 Системийн үүрэг

7.12.2.1 Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн бөгөөд тогтоосон нөхцөлүүдийн дагуу 7.1-т жагсаасан чиг үүргийг гүйцэтгэхийн тулд аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэхэд ил харааны хяналтын системийг ашиглаж болно.

7.12.2.2 Үйлчилгээний түвшин нь системийн техникийн чадварт нийцсэн байна.

7.13 Алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал үеийн үйл ажиллагаа

7.13.1 Алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал үед маневрлах талбайн хөдөлгөөнийг удирдах

Тайлбар: Эдгээр зохицуулалтыг аэродромын удирдлагын цамхгаас маневрлах талбайн бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн ил хараагаар хянах боломжгүй нөхцөл байдал үүссэн үед хэрэглэнэ. Category II/III-ийн нэмэлт шаардлагыг 7.13.2-д тодорхойлсон болно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЗАВГ
ЭХ ХУВИЛ
26 А165

7.13.1.1 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь агаарын хөлгийн болон агаарын хөлөг болон тээврийн хэрэгслийн хооронд ил харааны зайчлал тогтооход саад учруулж буй үзэгдэх орчинд маневр хийх талбайд хөдөлгөөн явуулах шаардлагатай үед дараах зүйлийг хэрэглэнэ:

7.13.1.1.1 Явгалах замын огтлолцол дээрх агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгслийг Конвенцын Хавсралт 14-ийн Volume I, Chapter 5-ийн техникийн шаардлагын дагуу шугам, хүлээх шугам, эсхүл явгалах замын огтлолцлын тэмдэглэгээгээр тодорхойлсон хүлээх байрлалын хязгаараас хэтэрч ойр хүлээлгэхийг хориглоно.

7.13.1.2 Явгалах зам дээрх тууш зайчлалыг холбогдох эрх бүхий НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас аэродром тус бүрд тогтооно. Энэхүү зайчлалд газрын хөдөлгөөний удирдлага, ажиглалтын боломжит хэрэгслүүдийн шинж чанар, аэродромын төлөвлөлт зохион байгуулалтын болон аэродромыг ашиглаж буй агаарын хөлгийн шинж чанарыг харгалзан үзнэ.

Тайлбар: ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9476 нь үзэгдэх орчин хязгаарлагдмал үед ажиллахад зориулсан газрын хөдөлгөөний заавар ба удирдлагын бүрэлдэхүүн хэсэг, журмын талаарх зааварчилгааг багтаасан байдаг.

7.13.2 CAT II/III ойртолтын журам ашиглах үеийн аэродромын хөдөлгөөнийг удирдах зохицуулалт

7.13.2.1 RVR 550 м-ээс бага нөхцөлд II/III ангиллын нарийвчилсан ойртолтын үйл ажиллагааг эхлүүлэх, үргэлжлүүлэх болон хөөрөлтөд хамаарах зохицуулалтыг холбогдох НХУ-ийн эрх бүхий байгууллагаас тогтооно.

7.13.3 Алсын барааны харагдац багассан үеийн ажиллагааг эхлүүлэх шийдвэрийг аэродромын удирдлагын цамхаг гаргаж, журмын уг ажиллагааг хэрэгжүүлнэ.

7.13.4 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь II/III ангиллын нарийвчилсан ойртолтын журам болон алсын барааны харагдац багасах үе, мөн эдгээр журам, ажиллагаа хүчин төгөлдөр бус болсон тухай холбогдох ойртолтын удирдлагын нэгжид мэдээлнэ.

7.13.5 Алсын барааны харагдац багассан үеийн ажиллагаатай холбоотой зохицуулалтууд нь дараах заалтуудыг тодорхой заасан байх ёстой:

a) алсын барааны харагдац багасах нөхцөлийн ажиллагааг эхлүүлэх RVR утга;

b) ILS/MLS-ийн хамгийн бага шаардлага;

c) II/III ангиллын нарийвчилсан ойртолтод шаардагдах бусад тоног төхөөрөмж, туслах төхөөрөмжүүд, тухайлбал аэронавигацийн газрын гэрлүүд, мөн эдгээрийн хэвийн ажиллагааг хянаж байх;

d) II/III ангиллын нарийвчилсан ойртолтод ашиглах ILS/MLS тоног төхөөрөмжийг үйл ажиллагааны чадавхыг бууруулах шалгуур болон нөхцөл байдал;

e) холбогдох тоног төхөөрөмжийн гэмтэл, эвдрэл, доголдлын тухай мэдээллийг саадгүйгээр нислэгийн баг, ойртолтын удирдлагын нэгж, болон бусад холбогдох байгууллагад мэдээлэх шаардлага;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЭС ХУУЛ 26 АМБ

f) маневрлах талбай дахь хөдөлгөөнийг удирдах тусгай процедур, үүнд:

1) ХБЗ-ын хүлээх цэгүүд;

2) тоног төхөөрөмжийн мэдрэмтгий бүсүүдэд ойртох хамгийн бага зай;

3) агаарын хөлөг болон, тээврийн хэрэгсэл чөлөөлснийг бататгах зохицуулалт;

4) агаарын хөлөг болон, тээврийн хэрэгсэл хоорондын зайчлал;

g) дараалан ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын зохих зай;

h) алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал нөхцөлийн ажиллагааг зогсоох шаардлагатай болсон тохиолдолд авах арга хэмжээ, жишээ нь, тоног төхөөрөмжийн эвдрэл;

i) бусад холбогдох зохицуулалт болон шаардлага.

Тайлбар: Алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал үеийн үйл ажиллагаатай холбоотой шаардлагын талаарх дэлгэрэнгүй мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Services Planning Manual" болон Doc 9365 "All-Weather Operations Manual"-аас харна уу.

7.13.6 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь алсын барааны харагдац хязгаарлагдмал нөхцөлийн журам хэрэгжихээс өмнө маневр хийх талбайд байгаа бүх тээврийн хэрэгсэл, ажилтны бүртгэлийг хөтлөх бөгөөд энэхүү бүртгэлийг журам хэрэгжиж буй хугацаанд бүртгэлийг үргэлжлүүлэх замаар тухайн талбай дахь аюулгүй байдлыг хангахад дэмжлэг үзүүлнэ.

7.14 Ил харааны нислэгийн дүрмийн (VFR) үйл ажиллагааг зогсоох

7.14.1 Аюулгүй байдлын үүднээс дараах хүн, нэгж, эсхүл байгууллагуудын VFR үйл ажиллагааг бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн зогсоож болно:

a) ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл бүсийн удирдлагын төв;

b) аэродромын удирдлагын цамхаг;

c) НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага.

7.14.2 VFR үйл ажиллагааг зогсоох шийдвэрийг аэродромын удирдлагын цамхгаар дамжуулан хэрэгжүүлэх буюу мэдэгдсэн байх ёстой.

7.14.3 VFR үйл ажиллагааг түр зогсоосон тохиолдолд аэродромын удирдлагын цамхаг дараах процедур, үйл ажиллагааг мөрдөх ёстой:

a) бүх VFR хөөрөлтийг хүлээлгэх;

b) орон нутгийн VFR нислэгүүдийг буцаах, эсхүл тусгай VFR-ийн зөвшөөрөл авах;

c) ойртолтын удирдлагын нэгж, эсхүл бүсийн удирдлагын төвд мэдэгдэх;

d) шаардлагатай, эсхүл хүссэн тохиолдолд агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд, эсхүл тэдний томилогдсон төлөөлөгчдөд VFR үйл ажиллагааг зогсоосон шалтгааныг мэдээлэх.

Монгол улсын
ЭЗЯ, тээврийн яам
ЭХ ХУВИЛ
26 А165

7.15 Тусгай ил харагны нислэгийн дүрмийн нислэгт зөвшөөрөл олгох

7.15.1 Энэ зүйлийн 7.15.1.3-д заасан шаардлагын дагуу мөн ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэх нэгжийн зөвшөөрлийн дагуу нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг харгалзан үзэж тусгай VFR нислэгийн зөвшөөрлийг олгоно.

7.15.1.1 Ийм зөвшөөрөл хүссэн хүсэлт бүрийг тус бүрд нь авч үзэн шийдвэрлэнэ.

7.15.1.2 IFR нислэгүүд болон тусгай VFR нислэгүүдийн хоорондох зайчлал нь 5 болон 6-р бүлэгт заасан хамгийн бага зайчлалын шаардлагыг хангасан байх бөгөөд, холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагаас заасан тохиолдолд, бүх тусгай VFR нислэгүүдийн хооронд мөн тухайн байгууллагаас тогтоосон хамгийн бага зайчлалыг мөрдөнө.

7.15.1.3 Газрын алсын барагны харагдац 1,500 м-ээс багагүй үед тусгай VFR нислэгийг буух зорилгоор хяналтын бүсэд нэвтрэх; хяналтын бүсээс хөөрөх, гарах; хяналтын бүсийг огтлон нисэх; эсхүл тухайн хяналтын бүсийн дотор нислэг үйлдэх тохиолдолд зөвшөөрч болно.

Тайлбар: Хяналттай нислэг болон холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн хооронд хоёр талын радио холбоотой байх шаардлагыг Конвенцын Хавсралт 2-ын, 3.6.5-д тусгасан болно.

7.16 Нисэхийн газрын гэрэл

7.16.1 Үйл ажиллагаа

Тайлбар: Энэ хэсгийн зохицуулалт нь аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлдэг эсэхээс үл хамааран бүх аэродромд хамаарна. Мөн 7.16.2.1-д заасан зохицуулалт нь аэродромын ойролцоо эсэхээс үл хамааран бүх нисэхийн газрын гэрлүүдэд хамаарна.

7.16.2 Ерөнхий зүйл

7.16.2.1 Бүх нисэхийн газрын гэрэл нь дараах нөхцөлд ажиллах ёстой (7.16.2.2 ба 7.16.3-д зааснаас бусад тохиолдолд):

a) өөрөөр заагаагүй, эсхүл агаарын хөдөлгөөнийг хянахын тулд өөрөөр шаардаагүй бол шөнийн цагаар, эсхүл нарны дискийн төв нь тэнгэрийн хаяагаас 6 хэмээс доош байх үеийн аль илүү урт хугацаа шаардагдах хугацаанд ажиллана.

b) цаг уурын нөхцөл байдлаас хамааран нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үүднээс шаардлагатай гэж үзсэн бусад бүх үед.

7.16.2.2 Аэродромын ойролцоох, нислэгийн замын (en-route) навигацид зориулагдаагүй гэрлүүдийг дараах нөхцөлд унтрааж болно:

a) тогтмол, эсхүл яаралтай нислэг хийгдэх магадлал байхгүй үед;

b) агаарын хөлөг нисэн ирэх тооцоот цагаас нэг цагийн өмнө асааж ажиллуулах боломжтой үед.

7.16.2.3 Гэрлийн хүчийг тохируулах боломжтой гэрлээр тоноглогдсон аэродромуудад харагдац болон орчны гэрэлтүүлгийн нөхцөлд тулгуурласан хүчний

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМ, ТЭЭВЭРИЙН ЯАМ ЭХ ХУВИЛ 26 А165

тохируулгын хүснэгтийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдад зориулан боловсруулж, тухайн үеийн нөхцөл байдалд нийцүүлэн гэрлийн хүчийг тохируулахад ашиглахаар хангана. Агаарын хөлгөөс хүсэлт гаргасан тохиолдолд, боломжтой үед гэрлийн хүчийг нэмэлтээр тохируулна.

7.16.3 Ойртолтын гэрэл

Тайлбар: Ойртолтын гэрэлтүүлэгт дараах төрлийн гэрлүүд хамаарна. Үүнд: энгийн ойртолтын гэрэлтүүлгийн систем, нарийвчилсан ойртолтын гэрэлтүүлгийн систем, ил харааны ойртолтын налуу заагч систем (VASIS/PAPI), тойрч буух чиглүүлэх гэрлүүд, ойртолтын гэрлийн маяк (beacon), болон буух зурвасын тэнхлэгийн чиг заагч гэрлүүд (runway alignment indicators) орно.

7.16.3.1 Энэ зүйлийн 7.16.2.1-д зааснаас гадна ойртолтын гэрэлтүүлгийг дараах тохиолдолд асаана:

a) өдрийн цагаар, ойртолт үйлдэж буй агаарын хөлөг хүсэлт гаргасан үед;

b) холбогдох ХБЗ-ын гэрлийг асаасан үед.

7.16.3.2 PAPI системийн гэрэл нь холбогдох ХБЗ ашиглагдаж байгаа үед, харагдах нөхцөлөөс үл хамааран, өдөр, шөнийн аль ч асаана.

7.16.4 ХБЗ-ын гэрэл

Тайлбар: ХБЗ-ын гэрэлд зурвасын ирмэг, босго, гол шугам, төгсгөл, газардах талбай болон жигүүрийн гэрлүүд орно.

7.16.4.1 ХБЗ-ыг буулт, хөөрөлт, эсхүл явгалах зориулалтаар ашиглаагүй үед зурвасын гэрлийг асаахгүй байж болно. Харин ХБЗ-ыг шалгах, эсхүл засвар үйлчилгээ хийхэд шаардлагатай бол асааж болно.

7.16.4.2 Хэрэв ХБЗ-ын гэрэлтүүлгийг байнга ажиллуулдаггүй бол, агаарын хөлөг хөөрсний дараа гэрэлтүүлгийг дараах байдлаар ажиллуулна:

a) нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ үзүүлдэг, гэрлүүд нь төвлөрсөн удирдлагатай аэродромуудад хөөрөлтийн дараа, хөөрөх үед, эсхүл хөөрсний дараа гарч болзошгүй эрсдэлтэй нөхцөл байдлын улмаас агаарын хөлөг буцаж ирэх шаардлагатай болсон тохиолдолд шаардлагатай гэж үзэж, тухайн хугацаанд буух зурвасын гэрлүүдийг асаалттай байлгана;

b) нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ байхгүй, эсхүл гэрлүүд нь төвлөрсөн удирдлагагүй аэродромуудад агаарын хөлөг яаралтай буцаж буух магадлалтай нөхцөлд буух зурвасын гэрлүүдийг дахин асаахад хэвийн шаардагдах хугацаа дуустал, ямар ч тохиолдолд хөөрснөөс хойш дор хаяж 15 минутын турш буух зурвасын гэрлүүдийг асаалттай байлгана.

Тайлбар: Хэрэв саадын гэрэлтүүлэг нь 7.16.8.1-д заасны дагуу зурвасын гэрэлтүүлэгтэй зэрэг ажилладаг бол, агаарын хөлгөнд шаардлагагүй болсон гэж үзэх хүртэл уг гэрлийг унтраахгүй байхыг анхаарах хэрэгтэй.

7.16.5 Зогсоох зурвасын гэрэл

Холбогдох ХБЗ-ын гэрэлтүүлэг ажиллаж байгаа тохиолдолд зогсоох зурвасын гэрлийг мөн ажиллуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗХ ХУЛГ 26 А/65

7.16.6 Явгалах замын гэрэл

Тайлбар: Явгалах замын гэрэлд хажуугийн гэрэл, гол шугамын гэрэл, зогсоох ба clearance зурвасын гэрэл зэрэг орно.

Явгалах зааварчилгааг дагах шаардлагатай бол, явгалах замын гэрлийг агаарын хөлөг явгалах чиглэлийг тасралтгүй харуулах байдлаар дарааллаар нь асаана. Явгалах замын гэрэлтүүлгийг буюу түүний тодорхой хэсгийг шаардлагагүй болсон үед унтрааж болно.

7.16.7 Зогс тэмдэг

Бүх хөдөлгөөнийг зогсохыг заах үед зогсоох гэрлэн самбарыг асааж, хөдөлгөөн үргэлжлүүлж болох үед унтраана.

Тайлбар: Зогсоох гэрлэн хашлагууд нь явгалах замын хөндлөн байрладаг бөгөөд улаан өнгийн гэрлүүдээс бүрдэнэ.

7.16.8 Саадын гэрэл

Тайлбар: Саадын гэрэлд саадын гэрэл, ажиллагаагүй байдлыг заах гэрэл болон аюулын дохионы гэрэл зэрэг орно.

7.16.8.1 ХБЗ, эсхүл сувагт хамаарах хөөрөлт, буултын чиглэлд байрлах, Конвенцын Хавсралт 14, Volume I, Chapter 6-д тодорхойлсон "дотоод хэвтээ гадаргуу"-г нэвтлэхгүй саадын гэрэлтүүлгийг зурвас, эсхүл сувгийн гэрэлтэй зэрэг асааж, унтрааж болно.

7.16.8.2 Ажиллагаагүй байдлыг заах гэрлийг (unserviceability lights) нисэх буудал нээлттэй үед 7.16.2.2-т заасны дагуу унтраахыг зөвшөөрөхгүй.

7.16.9 Ил харааны туслах төхөөрөмжийн хяналт

7.16.9.1 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нар, хэрэв автомат хяналтын төхөөрөмжөөр хангагдсан бол, гэрэлтүүлэг хэвийн ажиллагаатай байгаа эсэх болон сонгосон тохиргооны дагуу ажиллаж байгаа эсэхийг тодорхойлохын тулд уг автомат хяналтын төхөөрөмжийг ашиглах ёстой.

7.16.9.2 Автомат хяналтын систем байхгүй, эсхүл ийм системийг нөхөн дэмжих зорилгоор, аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь цамхгаас харагдах гэрэлтүүлгийг нүдээр ажиглаж, мөн бусад эх сурвалжаас — жишээ нь, ил харааны үзлэг, агаарын хөлгөөс ирүүлсэн мэдээлэл зэргийг ашиглан харааны туслах хэрэгслийн ажиллагааны төлөв байдлын талаар мэдлэгтэй байх ёстой.

7.16.9.3 Гэрэлтүүлэгт гэмтэл гарсан тухай мэдээлэл хүлээн авмагц, аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тухайн гэмтэл нөлөөлөл магадлалтай агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгслийг хамгаалахад шаардлагатай арга хэмжээг авч, гэмтлийг засварлуулах ажиллагааг эхлүүлэх ёстой.

7.17 Сэрэмжлэх цэг(үүд)-ийг тодорхойлох

Аэродромын оператор нь шаардлагатай гэж үзвэл, аэродромын хөдөлгөөнт бүс дээр нэг буюу хэд хэдэн байршлыг "сэрэмжлэх цэг(үүд)" гэж тодорхойлно. Эдгээр

ЭХ ХУУЛЬ
26 А165

сэрэмжлэх цэг(үүд)-ийг Конвенцын Хавсралт 4-ийн 13.6, 14.6, 15.6 болон Appendix 2-ын дагуу зураг тэмдэглэн харуулсан байна.

Тайлбар: Сэрэмжлэх цэгтэй холбоотой зааварчилгааны материал нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9870 "Зурвасаас гарахаас урьдчилан сэргийлэх гарын авлага"-д багтсан.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 A165

БҮЛЭГ 8. НХҮ-НИЙ АЖИГЛАЛТЫН ҮЙЛЧИЛГЭЭ

8.1 НХҮ-ний ажиглалтын системийн чадамж

8.1.1 НХҮ-нд ашиглагдах ажиглалтын систем нь найдвартай байдал, тасралтгүй ажиллагаа хийгээд бүрэн бүтэн байдлын маш өндөр түвшинд байх ёстой. Үйлчилгээ бүрэн буюу хэсэгчлэн тасалдахад хүргэж болохуйц системийн доголдол, эсхүл систем мэдэгдэхүйц муудах магадлал маш бага байх ёстой. Нөөц тоноглолоор хангагдсан байна.

Тайлбар 1: НХҮ-ний ажиглалтын систем нь мэдрэгч, өгөгдөл дамжуулах шугам, өгөгдөл боловсруулах систем болон удирдлагын дэлгэц зэрэг олон тооны элементийн нэгдлээс бүрдэнэ.

Тайлбар 2: Радар болон ажиглалтын системийн ажиллагаа, шаардлагатай гүйцэтгэлийн талаар ICAO-ийн баримт бичиг Doc 8071, Doc 9684, Doc 9426-д дэлгэрэнгүй тусгасан.

Тайлбар 3: ADS-B болон MLAT системүүдийн ашиглалт, тэдгээрийн системийн гүйцэтгэлтэй холбоотой зааварчилгааг Cir 326-аас харна уу.

Тайлбар 4: НХҮ-ний ажиглалтын системүүдийн ажиллагаа болон гүйцэтгэлийн шаардлагууд нь Олон улсын иргэний нисэхийн Конвенцын Хавсралт 10 "Aeronautical Telecommunications" Volume IV — Surveillance and Collision Avoidance Systems-д тусгагдсан.

8.1.2 НХҮ-ний ажиглалтын систем нь холбогдсон бүхий л эх сурвалжаас нэгдсэн байдлаар өгөгдлийг хүлээн авах, боловсруулах болон дэлгэцээр харуулах боломжтой байна.

8.1.3 НХҮ-ний ажиглалтын систем нь НХҮ-ний үйл ажиллагаанд ашиглагддаг бусад автомат системүүдтэй холбогдох боломжтой бөгөөд мэдээллийн үнэн зөв, цаг хугацаанд нь дэлгэцэд үзүүлэх, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачааллыг багасгах, хөрш зэргэлдээх ажлын байр болон НХУ-ын нэгжүүдтэй аман зөвшилцөл хийх шаардлагыг багасгах зорилгоор тохирох түвшний автоматжуулалтыг хангах шаардлагатай.

8.1.4 НХУ-ын ажиглалтын систем нь мөргөлдөхөөс сэргийлэх сэрэмжлүүлэг, минимум аюулгүй өндрийн түвшний анхааруулга, мөргөлдөөний тооцоолол, болон аюулгүй байдалтай холбоотой сэрэмжлүүлэг, автомат хариулагчийн кодууд санамсаргүй давхцах, агаарын хөлгүүдийн танилт давхардах зэрэг анхааруулгыг дэлгэцээр харуулах боломжтой байна.

8.1.5 Ажиглалтын системийн бүрхэлтийг сайжруулах, хамрах хүрээг зэргэлдээх бүс рүү хүртэл нэмэгдүүлэх зорилгоор НХҮ-ний ажиглалтын системийн мэдээллийг хуваалцах боломжийг бүрдүүлнэ.

8.1.6 Бүс нутгийн агаарын навигацийн гэрээний үндсэн дээр НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээнд хамрагдаж буй агаарын хөлөгтэй холбоотой өгөгдлийг ашиглан хөрш зэргэлдээх нэгжтэй автоматаар харилцан ажиллагаа хийх харилцан ажиллагааны журмыг тогтоох ёстой.

8.1.7 Ажиглалтын үндсэн радар (цаашид "PSR" гэх), Ажиглалтын хоёрдогч радар (цаашид "SSR" гэх) болон ADS-B зэрэг НХҮ-ний ажиглалтын систем нь дангаараа, эсхүл хосолсон хэлбэрээр НХҮ-нд ашиглагдаж болох бөгөөд дараах тохиолдолд агаарын хөлөг хооронд холбогдох зайчлал тогтоогдоно. Үүнд:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗЭМШЛИЙН ЭРХ

a) тухайн бүс нь ажиглалтын системээр найдвартай бүрхэгдсэн;

b) НХУ-ний ажиглалтын системийн илрүүлэлт хийх магадлал, нарийвчлал болон бүрэн бүтэн байдал нь шаардлага хангаж байгаа;

c) ADS-B–ийн хувьд агаарын хөлгөөс дамжуулж буй өгөгдлүүд нь хангалттай гэж үзсэн тохиолдолд;

8.1.8 НХУ-ний ажиглалтын бусад систем дангаараа байх нь НХУ-ний шаардлагыг хангаж чадахгүй гэж үзвэл PSR системийг ашиглана.

8.1.9 SSR систем, ялангуяа монопульс аргачлалыг, эсхүл S горим (Mode S)-оор ажиллах чадвартай системийг агаарын хөлөг хоорондын зайчлалыг дараах тохиолдолд ашиглаж болно.

a) тухайн бүсэд нислэг үйлдэх агаарын хөлөг нь заавал SSR транспондертэй байх,

b) агаарын хөлгийн танилт тогтоох болон танилтыг хадгалах үед

8.1.10 ADS-B нь зөвхөн НХУ-ын үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор ашиглагдах бөгөөд ADS-B мэдээ дэх мэдээллийн чанар нь холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон үнэлгээг давсан тохиолдолд л хэрэглэнэ.

8.1.11 ADS-B системийг агаарын хөлгүүдийн хоорондын зайчлалыг хангахад дангаар нь ашиглаж болно. Үүнд:

a) ADS-B-ээр тоноглогдсон агаарын хөлгийн танилт тогтоож цаашид танилтыг хадгалах;

b) зайчлалын минимумийг ашиглахад ADS-B мэдээний өгөгдлийн бүрэн бүтэн байдал хангалттай тохиолдолд;

c) ADS-B–ээр нэвтрүүлэг хийхгүй байгаа агаарын хөлгийг илрүүлэх шаардлага тавигдаагүй; ба

d) агаарын хөлгийн навигацийн системийн байрлал тодорхойлогч элементээс өөр агаарын хөлгийн байрлал тодорхойлогч байх тухай шаардлага тавигдаагүй.

8.1.12 НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээ нь бүрхэлтийн хэмжээгээр тогтоосон бүсээр хязгаарлагдах бөгөөд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон бусад хязгаарлалтыг мөн хамааруулна. НХУ-ний үйл ажиллагаанд шууд нөлөөлөх тоног төхөөрөмжийн хязгаарлалтууд зэрэг үйл ажиллагаанд ашиглагдах аргачлалын талаар дэлгэрэнгүй мэдээллийг AIP-аар зарласан байна.

Тайлбар: PSR, SSR болон ADS-B ашиглагдах бүс болон тэдгээртэй холбогдолтой мэдээллийг PANS-AIM, Doc 10066 "Procedures for Air Navigation Services —Aeronautical Information Management", Appendix 3-тай нийцүүлэн НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэх журмын хамт зарласан байна.

8.1.12.1 Байрлалын өгөгдлийн чанар холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон түвшнээс доошлоход НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээний хангалт хязгаарлагдана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУ 124
Дэлгэц 26 А165

8.1.13 PSR болон SSR-ыг зэрэг ашиглах шаардлагатай үед SSR хариулагчаар тоноглогдсон танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг хоорондын зайчлалыг хангуулдаг PSR-д доголдол гарахад агаарын хөлгийн байрлалыг нарийвчлан хянах, эсхүл бусад зорилгоор SSR системийг дангаар нь ашиглаж болно.

8.2 Удирдлагын дэлгэц

8.2.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг ажиглалтын мэдээллээр хангах удирдлагын дэлгэц нь хамгийн багадаа байрлал илрүүлэх, HXY-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэх газар орныг дүрсэлсэн мэдээлэл, агаарын хөлгийн таних дугаар болон агаарын хөлгийн өндөр зэргийг дүрслэн харуулах чадвартай байна.

8.2.2 HXY-ний ажиглалтын систем нь байрлалын илрэлт бүхий ажиглалтын мэдээллийг тасралтгүй шинэчилж удирдлагын дэлгэцэд харуулах ёстой.

8.2.3 Байрлалын илтгэгч нь:

a) агаарын хөлгийн тэмдэгт, тухайлбал, PSR, SSR болон ADS-B тэмдэгтүүд, эсхүл тэдгээрийн хослолууд;

b) PSR дүрс; ба

c) SSR хариулт.

8.2.4 Боломжтой тохиолдолд дараах онцгой тэмдэгтүүдийг удирдлагын дэлгэцэд дүрслэн харуулна. Үүнд:

a) санамсаргүй давхардсан SSR кодууд, эсхүл санамсаргүй давхардсан агаарын хөлгийн таних дугаар;

b) шинэчлэл хийгдээгүй нислэгийн чиглэл, эсхүл траекторын таамаглагдсан байрлал;

c) агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрс, траекторын өгөгдөл;

8.2.5 Ажиглалтын өгөгдлийн чанар буурснаас тухайн ажиглалтын үйлчилгээг хязгаарлах шаардлага гарсан үед нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид энэ нөхцөл байдлын талаар илтгэх өөр тэмдэгт байх шаардлагатай.

8.2.6 Танилт тогтоох үйл явц, 7500, 7600 ба 7700 зэрэг автомат хариулагчийн нөөц кодууд, ADS-B-ийн аюул түгшүүрийн болон яаравчлалын үеийн горимууд, аюулгүй байдалтай холбогдолтой дохионууд болон анхааруулгууд, мөн автоматаар харилцан ажиллагаа хийх үйлдэлтэй холбогдолтой аливаа мэдээллийг удирдлагын дэлгэцэд тодорхой, онцлог байдлаар таньж ойлгоход хялбар байхаар дүрслэн харуулах чадвартай байна.

8.2.7 Дэлгэцэн дэх агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрстэй холбогдолтой радарын хаяг (label) нь ажиглалтын болон нислэгийн өгөгдөл боловсруулах системээс ирж буй мэдээллийг үсэг болон тоон хэлбэрээр илэрхийлж удирдлагын дэлгэцэд дүрслэн харуулж байна.

8.2.8 Радарын хаяг нь агаарын хөлгийн танилт тогтоохтой холбогдолтой хамгийн бага мэдээллийг агуулсан байна. Тухайлбал, автомат хариулагчийн код, эсхүл агаарын хөлгийн дуудлага, мөн боломжтой бол даралтаар илэрхийлэгдэх өндөр

МОНГОЛ УЛСЫН ЭХ ХУУЛЬ 26 А165

зэрэг өндрийн мэдээллийг агуулсан байна. Эдгээр мэдээллийг SSR горим A, SSR горим C, SSR горим S, эсхүл ADS-B зэргээс авах боломжтой.

8.2.9 Радарын хаяг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг тухайн агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрсийг эндүүрэх, эсхүл буруу танилт тогтоох үйлдлээс сэргийлэх зорилготой. Радарын хаягийн бүх мэдээлэл товч бөгөөд тодорхой байна.

8.3 Холбоо

8.3.1 Холбооны систем ажиллахгүй болох, мэдэгдэхүйц доголдох магадлал тун бага хэдий ч холбооны системийн найдвартай болон тасралтгүй ажиллагааны түвшнийг хангасан байх шаардлагатай. Хангалттай хэмжээний нөөц тоног төхөөрөмжөөр хангана.

Тайлбар: Системийн найдвартай болон тасралтгүй ажиллагаатай холбоотой удирдамж, мэдээлэл Конвенцын Хавсралт 10, Volume I болон ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Services Planning Manual"-д тусгагдсан.

8.3.2 Онцгой нөхцөлөөс бусад тохиолдолд, эсхүл 8.7.3.3 болон 8.7.4 заалтаас бусад үед НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэхээс өмнө нисгэгч, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн хооронд шууд холбоо тогтоогдсон байна.

8.4 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэх

8.4.1 НХҮ-ний ажиглалтын системээс авч буй мэдээллийг аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, үр ашгийг сайжруулж багтаамжийг нэмэгдүүлэх НХҮ-ний зорилгыг хангах үүднээс ашиглана. НХҮ-ний ажиглалтын системийн мэдээлэл нь мөргөлдөхөөс сэргийлэх сэрэмжлүүлэг болон минимум аюулгүй өндрийн түвшний анхааруулга зэрэг аюулгүй байдалтай холбогдолтой анхааруулгыг мөн агуулсан байна.

8.4.2 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээгээр нэг зэрэг хангагдах агаарын хөлгийн тоо нь дараах нөхцөл байдлыг харгалзсаны үндсэн дээр аюулгүйгээр үйлчилгээ үзүүлэх боломжтой гэж үзсэн тооноос хэтэрч болохгүй. Үүнд:

a) холбогдох удирдлагын бүс, эсхүл секторын бүтэц, зохион байгуулалт;

b) холбогдох удирдлагын бүс, эсхүл секторын үйл ажиллагаа, түүний онцлог;

c) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачааллын үнэлгээ, агаарын хөлгийн чадамж, тэдгээрийн өөр хоорондоо ялгаатай байдал болон секторын багтаамж;

d) агаарын хөлгийн болон газрын үйлчилгээний үндсэн ба нөөц холбоо, навигацийн тоног төхөөрөмж, ажиглалтын системийн техникийн найдвартай ажиллагаа, бэлэн байдлын түвшин.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЛЧ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВ
26 А/65

8.5 SSR транспондер болон ADS-B дамжуулагч ашиглах

8.5.1 Ерөнхий зүйл

НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээний аюулгүй, үр дүнтэй ашиглалтыг хангахдаа нисгэгч болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид үйл ажиллагааны журам, радио холбооны стандарт хэвшмэл хэллэгийг ягштал мөрдөх шаардлагатай. Автомат хариулагчийн кодуудыг зөв оноосон эсэх, эсхүл агаарын хөлгийн танилтыг зөв тогтоосон эсэхэд байнгын хяналт тавина.

8.5.2 SSR код менежмент

8.5.2.1 7700, 7600 болон 7500 кодууд нь агаарын хөлөг онцгой нөхцөлд орох, радио холбоо алдагдах болон хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн үед нисэх баг ашиглах олон улсын нөөц кодууд юм.

8.5.2.2 SSR кодуудыг дараах зарчмын дагуу хуваарилж, агаарын хөлөгт олгоно.

8.5.2.2.1 Бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн дагуу радарын бүрхэлт зэргэлдээх агаарын зайн бүрхэлттэй давхцахгүй байхаар Монгол Улсад хуваарилагдсан кодууд 4200-4477 байна.

8.5.2.2.2 Холбогдох НХУ-ний байгууллагын НХУ-ний нэгжүүдэд код хуваарилах төлөвлөгөө болон журмыг боловсруулсан байна.

8.5.2.2.3 НХУ-ний нэгжүүдэд код хуваарилах төлөвлөгөө болон журам нь зэргэлдээх улс орны код хуваарилалтын үйл ажиллагаатай нийцсэн байх шаардлагатай.

8.5.2.2.4 Ижил SSR-ийн бүрхэлттэй бүс дотор тогтоосон хугацааны турш ижил кодыг бусад үйл ажиллагаанд ашиглахаас зайлсхийх шаардлагатай.

8.5.2.2.5 Нисгэгч болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачааллыг багасгах болон нисгэгч нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн холбооны завгүйдлийг бууруулах үүднээс нисэх багт код солих үйлдлийг аль болох бага хийлгэнэ.

8.5.2.2.6 Агаарын хөлөгт код олгох үйл ажиллагааг холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон төлөвлөгөө болон журмын дагуу гүйцэтгэнэ.

8.5.2.2.7 Хэрэв агаарын хөлгүүдэд танилт тогтоох шаардлага гарвал агаарын хөлөг бүрд код олгож болох боловч тухайн кодыг нислэгийн туршид хадгалахыг зорино.

8.5.2.2.8 Агаарын хөлөг онцгой нөхцөлд орох, радио холбоо алдагдах үед, хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн нөхцөлд, эсхүл бүсийн агаарын навигацийн хэлэлцээр, эсхүл удирдлага хүлээн авч буй болон шилжүүлж буй НХУ-ний нэгжүүд зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд удирдлага шилжүүлж буй нэгж нь тухайн нислэгийн радио холбоог завсарлахаас өмнө A2000 кодыг агаарын хөлөгт олгосон байна.

8.5.2.3 Олон улсын зэвсэгт мөргөлдөөний бүсэд эмнэлгийн агаарын хөлгийн нислэгт зориулсан онцгой SSR автомат хариулагчийн кодуудыг нөөцөд байлгах шаардлагатай. Зөрчил мөргөлдөөнтэй бүсэд үйл ажиллагаа явуулах агаарын хөлөгт олгох эдгээр SSR автомат хариулагчийн кодуудыг ICAO-ийн бүсийн төвүүдээс тухайн холбогдох улс орнуудтай харилцан тохиролцсоны үндсэн дээр хуваарилна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ ТЭЭВРИЙН ГАЗАР ЭХ ХУВИЛ 26 A/65

Тайлбар: "Эмнэлгийн агаарын хөлөг" гэдэг нэр томьёо 1949 оны Женевийн Конвенц болон 1949 оны 8-р сарын 12-ны Женевийн Конвенцын нэмэлт протоколын дагуу хамгаалагдсан, мөн олон улсын зэвсэгт мөргөлдөөний хохирогчдыг хамгаалахтай холбоотой (I протокол) агаарын хөлгийг хэлнэ.

8.5.3 SSR транспондерын үйл ажиллагаа

Тайлбар: SSR транспондерын үйл ажиллагааны журам нь PANS-OPS (Doc 8168) "Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations", Volume I, Part III, Section 3-д багтсан.

8.5.3.1 Удирдлагын дэлгэц дэх А горимын код нь агаарын хөлөгт олгосон кодоос өөр байгаа нь ажиглагдсан үед нисэх багаас зөв кодыг оруулсан эсэхийг лавлаж, хэрэв өөр нөхцөл байдал ажиглагдахаас (тухайлбал, хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртөх) өөр тохиолдолд тухайн оноосон зөв кодыг дахин оруулахыг нисэх багт зааварчилна.

8.5.3.2 Хэрэв дэлгэц дэх А горимын код нь агаарын хөлөгт олгосон кодоос зөрүүтэй хэвээр байвал нисэх багт агаарын хөлгийн хариулагчийг унтраах зааварчилга өгнө. Энэ тухай дараагийн НХУ-ын байр болон холбогдох бусад SSR ашиглан НХУ үзүүлж буй нэгжид мэдэгдэнэ.

8.5.3.3 Агаарын хөлгийн дуудлагыг харуулдаг S горимоор ажиллах тоноглолтой агаарын хөлгийн хувьд нислэгийн төлөвлөгөөний 7-р зүйлд тусгагдсан агаарын хөлгийн дуудлагыг , нислэгийн төлөвлөгөөгүй тохиолдолд агаарын хөлгийн бүртгэлийн дугаарыг тус тус дамжуулан дэлгэцэд харуулна.

Тайлбар: Олон улсын иргэний нисэхийн дүрэм журмын дагуу S горимоор ажиллах тоноглолтой бүх агаарын хөлгүүд агаарын хөлгийн дуудлагыг дамжуулах чадвартай байна.

8.5.3.4 Удирдлагын дэлгэц дэх S горимын тоноглолоос дамжуулж буй агаарын хөлгийн дуудлага нь тухайн агаарын хөлгийн мэдэгдэж буй дуудлагаас өөр тохиолдолд нисэх багт энэ талаар мэдэгдэн баталгаажуулж, шаардлагатай тохиолдолд агаарын хөлгийн дуудлагыг дахин оруулахыг зааварчилна.

8.5.3.5 Хэрэв нисгэгч агаарын хөлгийн дуудлагыг S горимын тоноглолд зөв оруулсан гэдгийг баталгаажуулсан, үл нийцэл хэвээр байгаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) үл нийцэл хэвээр байгаа тухай нисэх багт мэдээлэх;

b) хэрэв боломжтой бол удирдлагын дэлгэц дэх агаарын хөлгийн дуудлагыг илэрхийлэгч хаяг (Label)-ийг засварлах;

c) агаарын хөлгийн алдаатай дуудлагыг дамжуулж байгаа нислэгийн тухай дараагийн НХУ-ын байранд болон бусад холбогдох S горимоор танилт тогтоон ажиллах нэгжүүдэд мэдэгдэнэ.

8.5.4 ADS-B дамжуулагчийн үйл ажиллагаа

Тайлбар 1: Онцгой нөхцөлийн үеийн болон яаравчлалын горимд нислэг үйлдэж буй ADS-B-ээр тоноглогдсон агаарын хөлөг нь дараах тохиолдлуудад онцгой нөхцөлийн үеийг илэрхийлж, эсхүл бусад яаравчлалын мэдээг дамжуулна. Үүнд:

а) Онцгой нөхцөлд орох;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
26 А/65

b) Радио холбоо алдагдах;

c) Хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртөх;

d) Түлш хамгийн бага хэмжээнд очих; болон

e) Эмнэлгийн тусламж шаардагдах;

Тайлбар 2: Зарим агаарын хөлөг анхны үеийн ADS-B системээр тоноглогдсон байдаг бөгөөд эдгээр нь дээр дурдсан Тайлбар 1-д заалтыг дэмждэггүй бөгөөд нисэгч ямар код сонгосноос үл хамааран онцгой байдлын дохио дамжуулах чадамжтай байдаг.

8.5.4.1 Агаарын хөлгийн дуудлагыг харуулах чадвартай ADS-B-ээр тоноглогдсон агаарын хөлгийн хувьд ICAO-ийн стандарт нислэгийн төлөвлөгөөний 7-р зүйлд тусгагдсан агаарын хөлгийн дуудлагыг, эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөгүй тохиолдолд агаарын хөлгийн бүртгэлийн дугаарыг дамжуулан удирдлагын дэлгэцэд харуулна.

8.5.4.2 Удирдлагын дэлгэц дэх ADS-B тоноглолоос дамжуулж буй агаарын хөлгийн дуудлага нь тухайн агаарын хөлгийн мэдэгдэж буй дуудлагаас өөр тохиолдолд нисэх багт энэ талаар мэдэгдэн баталгаажуулж, шаардлагатай тохиолдолд агаарын хөлгийн дуудлагыг дахин оруулахыг зааварчилна.

8.5.4.3 Хэрэв нисгэгч агаарын хөлгийн дуудлагыг ADS-B-д зөв оруулсан гэдгийг баталгаажуулж байгаа ба үл нийцэл хэвээр байгаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) үл нийцэл хэвээр байгаа тухай нисэх багт мэдээлэх;

b) хэрэв боломжтой бол удирдлагын дэлгэц дэх агаарын хөлгийн дуудлагыг илэрхийлэгч хаяг (Label)-ийг засварлах;

c) агаарын хөлгийн алдаатай дуудлагыг дамжуулж буй нислэгийн талаар дараагийн НХУ-ын нэгж болон бусад холбогдох нэгжүүдэд мэдэгдэнэ.

8.5.5 Даралтаар илэрхийлэгдэх утгад үндэслэсэн өндрийн мэдээллийг ашиглах

8.5.5.1 Өндрийн мэдээллийг баталгаажуулах

8.5.5.1.1 RVSM агаарын зайд үйлдэгдэж байгаа тухайн агаарын хөлгийн даралтаар илэрхийлэгдэх түвшин зөвшөөрөгдөх утга нь ±60м (±200 фут) нарийвчлалтай байна. Харин бусад агаарын зайд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр бага хэмжээтэй тогтоохоос бусад тохиолдолд ±90м (±300 фут) байж болох бөгөөд НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоож буй хязгаарлалт нь ±60м (±200 фут)-ээс багагүй байна.

8.5.5.1.2 Агаарын хөлгийг илэрхийлэх тэмдэгт удирдлагын дэлгэцэд анх илрэх үед анхлан холбоо тогтоох явцад, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь даралтаар илэрхийлэгдэх түвшний мэдээллийг баталгаажуулсан байна. Өндрийн баталгаажуулалтыг хийхдээ удирдлагын дэлгэцэд байгаа мэдээллийг нисгэгчийн илтгэсэн өндрийн мэдээлэлтэй харьцуулж, баталгаажуулна. Нисгэгчийн илтгэсэн өндрийн мэдээллийн дагуу удирдлагын дэлгэц дэх агаарын хөлгийн даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийн мэдээлэл нь зөвшөөрөгдөх утгын хүрээнд байгаа тохиолдолд нэмэлт баталгаажуулалт хийх шаардлагагүй.

8.5.5.1.3 Хэрэв удирдлагын дэлгэц дэх өндрийн мэдээлэл нь зөвшөөрөгдөх утгын хүрээнд бус, эсхүл зөвшөөрөгдсөн хэмжээнээс хэтэрсэн хазайлт илэрсэн тохиолдолд нисэх багт даралтын тохируулгыг зөв хийсэн эсэхийг шалгахыг зөвлөж өндрөө дахин илтгэхийг шаардана.

8.5.5.1.4 Хэрэв нисэх баг даралтын тохируулгыг зөв хийснээ илтгэсэн ба даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийн хазайлт зөвшөөрөгдсөн утгаас их хэвээр байгаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) холбогдох агаарын хөлгийн танилт болон байрлалын мэдээлэлд нөлөөлөхгүй тохиолдолд нисэх багт C горим (Mode C), эсхүл ADS-B-ийн түвшний өгөгдөл дамжуулалтыг унтраах захирамж олгоно. Зэргэлдээх удирдлагын байрууд болон холбогдох НХҮ-ний нэгжүүдэд тухайн агаарын хөлөгт авсан арга хэмжээний талаар мэдээлнэ; эсхүл

b) холбогдох агаарын хөлгийн танилт болон байрлалын мэдээлэлд нөлөөлөх тохиолдолд нисэх багт даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийн мэдээлэл нь хазайлттай байгааг мэдээлж, хэрэв холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн тохиолдолд удирдлагын дэлгэцэн дэх өндрийн мэдээллийг НХҮ-нд ашиглахгүй, нисэх багт илтгэх цэг тус бүрд өндрөө илтгэж байх захирамжийг олгоно. Зэргэлдээх удирдлагын байрууд болон холбогдох НХҮ-ний нэгжүүдэд тухайн агаарын хөлөгт авсан арга хэмжээний талаар мэдээлнэ.

8.5.5.2 Өндөр эзэлснийг тодорхойлох

8.5.5.2.1 Агаарын хөлөг тодорхой өндөрт хүрч, тухайн өндрийг эзэлснийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт RVSM агаарын зайд ±60м (±200 фут)-ийн зайг ашиглана. Харин бусад агаарын зайд холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр бага хэмжээтэй шалгуур тогтоохоос бусад тохиолдолд ±90м (±300 фут) байж болох бөгөөд НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоож буй хязгаарлалт нь ±60 м (±200 фут)-ээс багагүй байна.

8.5.5.2.2 Өндөр хадгалж буй агаарын хөлөг. Дээр 8.5.5.2.1-д тодорхойлсон зөвшөөрөгдөх өндрийн хазайлтын хэмжээ бүхий даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийг хадгалан нисэж байгаа агаарын хөлөг;

8.5.5.2.3 Өндрийг чөлөөлж буй агаарын хөлөг. Агаарын хөлөгт өндрийг чөлөөлөх зөвшөөрөл олгосон ба тухайн өндрийг чөлөөлж байгаа чиглэлийн дагуу даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийн утга нь 90м (300 фут) ба түүнээс их хэмжээгээр өөрчлөгдөж, өндөр өөрчилж буй агаарын хөлөг;

8.5.5.2.4 Өндөр авч/алдаж байгаа агаарын хөлөг өөр өндрийг огтлох. Агаарын хөлөг өндөр авч, эсхүл өндөр алдаж байх явцад өөр өндрийг огтолж байгаа ба тухайн өндрийг огтолж буй чиглэлийн дагуу даралтаар илэрхийлэгдэх өндрийн утга 90 м (300 фут) ба түүнээс их хэмжээгээр өөрчлөгдөж, өндөр авч, эсхүл өндөр алдаж байгаа агаарын хөлөг;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ

8.5.5.2.5 Өндөрт хүрч буй агаарын хөлөг. Дэлгэцийн 3 удаагийн өгөгдлийн шинэчлэл, эсхүл мэдрэгчийн 3 удаагийн шинэчлэл, эсхүл 15 секунд болон эдгээрийн аль их утгаар тооцоолон эзлэх гэж буй өндөрт хүрч байгааг агаарын хөлгийн даралтаар илэрхийлэгдэх өндөр нь 8.5.5.2.1-т тусгагдсан зөвшөөрөгдөх утгаас дотогш орсон үе;

8.5.5.2.6 Зөвхөн удирдлагын дэлгэц дэх өндрийн мэдээлэл болон өндөртэй холбогдолтой маневр хийж буй агаарын хөлгийн дээр дурдсан утгууд хооронд зөрүү, ялгаа ажиглагдсан тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч хөндлөнгөөс оролцох шаардлагатай.

8.6 Ерөнхий журмууд

8.6.1 Гүйцэтгэлийг шалгах

8.6.1.1 Холбогдох эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон холбогдох тоног төхөөрөмжийн техникийн зааварчилгаа, ашиглалтын зааврын дагуу нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь удирдлагын дэлгэцийг тохируулах ба түүний нарийвчлалыг шалгасан байна.

8.6.1.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь НХҮ-ний ажиглалтын системийн чадамжийг бүрэн ашиглах, түүнчлэн аливаа үйлдлийг хийж гүйцэтгэхэд удирдлагын дэлгэц дээр хангалттай мэдээлэл байх шаардлагатай.

8.6.1.3 Тоног төхөөрөмжийн аливаа алдаа, татгалзал, шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг хийгдэх шаардлагатай аливаа зөрчил, НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэхэд хүндрэлтэй болон боломжгүй болох аливаа тохиолдолд талаар нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь Үйл ажиллагааны зааварт тусгасны дагуу мэдээлэх үүрэгтэй.

8.6.2 Агаарын хөлгийн танилт тогтоох

8.6.2.1 Танилт тогтоох

8.6.2.1.1 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлэхээс өмнө агаарын хөлгийн танилтыг тогтоож, танилт тогтоосон тухай нисэх багт мэдээлнэ. Агаарын хөлгийн танилтыг НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээг цуцлах хүртэл хадгална.

8.6.2.1.2 Хэрэв танилт тогтоосны дараа агаарын хөлгийн танилт алдагдвал энэ тухай нисэх багт нэн даруй мэдэгдэж, холбогдох зааварчилгааг олгоно.

8.6.2.1.3 Агаарын хөлгийн танилтыг 8.6.2.2, 8.6.2.3, 8.6.2.4 болон 8.6.2.5 заалтуудад тусгагдсан аргуудын аль нэгээр тогтооно.

8.6.2.2 ADS-B танилт тогтоох зохицуулалт

ADS-B ашиглан агаарын хөлгийн танилт тогтоохдоо дараах журмуудын нэг болон түүнээс олон аргуудыг ашиглана.

a) ADS-B хаяг ашиглан агаарын хөлгийн танилтыг шууд тогтоох;

b) ADS-B танилтыг шилжүүлэх (8.6.3-ыг үзнэ үү);

c) "TRANSMIT ADS-B IDENT" хийлгэх захирамж өгч, түүнийг ажиглах.

Тайлбар 1: Автоматажсан радарын системд "IDENT" функц нь янз бүрийн хэлбэрээр илэрхийлэгдэж болно. Тухайлбал, агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрс бүхэлдээ болон зарим хэсэг нь анивчих, эсхүл өнгө солигдох гэх мэт.

Тайлбар 2: Зарим агаарын хөлөг анхны үеийн ADS-B системээр тоноглогдсон байдаг бөгөөд онцгой нөхцөлийн горимыг сонгох үед squawk "IDENT" функц чадамжгүй байдаг.

8.6.2.3 Ажиглалтын хоёрдогч радар (SSR) танилт тогтоох зохицуулалт

8.6.2.3.1 Ажиглалтын хоёрдогч радар ашиглан агаарын хөлгийн танилт тогтоохдоо дараах журмуудын нэг болон түүнээс олон аргуудыг ашиглана.

a) радарын хаяг мэдээллээр агаарын хөлгийн танилт тогтоох;

b) дискрет код олгож, түүний дагуу агаарын хөлөг код сольж байгааг удирдлагын дэлгэцэд баталгаажуулах;

c) S горимоор тоноглогдсон агаарын хөлгийн шууд танилт тогтоох;

d) агаарын хөлгийн танилтыг шилжүүлэх;

e) тусгай код солих захирамж олгож, түүний дагуу агаарын хөлгийн код сольж байгааг дэлгэцэд ажигласны үндсэнд танилт тогтоох;

f) "SQUAWK IDENT" хийлгэх захирамж өгч, түүнийг ажиглах.

8.6.2.3.2 Хэрэв агаарын хөлөгт дискрет код олгосон тохиолдолд нисэх баг тухайн кодыг зөв оруулсан эсэхийг шалгана. Тухайн кодыг нисэх баг зөв оруулсныг шалгасан тохиолдолд агаарын хөлгийн танилт тогтоогдсон гэж үзэж болно.

8.6.2.4 Ажиглалтын үндсэн радар (PSR) танилт тогтоох зохицуулалт

8.6.2.4.1 Ажиглалтын үндсэн радар ашиглан агаарын хөлгийн танилт тогтоохдоо дараах журмуудын нэг буюу түүнээс дээш аргыг ашиглана.

a) радарын дэлгэц дэх цэгээс орших зай ба чиглэлийг агуулсан агаарын хөлгийн байрлалын илтгэлийг тухайн агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрсний байрлалтай харьцуулж, агаарын хөлгийн нислэгийн зам, эсхүл илтгэсэн нислэгийн чиглэлтэй харгалзан байрлалыг тогтоох замаар танилт хийх;

Тайлбар 1: Радарын дэлгэц дэх цэгтэй харьцангуйгаар агаарын хөлгийн байрлалын илтгэл нь нарийн тодорхойлогдохгүй нөхцөл байдал үүсэж болзошгүйг анхаарах шаардлагатай. Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас энэ аргачлалыг ашиглах нэмэлт нөхцөлийг тогтоож өгч болох ба энэ нь дараах байдалтай байж болно. Үүнд:

i) тус аргачлалыг ашиглаж болох өндөр, эсхүл тодорхой зарим навигацийн төхөөрөмжийг тогтоогдсон өндрөөс дээш ашиглахгүй байх хязгаарлалтууд;

ii) радарын байрлал, зайнаас шалтгаалж тус аргачлалыг ашиглахгүй байх хязгаарлалтууд;

Тайлбар 2: Радарын дэлгэц дэх "цэг" гэдгийг танилт тогтоох зорилгоор тогтоосон газарзүйн цэг гэж ойлгох бөгөөд энэ нь ихэвчлэн радио навигацийн төхөөрөмжөөр илэрхийлэгдэх илтгэх цэгээр тодорхойлогдоно.

b) радарын дэлгэц дээрх агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрс бүхий агаарын хөлгийг хөөрөлт үйлдсэнийг мэдсэн ба түүнийг ашиглагдаж буй ХБЗ-ын

төгсгөлөөс 2 км (1 NM)-ийн дотор танилт тогтоосон. Тухайн аэродром дээр хүлээх нислэг үйлдэж байгаа, эсхүл тухайн аэродромыг өнгөрч нисэж байгаа, эсхүл зэргэлдээх ХБЗ-аас хөөрөлт үйлдэж байгаа болон ойртолтоос 2-т гарч байгаа бусад агаарын хөлөгтэй андуурахааргүй нөхцөл байдлыг харгалзсан байх шаардлагатай.

c) агаарын хөлгийн танилтыг шилжүүлэх (8.6.3-ыг үз);

d) агаарын хөлөгт нислэгийн чиглэл оноож, дараах аргаар нислэгийн чиглэлийг ажиглах замаар танилт тогтоох:

i) нисэх багт агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийг 30 градус ба түүнээс их өнцгөөр өөрчилж нислэг үйлдэх захирамж олгох ба өгөгдсөн захирамжийн дагуу нислэгийн чиглэлээ өөрчилж буй агаарын хөлгийг радарын дэлгэцэд ажиглах;

ii) агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрсний шилжилт хөдөлгөөнийг тухайн агаарын хөлгийн маневр хийж буй илтгэлтэй харьцуулах замаар;

Эдгээр аргачлалуудыг ашиглах явцад нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах зүйлсийг анхаарах шаардлагатай. Үүнд:

i) радарын дэлгэцэд тухайн агаарын хөлөгтэй холбогдох нэгээс илүүгүй тэмдэгтийн дүрс байгаа эсэхийг нягтлах;

ii) агаарын хөлгийн хийж буй шилжилт хөдөлгөөн, маневрууд нь радарын бүрхэлт, эсхүл удирдлагын дэлгэцийн хүрээн дотор хийгдэж байгаа эсэхийг баталгаажуулах;

8.6.2.4.2 Агаарын хөлгийн танилт тогтооход нэмэлтээр агаарын хөлгийн чиглэл тодорхойлогч төхөөрөмж ашиглаж болно. Гэхдээ агаарын хөлгийн чиглэл тодорхойлогчийг дангаар нь ашиглан агаарын хөлгийн танилтыг тогтоосон гэж үзэхгүй бөгөөд холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас энэ төхөөрөмжийг ашиглах тусгайлсан нөхцөлийг тодорхойлж өгсөн байна.

8.6.2.5 Танилт тогтоох бусад аргачлал

Хэрэв ойр зайд хоёр болон түүнээс дээш тооны агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрс ажиглагдсан, эсхүл нэгэн зэрэг хэд хэдэн шилжилт хөдөлгөөн ажиглагдсан, тэмдэгтийн дүрсийг таних явдалд эргэлзээ үүссэн зэрэг тохиолдолд холбогдох агаарын хөлөгт нислэгийн чиглэлээ өөрчлөх захирамж олгох, эсхүл энэ үйлдлийг дахин давтах зааварчилга олгох, болон танилт тогтоох өөр бусад аргачлалуудыг ашиглаж, танилт тогтооход гарч буй хүндрэл, эрсдэлийг арилгах хүртэл шаардлагатай арга хэмжээг авч ажиллана.

8.6.3 Танилт шилжүүлэх

8.6.3.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нэг байрнаас өөр бусад зэргэлдээх сектор, эсхүл ажлын байранд агаарын хөлгийн танилтыг шилжүүлэх үйлдлийг зөвхөн тухайн агаарын хөлөг удирдлага хүлээн авах нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажиглалтын системийн бүрхэлтэд бүрэн орсон байгаа тохиолдолд гүйцэтгэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Дугаар 26 А/65

8.6.3.2 Танилт шилжүүлэх үйлдлийг дараах аргачлалын аль нэгээр хийж гүйцэтгэнэ. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрсийг автоматаар шилжүүлэх. Энэ үед зөвхөн нэг л тэмдэгтийн дүрсийг шилжүүлэх бөгөөд танилт хадгалагдаж байгаад ямар нэгэн эргэлзээ үүсэхээргүй нөхцөл байдалд байна;

b) агаарын хөлгийн дискрет SSR код, эсхүл агаарын хөлгийн хаягийг мэдэгдэх;

Тайлбар 1: Дискрет SSR код ашиглах нь тухайн агаарын зайн хэсэгт оноогдсон дискрет кодыг агаарын хөлөгт олгоно (8.5.2.2.7-г хар).

Тайлбар 2: Агаарын хөлгийн хаяг гэдэг нь үсэг болон тоогоор илэрхийлэгдэх 6 оронтой код юм.

c) SSR-ын S горимын бүрхэлттэй бүсэд SSR-ын S горимоор тоноглогдсон агаарын хөлгийн танилтыг мэдэгдэх;

d) ADS-B бүрхэлттэй бүсэд ADS-B-ээр тоноглогдсон агаарын хөлгийн танилтыг мэдэгдэх;

e) хэрэв удирдлагын дэлгэцүүд нь зэрэгцээ ойр байрлалд байгаа тохиолдолд тэмдэгтийн дүрсийг шууд заах (хуруугаар зааж өгөх);

Тайлбар: Тэмдэгтийн дүрс давхардаж гарах зэрэг сөрөг нөлөөллийн үед ашиглахаас зайлсхийх;

f) тэмдэгтийн дүрсийн байрлалыг газарзүйн байршил болон навигацийн төхөөрөмжтэй харьцангуйгаар, эсхүл тэдгээрээс орших зай болон чиглэлийг мэдэгдэнэ. Энэ аргыг танилтыг шилжүүлэх болон хүлээн авах талын холбогдох удирдлагын дэлгэцүүдэд агаарын хөлгийн маршрутын траектор тодорхой харагдаж, шилжүүлэх болон хүлээн авах нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид хоёул тухайн агаарын хөлгийн талаар тодорхой мэдэж байх үед ашиглана;

Тайлбар: Энэ аргачлалыг ашиглан танилтыг шилжүүлэхээс өмнө хариуцлагын бүсэд удирдлагыг шилжүүлэх орчимд өөр бусад агаарын хөлөг өөр байрлалд ойролцоо нислэгийн чиглэлээр нислэг үйлдэж байгаа эсэхийг шалгаж, анхаарсан байх шаардлагатай. Удирдлагын дэлгэц дэх тэмдэгтийн дүрс давхардах зэргээс шалтгаалж зай болон нислэгийн чиглэлийг тодорхойлоход хүндрэл гарах зэрэг радарын алдаа, эрсдэл нь өөр бусад удирдлагын дэлгэцэд тухайн агаарын хөлгийн байрлалыг бууруугаар заах магадлалтай байдаг байна. Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас энэ аргачлалыг ашиглахад хангагдсан байх ёстой нэмэлт нөхцөлийг тодорхойлж өгч болно. Тухайлбал, удирдлага шилжүүлэх цэгээс танилтыг шилжүүлэх хамгийн хол зайг тогтоох гэх мэт.

g) удирдлагыг шилжүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөгт автомат хариулагчийн код өөрчлөх захирамж олгож, SSR автомат хариулагчийн кодын өөрчлөлтийг хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ажигласан тохиолдолд; эсхүл

h) удирдлагыг шилжүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч "SQUAWK IDENT", эсхүл "TRANSMIT IDENT" хийх захирамж олгож, үүнийг хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ажигласан тохиолдолд;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУЛ

Тайлбар: Дээрх g) болон h) аргӑудыг хэрэглэхээс өмнө холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид өөр хоорондоо харилцан зөвшилцсөн байх шаардлагатай бөгөөд хүлээн авч буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ажиглалт хийн, агаарын хөлгийн танилтыг бүрэн тогтоох хүртэл агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэхгүй.

8.6.4 Байрлалын тухай мэдээлэл

8.6.4.1 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээгээр хангагдаж байгаа агаарын хөлөгт тэдгээрийн байрлалын мэдээллийг дараах тохиолдолд мэдээлнэ. Үүнд:

a) доорх нөхцөлөөс бусад тохиолдолд танилт тогтоох үед:

   i) агаарын хөлгийн байрлалын илтгэлийг үндэслэн, эсхүл хөөрөлт үйлдэх тооцоот цагийн дагуу хөөрөлт үйлдэж ХБЗ-аас 1 NM-ийн дотор агаарын хөлгийн байрлалыг удирдлагын дэлгэцэд ажигласан; эсхүл

   ii) ADS-B болон SSR-S горим ашиглан агаарын хөлгийн танилт тогтоосон, эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу агаарын хөлөгт дискрет SSR код олгож байрлалыг тогтоосон; эсхүл

   iii) танилтыг шилжүүлсэн үед.

b) нисэх багаас өөрийн агаарын хөлгийн байрлалын талаарх мэдээлэл хүссэн хүсэлт гаргасан тохиолдолд;

c) удирдлагын дэлгэц дэх өгөгдлүүд нь нисэх багийн илтгэлээс үлэмж зөрүүтэй байгаа тохиолдолд;

d) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөгт вектор олгосны дараа буцаж нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэг үйлдэх захирамж олгосон боловч тухайн агаарын хөлгийн нислэг нь өмнө нь нислэг үйлдэж байсан агаарын замаас хазайсан тохиолдолд;

e) НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ дуусахын өмнө агаарын хөлөг нь зөвшөөрөл олгогдсон агаарын замаас хазайсан үед яаралтай.

8.6.4.2 Байрлалын тухай мэдээллийг дараах хэлбэрийн аль нэгээр агаарын хөлөгт дамжуулна:

a) сайн мэдэгдэхүйц газарзүйн байрлал;

b) тодорхой нэг цэг, нислэгийн замын (en-route) навигацийн тоног төхөөрөмж, эсхүл ойртолтын төхөөрөмжөөс авсан соронзон траектор болон зай;

c) мэдэгдэж буй байрлалаас авсан чиглэл (луужингийн чиглэлийг ашиглан) ба зай;

d) хэрэв агаарын хөлөг ойртолтын төгсгөлийн үе шатад нисэж байгаа тохиолдолд газардах цэг хүртэлх зай;

e) агаарын замын тэнхлэгээс авсан зай болон тал (баруун, зүүн).

8.6.4.3 Боломжтой тохиолдолд байрлалын тухай мэдээллийг удирдлагын дэлгэц дэх газрын зураг (хариуцлагын бүсийн хил хязгаар)-ийн дагуу холбогдох агаарын

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Баяр 26 А65

хөлгийн навигацийн чиглэлд тохирсон байрлалд, эсхүл маршруттай холбон дамжуулна.

8.6.4.4 Холбогдох НХУ-ний нэгжээс агаарын хөлөгт өөрийн байрлалын илтгэлийг заавал илтгэх цэгт илтгүүлэхгүй байж, эсхүл зөвхөн тодорхойлж өгсөн цэгүүдэд байрлалын илтгэлийг илтгэх захирамжийг тус тус олгож болно. Автоматаар байрлалын илтгэлийг өгөх (ADS-C гэх мэт)-өөс бусад тохиолдолд нисэх багт дараах нөхцөлд байрлалын илтгэлийг радио холбоогоор, эсхүл CPDLC-ээр илтгэх зааварчилга өгнө. Үүнд:

a) байрлал илтгэх захирамж өгсөн;

b) НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээг цуцлах үед;

c) агаарын хөлгийн танилт алдагдсан үед;

8.6.5 Вектор олголт

8.6.5.1 Вектор олгох үйлдэл нь агаарын хөлгийг тодорхой чиглэлд нислэг үйлдүүлэхээр нисэх багт нислэгийн чиглэлийн захирамж өгөх үйл ажиллагаагаар тодорхойлогдоно. Агаарын хөлөгт вектор олгож байгаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч дараах зарчмыг мөрдөн ажиллана. Үүнд:

a) боломжтой тохиолдолд, нисэх багт агаарын хөлгийн байрлалыг навигацийн төхөөрөмж ашиглан хянах зорилгоор тухайн агаарын хөлөгт агаарын замын дагуу вектор олгоно (энэ нь НХУ-ний ажиглалтын систем татгалзсан үед нисэх багийг навигациар удирдан чиглүүлэх үйл ажиллагаа хийхэд гарч болох хүндрэлийг багасгана);

b) агаарын хөлөгт нислэг үйлдэж байгаа агаарын замаас хазайх эхний вектор олгох үед нисгэгчид вектор олгож буй зорилго болон векторын хязгаарыг мэдэгдэнэ;

c) удирдлага шилжүүлэхээс бусад тохиолдолд, хариуцлагын бүсийн хил рүү 4.6км (2.5 NM)-ээс дотогш зайд, эсхүл зөвшөөрөгдсөн зайчлалын минимум нь 9.3км (5 NM)-ээс их тохиолдолд тус зайчлалын минимумийн хагас зайтай тэнцэхүйц зайнаас дотогш вектор олгохгүй. Үйл ажиллагааны зааварт бусад агаарын зайд үйлдэгдэж байгаа агаарын хөлгүүдтэй аюулгүй зайчлал хангаж болох өөр заалт байгаа тохиолдолд дээрх хязгаарлалтыг мөрдөхгүй байж болно;

d) хяналттай агаарын хөлгүүдийг дараах тохиолдлоос бусад үед хяналтгүй агаарын зайд болон ажиглалтын системийн үйлчилгээгээр хангагддаггүй агаарын зайд, эсхүл ажиглалтын системийн бүрхэлт хязгаарлагдах чиглэлд тус тус вектор олгохгүй. Үүнд:

i) онцгой нөхцөл бий болсон;

ii) цаг агаарын аюултай үзэгдлүүдийг тойрон гарах;

iii) нисэх багийн хүсэлтээр;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Санд
Дэлгэ 2 А/65

8.6.5.2 IFR нислэгт вектор олгох, мөн IFR нислэгт шууд чиг шулуун нисэх замаар НХҮ-ний маршрутын бус нислэг үйлдүүлэх тухай зөвшөөрлийг олгохдоо нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тухайн агаарын хөлөг цаашид нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэгээ үргэлжлүүлэхэд шаардлагатай цэгт хүртэл саадаас чөлөөлөгдөх өндрийг тодорхойлж өгсөн байна. Шаардлагатай тохиолдолд холбогдох вектор олгох үеийн хамгийн бага үнэмлэхүй өндрийг бага температурын нөлөөг харгалзуулан олгоно.

Тайлбар 1: IFR-аар үйлдэгдэх нислэгт вектор олгох үед нисэх баг өөрийн байрлалыг тухайн бүс дэх саадтай холбоотойгоор нарийн тодорхойлж чадахгүй тул тухайн бүсийн саадаас чөлөөлөгдөх үнэмлэхүй өндрийн хэмжээг олгоно. (PANS-OPS Doc 8168, мөн энэхүү бүлгийн 8.6.8.2 заалт)

Тайлбар 2: Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас нислэгийн минимум түвшинд температурын нөлөөг тодорхойлж өгсөн байна.

8.6.5.3 Вектор олгох үеийн хамгийн бага үнэмлэхүй өндрийг агаарын хөлгийн Газарт ойртсоныг анхааруулах систем (цаашид "GPWS" гэх)-ийн өндрийн хязгаарлалтаас дээш байхаар тогтооно.

Тайлбар: Агаарын хөлгийн энэхүү систем ажилласнаар аюултай өндөрлөг, саадаас зайлсхийх зорилгоор тухайн агаарын хөлгийг яаралтай өндөр авхуулахыг шаарддаг ба энэ нь үйлдэл нь бусад агаарын хөлөгтэй зайчлал алдагдахад хүргэж болзошгүй.

8.6.5.4 Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдийг агаарын хөлгийн газрын GPWS идэвхэжсэн тухай мэдээг илтгэж байхыг гишүүн улсууд дэмжих шаардлагатай.

8.6.5.5 Агаарын хөлөгт олгосон векторыг цуцлах үед нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багт нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэг үйлдэх зааварчилгааг олгож, шаардлагатай тохиолдолд, хэрэв агаарын хөлөг өмнөх агаарын замаас хазайсан тохиолдолд 8.6.4.2.b)-ийн дагуу нисэх багт агаарын хөлгийн байрлалын мэдээллийг холбогдох бусад захирамжийн хамт дамжуулна.

8.6.6 Навигацийн туслалцаа

8.6.6.1 Танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг нислэг үйлдэж буй агаарын зам, эсхүл тогтоогдсон хүлээх бүсээс үлэмж хазайсан тохиолдолд нисэх багт энэ тухай нэн даруй мэдээлнэ. Хэрэв энэхүү хазайлт НХУ-д нөлөөлнө гэж үзсэн тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч холбогдох арга хэмжээг авч ажиллана.

8.6.6.2 Нисэх баг навигациар чиглүүлэх туслалцаа хүссэн тохиолдолд НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ үзүүлж буй НХУ-ын нэгж нь шалтгаан (цаг агаарын үзэгдэл, эсхүл агаарын хөлгийн навигацийн тоноглолын эргэлзээтэй нөхцөл байдал гэх мэт)-ыг тодруулах ба тухайн нөхцөл байдалтай уялдуулан холбогдох мэдээллээр нисэх багийг хангаж ажиллана.

Тайлбар: Радар, эсхүл ADS-B бүрхэлтгүй бүсэд нэвтэрч байгаа тохиолдолд НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээг зогсоох, эсхүл цуцлах шаардлага гарна.

8.6.7 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ зогсох, эсхүл тасалдах

8.6.7.1 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээ зогсох эсхүл тасалдах нөхцөл байдал үүссэн талаар нисэх багт яаралтай мэдэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛ
26 А/65

Тайлбар: Агаарын хөлгийг Радар, эсхүл ADS-B болон, эсхүл бүрхэлттэй бүсээс зэргэлдээх бүрхэлтгүй бүс, эсхүл секторт шилжүүлж байгаа нь НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээ зогсох, эсхүл тасалдах хэвийн бус нөхцөл биш юм.

8.6.7.2 Процедурын удирдлагын зайчлалаар хангагдах секторт агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэхээс өмнө удирдлагыг шилжүүлж буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөг хоорондын процедурын аргачлалын зайчлал хангагдсан эсэхийг нягтална.

8.6.8 Минимум нислэгийн түвшин

8.6.8.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь доор дурдсан мэдээллийг дамжуулахад ямагт бэлэн байна. Үүнд:

a) хариуцлагын бүсийн хүрээнд нислэгийн минимум түвшин;

b) ашиглагдах минимум нислэгийн түвшин;

c) вектор олгохтой холбогдолтой тогтоосон нислэгийн минимум түвшин.

8.6.8.2 Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр тогтоогоогүй тохиолдолд радар вектор олгох журмын холбогдох шаардлагын дагуу аливаа НХУ-ний ажиглалтын систем ашиглан вектор олгох нислэгийн минимум түвшнийг тодорхойлсон байна.

Тайлбар: Радар вектор олгохтой холбогдолтой нислэгийн минимум түвшнийг PANS-OPS, Doc 8168, Volume II-д тавигдсан шаардлагыг үндэслэн тодорхойлно.

8.6.9 Цаг агаарын аюултай үзэгдлийн талаарх мэдээлэл

8.6.9.1 Агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэлийн дагуу цаг агаарын аюултай үзэгдэл байгаа талаар мэдээллийг нисэх багт цаг агаарын аюултай үзэгдлээс зайлсхийхэд шаардлагатай харилцан зөвшилцөх, бусад хүсэлт гаргах болон холбогдох маневр хийх шийдвэр гаргахад шаардлагатай хангалттай хугацааны өмнө дамжуулна.

Тайлбар: НХУ-ний ажиглалтын системийн чадамжаас хамаарч цаг агаарын аюултай үзэгдэл бүхий бүсийг удирдлагын дэлгэцэд дүрслэн харуулах боломжгүй байж болно. Агаарын хөлгийн цаг агаарын радар нь ихэвчлэн НХУ-нд ашиглагдаж буй радарын мэдрэгчээс илүүтэй цаг агаарын аюултай үзэгдлийг урьдчилан мэдэгдэх юм.

8.6.9.2 Агаарын хөлөгт цаг агаарын аюултай үзэгдлээс холдуулан вектор олгохдоо НХУ-ний ажиглалтын системийн бүрхэлтийн хүрээнд тухайн хазайсан агаарын хөлгийг эргэж агаарын замд оруулах боломжтой эсэхийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч бататгасан байна. Хэрэв цаг агаарын аюултай үзэгдлээс тойрон холдох нислэг нь НХУ-ний ажиглалтын системийн бүрхэлтээс гарах тохиолдолд энэ тухай нисэх багт урьдчилан мэдэгдэнэ.

8.6.10 Цаг агаарын онцгой үзэгдлийн талаар Нисэхийн цаг уурын байгууллага (цаашид "НЦУБ" гэх)-д мэдээлэх

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь цаг агаарын аюултай үзэгдлийг онцгойлон хянах үүрэггүй боловч тухайн цаг агаарын аюултай үзэгдэл (ширүүн аадар, эсхүл фронтын бүс гэх мэт)-ийн байрлал, эрчимжилт, хэмжээ болон шилжилт хөдөлгөөн зэрэг удирдлагын дэлгэцэд ажиглагдсан үзэгдлийн талаар НЦУБ-д мэдээлнэ.

ЭЖ ХУПС
26 А65

8.7 НХУ-ын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах

Тайлбар: Энэхүү бүлэгт бүсийн болон ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглахтай холбоотой зохицуулалтыг тусгасан болно. Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээнд ашиглаж болох бусад зохицуулалтуудыг 8.9 бүлэгт тусгасан.

8.7.1 Үйл ажиллагаа

НХҮ-ний ажиглалтын систем болон удирдлагын дэлгэц дэх мэдээллийг НХУ-ын үйлчилгээний дараах үйл ажиллагаанд ашиглана. Үүнд:

a) агаарын зайн ашиглалтыг сайжруулах, нислэгийн саатлыг багасгах, агаарын хөлөгт чиг шулуун нислэг үйлдэх боломж олгох болон оновчтой нислэгийн замын дагуу нислэг үйлдүүлэх зэрэг нислэгийн аюулгүй байдал хангасан НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээгээр хангах;

b) нисэн гарч буй агаарын хөлгүүдийн хөөрөлтийн түргэн шуурхай болон үр ашигтай байдлыг хангаж, нислэгийн ашигтай өндөрт хүрэх үйлдлийг түргэсгэх зорилгоор хөөрч буй агаарын хөлөгт вектор олгох;

c) агаарын хөлгүүд хоорондоо ойртохоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор вектор олгох;

d) нисэн ирж буй агаарын хөлгийг үр дүнтэй болон түргэн шуурхай ойртолт хийх ойртолтын дэс дарааллыг хангах зорилгоор вектор олгох;

e) радио навигацийн тоног төхөөрөмж рүү болон тоног төхөөрөмжөөс холдож буй, цаг агаарын аюултай үзэгдэл бүхий бүсээс холдуулах, тойруулах зэрэг навигациар чиглүүлэх үйл ажиллагаагаар хангах зорилгоор вектор олгох;

f) НХҮ-ний ажиглалтын системийн бүрхэлтийн хүрээнд аливаа агаарын хөлөг радио холбоо алдагдсан тохиолдолд бусад нислэгийн хөдөлгөөний хэвийн урсгал хөдөлгөөнийг хадгалж, зайчлалаар хангах;

g) нислэгийн хөдөлгөөний нислэгийн замыг хянах;

Тайлбар: Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон траектор, хурд, эсхүл цаг зэргийн өөрчлөлтийн байж болох утгыг харгалзан нислэгийн хөдөлгөөний нислэгийн замд хяналт тавина.

h) процедурын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг дараах мэдээллээр хангах зорилгоор нислэгийн хөдөлгөөний үйл явцад хяналт тавих;

   i) удирдлагад байгаа холбогдох агаарын хөлгийн байрлалын мэдээлэл;

   ii) бусад нислэгийн хөдөлгөөнтэй холбогдолтой нэмэлт мэдээлэл;

   iii) агаарын хөлөг олгогдсон НХУ-ын зөвшөөрлийн дагуу нислэг үйлдэж байх үеийн зөвшөөрөгдсөн агаарын зам, нислэгийн өндөр зэрэгт их хэмжээгээр хазайлт ажиглагдсан тохиолдолд холбогдох мэдээлэл;

8.7.2 Зайчлалын хэрэглээ

Тайлбар: НХҮ-ний ажиглалтын систем ашиглаж буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь зайчлалын минимумыг зөрчихгүй байлгах үүднээс тодорхой нөхцөл байдалд хэрэглэх ёстой зайчлалыг тогтооход дараах хүчин зүйлсийг харгалзан үзэх шаардлагатай. Үүнд: агаарын

ЗАМ, ТЭЭВЭРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 465

хөлгийн курс, хурд, НХУ-ний ажиглалтын системийн техникийн хязгаарлалт, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ажлын ачаалал болон холбооны ачаалал ихсэхтэй холбоотой хүндрэлүүд орно. Энэ асуудлын талаар зааварчилгааны материалыг НХУ-ний төлөвлөлтийн журам (ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426)-д тусгасан болно.

8.7.2.1 Энэ зүйлийн 8.7.2.8, 8.7.2.9 болон 8.8.2.2 зааснаас бусад тохиолдолд 8.7.3 болон 8.7.4 заасан зайчлалын минимумийг зөвхөн танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг хооронд баримтална.

8.7.2.2 Танилт тогтоогдсон агаарын хөлгийн удирдлагыг процедур зайчлалтай НХУ-ын секторт шилжүүлэхдээ тухайн агаарын хөлгүүдийг удирдлага шилжүүлэх цэгт хүрэхээс өмнө, эсхүл ажиглалтын бүрхэлтээс гарах холбогдох бүсэд хүрэхээс өмнө удирдлага шилжүүлж буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөг хоорондын процедурын зайчлалыг хангуулна.

8.7.2.3 Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосноос бусад тохиолдолд ADS-B, SSR, MLAT, эсхүл PSR тэмдэгтийн дүрсүүдийн голыг эх болгон авч агаарын хөлөг хоорондын зайчлалын минимумыг хадгалуулна.

8.7.2.4 PSR тэмдэгтийн дүрс болон SSR хариулагч бүхий тэмдэгтийн дүрсүүд хооронд зайчлал хадгалуулахдаа PSR тэмдэгтийн дүрсний голыг эх болгож, харин SSR хариулагчийн холбогдох захыг эх болгон (холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас голыг нь эх болгож авахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд) авч тогтоогдсон зайчлалын минимумаас багагүй зайчлалыг агаарын хөлөг хооронд хадгалуулна.

8.7.2.5 ADS-B байрлалын тэмдэгтийн дүрс болон SSR хариулагч бүхий тэмдэгтийн дүрсүүд хооронд зайчлал хадгалуулахдаа ADS-B байрлалын тэмдэгтийн дүрсний голыг эх болгож, харин SSR хариулагчийн холбогдох захыг эх болгон (холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас голыг нь эх болгож авахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд) авч тогтоогдсон зайчлалын минимумаас багагүй зайчлалыг агаарын хөлгүүдийн хооронд хадгалуулна.

8.7.2.6 SSR хариулагч бүхий агаарын хөлгүүдийн хооронд зайчлал хадгалуулахдаа SSR хариулагчийн аль ойр талын захыг эх болгон (холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас голыг нь эх болгож авахыг зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд) авч тогтоогдсон зайчлалын минимумаас багагүй зайчлалыг агаарын хөлөг хооронд хадгалуулна.

8.7.2.7 Босоо зайчлал хадгалагдахаас бусад тохиолдолд агаарын хөлгийг илэрхийлэх тэмдэгтийн дүрсүүдийн захууд өөр хоорондоо ямагт давхардахгүй, эсхүл огтлолцохгүй.

8.7.2.8 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч 8.7.3-д заасан зайчлалын минимум бүхий хяналттай агаарын зайд орж ирсэн, эсхүл орж ирэхийг мэдэгдсэн боловч тухайн агаарын хөлгийн танилт тогтоогдоогүй үед холбогдох ATS байгууллагаас зөвшөөрсөн тохиолдолд дараах нөхцөлүүдийг хангаж байвал нислэгийн хөдөлгөөний ажиглалтын үйлчилгээг үргэлжлүүлэн үзүүлж болно. Үүнд:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУР
26 А65

a) танилт тогтоогдоогүй нислэг нь SSR, эсхүл ADS-B ашиглан танилт тогтоох боломжтой гэдгийг баталгаажуулсан, эсхүл хяналтын үндсэн радарын бүрхэлт бүхий агаарын зайд орно гэдгийг баталсан тохиолдолд;

b) үл танигдах агаарын хөлгийн танилт тогтоогдтол бусад танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг ба ADS-B, эсхүл радарын тэмдэгтийн дүрс хооронд зайчлал хангагдах, эсхүл процедур зайчлал хангагдсан тохиолдолд;

8.7.2.9 Нэг нь хөөрөлт үйлдсэн ба нөгөө нь түүний өмнө түрүүлж хөөрсөн агаарын хөлгүүд хооронд, эсхүл хөөрөлт үйлдэж ХБЗ-ын төгсгөлөөс 2 км (1 NM)-ын зайд танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг ба бусад танилт тогтоогдсон агаарын хөлөг хооронд 8.7.3-д заагдсан зайчлалын минимумыг хангуулж болно.

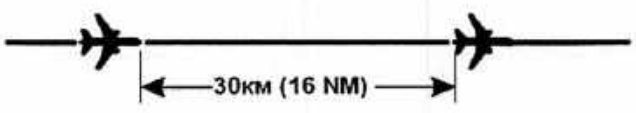
8.7.2.10 Ижил хүлээх цэгт хүлээх нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг хооронд ИНД-ээр тогтоогдсон зайчлалын минимумийг ашиглахгүй. Хүлээх бүсэд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг болон бусад нислэгийн хооронд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон шаардлага болон журмыг хангасан тохиолдолд радар, эсхүл ADS-B-д үндэслэгдсэн зайчлалыг хангуулна.

8.7.3 НХУ-ний ажиглалтын систем ашиглах үеийн зайчлал

8.7.3.1 НХУ-ний ажиглалтын систем ашиглах үеийн хэвтээ зайчлалын минимум нь:

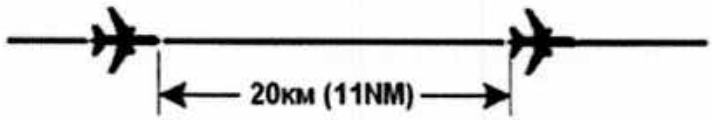
a) хажуугийн зайчлал:
   1) ажиглалтын системийн тасралтгүй хяналттай агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд дараах хажуугийн зайчлалын минимумыг баримтална:
      i) бүсийн НХУ-ын бүсэд 15 км (8 NM);
      ii) ойртолтын НХУ-ын бүсэд 10 км (5 NM).
   2) ажиглалтын системийн тасралтгүй хяналттай бус агаарын зайд энэ заалтын (1)-д заагдсан хажуугийн зайчлалын минимумыг баримтлахыг хориглоно.

b) тууш зайчлал:
   Ажиглалтын системийн тасралтгүй хяналттай агаарын зайд ижил өндөрт нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн хооронд дараах тууш зайчлалын минимумыг баримтална:
   1) ижил чиглэлд:
      i) бүсийн НХУ-ын бүсэд 30 км (16 NM) (Зураг 8-1);
      ii) ойртолтын НХУ-ын бүсэд 20 км (11 NM) (Зураг 8-2).



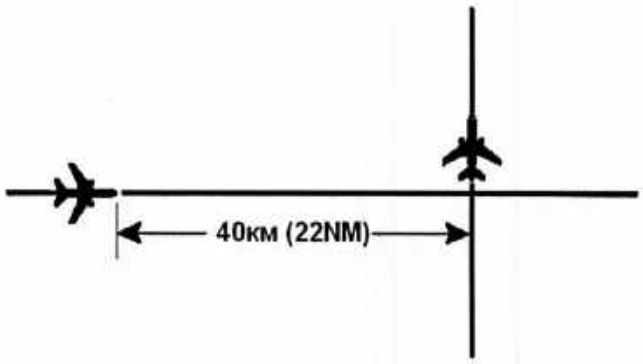
Зураг 8-1 Бүсийн НХУ-ын бүсэд ижил чиглэлд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын тууш зайчлал

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВ
Хавсралт 26 А165

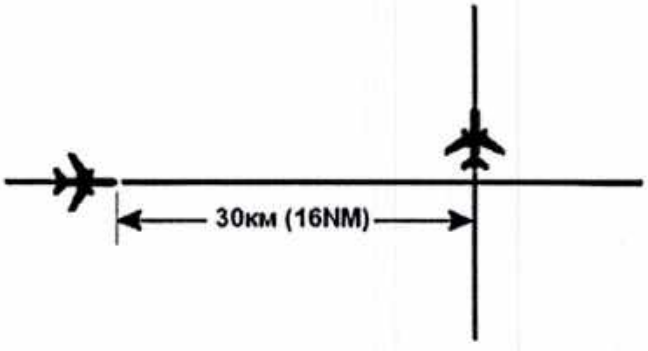


Зураг 8-2 Ойртолтын НХУ-ын бүсэд ижил чиглэлд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын тууш зайчлал

iii) огтлолцох чиглэлд:
- бүсийн НХУ-ын бүсэд нислэг үйлдэж буй эхний агаарын хөлөг замын огтлолцлын цэг дээр ирэх мөчид удаах агаарын хөлөг нь огтлолцлын цэгээс 40 км (22 NM)-ын нислэгийн зайд байх (Зураг 8-3);
- ойртолтын НХУ-ын бүсэд нислэг үйлдэж буй эхний агаарын хөлөг замын огтлолцлын цэг дээр ирэх мөчид удаах агаарын хөлөг нь огтлолцлын цэгээс 30 км (16 NM)-ын нислэгийн зайд байх (Зураг 8-4).



Зураг 8-3 Бүсийн НХУ-ын бүсэд огтлолцох чиглэлд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын тууш зайчлал

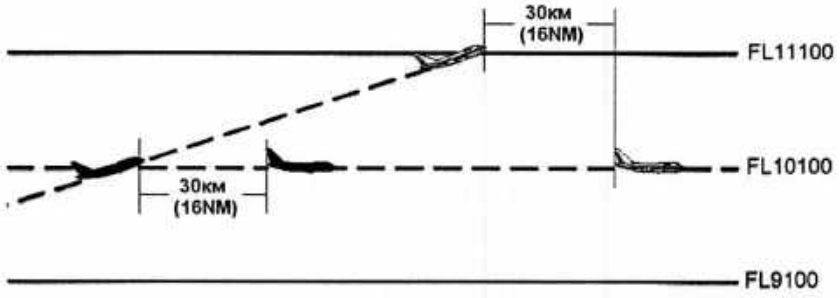


Зураг 8-4 Ойртолтын НХУ-ын бүсэд огтлолцох чиглэлд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүд хоорондын тууш зайчлал

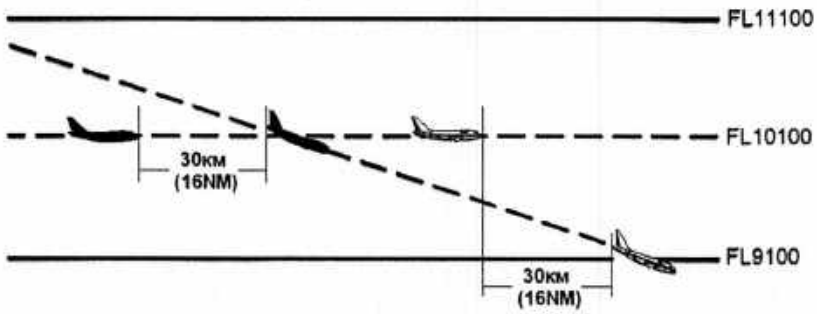
МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЗӨВ ХУУЛ
26 А165

c) агаарын хөлгүүд өндөр авах болон өндөр алдах үед:
   1) өндөр авч болон алдаж буй агаарын хөлөг нь ижил чиглэлд өндрөө хадгалан нисэж буй өөр агаарын хөлгийн нислэгийн түвшин/өндрийг огтлох тохиолдолд 30 км (16 NM)-ын тууш зайчлалын минимумыг баримтлах (Зураг 8-5, 8-6);
   2) өндөр авч болон алдаж буй агаарын хөлөг нь эсрэг чиглэлд өндрөө хадгалан нисэж буй өөр агаарын хөлгийн нислэгийн түвшин/өндрийг огтлох тохиолдолд 15 км (8 NM)-ын хажуугийн зайчлалын минимумыг баримтлах;

d) агаарын хөлгүүд зөрж өнгөрснийг тодорхойлсон бөгөөд хоорондоо 10 км (5 NM) нислэгийн зайд алслагдсан тохиолдолд босоо зайчлалыг хангахгүй байж болно.



Зураг 8-5 Ижил чиглэлд өндөр авч буй агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал



Зураг 8-6 Ижил чиглэлд өндөр алдаж буй агаарын хөлгүүд хоорондын зайчлал

8.7.3.2 ИНЕГ-аас хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд 8.7.3.1-д заасан зайчлалын минимум багасгаж болно. Багасгасан зайчлалын минимум нь дараахаас багагүй байна. Үүнд:

a) тухайн байрлал дахь радар, ADS-B болон, эсхүл MLAT системийн үйл ажиллагааны шаардлага хангагдсан нөхцөлд 5.6 км (3.0 NM); мөн

b) ар араасаа нисэн ирж буй агаарын хөлгүүдийн хувьд ХБЗ-ын босгоос 18.5 км дотор нэг ижил ойртолтын төгсгөлийн замд нэгдэх үед хоорондын зайчлалыг 4.6 км (2.5 NM) хүртэл багасгаж болно. 4.6 км (2.5 NM)-ийн багасгасан зайчлалын минимумыг дараах нөхцөл хангагдсан үед хэрэглэнэ:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУДАГ

i) суулт үйлдэж буй агаарын хөлөг ХБЗ-г чөлөөлөх дундаж хугацааг зохих онолын болон статистик дүн шинжилгээнд тулгуурлан тогтоосон ба дундаж хугацаа нь 50 сек-ээс хэтрэхгүй байх тохиолдолд;

ii) ХБЗ-ын үрэлтийн коэффициент сайн гэж тодорхойлогдсон бөгөөд шавар, цас, бороо зэрэг ХБЗ-г чөлөөлөх хугацаанд сөргөөр нөлөөлөх хүчин зүйлгүй байх;

iii) НХҮ-ний ажиглалтын систем нь азимут болон зайн нарийвчлалыг 5 сек буюу түүнээс бага хугацааны шинэчлэлтийн давтамжтай харуулдаг байх ба тохиромжтой дэлгэцтэй хослуулан ашигладаг байх;

iv) аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь ашиглагдаж буй ХБЗ болон ХБЗ-т нэвтрэх болон чөлөөлөх явгалах замуудыг нүдээр, эсхүл газрын хөдөлгөөний радар (SMR), MLAT, эсхүл газрын хөдөлгөөний удирдамж, хяналтын систем (SMGCS)-ээр ажиглах боломжтой байх;

v) энэ зүйлийн 8.7.3.4-д заасан буюу эрх бүхий НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас (жишээ нь, тодорхой төрлийн агаарын хөлөгт зориулсан) тогтоосон зайд суурилсан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимум хэмжээг хэрэглэхгүй байх;

vi) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгүүдийн ойртолтын хурдыг тогтмол ба шаардлагатай тохиолдолд зайчлал алдагдахаас сэргийлж зохих хурдны тохируулга хийх;

vii) агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид болон нисгэгч нарт ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд багасгасан зайчлалын минимум ашиглаж байх үед ХБЗ-г нэн яаралтай чөлөөлөх талаар бүрэн ойлгуулсан байх;

viii) багасгасан зайчлалын минимум ашиглахтай холбоотой журмыг AIP-аар зарлан мэдээлсэн байх.

8.7.3.3 Нөөц

8.7.3.4 Ажиглалтын систем ашиглах үеийн зайчлалын минимум нь НХҮ-ний ажиглалтын систем дээрх тэмдэгтийн төв ба тухайн илрүүлсэн агаарын хөлгийн байрлалтай харьцуулсан нарийвчлал, ашиглаж буй дэлгэцийн хэмжээний масштаб зэрэг хүчин зүйлсийг харгалзан эрх бүхий байгууллагаар тогтоогдоно.

8.7.3.5 Энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.6.1-д заасан дагалдах хуйлралын ангиллыг ашиглаж байгаа тохиолдолд, 8.7.3.6-д заасан нөхцөлд ойртолт болон хөөрөлт үйлдэж буй нислэгүүдэд дараах зайнд суурилсан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг баримтлан НХҮ-ний ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлнэ:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
26 1165

Агаарын хөлгийн ангилал		Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минима
Өмнөх агаарын хөлөг	Удаах агаарын хөлөг	
SUPER	HEAVY	9.3 км (5.0 NM)
	MEDIUM	13.0 км (7.0 NM)
	LIGHT	14.9 км (8.0 NM)
HEAVY	HEAVY	7.4 км (4.0 NM)
	MEDIUM	9.3 км (5.0 NM)
	LIGHT	11.1 км (6.0 NM)
MEDIUM	LIGHT	9.3 км (5.0 NM)

8.7.3.6 Энэхүү баримт бичгийн 4.9.1.2-т заасан дагалдах хуйлралын бүлгийг ашиглаж байгаа тохиолдолд, 8.7.3.6-д заасан нөхцөлд ойртолт болон хөөрөлт үйлдэж буй нислэгүүдэд дараах зайнд суурилсан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг баримтлан НХУ-ний ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлнэ:

Өмнөх агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг	Удаах агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын бүлэг	Хугацаанд тулгуурласан дагалдах хуйлралын тууш зайчлалын минимум
A	B	7.4 км (4.0 NM)
	C	9.3 км (5.0 NM)
	D	9.3 км (5.0 NM)
	E	11.1 км (6.0 NM)
	F	11.1 км (6.0 NM)
	G	14.9 км (8.0 NM)
B	B	5.6 км (3.0 NM)
	C	7.4 км (4.0 NM)
	D	7.4 км (4.0 NM)
	E	9.3 км (5.0 NM)
	F	9.3 км (5.0 NM)
	G	13.0 км (7.0 NM)
C	D	5.6 км (3.0 NM)
	E	6.5 км (3.5 NM)
	F	6.5 км (3.5 NM)
	G	11.1 км (6.0 NM)
D	G	7.4 км (4.0 NM)
E	G	7.4 км (4.0 NM)

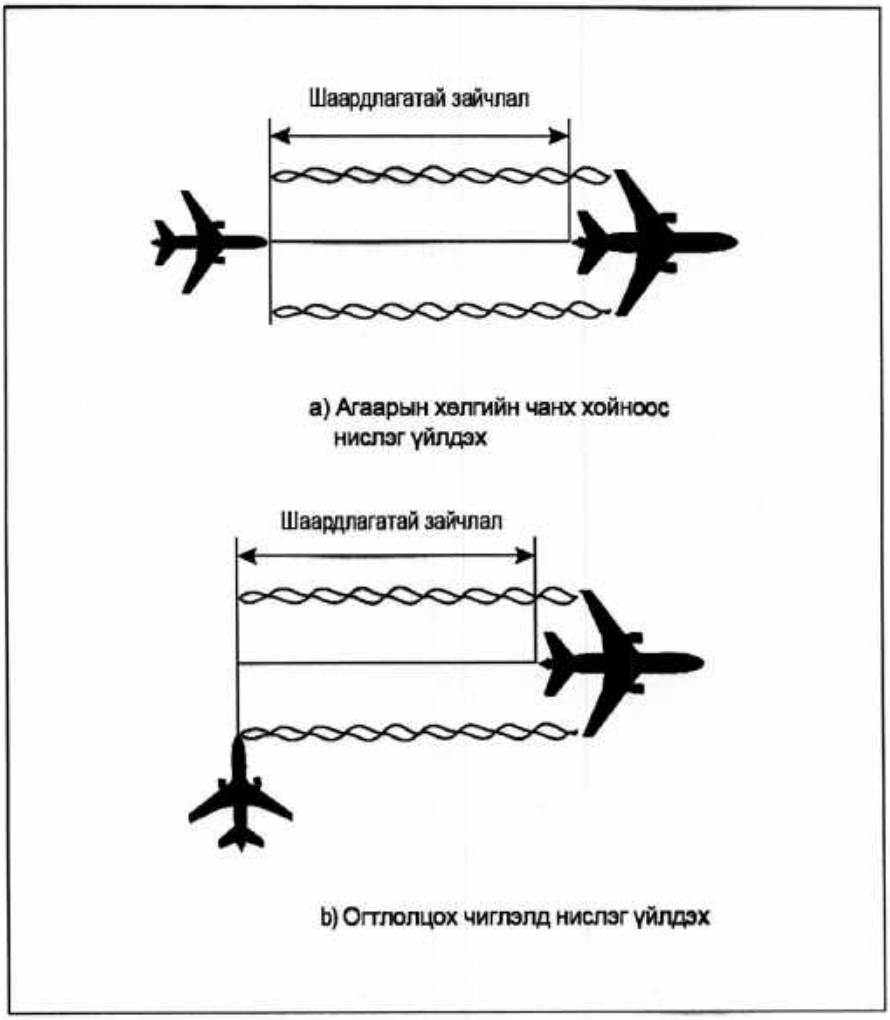
8.7.3.7 Энэ зүйлийн 8.7.3.5 болон 8.7.3.6-д заасан дагалдах хуйлралын зайчлалын минимумыг дараах нөхцөлүүдэд хэрэглэнэ:

а) агаарын хөлөг өөр агаарын хөлгийн чанх хойноос ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 фут)-ээс багагүй нам өндрийн түвшинд нислэг үйлдэж байгаа тохиолдолд (зураг 8-7); эсхүл

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЗАЛ
ЭХ ХУВЬ
Дугаар 26 А/65

b) хоёр агаарын хөлөг ижил, эсхүл 760 м (2,500 фут)-ээс бага зайтай зэрэгцээ зурвас ашиглаж байгаа үед;

c) агаарын хөлөг өөр агаарын хөлгийн хойд талаар ижил өндрийн түвшинд, эсхүл 300 м (1,000 фут)-ээс багагүй нам өндрийн түвшинд огтлолцох чиглэлд нислэг үйлдэж байгаа тохиолдолд (зураг 8-7).



Зураг 8-7 Агаарын хөлгийн чанх хойноос, эсхүл хойд талаар огтлолцох чиглэлд нислэг үйлдэх

8.7.4 Нөөц

8.7.5 Удирдлага шилжүүлэх

8.7.5.1 НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээгээ үзүүлж байгаа тохиолдолд НХҮ-ний ажиглалтын үйлчилгээг тасалдахгүй байхаар удирдлага шилжүүлэх үйлдлийг хийж гүйцэтгэнэ.

8.7.5.2 НХҮ-ний ажиглалтын систем ашиглаж байх үед агаарын хөлгийн байрлалыг илтгэх тэмдэгт болон түүнд холбогдох агаарын хөлгийн хаяг (radar label)-ийг дэлгэцэд харуулж байгаа тохиолдолд зэргэлдээх сектор, эсхүл зэргэлдээх НХҮ-ын

МОНГОЛ УЛС
ЭЖ ҮЙЛ
86 A165

нэгж хооронд урьдчилан зөвшилцөл хийхгүйгээр агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэх үйлдлийг дараах нөхцөлүүд хангагдсан үед гүйцэтгэж болно.Үүнд:

a) удирдлага шилжүүлэх гэж буй агаарын хөлгийн нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээлэл хамгийн сүүлийн байдлаар мөн олгосон SSR код, эсхүл Mode S болон ADS-B системийн хувьд агаарын хөлгийн тэмдэгт танилт хийгдсэн бөгөөд удирдлага шилжүүлэн авах нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч урьдчилан хүлээн авсан байх ;

b) удирдлага шилжүүлэх үйлдлийг гүйцэтгэхээс өмнө агаарын хөлөг нь хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн ADS-B, эсхүл радарын бүрхэлтэд орж холбогдох тэмдэгтийн дүрс дэлгэцэд харагдах ба агаарын хөлөгтэй эхний радио холбоо тогтоохоос өмнө агаарын хөлгийн танилт тогтоогдсон тохиолдолд;

c) холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид зэрэгцээ үл орших тохиолдолд аливаа нөхцөлд маш яаралтай өөр хоорондоо байнгын холбогдох хоёр талын радио холбооны тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон;

d) удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл цэгүүд болон нислэгийн чиглэл, тогтоосон өндөр, радио холбоо завсарлах цэгүүд ба ижил агаарын зам дахь агаарын хөлөг хооронд баримтлах зайчлалын минимум, агаарын хөлөгт олгох тусгайлсан захирамж, эсхүл зэргэлдээх НХУ-ын нэгжүүд хоорондын харилцан ажиллах гэрээний заалт зэргийг баримтлан дэлгэцэд ажиглагдаж буй бүх нөхцөлийн талаар харилцан тохиролцсон;

e) холбогдох зүйл заалт, захирамж, эсхүл харилцан ажиллагааны гэрээний тодорхой заалтын дагуу хүлээн авч буй тал нь удирдлага шилжүүлэх үйл ажиллагааг ямар ч нөхцөлд цуцлах боломжтой байх;

f) агаарын хөлөгт өндөр, хурд, эсхүл вектортой холбогдолтой өгөгдсөн захирамж ба тухайн захирамжийн дагуу удирдлага шилжүүлэх цэгт нислэгийн үйл явцад гарч болох аливаа өөрчлөлтийн талаар удирдлагыг хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдээлсэн байх.

8.7.5.3 Удирдлага шилжүүлэх үеийн (8.7.5.2 d) заалтын дагуу) харилцан тохиролцсон агаарын хөлгүүдийн хооронд баримтлах зайчлал болон харилцан ажиллагааны гэрээний заалт (8.7.5.2 e) заалтын дагуу)-ыг холбогдох техникийн, үйл ажиллагааны болон бусад нөхцөл байдлуудыг харгалзсаны үндсэнд тодорхойлно. Хэрэв эдгээр харилцан тохиролцсон нөхцөл хангагдахгүй байх тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь гарч буй нөхцөл байдлыг хэвийн болох хүртэл 8.7.5.4 заалтын журмыг баримтална.

8.7.5.4 SSR, эсхүл ADS-B ашиглах явцад 8.7.5.2-ын зүйл заалтууд хэрэгжих боломжгүй бөгөөд хэрэв ажиглалтын үндсэн радар ашиглаж байгаа тохиолдолд зэргэлдээх удирдлагын байр, эсхүл хоёр НХУ-ний нэгжүүд хооронд агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэхдээ дараах журмыг баримтална.

a) агаарын хөлгийн тэмдэгтийн дүрсийг удирдлага хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид шилжүүлэх, эсхүл удирдлага хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь шууд танилт тогтоох;

b) холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид зэрэгцээ буюу нэг дор байрлаагүй тохиолдолд өөр хоорондоо шууд холбогдох, шуурхай байдлыг хангах хоёр талын радио холбооны тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байх;

c) секторууд, эсхүл холбогдох нэгжүүд хооронд удирдлага шилжүүлэх үеийн бусад нислэгтэй тохирох зайчлал хангагдаж байх;

d) удирдлага шилжүүлэх цэг дэх агаарын хөлөгт өндөр, хурд, эсхүл вектортой холбогдолтой өгөгдсөн аливаа захирамжийн талаар удирдлагыг хүлээн авч буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдээлсэн байх;

e) удирдлагыг хүлээн авч буй тал НХУ-ний ажиглалтын үйлчилгээг үзүүлэхэд бэлэн болсон тухайгаа мэдэгдэх хүртэл агаарын хөлгийн удирдлагыг удирдлага шилжүүлж буй талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч хадгална. Удирдлага хүлээн авах талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч удирдлагыг хүлээж авахад бэлэн гэдгээ мэдэгдсэн тохиолдолд радио-холбооны давтамж солих захирамжийг удирдлага шилжүүлэх талаас олгох ба тухайн мөчөөс эхлэн агаарын хөлөг удирдлага хүлээн авах талын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн хариуцлагад орно.

8.7.6 Хурдны зохицуулалт

Агаарын хөлгийн үзүүлэлт болон холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон нөхцөлийн дагуу агаарын хөлгийн дэс дараалсан байдлыг хангах, эсхүл вектор олгох хазайлтыг багасгах зорилгоор нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь холбогдох агаарын хөлөгт хурдаа тохируулах зохицуулалтыг хийж болно.

8.8 Онцгой нөхцөл, аюул осол болон тоног төхөөрөмжийн доголдол

Тайлбар: 15 дугаар бүлгийг мөн үзнэ.

8.8.1 Онцгой нөхцөл

8.8.1.1 Агаарын хөлөг онцгой нөхцөлд орсон, эсхүл онцгой нөхцөлд орсонтой адилтгах аливаа тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь боломжит бүх туслалцааг үзүүлэх бөгөөд энд заасан үйл ажиллагааг тухайн үеийн нөхцөл байдалд нийцүүлэн өөрчилж болно.

8.8.1.2 Онцгой нөхцөлд байгаа агаарын хөлгийн нислэгийн явцыг НХУ-ын ажиглалтын системийн хамрах хүрээнээс гарах хүртэл боломжтой тохиолдолд удирдлагын дэлгэц дээр хянаж, дүрслэн тэмдэглэнэ. Мөн тухайн агаарын хөлөгт тусламж үзүүлэх боломжтой бүх нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүдэд байрлалын мэдээллийг дамжуулна. Боломжтой тохиолдолд хөрш секторууд руу шилжүүлж болно.

Тайлбар: Онцгой нөхцөлд орсон агаарын хөлгийн нисгэгчид Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас өмнө нь тодорхой транспондерийн код болон ADS-B-ийн онцгой горим сонгох заавар өгсөн бол, онцгой нөхцөлөөс бусад тохиолдолд нисгэгч өөрөөр шийдээгүй, эсхүл

ЗАРЛ. ТЭЭВРИЙН ДАЛАЙ
ЭЖ ХУЛЬ
26 АЛБ

өөрөөр заавар аваагүй л бол тухайн код/горимыг хэвээр хадгална. Хэрэв Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч код, эсхүл онцгой горим тохируулахыг шаардаагүй тохиолдолд нисгэгч транспондерийг Mode A 7700 кодод тохируулж, мөн/эсхүл зохих ADS-B-ийн онцгой горимыг идэвхжүүлнэ.

8.8.1.3 Удирдлагын дэлгэц дээр ADS-B-ийн ерөнхий онцгой нөхцөлийн дохио ажиглагдаж, тухайн онцгой нөхцөлийн шинж чанарыг тодорхойлох бусад мэдээлэл байхгүй тохиолдолд Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээг авна.Үүнд:

a) агаарын хөлөгтэй холбоо тогтоох оролдлогыг хийж онцгой нөхцөлийн шинж чанарыг тодруулах;

b) хэрэв агаарын хөлөгтэй холбоо тогтоож чадаагүй бол, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлөг нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн дамжуулалтыг хүлээн авах боломжтой эсэхийг тодруулах зорилгоор, удирдлагын дэлгэц дээр ажиглах боломжтой тодорхой маневр гүйцэтгэхийг агаарын хөлгөөс хүснэ.

Тайлбар 1: Эхний үеийн ADS-B -р тоноглогдсон зарим агаарын хөлөг нь нисгэгчийн сонгосон кодоос үл хамааран онцгой нөхцөлийн дохиог зөвхөн дамжуулах боломжтой байдаг.

Тайлбар 2: Эхний үеийн ADS-B -р тоноглогдсон зарим агаарын хөлөг нь онцгой нөхцөл болон яаралтай нөхцөлийн горим сонгогдсон үед IDENT дохио (squawk IDENT) дамжуулах боломжгүй байдаг.

8.8.2 Мөргөлдөх аюул үүссэн тухай мэдээлэл

8.8.2.1 Танилт тогтоогдсон хяналттай агаарын хөлөг мөргөлдөх аюул үүсгэж болзошгүй гэж үзэгдсэн танилт тогтоогдоогүй (үл мэдэгдэх) агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх чиглэлд нисэж байгааг ажигласан тохиолдолд, тухайн хяналттай агаарын хөлгийн нисгэгч нь дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) үл мэдэгдэх агаарын хөлгийн талаар мэдээлэл авсан байх бөгөөд, хэрэв хяналттай агаарын хөлгөөс хүсэлт гаргасан, эсхүл Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч шаардлагатай гэж үзвэл мөргөлдөхөөс зайлсхийх чиглэл өгөх арга хэмжээг авна; мөн

b) мөргөлдөх аюул арилсан тухай мэдээлэл авах.

8.8.2.2 Хяналтгүй агаарын зайд нислэг үйлдэж буй танилт тогтоогдсон IFR-аар нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг нь өөр нэг агаарын хөлөгтэй мөргөлдөх чиглэлд нисэж байгааг ажигласан тохиолдолд тухайн нисгэгч нь дараах арга хэмжээг авна:

a) мөргөлдөхөөс зайлсхийх арга хэмжээ эхлүүлэх шаардлагатай тухай мэдээлэл авсан байх бөгөөд, хэрэв нисгэгчээс хүсэлт гаргасан, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч шаардлагатай гэж үзвэл зайлсхийх маневрын чиглэлийг санал болгох; мөн

b) мөргөлдөх аюул арилсан тухай мэдээлэл авах.

8.8.2.3 Мөргөлдөх чиглэлд нисэж буй нислэгийн хөдөлгөөний талаарх мэдээллийг боломжтой үед дараах хэлбэрээр өгнө:

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭХ ХУВЬ 26 А65

a) мөргөлдөх чиглэлд нисэж буй хөдөлгөөний харьцангуй чиглэлийг 12 цагийн цагийн заалтаар;

b) мөргөлдөх чиглэлд нисэж буй хөдөлгөөн хүртэлх зайг кмээр (далайн милиэр);

c) мөргөлдөх чиглэлд нисэж буй хөдөлгөөн явж буй мэт харагдах чиглэлийг;

d) нислэгийн түвшин болон агаарын хөлгийн төрлийг, эсхүл тодорхойгүй тохиолдолд мөргөлдөх чиглэлд нисэж буй хөдөлгөөний харьцангуй хурдыг (жишээ нь, удаан, эсхүл хурдан).

8.8.2.4 Даралтын утгаас тооцсон өндрийн түвшний мэдээллийг баталгаажуулаагүй байсан ч мөргөлдөх аюулын мэдээлэл өгөхөд ашиглана. Танилт тогтоогдоогүй (үл мэдэгдэх) агаарын хөлөг (жишээ нь, VFR нислэг)-ийн талаар танилт тогтоосон агаарын хөлгийн нисгэгчид дамжуулснаар мөргөлдөх аюултай объектыг байршлыг тодорхойлоход дөхөм үзүүлж болзошгүй.

8.8.2.4.1 Даралтын утгаас тооцсон өндрийн түвшний мэдээлэл баталгаажсан тохиолдолд уг мэдээллийг нисгэгчдэд тодорхой, хоёрдмол утгагүй байдлаар дамжуулна. Хэрэв өндрийн түвшний мэдээлэл баталгаажаагүй бол түүний нарийвчлал тодорхойгүй гэж үзэх бөгөөд энэ талаар нисгэгчид зохих ёсоор мэдээлнэ.

8.8.3 Тоног төхөөрөмжийн доголдол

8.8.3.1 Агаарын хөлгийн радио дамжуулагчийн доголдол

8.8.3.1.1 Агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо алдагдсан тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгийн хүлээн авагч ажиллагаатай эсэхийг тогтоох зорилгоор, сүүлд холбоо тогтоосон давтамж дээр тодорхой маневр хийх зааварчилгаа өгөн агаарын хөлгийг биелүүлж байгаа эсэхийг ажиглах, эсхүл агаарын хөлөгт IDENT дохио ажиллуулах, эсхүл SSR код, эсхүл ADS-B дамжуулалтын тохиргоог өөрчлөх зааварчилгаа өгч баталгаажуулна.

Тайлбар 1: Транспондероор тоноглогдсон агаарын хөлгийн радио холбоо алдагдсан тохиолдолд транспондерийг Mode A 7600 кодод тохируулан ажиллуулна.

Тайлбар 2: ADS-B-ээр тоноглогдсон агаарын хөлгийн радио холбоо алдагдсан тохиолдолд зохих ADS-B-ийн онцгой нөхцөл, яаралтай нөхцөлийн горимыг дамжуулж болно.

8.8.3.1.2 Энэ зүйлийн 8.8.3.1.1-д заасан арга хэмжээ үр дүнгүй болсон тохиолдолд, агаарын хөлөг сонсож байж болзошгүй гэж үзэн бусад боломжит аливаа сувгаар уг арга хэмжээг давтан хэрэгжүүлнэ.

8.8.3.1.3 Энэ зүйлийн 8.8.3.1.1 болон 8.8.3.1.2-т хамрагдах аль ч тохиолдолд, өгөгдсөн маневрын зааварчилгаа нь агаарын хөлөг хүлээн авч зааварчилгааг биелүүлсний дараа буцаад өөрийн зөвшөөрөгдсөн нислэгийн чиглэлд нэгдэхэд боломжтой байхаар тооцсон байна.

8.8.3.1.4 Энэ зүйлийн 8.8.3.1.1-д заасан арга хэмжээгээр агаарын хөлгийн радио хүлээн авагч ажиллагаатай болох нь тогтоогдсон тохиолдолд, агаарын хөлөгт

ЭЖ ҮЙЛ
26 А65

олгосон зөвшөөрлүүдийг хүлээн авсныг баталгаажуулах зорилгоор SSR код/ADS-B дамжуулалтыг өөрчлүүлэх, эсхүл IDENT дохио дамжуулах аргуудыг ашиглан удирдлагыг үргэлжлүүлж болно.

8.8.3.2 Агаарын хөлгийн холбоо бүрэн алдагдах

Нислэгийн хөдөлгөөний ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нислэгийн түвшин, эсхүл бүсэд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн холбоо бүрэн алдагдсан нь тогтоогдсон тохиолдолд 8.7.3-т заасан зайчлалыг цаашид хэрэглэж болно. Гэсэн хэдий ч холбоо алдагдсан агаарын хөлөг танилт тогтоогдоогүй тохиолдолд, уг агаарын хөлгийн хүлээгдэж буй маршрутын дагуу ажиглагдаж буй танилт тогтоосон бүх агаарын хөлгүүд болон бүх танилт тогтоогдоогүй агаарын хөлгүүдийн хооронд зайчлалыг хэрэглэнэ. Энэ нь радио холбоо алдагдсан агаарын хөлөг тухайн агаарын зайг нэвтэрч гарсан, газардсан, эсхүл өөр чиглэлд үргэлжлэн ниссэн нь тодорхой болсон, эсхүл аюулгүйгээр тийнхүү гэж үзэх боломжтой болох хүртэл хүчинтэй байна.

8.8.3.3 Транспондер шаардлагатай бүсэд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн транспондерийн доголдол

8.8.3.3.1 Хөөрсний дараа транспондерын доголдолд орсон агаарын хөлөг нь транспондер шаардлагатай бүсэд нислэг үйлдэж байгаа, нислэг үйлдэхээр хүлээгдэж байгаа тохиолдолд, холбогдох Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд нь нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу анхны төлөвлөсөн буух аэродром хүртэл нислэгийг үргэлжлүүлэх боломжит бүх нөхцөлөөр хангана. Гэсэн хэдий ч зарим тохиолдолд нислэгийг үргэлжлүүлэх боломжгүй байж болох бөгөөд, ялангуяа хөөрөлтийн дараах богино хугацаанд доголдол илэрсэн тохиолдолд ийм нөхцөл үүсэж болно. Ийм үед агаарын хөлгийг хөөрсөн аэродром руу буцаах, эсхүл хамгийн ойрын боломжит аэродромд газардахыг шаардаж болно.

8.8.3.3.2 Аэродромоос хөөрөхөөс өмнө илэрсэн транспондерын доголдлыг тухайн аэродромд засварлах боломжгүй тохиолдолд, холбогдох агаарын хөлөгт засвар хийх боломжтой хамгийн ойрын тохиромжтой аэродром хүртэл аль болох шууд чиглэлээр нислэгийг үргэлжлүүлэхийг зөвшөөрнө. Ийм агаарын хөлөгт зөвшөөрөл олгохдоо нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь одоо байгаа, эсхүл хүлээгдэж буй нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг харгалзан үзэх бөгөөд хөөрөх цаг, нислэгийн түвшин, эсхүл төлөвлөсөн маршрутыг өөрчлөх шаардлагатай байж болно. Нислэгийн явцад цаашдын зохицуулалт, өөрчлөлтүүд хийх шаардлага гарч болзошгүй.

8.8.4 НХҮ-ний ажиглалтын системийн доголдол

8.8.4.1 Агаар–газрын радио холбоо хэвийн боловч НХҮ-ний ажиглалтын систем бүрэн доголдсон тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь өмнө нь танилт тогтоосон бүх агаарын хөлгүүдийн байрлалыг тэмдэглэж, агаарын хөлгүүдийн хооронд процедур удирдлагын зайчлал хангуулах арга хэмжээг авна. Мөн шаардлагатай тохиолдолд тухайн бүсэд нэвтрэх агаарын хөлгийн тоог хязгаарлана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЗЭМШИЛ
151

8.8.4.2 Онцгой нөхцөлийн үеийн арга хэмжээний хүрээнд, процедур удирдлагын зайчлалыг нэн даруй хангуулах боломжгүй тохиолдолд, холбогдох босоо зайчлалын минимумыг багасгаж хагас босоо зайчлалыг түр хугацаанд ашиглаж болно.

8.8.5 Агаарын хөлгийн байрлалын өгөгдлийн чадамж буурах

Агаарын хөлгийн байрлалын эх өгөгдлийн чадамж буурах (жишээ нь, GNSS-ийн хувьд RAIM тасалдах) нөлөөллийг багасгах зорилгоор холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь өгөгдлийн өгөгдлийн чадамж буурах тохиолдолд нислэгийн удирдлагын байрлал (сектор) болон нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд мөрдөх нөөц журмыг баталсан байна.

8.8.6 Газрын радио холбооны доголдол

8.8.6.1 НХУ-д ашиглагдаж буй газрын радио холбооны тоног төхөөрөмж бүрэн доголдсон ба цаашид боломжит бусад холбооны сувгуудаар НХУ-ын ажиглалтын үйлчилгээг үзүүлэх боломжгүй тохиолдолд Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээ авна. Үүнд:

a) зэргэлдээх НХУ-ын байрлал, эсхүл НХУ-ын нэгжүүдэд уг доголдлын талаар нэн даруй мэдээлэх;

b) эдгээр НХУ-ын байрлал, эсхүл НХУ-ын нэгжүүдэд тухайн үеийн нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлын талаар мэдээлэх;

c) тухайн НХУ-ын байрлал, эсхүл НХУ-ын нэгжүүдтэй холбоо тогтоох боломжтой агаарын хөлгүүдийн хувьд, эдгээр агаарын хөлгүүдийн хооронд зайчлал тогтоох, хадгалахад тэдний туслалцааг хүсэх; мөн

d) хэвийн үйлчилгээ сэргээгдэх хүртэл хариуцлагын бүс рүү нэвтрэх агаарын хөлгүүдийг түр хүлээлгэх, эсхүл өөр маршрутаар нислэг үргэлжлүүлэх зөвшилцлийг хөрш НХУ-ын удирдлагын байрлал, эсхүл НХУ-ын нэгжүүдтэй хийнэ.

8.8.6.2 Газрын радио холбооны тоног төхөөрөмж бүрэн доголдсоноос нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах зорилгоор холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь ийм доголдол үүсэх тохиолдолд НХУ-ын байрлал болон НХУ-ын нэгжүүд мөрдөх нөөц журмыг баталсан байна. Боломжтой бөгөөд хэрэгжихүйц тохиолдолд эдгээр нөөц журмуудад газрын радио холбоо доголдсоны дараа, хэвийн үйл ажиллагаа сэргээгдэх хүртэл НХҮ-ний хамгийн бага түвшнийг хангах зорилгоор удирдлагыг хөрш зэргэлдээх НХУ-ын байрлал, эсхүл НХУ-ын нэгжид шилжүүлэх боломжийг тусгасан байна.

8.9 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээнд НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах

8.9.1 Ерөнхий нөхцөл

8.9.1.1 Ойртолтын удирдлагын үед хэрэглэгдэх НХҮ-ний ажиглалтын систем нь НХУ-ын үйлчилгээний үйл ажиллагааны чиг үүрэг болон түвшинд нийцсэн байх шаардлагатай.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Дугаар 26 - АЛС

8.9.2 Чиг үүрэг

Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэхдээ НХУ-ын удирдлагын дэлгэц дээрх байрлалын мэдээллийг дараах нэмэлт чиг үүргээр ашиглаж болно. Үүнд:

a) нисэн ирж буй агаарын хөлгийн ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд ашиглаж буй тоног төхөөрөмж рүү чиглүүлэх зорилгоор вектор удирдлагаар хангах;

b) нисэн ирж буй агаарын хөлгийг ил хараагаар ойртолт үйлдэх боломжтой цэг рүү радар вектор удирдлагаар хангах;

c) ойртолт үйлдэж буй бусад агаарын хөлгүүдийг ажиглах;

d) хоорондын зайчлалыг хангах. Үүнд:

i) дараалан хөөрч байгаа агаарын хөлөг;

ii) дараалан буулт үйлдэж буй агаарын хөлөг, бусад;

iii) хөөрч байгаа агаарын хөлөг ба нисэн ирж байгаа агаарын хөлөг.

8.9.3 НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглан ойртолтын ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэх ерөнхий зохицуулалт

8.9.3.1 НХУ-ний эрх бүхий байгууллага нь Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг нисэн ирж буй агаарын хөлгийн дараалал түүнчлэн бусад агаарын хөлгийн зайчлалыг хангах зорилгоор олгосон аливаа зөвшөөрөл, хязгаарлалтын талаар мэдээллээр тогтмол хангах талаар зохицуулалттай байна.

8.9.3.2 Агаарын хөлөгт ойртолт үйлдэх зорилгоор вектор олгохоос өмнө болон эхлэх үед нисгэгчид ойртолтын төрөл болон ашиглаж буй зурвасын чиглэлийн мэдээллийг заавал өгсөн байна.

8.9.3.3 Ажиглалтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөгт хэрэглэлээр ойртолт үйлдүүлэх зорилгоор вектор олгох явцдаа ойртолтын төгсгөлийн үе шат эхлэхээс өмнө агаарын хөлгийн байрлалыг хамгийн багадаа нэг удаа мэдээлсэн байвал зохино.

8.9.3.4 Ажиглалтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгийн байрлалын болон зайн мэдээллийг тухайлсан цэг болон навигацийн тоног төхөөрөмжөөс авна.

8.9.3.5 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн хяналт дор ойртолт үйлдэх агаарын хөлгийн ойртолтын эхний болон дунд үе шатанд агаарын хөлгийг ойртолтын төгсгөлийн үе шат руу чиглүүлэх зорилгоор вектор олгосон цагаас ойртолтын төгсгөлийн үе шат хүртэлх хэсэг болон:

a) нисгэгчийн илтгэлээр агаарын хөлөг ойртолтын төгсгөлийн замд нэгдэн орсон; эсхүл

b) ил хараагаар ойртолт үйлдэх боломжтой гэж илтгэх хүртэл үргэлжилнэ.

8.9.3.6 Ойртолтын төгсгөлийн үе шат руу агаарын хөлөгт вектор олгохдоо ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалд нэгдэх боломжтой нэг болон хэд хэдэн

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭХ ХУУЛЬ 26 А165

нислэгийн чиглэл заан өгнө. Агаарын хөлөг ILS-ээр ойртолт үйлдэх үед ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд өндрөө хадгалан тогтоогдсон, эсхүл заагдсан боломжит глиссаданд нэгдэх боломжтой байхаар сүүлчийн векторыг олгох ба ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалтай 45 градус буюу түүнээс бага өнцгөөр нийлэх боломжтой байвал зохино.

8.9.3.7 Агаарын хөлөгт ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалыг огтлох вектор олгосон бол тухай бүр вектор олгосон шалтгааныг мэдээлж байх шаардлагатай.

8.9.4 Агаарын хөлөгт ойртолтын төгсгөлийн үе шат руу вектор олгох

8.9.4.1 Агаарын хөлөгт ойртолтын төгсгөлийн үе шат руу вектор олгохдоо ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалд нэгдсэнээ илтгэх захирамж өгнө. Саад болох нөхцөл байдал үүсээгүй тохиолдолд ойртолтыг үргэлжлүүлэн үйлдэх захирамжийг агаарын хөлөг ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалд нэгдсэн гэсэн илтгэлийг авсны дараа олгоно. Ойртолтын төгсгөлийн үе шатны замын тусгалд нэгдсэн бол агаарын хөлөгт олгосон вектор дуусгавар болсонд тооцно.

8.9.4.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь ойртолтын төгсгөлийн үе шат дахь агаарын хөлгүүдийн дараалал болон зайчлалыг НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон журмын дагуу аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид удирдлагыг шилжүүлсэн буюу ажиглалтын системээр хангагдсан аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн удирдлагад бүрэн шилжүүлэх хүртэл хариуцна.

8.9.4.3 НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон журмын дагуу ойртолтын төгсгөлийн үе шат дахь агаарын хөлгийн удирдлагыг аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид шилжүүлнэ.

8.9.4.4 Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид агаарын хөлгийн удирдлагыг суултын зөвшөөрөл, эсхүл холбогдох бусад зөвшөөрлийг цаг хугацаанд нь өгч болохоор цэг, цагт шилжүүлнэ.

8.9.5 Ил харааны ойртолтын үед вектор олгох

8.9.5.1 Цаг агаарын нөхцөл болон үүлний суурийн өндөр нь ил харааны ойртолт болон суултыг хийж гүйцэтгэхэд хангалтай үед ажиглалтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч агаарын хөлөгт ил харааны ойртолт үйлдүүлэх зорилгоор вектор олгож болно.

8.9.5.2 Ил харааны ойртолт үйлдэх зөвшөөрлийг зөвхөн агаарын хөлгийн нисгэгч аэродромоо, эсхүл өмнө нь нисэж байгаа агаарын хөлгийг харснаа илтгэсэн тохиолдолд олгох бөгөөд энэ үед вектор олгох үйл ажиллагаа мөн дуусгавар болно.

8.9.6 Нөөц

8.9.7 Нөөц

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХАМ
ЭЖ ХУУЛ
26 А65

8.10 Аэродромын удирдлагын үйлчилгээнд НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглах

8.10.1 НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тусгайлан тогтоосон нөхцөлд аэродромын НХУ-д НХУ-ний ажиглалтын системийг дараах чиг үүргийг гүйцэтгэхээр ашиглаж болно. Үүнд:

a) ойртолтын төгсгөлийн үе шатанд агаарын хөлгийн нислэгийн замын шугамд хяналт тавих;

b) аэродромын орчмын бусад агаарын хөлгийн нислэгийн замын шугамд хяналт тавих;

c) дараалан хөөрч буй агаарын хөлөг хооронд зайчлал тогтоох; болон

d) VFR нислэгт навигацийн туслалцаа үзүүлэх.

Тайлбар: Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний хяналт гэдэг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн хувьд өөрийн аэродром орчмын болон маневрлах талбай дахь нислэгийн хөдөлгөөнийг ихэвчлэн ил хараагаар ажиглах үйл явц.

8.10.2 Онцгой нөхцөл үүссэнээс бусад тохиолдолд тусгай VFR нислэгт вектор олгохгүй.

8.10.3 VFR-аар нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөгт IMC-д санамсаргүйгээр шууд орохгүй байхаар вектор олгоно.

8.10.4 Аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор ашиглаж буй НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглах зорилго бүхий тогтоосон тусгай нөхцөл болон журамд холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага НХУ-ний ажиглалтын системийн ашиглалт болон бэлэн байдал нь аэродромын хөдөлгөөний ил харааны ажиглалтад сөргөөр нөлөөлөхгүй байхыг бататгасан байна.

8.11 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээнд НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглах

8.11.1 Удирдлагын дэлгэц дээр үзүүлж буй мэдээллийг танилт хийгдсэн агаарын хөлгийг мэдээллээр хангах зорилгоор ашиглаж болно. Үүнд:

a) танилт хийгдсэн агаарын хөлгийн замтай огтлолцох өөр агаарын хөлөг ажиглагдсантай холбоотой мэдээлэл болон агаарын хөлгийн зайлах үйлдэл хийхтэй холбоотой зөвлөмж, эсхүл зөвлөгөө;

b) цаг агаарын онцгой үзэгдлийн байрлалын мэдээлэл болон боломжтой бол агаарын хөлөгт цаг агаарын тааламжгүй бүсийг тойрон гарахыг зөвлөх;

c) агаарын хөлгийн чиглэлийг тодорхойлоход туслах мэдээлэл.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХАЯ
ЭЖ ҮЗҮҮ
26 А/65

БҮЛЭГ 9. НИСЛЭГИЙН МЭДЭЭЛЛИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ БА АЮУЛЫН ДОХИО МЭДЭЭЛЛИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ

9.1 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ

9.1.1 Нислэгийн мэдээллийг бүртгэх, дамжуулах

Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын болон зөвлөх үйлчилгээний аль алинд хамрагдаагүй хүнд болон дунд ангиллын удирдлагагүй чөлөөт бөмбөлгийн нислэгийн талаарх мэдээлэл нь дараах шаардлагыг хангасан байна:

a) FIR-ийг хариуцаж буй НХҮ-ний нэгж энэхүү мэдээллийг бүртгэлд хадгалж, шаардлагатай тохиолдолд лавлагаа болон эрэн хайх, аврах ажиллагаанд ашиглах боломжтой байхаар бүртгэнэ.

b) хэрэв 10 дугаар бүлгийн 10.2.2-д заасны дагуу шаардлагатай бол, тухайн мэдээллийг хүлээн авсан агаарын хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж нь уг мэдээллийг холбогдох бусад агаарын хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүдэд дамжуулна.

9.1.2 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээг үзүүлэх үүргийг шилжүүлэх

Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээг үзүүлэх үүрэг хариуцлага нь, ердийн нөхцөлд, тухайн нислэг хамтарсан FIR-ийн хилийг давсан үед, өмнөх FIR-ийн харьяа НХҮ-ний нэгжээс хөрш FIR-ийн холбогдох НХҮ-ний нэгжид шилжинэ. Гэсэн хэдий ч, 10-р бүлгийн 10.2-т заасны дагуу зохицуулалт шаардагдах болович холбооны хэрэгсэл хангалтгүй тохиолдолд, өмнөх агаарын хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж нь, шинэ FIR-ийн холбогдох нэгжтэй хоёр талын холбоо тогтоох хүртэл, боломжит хэмжээнд тухайн нислэгт нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээг үргэлжлүүлэн үзүүлнэ.

9.1.3 Мэдээлэл дамжуулах

9.1.3.1 Мэдээлэл дамжуулах арга хэрэгсэл

9.1.3.1.1 Энэ зүйлийн 9.1.3.2.1-д зааснаас бусад тохиолдолд, мэдээллийг холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас тухайн агаарын хөлөгт дараах байдлаар дамжуулна:

a) НХҮ-ний нэгжийн санаачилгаар агаарын хөлөгт мэдээллийг шууд холбоогоор дамжуулах ба агаарын хөлөг мэдээллийг хүлээн авснаа хариу баталгаажуулах;

b) хариу баталгаажуулалт шаардахгүйгээр, хариуцлагын бүсэд байгаа бүх агаарын хөлгүүдэд мэдээлэл дамжуулах;

c) радио нэвтрүүлэх хийх; эсхүл

d) өгөгдлийн холбоо.

Тайлбар: Зарим тохиолдолд, тухайлбал буултын төгсгөлийн үе шатанд, агаарын хөлөгт дамжуулсан мэдээлэлд баталгаажуулалт өгөгдөх боломжгүй болохыг анхаарна.

9.1.3.1.2 Ерөнхийлсөн нэг дуудлагаар шаардлагатай чухал мэдээллүүдийг өөрийн хариуцлагын бүсэд байгаа хэд хэдэн агаарын хөлгүүдэд нэгэн зэрэг, сааталгүйгээр

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭЖ ХУУЛЬ
26 АБС

дамжуулна. Жишээ нь: Гэнэтийн аюулт үзэгдлийн мэдээ, ашиглагдаж буй ХБЗ-ын өөрчлөлт, эсхүл ойртолтын болон буултын навигацийн үндсэн төхөөрөмжийн гэмтэл, саатал гэх мэт;

9.1.3.2 Агаарын хөлгийн тусгай мэдээ, sigmet болон airmet мэдээлэл дамжуулах

9.1.3.2.1 Холбогдох SIGMET болон AIRMET мэдээлэл, түүнчлэн SIGMET боловсруулахад ашиглагдаагүй агаарын хөлгийн тусгай мэдээг тухайн бүсийн агаарын навигацийн бүсийн хэлэлцээрийн дагуу тодорхойлсон журмаар, 9.1.3.1.1-д заасан нэг буюу хэд хэдэн аргаар агаарын хөлөгт дамжуулна. Агаарын хөлгийн тусгай мэдээг гаргаснаас хойш 60 минутын хугацаанд агаарын хөлгүүдэд дамжуулна.

9.1.3.2.2 Газарт байгаа агаарын хөлөгт дамжуулах агаарын хөлгийн тусгай мэдээ, SIGMET болон AIRMET мэдээлэл нь, тухайн агаарын хөлгийн нэг, эсхүл түүнээс дээш хугацаанд үргэлжлэх нислэгийн маршрутын хэсгийг хамрах шаардлагатай. Гэвч, хэрэв тухайн бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрээр өөр хугацаа тогтоосон бол тэр дагуу мэдээлэл дамжуулна.

9.1.3.3 Галт уулын идэвхжилтэй холбоотой мэдээлэл дамжуулах

Галт уул дэлбэрэхээс өмнөх идэвхжил, галт уулын дэлбэрэлт, мөн галт уулын үнсний үүл (үүлний байрлал, нислэгт нөлөөлж болох нислэгийн өндрүүд)-тэй холбоотой мэдээллийг, тухайн бүсийн агаарын навигацийн бүсийн хэлэлцээрийн дагуу тодорхойлсон журмаар, 9.1.3.1.1-д заасны дагуу агаарын хөлөгт дамжуулна.

9.1.3.4 Радио идэвхт бодис болон химийн хорт үүлтэй холбоотой мэдээлэл дамжуулах

Радио идэвхт бодис, эсхүл нислэгт нөлөөлөх магадлалтай хорт химийн бодис агаар мандалд цацагдсан тохиолдолд, тухайн НХУ-ний нэгж өөрийн хариуцлагын бүсэд байгаа агаарын хөлгүүдэд нөлөөлөх мэдээллийг, 9.1.3.1.1-д заасны дагуу агаарын хөлөгт дамжуулна.

9.1.3.5 SPECI ба засварлагдсан TAF мэдээлэл дамжуулах

9.1.3.5.1 SPECI код хэлбэрийн онцгой мэдээ ба TAF мэдээг нисэх багийн хүсэлтээр дараах байдлаар дамжуулна:

a) нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгагдсан нисэн гарах болон нисэн очих аэродром, бэлтгэл аэродромын онцгой мэдээ болон өөрчлөлт орсон TAF мэдээг НХУ-ний нэгж агаарын хөлөгт шууд дамжуулах;

b) холбогдох давтамжаар онцгой мэдээ болон өөрчлөлт орсон TAF мэдээг хариу баталгаажуулалт шаардахгүйгээр агаарын хөлөгт дамжуулах;

c) тасралтгүй, эсхүл давтамжит радио нэвтрүүлэг, эсхүл өгөгдлийн холбоогоор тухайн хариуцлагын бүсэд хамааралтай METAR ба TAF мэдээллийг илгээх боломжоор хангах, үүнийг бүсийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн дагуу тодорхойлно. Үүний тулд VOLMET дамжуулалт ба/эсхүл D-VOLMET ашиглаж болно (Конвенцын Хавсралт 11, 4.4).

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Сайд
26 А/65

9.1.3.5.2 Холбогдох НХҮ-ний нэгжийн санаачилгаар нисэх багт засварлагдсан нисэх буудлын цаг агаарын урьдчилсан мэдээллийг дамжуулах нь зөвхөн агаарын хөлөг буулт үйлдэх нисэх буудалд тодорхой хугацааны дотор ойртсон хэсэгт хязгаарлагдана. Энэхүү хугацааг бүсийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн дагуу тогтооно.

9.1.3.6 Хүнд, эсхүл дунд хүнгүй чөлөөт бөмбөлөгтэй холбоотой мэдээлэл дамжуулах

Хүнд, эсхүл дунд хүнгүй чөлөөт бөмбөлөгтэй холбоотой мэдээллийг, 9.1.3.1.1-д заасан нэг буюу хэд хэдэн аргаар агаарын хөлөгт дамжуулна.

9.1.3.7 Суперсоник агаарын хөлөгт мэдээлэл дамжуулах

Дараах мэдээллийг холбогдох бүсийн удирдлагын төвүүд, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төвүүд, бүсийн агаарын навигацийн хэлэлцээрээр тогтоосон нисэх буудлуудад бэлэн байлгаж, суперсоник нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт суперсоник нислэгээс удаашрал/буултын шатанд шилжихээс өмнө хүсэлтээр дамжуулна:

a) бодит цаг агаарын мэдээ, цаг агаарын урьдчилсан мэдээлэл; харилцаа холбооны хүндрэл гарсан тохиолдолд дамжуулах мэдээллийг дараах зүйлээр хязгаарлаж болно:

   i) дундаж гадаргын салхи, чиглэл, хурд (салхины өөрчлөлт оролцуулан);

   ii) алсын барааны харагдац, эсхүл RVR;

   iii) Нам үүлний суурийн өндөр болон хэмжээ;

   iv) бусад чухал мэдээлэл;

   v) хэрэв тохиромжтой бол, урьдчилан тооцсон өөрчлөлтийн мэдээлэл;

b) ашиглагдаж буй ХБЗ-тай холбоотой байгууламжийн ажиллагааны чухал мэдээлэл, үүнд нарийвчлалтай ойртолтоор буух ангилал, хэрэв тухайн зурваст хамгийн бага буултын ангилал боломжгүй бол;

c) ХБЗ-ын үрэлтийн коэффициентыг үнэлэхэд зурвасын гадаргуугийн талаар хангалттай мэдээллийг нисэх багт өгнө.

9.1.3.8 Сансрын цаг агаарын идэвхжилтэй холбоотой мэдээлэл дамжуулах

НХҮ-ний нэгжийн хариуцлагын бүсэд хамаарах нислэгийн түвшнүүдэд агаарын хөлгийн бүхээгт зорчиж буй хүмүүсийн цацрагийн эрсдэл үүсгэх, эсхүл өндөр давтамжийн радио холбоо, хиймэл дагуулын холбоо, GNSS-д суурилсан навигаци болон ажиглалтын системийн ажиллагаанд нөлөөлөх сансрын цаг уурын үзэгдлийн талаарх мэдээллийг 9.1.3.1.1-д заасан нэг буюу хэд хэдэн аргаар нөлөөлөлд өртөж болзошгүй агаарын хөлгүүдэд дамжуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАСГИЙН ГАЗАР
ЭХ ХУВИЛ

9.1.4 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ

9.1.4.1 Зорилго ба үндсэн зарчим

9.1.4.1.1 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний зорилго нь агаарын хөлгүүдийг өөр хоорондоо мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх мэдээллийг нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээнээс илүү үр дүнтэй болгох юм. Энэ үйлчилгээг зөвлөмжийн үйлчилгээ шаардлагатай агаарын зайд, эсхүл маршрутад (Class F airspace) IFR нислэг үйлдэж буй нисэх багт үзүүлж болно.

9.1.4.1.2 Конвенцын Хавсралт 11, 2.4 хэсэгт дурдсан үзүүлэлтүүдийг харгалзан, нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг зөвхөн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ хангалтгүй байгаа болон агаарын хөлгүүд өөр хоорондоо мөргөлдөх аюулаас сэргийлэх нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ нь хязгаарлагдмал ба шаардлага хангахгүй үед хэрэгжүүлнэ. Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг хэвийн үед түр хугацааны арга хэмжээ гэж үзэж, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээгээр хангах хүртэлх хугацаанд ашиглана.

9.1.4.1.3 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ нь аюулгүй байдлын түвшнийг хангахгүй ба нислэгийн мөргөлдөөнөөс зайлсхийх үүрэгт нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний үүрэг хариуцлагыг үүрэх боломжгүй юм. Учир нь, тухайн нислэгийн зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжид байгаа нислэгийн хөдөлгөөний байрлалын мэдээлэл бүрэн бус байж болзошгүй. Үүнийг илүү тодорхой болгох үүднээс: Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ нь "зөвшөөрөл (clearances)" өгөхгүй, зөвхөн "зөвлөмж мэдээлэл (advisory information)" өгдөг. Агаарын хөлөгт ямар нэгэн үйлдлийг санал болгож байгаа үед "зөвлөх (advise)", эсхүл "санал болгох (suggest)" гэсэн үгийг ашиглана.

Тайлбар: 9.1.4.2.2-ыг үз.

9.1.4.2 Агаарын хөлөг

9.1.4.2.1 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээгээр хангагдаж буй агаарын хөлөг

Бүс нутгийн агаарын навигацийн гэрээний дагуу НХҮ-ний зохих эрх бүхий байгууллагаас ашиглахаар сонгосон буюу шаардсан IFR нислэгүүд F ангиллын агаарын зайд нислэг үйлдэхдээ нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг ашиглах хяналттай нислэгт хамаарах журмыг Дараахаас бусад тохиолдолд хяналттай нислэгийн мөн адил дагаж мөрдөх ёстой:

а) нислэгийн төлөвлөгөө болон түүнд орсон өөрчлөлтөд зөвшөөрөл авах шаардлагагүй. Учир нь нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж зөвхөн онцгой нислэгийн хөдөлгөөний байрлалын талаар зөвлөмж өгөх, эсхүл боломжит үйлдлийн талаар санал болгоно.

Тайлбар 1: Нисгэгч тухайн нислэгийн төлөвлөгөөг өөрчлөхөөсөө өмнө холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний нэгжид мэдэгдэх ба боломжтой бол зөвлөмжийг хүлээн авсны дараа өөрчлөлт хийх нь зүйтэй гэж үзнэ.

Тайлбар 2: Хэрэв нислэг хяналттай агаарын зайд үйлдэгдэж байгаа ба, дараа нь (Class F airspace) F ангиллын агаарын зайд шилжих тохиолдолд, бүх маршрутад зөвшөөрөл олгож

ЭЖ ҮҮН: 26 А165

болно. Гэхдээ зөвшөөрөл болон түүний өөрчлөлт нь зөвхөн хяналттай агаарын зай болон хяналттай агаарын зайн хэсгүүдэд хамаарах ба үлдсэн маршрутад "зөвлөх (advise)", эсхүл "санал болгох (suggest)" шаардлагатай бол өгөгдөнө.

b) агаарын хөлөг өгөгдсөн зөвлөмж, эсхүл саналыг дагах эсэхээ өөрөө шийдэх бөгөөд шийдвэрээ нэн даруй нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжид мэдээлнэ.

c) агаар-газрын холбоо тогтоохдоо F ангиллын агаарын зайд (эсхүл түүний хэсэгт) нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлэхээр томилогдсон нэгжтэй хийгдэнэ.

9.1.4.2.2 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ шаардлагагүй агаарын хөлөг

9.1.4.2.2.1 F ангиллын агаарын зайд IFR нислэг үйлдэхээр төлөвлөж байгаа, гэхдээ нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг ашиглах шаардлагагүй агаарын хөлөг, нислэгийн төлөвлөгөөгөө гаргаж өгөх ёстой ба тухайн төлөвлөгөөнд хийсэн өөрчлөлтүүдийг нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжид мэдэгдэх ёстой.

9.1.4.2.2.2 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн маршрутаар огтлох зорилготой IFR нислэгүүд нь маршрутын чиглэлд ойролцоогоор 90 градусын өнцгөөр огтлох ёстой бөгөөд маршрутын чиглэлд тохирсон өндрийг, хяналттай агаарын зайгаас гадуур нислэг үйлдэж буй IFR нислэгт зориулан заасан нисэх өндрийн хүснэгтээс сонгоно.

9.1.4.3 НХҮ-ний нэгжүүд

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний үр ашиг нь мөрдөгдөж буй журам болон практикаас ихээхэн хамаарна. Үүнийг 9.1.4.2.1-д заасны дагуу хоёр үйлчилгээний үндсэн ялгааг харгалзан байгууллага, бүсийн удирдлагын үйлчилгээний журам болон тоног төхөөрөмжтэй уялдуулан тогтоох нь олон төрлийн нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээг нэгтгэх, үр ашгийг нэмэгдүүлэхэд тустай.

Жишээ нь: Агаарын хөлөг F ангиллын агаарын зайгаас зэргэлдээх хяналттай агаарын зай, эсхүл ойртолтын удирдлагын бүс рүү шилжих үеийн нислэгийн явцын мэдээллийг холбогдох нэгжүүд хооронд солилцох нь нисгэгчийг аль хэдийн өгсөн нислэгийн төлөвлөгөөг дахин давтах шаардлагаас чөлөөлнө. Мөн стандарт хэвшмэл хэллэгийг ашиглах, үүний өмнө "санал болгох (suggest)", эсхүл "зөвлөх (advise)" гэдэг үгийг нэмэх нь нисгэгчийн нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний мэдээллийг ойлгоход тусална.

9.1.4.3.1 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь:

a) хэрэв аль хэдийн мэдэгдсэн бусад нислэгтэй мөргөлдөх эрсдэлгүй гэж үзэж байвал, агаарын хөлөгт тодорхойлсон цагт хөөрөх ба гаргасан нислэгийн төлөвлөгөөнд заасан өндөрт нисэхийг зөвлөх;

b) агаарын хөлөгт боломжит аюулаас хэрхэн зайлсхийх талаар үйлдэл санал болгох, үүнд F ангиллын агаарын зайд түрүүлж орсон нислэгийг бусад нислэгүүдээс давуу эрх олгох;

c) агаарын хөлөгт бүс нислэгийн удирдлагын үйлчилгээнд заасан ижил төрлийн нислэгийн мэдээллээр хангах.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЗЭМШЛИЙН
Дугаар 26 А/65

9.1.4.3.2 Дээрх b) болон c) заалтыг хэрэгжүүлэхэд үндэс болгосон шалгуур нь дор хаяж хяналттай агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд тавигдах ба мөн нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний хязгаарлалт, бүс нутгийн навигацийн байгууламж болон агаар газар холбоог харгалзан үзэх шаардлагатай:

9.2 Аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ

9.2.1 Агаарын хөлөг

Тайлбар: Нэг цагаас илүү хугацаанд байрлалын илтгэл авахгүй байх нь хэвийн үйл ажиллагаанд тооцох зохицуулалттайгаас бусад тохиолдолд НХУ-ын үйлчилгээ, эсхүл зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж байгаа бүхий л үед дараах журмыг мөрдөнө.

9.2.1.1 НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас анхааруулах болон эрэн хайх, авран туслах үйлчилгээ үзүүлэхийг шаардсан бол, агаарын хөлөг, тогтоосон бүс рүү нэвтрэхээс өмнө, мөн бүсэд нисэх үедээ, эсхүл тогтоосон маршрутын дагуу үйл ажиллагаа явуулахдаа Конвенцын Хавсралт 2, Бүлэг 3-д заасан нислэгийн төлөвлөгөө өгөх, бөглөх, өөрчлөх, хаах журмын дагуу шаардлагыг биелүүлэх ёстой.

9.2.1.2 Дээрх заалтаас гадна, тохиромжтой хоёр талын радио холбоогоор тоноглосон агаарын хөлөг сүүлд холбоо тогтоосноос хойш 20–40 мин-ын хугацаанд нислэг төлөвлөгөөний дагуу үргэлжилж буйг илэрхийлсэн ямар нэгэн илтгэл өгөх шаардлагатай ба уг илтгэлд агаарын хөлгийн танилт болон "Үйл ажиллагаа хэвийн" гэсэн үг, эсхүл QRU дохиог багтаасан байна.

9.2.1.3 "Үйл ажиллагаа хэвийн" мэдээг тохирох НХУ-ний нэгжид агаар газар холбоогоор дамжуулна. (жишээ нь, агаарын хөлөг нисэж буй FIR-ийг хариуцсан НХУ-ний нэгжийн нисэхийн холбооны станц руу мэдээллээ дамжуулна эс бөгөөс дахин өөр холбооны станц руу дамжуулах шаардлага үүснэ).

9.2.1.4 Хэрэв эрэн хайх, авран туслах ажиллагаа удаан хугацаанд үргэлжилж байгаа бол, тухайн үйл ажиллагаанд хамааралгүй болон НХУ-ын үйлчилгээгээр хангагдаагүй агаарын хөлгүүдийг холбогдох НХУ-ний нэгжийн зөвшөөрснөөс бусад тохиолдолд эрэн хайх авран туслах ажиллагааны бүсээс зайчлах зорилгоор тухайн бүсийн босоо болон хэвтээ хязгаарыг NOTAM-аар зарлаж болно.

9.2.2 НХУ-ний нэгжүүд

9.2.2.1 Агаарын хөлгөөс төлөвлөсөн, эсхүл хүлээгдэж буй илтгэх хугацаа өнгөрсөн, зохих хугацааны дотор мэдээ ирээгүй тохиолдолд (хугацааг бүс нутгийн агаарын навигацийн гэрээний дагуу заасан хугацаагаар тогтоож болно) НХУ-ний нэгж нь 30 мин-ын дотор байрлалын илтгэл авахыг хичээж, шаардлагатай бол "Тодорхойгүй үе шат" (Uncertainty Phase, Конвенцын Хавсралт 11, 5.2.1) журмыг хэрэгжүүлэх боломжтой байх ёстой.

9.2.2.2 Агаарын хөлгийн нислэг нэгээс олон FIR, эсхүл хяналттай бүсээр дамжин өнгөрөх тохиолдолд, агаарын хөлгийн байрлал тодорхойгүй үед, сэрэмжлүүлэх үйлчилгээний зохицуулалтын хариуцлага дараах НХУ-ний нэгжид ногдоно:

а) сүүлийн агаар-газрын радио холбоо тогтоосон цагт нисэж байсан FIR, эсхүл хяналттай бүс;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭХ ХУУЛЬ Сайд ... 26 А465

b) хоёр FIR, эсхүл хяналттай бүсийн заагт сүүлийн холбоо тогтоосон үед орох гэж байсан FIR, эсхүл хяналттай бүс;

c) агаарын хөлгийн завсрын буудал, эсхүл эцсийн буулт үйлдэх аэродром байрлах FIR, эсхүл хяналттай, хэрэв:

1) агаарын хөлөг агаар - газар хоёр талын радио холбоогоор тоноглогдоогүй бол;

2) байрлалын илтгэл дамжуулах үүрэггүй бол.

9.2.2.3 Энэ зүйлийн 9.2.2.2-д заасан сэрэмжлүүлэх үйлчилгээний хариуцлагатай нэгж нь:

a) холбогдох бусад FIR, эсхүл хяналттай бүсэд онцгой байдлын үеийг мэдэгдэх, мөн холбоотой авран туслах зохицуулалтын төвд мэдэгдэх

b) онцгой нөхцөлд орж болзошгүй агаарын хөлгийн талаар мэдээллийг цуглуулахад бусад нэгжүүдийн дэмжлэг авах, ялангуяа Конвенцын Хавсралт 11, 5.3-д заасан харилцааны хэрэгслийг ашиглах аргуудыг

c) онцгой нөхцөлийн үе шат бүрд цуглуулсан мэдээллийг шалгаж баталгаажуулсны дараа авран туслах зохицуулалтын төвд дамжуулах

d) нөхцөл байдлаас хамааран онцгой байдлын төлөв дууссаныг зарлах

9.2.2.4 Конвенцын Хавсралт 11-ийн 5.2.2.1-д заасан шаардлагын дагуу шаардлагатай мэдээллийг цуглуулахдаа, амьд үлдэгсдэд ашиглах боломжтой аюулын дохионы (distress) давтамжийн мэдээллийг холбогдох авран туслах зохицуулалтын төвд заавал мэдэгдэхэд онцгойлон анхаарна. Үүнд нислэгийн төлөвлөгөөний холбогдох зүйл (жишээ нь, FPL-ийн Item 19)-д тусгагдсан боловч ердийн нөхцөлд дамжуулдаггүй мэдээлэл хамаарна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
26 А165

БҮЛЭГ 10. ХАРИЛЦАН АЖИЛЛАГААНЫ ЗОХИЦУУЛАЛТ

10.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний харилцан ажиллагааны зохицуулалт

10.1.1 Ерөнхий зүйл

10.1.1.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд болон секторуудын хооронд агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэх болон харилцан ажиллагааны зохицуулалт нь дараах үе шатуудаас бүрдэнэ. Үүнд:

a) шаардлагатай тохиолдолд харилцан ажиллагааны зохицуулалтад бэлтгэх зорилгоор нислэгийн талаар урьдчилсан мэдэгдэл өгөх;

b) удирдлага шилжүүлж буй НХУ нэгжээс удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн талаар харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийх;

c) шаардлагатай тохиолдолд удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг НХУ-ыг хүлээн авагч нэгж тодорхойлж болно

d) НХУ-ыг шилжүүлэх нэгжээс хүлээн авах нэгжид, эсхүл секторт шилжүүлнэ.

10.1.1.2 НХУ нэгжүүд утсаар зөвшилцөл хийх үйл ажиллагааг багасгах зорилгоор шаардлагатай хэмжээнд удирдлагыг шилжүүлэх стандарт журмыг тогтоож ашиглах ёстой. Энэхүү харилцан ажиллагааны журам нь доорх заалтуудтай нийцэж дотоод журамд заагдана.

10.1.1.3 Энэхүү заавар болон журам нь дараах зүйлсийг хамарна. Үүнд:

a) хариуцлагын бүсийн хил хязгаар, агаарын зайн бүтэц зохион байгуулалт ба ангилал;

b) нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх үүргийг шилжүүлэхтэй холбоотой аливаа зохицуулалт;

c) нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын өгөгдлийг солилцох журам, автомат болон утсаар зөвшилцөл хийх харилцан ажиллагааны зохицуулалт;

d) харилцааны хэрэгсэл;

e) зөвшөөрлийн хүсэлтэд тавигдах шаардлага болон холбогдох журам;

f) удирдлага шилжүүлэх цэг, нислэгийн түвшин, эсхүл хугацаа;

g) холбоо шилжүүлэх цэг, нислэгийн түвшин, эсхүл хугацаа;

h) удирдлага шилжүүлэх болон хүлээн авахад хамаарах нөхцөл, тухайлбал: тогтоосон өндрийн түвшин/нислэгийн түвшин, зайчлалын хязгаар, эсхүл шилжүүлэх үеийн зайчлал, автоматжуулалтын хэрэглээ;

i) НХУ-ны ажиглалтын систем ашиглах үеийн харилцан ажиллагааны зохицуулалт;

j) SSR код оноох журам;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУЛЬ
26 A65

k) хөөрөлтийн нислэгтэй холбоотой журам;

l) ирж буй нислэгүүдэд зориулсан хүлээлгийн цэг болон холбогдох журам;

m) холбогдох онцгой нөхцөлийн журам;

n) нислэгийн удирдлага болон харилцан ажиллагааны зохицуулалттай холбоотой бусад холбогдох заалт, мэдээлэл.

10.1.2 Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээгээр хангаж буй зэргэлдээх нислэг хөдөлгөөний нэгжүүдийн хоорондох харилцан ажиллагаа

10.1.2.1 Ерөнхий зүйл

10.1.2.1.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүд нь шаардлагатай нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын мэдээллийг нэгээс нөгөөд дамжуулна. Хэрэв холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагуудын хооронд байгуулсан гэрээнд заасан бол, агаарын хөлгийн зайчлалыг хангах зорилгоор, тодорхой маршрутын дагуу, эсхүл нислэгийн мэдээллийн бүсийн хилийн ойролцоох хэсгээр нисэж буй нислэгүүдийн нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн явцын мэдээллийг тухайн маршрутын зэргэлдээ нислэгийн мэдээллийн бүсийг хариуцаж буй Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүдэд мөн хүргэх шаардлагатай.

Тайлбар 1: Ийм маршрут буюу маршрутын хэсгийг "нийтлэг сонирхлын бүс" (area of common interest) гэж нэрлэдэг бөгөөд түүний хамрах хүрээг ихэвчлэн шаардлагатай зайчлалын хамгийн бага хэмжээ (required separation minima)-ээр тодорхойлдог.

Тайлбар 2: 10.2.4-р заалтыг үзнэ үү.

10.1.2.1.2 Нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын мэдээлэл нь хүлээн авагч нэгжүүдийн зүгээс мэдээллийг хүлээн авч дүн шинжилгээ хийх, мөн холбогдох нэгжүүдийн хооронд шаардлагатай харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийхэд хангалттай хугацаанд урьдчилан илгээгдсэн байх ёстой.

Тайлбар: 11-р бүлэг болон 3, 6-р хавсралтад мэдээлэл, тэдгээрийн агуулга болон илгээх хугацааны талаар дэлгэрэнгүй тайлбарласан болно.

10.1.2.2 Удирдлага шилжүүлэх

10.1.2.2.1 Агаарын хөлгийн удирдлагын хариуцлагыг нислэгийн хөдөлгөөн удирдлагын нэгжээс зэргэлдээх нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид бүсийн хилийг огтлох мөчид шилжүүлэх, эсхүл зэргэлдээх нэгжүүдийн урьдчилан тохиролцсон цэг, эсхүл цагт шилжүүлнэ.

10.1.2.2.2 Холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний нэгжүүдийн хооронд байгуулсан харилцан ажиллагааны гэрээнд заасан, агаарын хөлгийг шилжүүлэх үед удирдлага шилжүүлэгч нэгж нь хүлээн авагч нэгжид тухайн агаарын хөлгийг удирдлага шилжүүлэхэд бэлэн байгааг мэдэгдэнэ. Мөн хүлээн авагч нэгж нь удирдлагын хил буюу харилцан ажиллагааны гэрээнд заасан удирдлага шилжүүлэх цэгийг нэвтрэх үед удирдлагын хариуцлагыг нэн даруй хүлээн авах ёстойг заана.Энэ нь хоёр нэгжийн хооронд урьдчилан тохиролцсон цэг болон цагийг 2 нэгжийн хооронд тохиролцоно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЗӨВ АУГЛ
2 - А165

10.1.2.2.3 Хэрэв удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл хугацаа нь болоогүй бол, хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгж нь тохиролцсон удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл хугацаа хүртэл тухайн агаарын хөлгийн зөвшөөрлийг удирдлага шилжүүлэгч нэгжийн зөвшөөрөлгүйгээр өөрчилж болохгүй.

10.1.2.2.4 Хэрэв агаарын хөлгийг хүлээн авагч НХУ-ын нэгжид шилжүүлэхдээ, холбоо шилжүүлэх аргыг хэрэглэж байгаа бол, удирдлагын хариуцлагыг зөвхөн удирдлагын бүсийн хил, эсхүл харилцан ажиллагааны гэрээнд заасан удирдлага шилжүүлэх бусад цэгийг нэвтрэх үед л хүлээн авна.

10.1.2.2.5 Хэрэв танилт тогтоогдсон агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх ажиллагаа хийгдэх бол, 8-р бүлгийн 8.7.5-р хэсэгт заасан холбогдох журмуудыг мөрдөнө.

10.1.2.3 Зөвшөөрлийн хүсэлт

10.1.2.3.1 Хэрэв агаарын хөлөг хөөрсний дараа хөөрөх аэродромоос зэргэлдээ удирдлагын бүсийн хил хүртэлх нислэгийн хугацаа нь, хүлээн авах талын нислэг хөдөлгөөний нэгж рүү шаардлагатай нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын мэдээллийг илгээх, мөн уг мэдээллийг хүлээн авч дүн шинжилгээ хийх, харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийхэд шаардагдах хамгийн бага хугацаанаас бага байвал, удирдлага шилжүүлэгч нислэг хөдөлгөөний нэгж нь нислэг хөөрөхөөс өмнө уг мэдээллийг хүлээн авах талын нислэг хөдөлгөөний нэгжид илгээж, зөвшөөрөл хүсэлттэй хамт хүргүүлэх ёстой. Шаардлагатай хугацааны хязгаарыг харилцан ажиллагааны гэрээ, эсхүл дотоод журамд тодорхой заана. Хэрэв өмнө нь илгээгдсэн нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын мэдээлэлд засвар оруулсан бөгөөд энэхүү мэдээлэл заасан хугацаанаас өмнө илгээгдсэн бол, хүлээн авах талын нислэг хөдөлгөөний нэгжээс дахин зөвшөөрөл авах шаардлагатай.

10.1.2.3.2 Нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн хөрш удирдлагын бүсийн хил хүртэлх нислэгийн хугацаа нь эхний зөвшөөрөл авах шаардлагатай тогтоосон доод хугацаанаас бага байвал, тухайн агаарын хөлөг нь нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг тодорхойлж, харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийгдтэл удирдлага шилжүүлж буй нислэг хөдөлгөөний нэгжийн хариуцлагын бүсэд байх ёстой.

10.1.2.3.3 Хэрэв агаарын хөлөг одоогийн нислэгийн төлөвлөгөөг өөрчлөхийг хүссэн, эсхүл удирдлага шилжүүлэгч нислэг хөдөлгөөний нэгж нислэгийн төлөвлөгөөг өөрчлөх санал гаргасан ба тухайн агаарын хөлгийн хөрш удирдлагын бүсийн хил хүртэлх нислэгийн хугацаа нь зөвшилцөл хийх шаардлагатай хугацаанаас бага байвал, шинэчилсэн зөвшөөрлийг хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгжээс автал өөрийн хариуцлагын бүсэд хүлээлгэнэ.

10.1.2.3.4 Хэрэв хил нэвтрэх урьдчилсан тооцоот цагийн мэдээллийг хүлээн авагч нэгжид урьдчилж илгээх шаардлагатай бол:

а) хөөрөөгүй агаарын хөлгийн хувьд, тухайн агаарын хөлөг хөөрөх аэродром байрлаж буй нислэг хөдөлгөөний нэгж нь хөөрөлт үйлдэх тооцоот цаг дээр үндэслэн хил нэвтрэх цагийг тооцоолон мэдээлнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГЭВЭГНИЙ ЗАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 А/65

b) нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн хувьд, тооцоот цагийг хүлээх цэгээс хил хүртэлх тооцоолсон нислэгийн хугацаа болон харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийхэд шаардагдах хугацааг нэмж тооцно.

10.1.2.3.5 Зөвшилцөл хийх хугацаа, нөхцөл болон болон бусад шаардлагыг харилцан ажиллагааны гэрээ болон үйл ажиллагааны зааварт тодорхой тусгана.

10.1.2.4 Холбоо шилжүүлэх

10.1.2.4.1 Энэхүү баримт бичгийн 8.7.3-д заасан зайчлалын хамгийн бага хэмжээ хэрэглэгдэхгүй байгаа тохиолдолд, агаарын хөлгийн агаар газар холбоог удирдлага шилжүүлэгч нислэг хөдөлгөөний нэгжээс хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгжид шилжүүлэх хугацаа нь, агаарын хөлөг удирдлагын бүсийн хилийг нэвтрэхээр тооцоолж буй хугацаанаас 5 минутын өмнө байх ёстой. Хэрэв холбогдох хоёр нислэг хөдөлгөөний нэгжийн хооронд өөрөөр тохиролцсон бол уг хугацааг өөрчилж болно.

10.1.2.4.2 Хэрэв удирдлага шилжүүлэх үед 8.7.3-д заасан зайчлалын хамгийн бага хэмжээ хэрэглэгдэж байгаа бол, агаарын хөлгийн агаар газар холбоог удирдлага шилжүүлэгч нислэг хөдөлгөөний нэгжээс хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгжид, хүлээн авагч нэгж удирдлагыг хүлээн авахаар зөвшөөрсөн даруйд шилжүүлнэ.

10.1.2.4.3 Хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгж нь, холбогдох хоёр нэгжийн хооронд өөрөөр тохиролцсоноос бусад тохиолдолд, агаарын хөлөгтэй радио болон, эсхүл өгөгдлийн холбоо тогтоосон, мөн тухайн агаарын хөлгийн удирдлагыг хүлээн авсан талаар удирдлага шилжүүлэгч нэгжид мэдэгдэх шаардлагагүй. Харин агаарын хөлөгтэй холбоо төлөвлөсөн ёсоор тогтоогдоогүй тохиолдолд, хүлээн авагч нислэг хөдөлгөөний нэгж нь уг нөхцөлийг удирдлага шилжүүлэгч нэгжид нэн даруй мэдэгдэнэ.

10.1.2.4.4 Хэрэв удирдлагын бүсийн тодорхой хэсэгт агаарын хөлөг дамжин өнгөрөх хугацаа богино байвал, тухайн бүсийн дундах нэгжийг бүрэн мэдээллээр хангах нөхцөлтэйгөөр, зэргэлдээ удирдлагын бүсүүдийн хариуцсан нэгжүүдийн хооронд шууд холбоо шилжүүлэх зохицуулалтыг тохиролцож хэрэгжүүлж болно. Дундах нэгж нь өөрийн хариуцлагын бүсэд байгаа бүх хөдөлгөөний хоорондын зайчлалыг хадгалах болон шаардлагатай харилцан ажиллагааны зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүргээ хэвээр хадгална.

10.1.2.4.5 Агаарын хөлгийн тодорхой нөхцөлд өөрийн удирдлагыг хэрэгжүүлж буй нэгжээс бусад хяналтын нэгжтэй түр хугацаанд холбоо тогтоохыг зөвшөөрч болно.

10.1.2.5 Хяналттай нислэг цуцлах

Хэрэв нислэг нь хяналттай нислэг байх үйл ажиллагаагаа зогсоосон бол, өөрөөр хэлбэл хяналттай агаарын зайг орхисон, эсхүл хэрэглэлийн журмын нислэгээ цуцалж, ил харааны нислэгийн журмын нислэгийн дүрмээр үргэлжлүүлэн нисэж байгаа боловч тухайн агаарын орон зайд ил харааны нислэгийн журмын нислэгүүдэд удирдлага хэрэгжүүлдэггүй тохиолдолд, холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж нь нислэгийн үлдсэн хэсэгт нислэгийн мэдээлэл болон сэрэмжлүүлгийн үйлчилгээ үзүүлэх үүрэг бүхий нислэг хөдөлгөөний

ЭХ ХУВИЛ
26 А165

үйлчилгээний нэгжүүдэд шаардлагатай мэдээллийг дамжуулах ёстой. Энэ нь тухайн агаарын хөлгөнд үйлчилгээг тасралтгүй үзүүлэхийг хангах зорилготой.

10.1.3 Бүсийн удирдлагын нэгж болон ойртолтын удирдлагын нэгжийн хоорондын харилцан ажиллагааны зохицуулалт

10.1.3.1 Удирдлагын хуваарилалт

10.1.3.1.1 Харилцан ажиллагааны гэрээ, заавар, эсхүл тухайн тохиолдолд холбогдох Бүсийн удирдлагын төвөөс өөрөөр заагаагүй бол, ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь Бүсийн удирдлагын төвөөс түүнд шилжүүлсэн агаарын хөлөг бүсийн удирдлагын төвийн лавлагаагүйгээр нислэгийн зөвшөөрөл олгож болно. Гэвч хэрэв буултын маневр бүтэлгүйтсэн бол, уг нөхцөл Бүсийн удирдлагын төвийн үйл ажиллагаанд нөлөөлж байгаа тохиолдолд Бүсийн удирдлагын төвд нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд цаашдын арга хэмжээг Бүсийн удирдлагын төв болон ойртолтын удирдлагын нэгжийн хооронд зохицуулна.

10.1.3.1.2 Бүсийн удирдлагын төв нь ойртолтын удирдлагын нэгжтэй харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийсний дараа, хэрэв бүх буулт ил харааны цаг агаарын нөхцөлд хийгдэх бол, агаарын хөлгийг аэродромын удирдлагын цамхагт шууд шилжүүлж болно.

10.1.3.2 Хөөрөлт болон зөвшөөрлийн хүчинтэй хугацаа

10.1.3.2.1 Бүсийн удирдлагын төв нь дараах нөхцөлд хөөрөх цагийг зааж өгөх ёстой:

a) ойртолтын удирдлагын нэгжид шилжүүлээгүй агаарын хөлөгтэй зохицуулах шаардлагатай үед;

b) ижил чиглэлтэй хөөрч буй агаарын хөлгүүдийн хооронд нислэгийн замын (en-route) зайчлалыг хангах шаардлагатай үед;

10.1.3.2.2 Хэрэв хөөрөх цагийг Бүсийн удирдлагын төв заагаагүй бол, ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь өөрт шилжүүлэгдсэн нислэгүүдийн хөөрөлтийг бусад агаарын хөлөгтэй зохицуулах шаардлагатай тохиолдолд хөөрөх цагийг тодорхойлно.

10.1.3.2.3 Хэрэв хөөрөлт саатсанаар ойртолтын удирдлагын нэгжид шилжүүлээгүй бусад агаарын хөлөгтэй давхцах нөхцөл үүсэх бол, Бүсийн удирдлагын төв нь хөөрөх зөвшөөрлийн хүчинтэй хугацааг тогтоох ёстой. Хэрэв өөрийн хөдөлгөөний нөхцөлөөс шалтгаалан ойртолтын удирдлагын нэгж нэмж өөрийн зөвшөөрлийн хүчинтэй хугацаа тогтоох шаардлагатай бол, энэхүү хугацаа нь Бүсийн удирдлагын төвөөс тогтоосон хугацаанаас илүү байж болохгүй.

10.1.3.3 Хөдөлгөөн болон удирдлагын өгөгдөл солилцох

10.1.3.3.1 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь Бүсийн удирдлагын төвийг хяналттай хөдөлгөөнтэй холбоотой дараах холбогдох мэдээллээр нэн даруй хангаж байх ёстой:

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭН, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУВЬ
Сан
Дан 26 АГБ

a) ашиглагдаж буй ХБЗ болон төлөвлөж буй хэрэглэлийн буултын журам -ын төрөл;

b) бүсийн удирдлагын төв ашиглах боломжтой, хүлээлгийн цэг дэх хамгийн доод түвшин;

c) ойртон ирж буй нислэгүүдийн хоорондын дундаж хугацаа, эсхүл зай, ойртолтын удирдлагын нэгжээр тодорхойлогдсон байдлаар;

d) бүсийн удирдлагын төвөөс олгосон тооцоолсон буултын хугацаанд өөрчлөлт гарсан бол, ойртолтын удирдлагын нэгжийн тооцооллоор 5 минутын буюу хоёр нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн хооронд тохиролцсон бусад хугацааны зөрүү илэрсэн тохиолдолд уг мэдээллийг шинэчилж мэдэгдэх;

e) хүлээлгийн цэг дээр ирсэн бодит хугацаа нь өмнө тооцоологдсоноос 3 минутаар, эсхүл хоёр нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн хооронд тохиролцсон бусад хугацаагаар ялгаатай байвал уг өөрчлөлтийн мэдээллийг мэдэгдэх;

f) агаарын хөлөг хяналттай агаарын зайн нислэгээ цуцалсан тохиолдолд, энэ нь хүлээх цэг дээрх нислэгийн түвшин, эсхүл бусад агаарын хөлгийн ойртолтын баримжаат цагт нөлөөлөх бол мэдэгдэх;

g) агаарын хөлгийн хөөрсөн цаг, эсхүл хоёр нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжийн хооронд тохиролцсон бол удирдлагын бүсийн хил эсхүл бусад тодорхой цэгт ирэх тооцоолсон цаг;

h) илэрхий хугацаанд холбогдоогүй, эсхүл мэдээлэгдээгүй агаарын хөлөгтэй холбоотой бүх боломжит мэдээлэл;

i) бүсийн удирдлагын төвийн үйл ажиллагаанд нөлөөлж болзошгүй 2-р тойрог нислэгт гарсан агаарын хөлгийн талаарх мэдээлэл.

10.1.3.3.2 Бүсийн удирдлагын төв нь ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжийг хяналттай хөдөлгөөнтэй холбоотой дараах мэдээллээр нэн даруй хангаж байх ёстой:

a) ирж буй агаарын хөлгийн таних тэмдэг, төрөл болон хөөрсөн цэг;

b) ирж буй агаарын хөлгийн хүлээх цэг, эсхүл бусад тодорхой цэг дээгүүр нисэх тооцоолсон цаг болон төлөвлөж буй нислэгийн түвшин;

c) хүлээх цэг дээгүүр өнгөрсөн бодит цаг болон төлөвлөж буй түвшин, хэрэв агаарын хөлгийг хүлээх цэгт ирсний дараа ойртолтын удирдлагын нэгжид шилжүүлэх;

d) нисэн ирэх агаарын хөлгийн хүссэн хяналттай агаарын зайн хэрэглэлийн буултын журам нь ойртолтын удирдлагын нэгжээс заасан журамтай ялгаатай бол мэдээлэх;

e) бүсийн удирдлагын төвөөс олгосон тооцоолсон буултын хугацаа;

f) шаардлагатай үед, агаарын хөлөг ойртолтын удирдлагын нэгжтэй холбоо тогтоох заавар авсан тухай мэдэгдэл;

g) шаардлагатай үед, агаарын хөлөг ойртолтын удирдлагын нэгжид шилжүүлсэн тухай мэдэгдэл, үүнд шаардлагатай бол шилжүүлсэн цаг болон нөхцөл;

h) нисэн гарах агаарын хөлгийн саатлын талаар урьдчилан тооцоолсон мэдээлэл, хэрэв хөдөлгөөн ихэссэнээс шалтгаалан хойшлол үүсэх бол.

10.1.3.3.3 Ирж буй агаарын хөлөгтэй холбоотой мэдээллийг тооцоолсон ирэх хугацаанаас доод тал нь 15 мин-ын өмнө илгээх ёстой бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд энэхүү мэдээллийг шинэчилнэ.

10.1.4 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж болон аэродромын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжийн хоорондын харилцан ажиллагааны зохицуулалт

10.1.4.1 Удирдлагын хуваарилалт

10.1.4.1.1 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь ирж буй агаарын хөлгийн удирдлагыг тухайн агаарын хөлгийг аэродромын удирдлагын цамхагт шилжүүлж, аэродромын удирдлагын цамхагтай холбоо тогтоох хүртэл хадгална. Агаарын орон зайн зохион байгуулалтын бүтэц, цаг уурын нөхцөл, болон нислэгийн хөдөлгөөний байгууламжийн боломжид тохируулан, хамтран ажиллах журам болон заавар нь ирж буй агаарын хөлгийг шилжүүлэх дүрмийг тогтооно.

10.1.4.1.2 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь аэродромын удирдлагын цамхагт, тухайн цамхгийн үзэмжийн дагуу, ирж буй нислэгийн хөдөлгөөнтэй уялдуулан агаарын хөлгийг хөөргөх зөвшөөрөл олгох эрхийг өгч болно.

10.1.4.1.3 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь, хэрэв хамтран ажиллах журам, эсхүл дотоод журмын зааварт заасан бол, тусгай ил харааны нислэгийг зөвшөөрөхөөс өмнө ойртолтын удирдлагын нэгжээс урьдчилсан зөвшөөрөл авах ёстой.

10.1.4.2 Хөдөлгөөн болон удирдлагын өгөгдөл солилцох

10.1.4.2.1 Аэродромын удирдлагын цамхаг нь ойртолтын удирдлагын нэгжийг дараах хяналттай агаарын хөлөгтэй холбоотой мэдээллээр нэн даруй хангах ёстой:

a) нисэн ирэх болон нисэн гарах тооцоот цагууд;

b) шаардлагатай үед - ойртолтын дарааллын эхний агаарын хөлөг аэродромын удирдлагын цамхагтай холбоо тогтоосон, мөн харагдаж байгаа бөгөөд буулт амжилттай хийгдсэн байгааг мэдэгдэх;

c) тодорхой хугацаанд холбогдоогүй буюу мэдээлэгдээгүй агаарын хөлгийн талаарх бүх мэдээлэл;

d) ойртолтоос 2-т гарсан нислэгүүдийн талаарх мэдээлэл;

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУЛЬ Санд Тогоон 26 А465

e) ойртолтын удирдлагын нэгжийн удирдлагад байгаа агаарын хөлгөнд нөлөөлж болох чухал орон нутгийн нислэгийн хөдөлгөөний талаарх мэдээлэл.

10.1.4.2.2 Ойртолтын удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж буй нэгж нь аэродромын удирдлагын цамхгийг дараах хяналттай агаарын хөлөгтэй холбоотой мэдээллээр нэн даруй хангах ёстой:

a) ирж буй агаарын хөлөг аэродром дээгүүр нисэх тооцоолсон хугацаа болон төлөвлөсөн түвшин, ирэх хугацаанаас дор хаяж 15 минутын өмнө;

b) шаардлагатай үед агаарын хөлөг аэродромын удирдлагын цамхагтай холбоо тогтоох заавар авсан бөгөөд тухайн нэгж удирдлагыг хүлээн авах гэж буй тухай мэдэгдэл;

c) хөдөлгөөн ихэссэнээс үүдэх хөөрөх нислэгийн саатлын талаарх урьдчилсан мэдээлэл.

10.1.5 Нэг удирдлагын нэгж доторх удирдлагын байрлал хоорондын харилцан ажиллагааны зохицуулалт

10.1.5.1 Нэг удирдлагын нэгжийн удирдлагын байрлал хооронд дараах нислэгүүдтэй холбоотой нислэгийн төлөвлөгөө болон удирдлагын мэдээлэл солилцох ёстой:

a) удирдлагын хариуцлага нэг байрлалаас нөгөөд шилжих бүх агаарын хөлөг;

b) удирдлагын хэсгийн хилийн ойролцоо нисэж байгаа, хөрш хэсгийн хөдөлгөөнд нөлөөлж болох агаарын хөлөг;

c) процедурын аргаар ажиллаж буй удирдагчаас нислэг хөдөлгөөн үйлчилгээний ажиглалтын систем ашиглаж буй удирдагч руу удирдлагын хариуцлага шилжсэн агаарын хөлөг, мөн үүнтэй холбоотой бусад агаарын хөлөг.

10.1.5.2 Нэг нислэг хөдөлгөөний удирдах нэгжийн доторх удирдлагын хэсгүүдийн хооронд удирдлага шилжүүлэх болон харилцан ажиллагааны зохицуулалтын журам нь нислэг хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүдийн хооронд мөрдөгдөж буй журмын дагуу байна.

10.1.6 Автоматжуулсан харилцан ажиллагааны зохицуулалт алдагдсан тохиолдолд

Автоматжуулсан харилцан ажиллагааны зохицуулалт тасалдсан тохиолдолд, энэ тухай мэдээлэл нь нислэгийн харилцан ажиллагааны зохицуулалтад хариуцлагатай, удирдлага шилжүүлж буй удирдагчид тодорхой, ойлгомжтой байдлаар тодорхойлогдох ёстой. Дараа нь, тухайн удирдагч нь тогтоосон хувилбар аргуудыг ашиглан шаардлагатай харилцан ажиллагааны зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх ёстой.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХЯМ
ЭХ ХУЛЬ

10.2 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээний хүрээнд харилцан ажиллагааны зохицуулалт

10.2.1 Хэрэв холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага шаардлагатай гэж үзвэл, хөрш нислэгийн мэдээллийн бүсүүдийн дотор нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ үзүүлж буй нэгжүүдийн хооронд харилцан ажиллагааны зохицуулалт хийгдэх ёстой. Энэхүү зохицуулалт нь тодорхой чиглэл, эсхүл маршрутын хэсгээр нисэж буй хэрэглэлийн нислэгийн журам болон ил харааны нислэгийн журам нислэгүүдэд тасралтгүй нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ үзүүлэх зорилготой байна. Ийм харилцан ажиллагааны зохицуулалт нь холбогдох НХҮ-ний нэгжүүдийн хооронд байгуулсан хамтран ажиллах журмын дагуу хийгдэнэ.

10.2.2 Энэ зүйлийн 10.2.1-д заасны дагуу нислэгийн харилцан ажиллагааны зохицуулалт хэрэгжиж байгаа тохиолдолд дараах мэдээллийг дамжуулна:

a) тухайн нислэгтэй холбоотой одоо хүчинтэй нислэгийн төлөвлөгөөний холбогдох зүйлүүд;

b) тухайн агаарын хөлөгтэй сүүлд холбоо тогтоосон цаг.

10.2.3 Эдгээр мэдээллийг тухайн агаарын хөлөг орж ирэх дараагийн FIR-ийн НХҮ-ний нэгжид уг агаарын хөлөг FIR-д нэвтрэхээс өмнө дамжуулах ёстой.

10.2.4 Хэрэв холбогдох НХҮ-ний байгууллагуудын хоорондын хамтран ажиллах журмаар заасан бол, танилт тогтоогдоогүй, эсхүл тодорхойлогдоогүй агаарын хөлгийг илрүүлэхэд туслах, ингэснээр агаарын хөлгийг саатуулах шаардлагыг хасах буюу бууруулах зорилгоор, нислэгийн төлөвлөгөө болон нислэгийн явцын мэдээллийг мөн хилийн ойролцоох маршрутын дагуу болон маршрутын хэсгээр нисэж буй нислэгүүдийн хувьд хөрш FIR-ийн холбогдох нислэг хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүдэд дамжуулах ёстой.

10.2.5 Хэрэв агаарын хөлөг "хамгийн бага түлш", эсхүл онцгой тохиолдолд нөхцөлд орсон, эсхүл аюулгүй байдал нь хангагдаагүй бусад нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд, тухайн агаарын хөлөгт тохиолдсон яаралтай байдлын төрөл болон нөхцөл байдлын талаарх мэдээллийг удирдлага шилжүүлж буй нэгж нь удирдлага хүлээн авч буй нэгжид, мөн нислэгтэй холбоотой байж болох бусад агаарын хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүдэд, шаардлагатай бол холбогдох авран туслах зохицуулалтын төвүүдэд мэдэгдэх ёстой.

10.3 Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээний харилцан ажиллагааны зохицуулалт

Нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлж буй нислэг хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүд нь, энэхүү үйлчилгээг сонгосон агаарын хөлөгт хамааруулан, 10.1-р хэсэгт заасан харилцан ажиллагааны зохицуулалтын журмыг мөрдөнө.

10.4 НХҮ-ний нэгжүүд ба нисэхийн холбооны станцуудын хоорондын харилцан ажиллагааны зохицуулалт

Холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас заасан тохиолдолд, НХҮ-ний нэгжүүд нь холбогдох төвүүдэд үйлчилж буй нисэхийн холбооны станцуудыг агаарын

ЭЖ ХУВ: 26 А65

хөлгийн холбоо шилжүүлэлтийн талаар мэдээлэлтэй байхыг хангах ёстой. Өөрөөр заагаагүй бол, хүргэх мэдээлэлд агаарын хөлгийн таних тэмдэг (шаардлагатай бол SELCAL код орно), маршрут, эсхүл очих газар (шаардлагатай бол), мөн холбоо шилжүүлэлтийн тооцоолсон, эсхүл бодит цагийг багтаана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭХ ХУВИЛ
Хаяг
Дугаар 26 А165

БҮЛЭГ 11. АГААРЫН НАВИГАЦИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ МЭДЭЭ

11.1 Мэдээний ангилал

11.1.1 Ерөнхий зүйл

Энэхүү баримт бичгийн 10 дугаар бүлгийн шаардлагын дагуу Зөвшилцлийн мэдээнүүдийг Нисэхийн суурин холбооны үйлчилгээ (AFS) буюу дараах сувгаар дамжуулан илгээнэ: Нисэхийн цахилгаан холбооны сүлжээ (ATN), нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээ (AFTN), шууд телефон ярианы шугам (direct speech circuits), тоон өгөгдөл солилцох сувгууд, шууд телетайп төхөөрөмж (teletypewriter) болон компьютер–компьютер холболт, эсхүл холбогдох нисэхийн хөдөлгөөнт холбооны үйлчилгээний (aeronautical mobile service) шугамаар дамжуулан илгээнэ. Эдгээр мэдээнүүд нь НХҮ-ний хэрэглээ болон ач холбогдлын зэргээр ангилагдана.

Тайлбар 1: Конвенцын Хавсралт 10 (Volume II, 4-р бүлэг)-т зааснаар мэдээг AFTN сүлжээгээр илгээх үед мэдээ бүрийн ард хаалтад "яаравчлалын зэрэглэлийг" /Priority Indicator/ бичнэ. Нисэхийн цахилгаан холбооны сүлжээ /ATN/ ашиглан илгээж буй НХҮ-ний байгууламж хоорондын өвөгдлийн холбооны мэдээнүүдийн /AIDC/ "normal priority flight safety messages" буюу өрдийн түвшний нислэгийн аюулгүй байдалтай холбоотой мэдээний яаравчлалын зэрэглэл нь нисэхийн цахилгаан холбооны сүлжээний /ATN/ интернэт протоколын яаравчлалын /priority/ байдлаар тодорхойлогдоно.

Тайлбар 2: 17-р бүлэгт FF-ICE үйлчилгээтэй холбоотой үйл ажиллагаа болон холбогдох мэдээнүүдийн талаар тусгасан болно.

11.1.2 Онцгой нөхцөлийн мэдээ

Энэ ангилалд дараах мэдээ хамаарна:

a) аюулын мэдээ- аюулд орсон агаарын хөлөг , аюулын үеийн мэдээнүүдийг агуулна (SS);

b) яаравчлалын мэдээ - түгшүүрийн үе, эсхүл тодорхой бус үеийн мэдээнүүдийг агуулна (DD);

c) энэ зүйлийн a) болон b)-д хамаарахгүй боловч мэдэгдэж байгаа, эсхүл аюулд өртсөн байж болзошгүй агаарын хөлөг мөн радио холбоо алдагдсан агаарын хөлгийн талаарх мэдээг агуулна. (FF, эсхүл шаардлагатай бол түүнээс дээгүүр);

Тайлбар: Хэрэв a), b) болон шаардлагатай тохиолдолд c)-д дурдсан мэдээнүүдийг олон нийтийн холбооны үйлчилгээгээр хүргэж байгаа бол, 1973 оны Малага хотод батлагдсан Олон улсын холбооны Конвенцын (International Telecommunication Convention) 25-р зүйлд заасны дагуу телеграммд хэрэглэдэг амь насанд аюултай гэх утгатай бүхий SVH гэсэн Priority Indicator яаравчлалын зэргийг ашиглана.

11.1.3 Хөдөлгөөн ба удирдлагын мэдээ

Энэ ангилалд дараах төрлийн мэдээ хамаарна:

a) хөдөлгөөний мэдээ (FF) /Movement messages/:

- хүргүүлсэн нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ /filed flight plan messages/
- хойшилсон мэдээ /Delay messages/

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Дугаар 26 А65

- өөрчлөлтийн мэдээ /Modificaion messages/
- цуцлалтын мэдээ /Cancel messages/
- хөөрөлтийн мэдээ /Departure messages/
- нисэн ирсэн мэдээ /Arrival messages/

b) зөвшилцлийн мэдээ (FF) /Coordination messages/

- бодит нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ /Current flight plan messages/
- тооцоот цагийн мэдээ /Estimate messages/
- зөвшилцлийн мэдээ /Coordination messages/
- зөвшөөрлийн мэдээ /Acceptance message/
- мэдээ хүлээж авсныг батлах баталгаажуулах мэдээ /Logical acknowledgement/

c) нэмэлт мэдээ (FF) /Supplementary messages/

- нислэгийн төлөвлөгөө хүсэх мэдээ / Request flight plan, message/
- нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлтийг хүсэх мэдээ /Request supplementary flight plan messages/
- нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлт мэдээ /Supplementary flight plan messages/

d) НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны мэдээ /AIDC messages/

- мэдэгдлийн мэдээ /Notification message/
- зөвшилцлийн мэдээ /Coordination messages/
- удирдлага шилжүүлэх мэдээ /Transfer of control messages/
- ерөнхий мэдээллийн мэдээ /General information messages/
- аппликейшины удирдлагын мэдээ /Application management messages/

e) удирдлагын мэдээ (FF) /Control messages/

- зөвшөөрлийн мэдээ /Clearance messages/
- нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн мэдээ /Flow control messages/
- байрлалын болон агаарын хөлгийн илтгэлийн мэдээ /Position- report and air-report messages./

11.1.4 Нислэгийн мэдээллийн мэдээ

11.1.4.1 Энэхүү ангилалд дараах мэдээ хамаарна:

a) нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл агуулсан мэдээ (FF); /Messages containing traffic information/

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХЭЛТС
Баримт бичгийн 26 А/65

b) цаг уурын мэдээлэл агуулсан мэдээ (FF, эсхүл GG); /Messages containing meteorological information/

c) агаарын навигацийн байгууламжийн үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээ (GG); /Messages concerning the operation of aeronautical facilities/

d) нисэх буудлын чухал мэдээлэл агуулсан мэдээ (GG); /Messages containing essential aerodrome information/

e) нислэгийн хөдөлгөөний зөрчлийн тухай тайлангийн мэдээ (FF); /Messages concerning air traffic incident reports/

11.1.4.2 Хэрэв мэдээг тусгай байдлаар боловсруулах шаардлага гарсан тохиолдолд нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээгээр /AFTN/ дамжуулан илгээж буй мэдээнд ердийн яаравчлалын зэрэгт DD гэсэн тодорхойлогчийг бичнэ.

11.2 Ерөнхий нөхцөл

Тайлбар: Энэ бүлэгт ашиглагдаж буй "originated" (үүсгэсэн), "transmitted" (дамжуулсан), "addressed" (хаягласан) болон "received" (хүлээн авсан) гэх мэт нэр томьёонууд нь заавал телетайп төхөөрөмжөөр, эсхүл компьютер хоорондын сүлжээгээр дижитал өгөгдөл солилцох (digital data interchange) мэдээг зааж байгаа гэсэн үг биш юм. Хэрэв энэ талаар тусгайлан заагаагүй бол, энэхүү бүлэгт дурдсан мэдээнүүдийг шууд телефон холбоогоор (voice communication) дамжуулан илгээж болно.Энэ тохиолдолд дээрх нэр томьёонууд нь дараах утгаатайгаар ойлгогдоно: "originated" → "үүсгэсэн" буюу "эхлүүлсэн", "transmitted" → дамжуулсан, "addressed" → " хаяглагдсан", "received" → "хүлээн авсан".

11.2.1 Мэдээ үүсгэх ба хаяглалт

11.2.1.1 Ерөнхий нөхцөл

Тайлбар: Энд дурдсан "Movement messages" буюу хөдөлгөөний мэдээнүүд нь дараах төрлийн мэдээг агуулна: нислэгийн төлөвлөгөө (flight plan message), хөөрөлтийн мэдээ (departure message),хойшилсон мэдээ (delay message), нисэн ирсэн мэдээ (arrival message),цуцалсан мэдээ (cancellation message), байрлалын мэдээллийн мэдээ (position-report message), болон эдгээртэй холбоотой өөрчлөлтийн (modification) мэдээнүүд.

11.2.1.1.1 НХҮ-ний зорилгоор ашиглагдах мэдээг 11.3 дахь хэсэгт заасны дагуу тухайн холбогдох НХҮ-ний нэгж, эсхүл нисэх баг өөрөө үүсгэх ёстой. Гэхдээ тухайн бүс нутгийн журмаар НХҮ-ний нэгж нь хөдөлгөөний мэдээ үүсгэх үүргийг дараах этгээдэд даалгаж болно. Үүнд: нисгэгч, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл тэдний томилогдсон төлөөлөгчид байна.

Тайлбар 1: Иймэрх шилжүүлэлтийг холбогдох AIP-д нийтлэх, эсхүл холбогдох үйл ажиллагаа эрхлэгчидтэй байгуулсан гэрээгээр болон FF-ICE үйлчилгээний дагуу 17.4.3.1-д заасны дагуу хэрэгжүүлж болно.

Тайлбар 2: FF-ICE үйлчилгээ хэрэгжүүлэхтэй холбоотой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээ үүсгэх зааварчилгаа болон чиглэлүүдийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Flight and Flow — Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)" гарын авлагаас харна уу.

11.2.1.1.2 НХҮ-нд ашиглахаас өөр зорилгоор (жишээ нь, үйл ажиллагааны хяналт) хөдөлгөөний мэдээ, удирдлагын мэдээ болон нислэгийн мэдээлэл үүсгэх үүрэг нь Конвенцын Хавсралт 11-ийн 2.17-д зааснаас бусад тохиолдолд нисгэгч, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчид байдаг.

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ 175
26 АИС

11.2.1.1.3 Нислэгийн төлөвлөгөө, түүнтэй холбоотой нэмэлт өөрчлөлт (amendment) болон нислэгийн төлөвлөгөөг цуцалсан (cancellation) мэдээг 11.4.2-т заасан зөвхөн холбогдох НХУ-ний нэгжүүдэд илгээх ёстой. Эдгээр мэдээг бусад НХУ-ний нэгжүүд, эсхүл тухайн нэгжийн тодорхой албан тушаалтан болон бусад холбогдох хаягт хүргэхийг тухайн орон нутгийн дотоод журмаар шийдвэрлэнэ.

11.2.1.1.4 Хэрэв агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч хүсэлт гаргасан бол, холбогдох НХУ-ний нэгжүүдэд нэгэн зэрэг онцгой нөхцөлийн мэдээ /emergency messages/ болон хөдөлгөөний мэдээнүүд /Movement messages/ нь дараах хаягуудад илгээгдэнэ:

a) буух нисэх буудал, эсхүл хөөрөх нисэх буудлын нэг хаягт;

b) үйл ажиллагааны хяналт хариуцсан хоёроос багагүй нэгжид;

Эдгээр хаягуудыг тухайн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч тодорхойлно.

11.2.1.1.5 Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч хүсэлт гаргасан тохиолдолд, НХУ-ний байгууллагуудад ээлж дараагаар илгээдэг нислэгийн хөдөлгөөний мэдээ болон тухайн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн зүгээс нислэгийн хяналтын үйлчилгээ үзүүлж буй агаарын хөлөгтэй холбоотой бүх мэдээнүүдийг хамтын ажиллагааны гэрээний дагуу тус үйл ажиллагаа эрхлэгчид, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчид илгээж байх ёстой.

11.2.1.2 Нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээ ашиглах

11.2.1.2.1 Нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээгээр /AFTN/ дамжуулан илгээх НХУ-ний мэдээнүүдэд дараах мэдээллүүдийг агуулсан байх ёстой:

a) мэдээг дамжуулах яаравчлалын зэрэглэл (priority), түүнчлэн хүлээн авагчийн хаяг (addressees), мөн тухайн мэдээг холбогдох нисэхийн суурин холбооны станцаар илгээсэн огноо, цаг болон мэдээ үүсгэгчийн таних тэмдэг (Originator Indicator) зэргийг заавал тусгасан байх; /11.2.1.2.5-ыг үзнэ үү./

b) НХУ-ний өгөгдлийг шаардлагатай тохиолдолд 11.2.1.2.6-д заасан нэмэлт хаягийн мэдээллийг урд нь бичиж Хавсралт 3-т заасны дагуу бэлтгэнэ. Эдгээр өгөгдлийг AFTN мэдээний үндсэн текст хэсэгт дамжуулна.

11.2.1.2.2 Яаравчлалын зэрэглэл

Энэ нь 11.1 дүгээр хэсэгт заасны дагуу мэдээний ангиллын арын хаалтад тэмдэглэсэн хоёр үсэг бүхий яаравчлалын зэрэглэлээс бүрдэнэ.

Дамжуулах мэдээний эрэмбэ	Яаравчлалын зэрэглэл
1	SS
2	DD FF
3	GG KK

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР ЭХ ХУ

Тайлбар: Конвенцын Хавсралт 10 (Volume II, Chapter 4) дагуу AFTN-ээр дамжуулах мэдээний эрэмбийн дарааллыг дараах байдлаар тогтоосон байна.

11.2.1.2.3 Хаяг

11.2.1.2.3.1 Энэ нь мэдээ хүлээн авах ёстой бүх хаягийн тодорхойлогчийн /Addressee indicator/ дарааллаас бүрдэнэ.

11.2.1.2.3.2 Хаягийн тодорхойлогч тус бүр нь дараах байдлаар бүрдэх найман үсгийн дараалалтай байна.

a) ICAO-оос олгосон нисэн очих аэродромын (destination) байршлыг илтгэх дөрвөн үсэг бүхий байршлын код (location indicator)

Тайлбар: ICAO-ийн байршлын кодын жагсаалт нь Doc 7910 — Location Indicators баримт бичигт багтсан байдаг.

i) ICAO-оос олгосон нисэхийн эрх бүхий байгууллага, үйлчилгээ, эсхүл авиа компанийн хаягийг илтгэх гурван үсэг бүхий тодорхойлогч (designator), эсхүл

ii) хэрэв гурван үсэг бүхий тодорхойлогч олгогдоогүй бол доор дурдсан аль нэгийг ашиглана:

— "YXY" — хэрэв хүлээн авагч нь цэргийн байгууллага бол,

— "ZZZ" — хэрэв хүлээн авагч нь нислэг үйлдэж агаарын хөлөг бол,

— "YYY" — бусад бүх тохиолдолд хэрэглэнэ.

b)

i) X үсэг, эсхүл

ii) тухайн хаяглагдсан байгууллагын алба, эсхүл салбарыг илэрхийлэх нэг үсэг бүхий тодорхойлогч.

11.2.1.2.3.3 НХУ-ний нэгж рүү НХУ-ний мэдээ илгээх үед дараах гурван үсэг бүхий тодорхойлогчийг ашиглана.

Нислэгийн мэдээллийн бүс (FIR), эсхүл дээд агаарын зайн нислэгийн мэдээллийн бүс (UIR) хариуцсан төв — (ACC буюу Бүсийн удирдлагын төв, эсхүл FIC буюу Нислэгийн мэдээллийн төв)

- Хэрэв IFR нислэгтэй холбоотой мэдээ бол ZQZ
- Хэрэв VFR нислэгтэй холбоотой мэдээ бол ZFZ
- Аэродромын удирдлагын цамхаг ZTZ
- НХУ-ний мэдээлэх төв ZPZ

Өөр зорилгоор НХУ-ний нэгжийн гурван үсэг бүхий таних тэмдгийг ашиглахгүй.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУУЛЬ

11.2.1.2.4 Цаг оруулах

Цагийг оруулахдаа тухайн мэдээг нисэхийн суурин холбооны станцаар дамжуулан илгээсэн огноо болон цагийг илтгэх зургаан цифрээр бөглөнө.

11.2.1.2.5 Мэдээ үүсгэгчийн таних тэмдэг

Мэдээ үүсгэгчийн таних тэмдэг нь Addressee Indicator-тэй адил бүтэцтэй найман үсгийн дарааллаас бүрдэх бөгөөд (11.2.1.2.3.2-г үз), энэ нь мэдээг илгээсэн газрын байршил болон мэдээг үүсгэсэн байгууллагыг тодорхойлно.

11.2.1.2.6 Хаяг болон мэдээ үүсгэсэн хаягийн нэмэлт мэдээлэл

Хэрэв хаяг болон, эсхүл мэдээ үүсгэгчийн хаягийн заах код "YXY", "ZZZ", эсхүл "YYY" гэсэн гурван үсэг бүхий тодорхойлогч (11.2.1.2.3.2 b) ii)-г үз) ашиглагдсан бол, дараах нэмэлт мэдээллийг тусгана. Үүнд:

a) холбогдох байгууллагын нэр, эсхүл агаарын хөлгийн дуудлагыг текстийн эхэнд бичих.

b) ийм нэмэлт мэдээллүүдийн дэс дараалал нь хүлээн авагчийн (Addressee Indicators) таних тэмдэг болон, эсхүл мэдээ үүсгэгчийн (Originator Indicator) таних тэмдгийн дараалалтай адил байх ёстой;

c) хэрэв ийм мэдээлэл нэгээс олон байвал, сүүлчийн текстийн дараа "STOP" гэдэг үгийг бичнэ;

d) хэрэв хүлээн авагчийн нэмэлт мэдээлэл болон мэдээ үүсгэгчийн нэмэлт мэдээлэл хоёул байгаа бол, мэдээ үүсгэгчийн мэдээллийн өмнө "FROM" гэдэг үг оруулна.

Тайлбар. — Телетайп хуудасны форматаар (teletypewriter page-copy form) хүлээн авсан HXY-ний мэдээнүүдийн талаар:

1. AFTN сүлжээгээр хүлээн авсан HXY-ний мэдээг дамжуулах явцад мэдээ зөв дамжуулагдсаныг баталгаажуулахын тулд "харилцааны бүрхүүл" (communications envelope) буюу мэдээний үндсэн текстийн өмнө болон хойно нь тусгай тэмдэгтүүдийн дараалал нэмэгддэг.

2. HXY-ний мэдээг таних энгийн дүрэм нь мэдээ эхлэлд хаалт нээж, төгсгөлд нь хаалт хаасан байдлаар илэрхийлэгдэнэ.

Жишээ нь: '('мэдээний үндсэн текст ')'

3. Зарим тохиолдолд тухайн орны ашиглаж буй тоног төхөөрөмжөөс шалтгаалан хэрэглэж буй телетайп төхөөрөмжүүд нь Хавсралт 3-д заасны дагуу боловсруулсан HXY-ний мэдээний эхэнд болон төгсгөлд бичигддэг хаалтын оронд бусад хоёр өөр тусгай тэмдэг хэвлэж гаргадаг. Ийм бүс нутгийн ялгаа нь сурахад амархан бөгөөд үйл ажиллагаанд сөрөг нөлөөгүй юм.

11.2.2 Мэдээ бэлтгэх болон дамжуулах

11.2.2.1 Энэ зүйлийн 11.2.2.2-д зааснаас бусад тохиолдолд, HXY-ний мэдээг Appendix 3-д заасны дагуу стандарт текст, форматын дагуу бэлтгэж, дамжуулж, стандарт өгөгдлийн дүрмийн дагуу боловсруулна.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Баримт 26 ... А/65

11.2.2.2 Шаардлагатай тохиолдолд, Appendix 3-т заасан мэдээнүүдийг бүсийн агаарын навигацийн гэрээний дагуу Appendix 6-д тусгагдсан AIDC мэдээгээр нэмэлтээр, эсхүл орлуулж ашиглаж болно.

11.2.2.2.1 НХҮ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны /AIDC/ мэдээнүүдийг нисэхийн цахилгаан холбооны сүлжээгээр/ATN/ дамжуулах үед, тухайн мэдээнүүд ASN.1 (Abstract Syntax Notation One) стандартын дагуу багцлан кодолно.

Тайлбар- ASN.1-ийн кодчиллын дүрэм болон AIDC хаягжилтын дүрэм нь Конвенцын Хавсралт 10, Volume II болон Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) (Doc 9705)-т тусгагдсан байдаг. AIDC мэдээг үйл ажиллагаандаа хэрэглэх заавар нь Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694)-т тусгагдсан.

11.2.2.2.2 НХҮ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны /AIDC/ мэдээг нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээгээр /AFTN/ дамжуулах үед мэдээний формат нь Appendix 3-д заасан өгөгдлийн зарчимтай аль болох нийцсэн байх ёстой. Хэрэв AIDC мэдээний зарим өгөгдлийн талбарууд нь Appendix 3-д буй стандарт өгөгдлийн бүтэцтэй зөрчилдсөн, эсхүл түүнд нэмэлт өгөгдөл шаардлагатай бол, эдгээрийг бүс нутгийн агаарын навигацийн гэрээний дагуу зохицуулна.

11.2.2.2.3 НХҮ-ний нэгжүүдийн хооронд мэдээг амаар (ам хэлээр) солилцож байгаа тохиолдолд, амаар баталгаажуулалт хийгдсэн нь мэдээг хүлээн авсны нотолгоо болох учраас нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдын хооронд бичгээр баталгаажуулалт хийх шаардлагагүй. Хэрэв тусгай зохицуулалтгүй бол автомат системүүдийн хооронд мэдээ солилцох тохиолдолд зөвшилцөл хийсэн баталгаажуулалт заавал шаардагдана.

Тайлбар: Конвенцын 11, 6-р бүлэгт телефон утсан (direct-speech) харилцааг бичиж тэмдэглэх шаардлагын талаар тусгагдсан.

11.3 Мэдээ солилцох аргачлал

11.3.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага болон нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн үйл ажиллагаанд шаардагдах урьдчилсан хугацааны шаардлага /lead-time requirement/ нь НХҮ-ний мэдээ солилцох аргыг тодорхойлоход ашиглагдана.

11.3.1.1 Мэдээ солилцох арга нь дараах хүчин зүйлүүдээс хамаарна: харилцаа холбооны сувгийн хүртээмжтэй байдал ба чанар, гүйцэтгэх үүрэг, солилцох мэдээллийн төрөл, холбогдох төвүүдийн өгөгдөл боловсруулах хүчин чадал.

11.3.2 Нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн үйл ажиллагаанд шаардагдах нислэгийн төлөвлөгөөг нислэг эхлэхээс 60 минутаас багагүй хугацааны өмнө бэлтгэн хүргүүлэх ёстой. Нислэгийн төлөвлөгөөг дараах хоёр хэлбэрийн аль нэгээр ирүүлж болно. Үүнд: нислэгийн төлөвлөгөө (filed flight plan), эсхүл давтагддаг нислэгийн төлөвлөгөө (repetitive flight plan) — үүнийг давтагддаг нислэгийн төлөвлөгөөний жагсаалтын маягтаар (repetitive flight plan listing form), эсхүл цахим мэдээлэл боловсруулах системд тохирох бусад хэлбэрээр илгээж болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУЛЬ

11.3.2.1 Нислэгийн өмнө ирүүлсэн нислэгийн төлөвлөгөө нь нислэгийн цаг, нислэгийн түвшин, агаарын замын өөрчлөлт болон бусад шаардлагатай чухал мэдээллүүдээр шинэчлэгдэж байх ёстой.

11.3.3 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагад шаардагдах нислэгийн төлөвлөгөөг нислэгийн зам дагуух эхний бүсийн удирдлагын төвд нислэг эхлэхээс 30 минутаас багагүй хугацааны өмнө, дараагийн удирдлагын төвүүдэд тухайн агаарын хөлөг тус удирдлагын төвийн агаарын зайд нэвтрэхээс 20 минутаас багагүй хугацааны өмнө илгээх ёстой. Энэ нь агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх үйл ажиллагаанд бэлтгэх зорилготой юм.

11.3.4 Энэ зүйлийн 11.3.5-д зааснаас бусад тохиолдолд, хоёр дахь бүсийн удирдлагын төв болон түүний дараагийн удирдлагын төвүүдэд дараах мэдээллийг хүргэж байх ёстой. Үүнд: шинэчлэгдсэн үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө (updated basic flight plan data), болон тооцоот цагийн мэдээ, эсхүл шинэчилсэн бодит нислэгийн төлөвлөгөө (current flight plan message) багтана. Өөрөөр хэлбэл, дараагийн удирдлагын төвүүд нь тухайн нислэгийн хамгийн сүүлийн (current), шинэчилсэн өгөгдлийг хүлээн авч байх шаардлагатай.

11.3.5 Тухайн бүс нутаг нь нислэгийн төлөвлөгөө солилцох зорилгоор автоматжуулсан систем ашигладаг эдгээр систем нь хэд хэдэн бүсийн удирдлагын төвүүд, ойртолтын удирдлагын байр, эсхүл аэродромын удирдлагын цамхагт мэдээлэл дамжуулдаг бол холбогдох мэдээг нислэгийн хөдөлгөөний нэгж тус бүрд нь хаяглахгүйгээр зөвхөн автоматжуулсан системүүдэд л хаяглахад хангалттай.

Тайлбар: Өгөгдлийг цааш боловсруулж, холбогдох НХУ-ний нэгжүүдэд түгээх үйл ажиллагаа нь мэдээ хүлээн авч буй системийн дотоод үүрэг болно.

11.3.5.1 НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбоогоор мэдээ дамжуулж байгаа тохиолдолд /AIDC/ мэдээ илгээж буй нэгж нь мэдээ хүлээн авах НХУ-ний нэгжийн нэршлийг тодорхойлох ёстой бөгөөд бүх мэдээнд дараагийн НХУ-ний нэгжийн таних тэмдгийг агуулсан байна. Хүлээн авч буй нэгж нь зөвхөн өөрт нь зориулагдсан мэдээг хүлээн авна.

11.3.6 Хөдөлгөөний мэдээ

Замын дагуух эхний бүсийн удирдлагын төв, нислэгийн төлөвлөгөөний өгөгдлийг хүлээн авах боломжгүй буюу боловсруулах чадамжгүй тухайн нислэгийн замын дагуух бүх НХУ-ний нэгжүүд, холбогдох нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн нэгжид хөдөлгөөний мэдээг нэгэн зэрэг илгээнэ.

11.3.7 Зөвшилцөл болон өгөгдөл дамжуулах

11.3.7.1 Агаарын хөлгийг дараагийн удирдлагын сектор, эсхүл удирдлагын төвүүд хооронд шилжүүлэхдээ дараах үе шатуудыг багтаасан зөвшилцөл болон шилжүүлэх үеийн хэлэлцээгээр дамжин явуулна:

а) шаардлагатай тохиолдолд зөвшилцөл хийхэд бэлтгэх зорилгоор нислэгийн талаар урьдчилан мэдэгдэх;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХАЛ
ЭХ ХУВИЛ
Дэлгэц 26 A6S

b) удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг удирдлага шилжүүлж буй НХҮ-ний нэгжийн зүгээс тодорхойлох;

c) шаардлагатай бол удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг хүлээн авч буй НХҮ-ний нэгжийн зүгээс зөвшилцөж, баталгаажуулах;

d) удирдлагыг удирдлага хүлээн авч буй нэгжид шилжүүлэх.

11.3.7.2 Энэ зүйлийн 11.3.7.3-т зааснаас бусад тохиолдолд, нислэгийн тухай мэдэгдлийг холбогдох НХҮ-ний бүх шаардлагатай өгөгдлийг агуулсан хүчин төгөлдөр нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээгээр, эсхүл удирдлага шилжүүлэхээр төлөвлөсөн нөхцөлийг тусгасан тооцоот цагийн мэдээгээр дамжуулна. Тооцоот цагийн мэдээг зөвхөн хүлээн авагч нэгжид нислэгийн төлөвлөгөөний үндсэн өгөгдөл шинэчлэгдсэн байдлаар аль хэдийн байгаа, өөрөөр хэлбэл, удирдлага шилжүүлэгч нэгжээс нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ болон түүнтэй холбоотой шинэчлэлийн мэдээнүүд өмнө нь дамжуулагдсан тохиолдолд ашиглана.

11.3.7.3 AIDC мэдээ ашиглаж байгаа тохиолдолд НХҮ-тэй холбоотой бүхий л мэдээллийг агуулсан нислэгийн талаарх мэдэгдлийг /notification of flight/ мэдээлэх мэдээ /Notification message/ болон зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordination Initial message/ гэсэн хэлбэрээр дамжуулна.

11.3.7.4 Энэ зүйлийн 11.3.7.5-д зааснаас бусад тохиолдолд бодит нислэгийн төлөвлөгөө /Current Flight Plan/, тооцоот цагийн мэдээ /Estimate message/, эсхүл нэг болон хэд хэдэн өөр санал бүхий удирдлага шилжүүлэх нөхцөлүүдийг үйл ажиллагааны зарчмаар хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд зөвшилцлийг дууссанд тооцно.

11.3.7.5 AIDC ашиглаж байгаа тохиолдолд зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordinate Initial message/, эсхүл тохиролцсон зөвшилцөл /Coordinate Negotiate message/ -ийг аль нэг тал хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд зөвшилцөл хийгдсэн гэж үзнэ.

11.3.7.6 Энэ зүйлийн 11.3.7.7-д зааснаас бусад тохиолдолд, үйл ажиллагааны баталгаажуулалт (operational acknowledgement) хийгдээгүй бол, зөвшилцлийг бүрэн хийгдсэнийг бататгах үүднээс мэдээ хүлээж авсныг батлах мэдээг (Logical Acknowledgement message) мэдээ хүлээн авч буй компьютероос автоматаар илгээгдэх ёстой. Уг мэдээ нь дамжуулсан өгөгдлийг бүрэн хүлээн авч, синтакс ба утгын алдаагүй буюу мэдээ хүчинтэй гэж үзэгдэх түвшинд боловсруулагдсан үед илгээгдэнэ.

11.3.7.7 AIDC мэдээ ашиглагдаж байгаа тохиолдолд, Application Accept мэдээ нь хүлээн авч буй компьютерээс автоматаар илгээгдэнэ. Энэхүү мэдээ нь компьютер хоорондын холбоосоор хийгдэж буй зөвшилцлийн үйл явцын бүрэн бүтэн байдлыг хангах зорилготой юм. Мэдээ нь зөвшилцлийн мэдээлэл, ерөнхий мэдээлэл, эсхүл дамжуулсан өгөгдлийг хүлээн авч боловсруулсны дараа алдаагүй болох нь батлагдаж, шаардлагатай тохиолдолд удирдлагын ажлын байранд (control position) харуулахад бэлэн болсон үед илгээгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАМ
ЭХ ХУВЬ

11.3.7.8 Удирдлага шилжүүлэх үйл явц нь хоёр нэгжийн хооронд байгуулсан гэрээний дагуу ил тод, эсхүл далд байж болно. Өөрөөр хэлбэл, хоёр нэгжийн хооронд ямар нэгэн холбоо заавал солилцох шаардлагагүй.

11.3.7.9 Удирдлага шилжүүлэх явцад өгөгдөл солилцохтой шаардлагатай бол, удирдлага шилжүүлэх саналд НХУ-ний ажиглалтын системээс авсан мэдээллийг багтаана. Энэхүү санал нь өмнө нь хүлээн зөвшөөрсөн зөвшилцлийн мэдээнд үндэслэгдсэн тул нэмэлт зохицуулалт хийх шаардлагагүй. Гэхдээ санал болгож буй удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг хүлээн зөвшөөрөх шаардлагатай.

11.3.7.10 Хэрэв санал болгож буй удирдлага шилжүүлэх нөхцөл нь хүлээн авч буй нэгжид тохиромжгүй байвал хүлээн авч буй нэгж нь шинэ нөхцөл санал болгож цаг тухайд нь дахин зөвшилцөл хийж болно.

11.3.7.11 Transfer of Communication мэдээг Transfer of Control мэдээний оронд ашиглаж болно. Хэрэв Transfer of Communication мэдээг ашиглан нисэх багийг удирдлага хүлээн авах нэгжтэй холбоо тогтоох зааварчилга өгвөл удирдлага шилжүүлэх ажиллагааг удирдлагын бүсийн хил дээр, эсхүл харилцан тохиролцсон цаг, байршилд тусгай заасан гэрээний дагуу гүйцэтгэх ба энэ үед Transfer of Control мэдээг ашиглахгүй.

11.3.7.12 Хэрэв удирдлага хүлээн авсан тал НХУ-ний ажиглалтын системээс дамжуулсан өгөгдлийн мэдээг хүлээн авсны дараа тухайн агаарын хөлгийг шууд тодорхойлж чадахгүй бол шаардлагатай гэж үзвэл ажиглалтын системийн шинэ мэдээ авахын тулд дахин нэмэлт холбоо тогтооно.

11.3.7.13 Агаарын хөлгийн удирдлага хүлээн авсны дараа удирдлага хүлээн авсан нэгж нь "удирдлага хүлээн авсан тухай" мэдэгдэж зөвшилцлийг дуусна. Холбогдох нэгжүүдийн хооронд тусгай тохиролцоо хийсэн бол энэ шаардлагыг дагахгүй байж болно.

11.3.8 **Нэмэлт өгөгдөл**

11.3.8.1 Хэрэв үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө (basic flight plan data), эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлт (supplementary flight plan data) шаардлагатай гэж үзвэл, тухайн нислэгийн төлөвлөгөө байна гэж үзсэн хамгийн боломжит НХУ-ний нэгжид хүсэлтийн мэдээ /request message/-г илгээнэ.

Тайлбар: 11.4.2.4.2 болон 11.4.2.4.3-т хүсэлтийн мэдээг илгээх НХУ нэгжүүд.

11.3.8.2 Хэрэв хүссэн мэдээллийг (requested information) нь илгээх боломжтой байвал Filed Flight Plan, эсхүл Supplementary Flight Plan-г илгээнэ.

11.4 Мэдээний төрөл ба тэдгээрийн хэрэглээ

11.4.1 Онцгой нөхцөлийн үеийн мэдээ

11.4.1.1 Энэ зүйлийн 11.4.1.2, 11.4.1.3 болон 11.4.1.4 хэсэгт зааснаас бусад тохиолдолд мэдэгдэж байгаа, эсхүл сэжиглэгдэж буй онцгой нөхцөлийн шинж чанар бүр харилцан адилгүй тул онцгой нөхцөлийн үед ашиглах мэдээний стандарт хэлбэрийг тогтоох боломжгүй байдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХУЛД
ЭХ ХУВИЛ

11.4.1.2 Анхааруулах мэдээ

11.4.1.2.1 НХҮ-ний нэгж нь Конвенцын Хавсралт 11-ийн 5-р бүлэгт заасны дагуу агаарын хөлөг онцгой нөхцөлд орсон гэж үзвэл тухайн нислэгтэй холбоотой бүх НХҮ-ний нэгжүүд болон авран туслах зохицуулалтын төвүүдэд (rescue coordination centres) анхааруулах мэдээг илгээнэ. Энэхүү мэдээнд PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 3, 1-р хэсэгт заасан мэдээнээс авч болох боломжит бүх мэдээг агуулсан байна.

11.4.1.2.2 Холбогдох НХҮ-ний нэгжүүд хоорондхарилцан тохиролцсон тохиолдолд онцгой нөхцөлийн үе шаттай холбоотой мэдээллийг автомат өгөгдөл боловсруулах төхөөрөмж (automatic data-processing equipment) ашиглаж буй нэгж нь 11.4.2.2.4-т заасны дагуу өөрчлөлтийн мэдээ (modification message), эсхүл 11.4.2.3.4, эсхүл 11.4.2.4.4-т заасны дагуу зөвшилцлийн мэдээ (coordination message) хэлбэрээр илгээж болно. Эдгээрт нэмэлтээр анхааруулах мэдээнд багтах ёстой нэмэлт дэлгэрэнгүй мэдээллийг агуулсан аман мэдээ (verbal message) орно.

11.4.1.3 Радио холбооны татгалзлын мэдээ

Тайлбар: Радио холбоо татгалзсан тохиолдолд авах арга хэмжээг Конвенцын Хавсралт 2-ийн 3.6.5.2-д, мөн энэхүү баримт бичгийн 15 дугаар бүлгийн 15.6 дугаар хэсэгт тодорхойлсон.

11.4.1.3.1 Хэрэв НХҮ-ний нэгж нь өөрийн хариуцлагын бүсэд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн радио холбоо татгалзсаныг тодорхойлсон бол дараах байгууллагуудад радио холбооны татгалзлын /RCF/ мэдээг илгээх ёстой. Үүнд:

a) нислэгийн замын дагуух дараагийн бүх НХҮ-ний нэгжүүд (аль хэдийн үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө буюу FPL, эсхүл RPL хүлээн авсан нэгжүүд);

b) хэрэв уг нисэх буудалд хамааралтай нислэгийн төлөвлөгөө өмнө нь илгээгдсэн бол тухайн аэродромын цамхагт.

11.4.1.3.2 Хэрэв НХҮ-ний дараагийн нэгж нь үндсэн нислэгийн төлөвлөгөөг (basic flight plan data) хүлээн аваагүй бөгөөд зөвшилцлийн үйл ажиллагааны хүрээнд бодит нислэгийн төлөвлөгөөг /CPL/ хүлээн авах ёстой бол тухайн нэгжид радио холбооны татгалзлын /RCF/ мэдээ, болон бодит нислэгийн төлөвлөгөөний /CPL/ мэдээг илгээнэ. Дараа нь тус нэгж нь дараагийн НХҮ-ний нэгжид радио холбооны татгалзлын /RCF/ мэдээ, болон бодит нислэгийн төлөвлөгөөний /CPL/ мэдээг илгээнэ.

11.4.1.4 Текст хэлбэрээр илгээх онцгой нөхцөлийн үеийн мэдээ (AIDC, PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 6-д хамаарна)

11.4.1.4.1 Онцгой нөхцөлд орсон нь тогтоогдсон, эсхүл орсон байж болзошгүй гэж таамаглаж буй агаарын хөлгийн талаарх мэдээллийг бусад холбогдох нэгжид НХҮ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбоогоор /AIDC/ дамжуулах илгээхдээ текст бичих хоосон талбарыг /free text emergency message/ ашиглана.

11.4.1.4.2 Дараах тохиолдлуудад онцгой байдлын мэдээг чөлөөт текст хэлбэрээр дамжуулж болно:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

a) онцгой нөхцөлийн дуудлага, эсхүл яаралтай байршлын дохио дамжуулахтай холбоотой мэдээ;

b) хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл, эсхүл тэсрэх бөмбөгөөр заналхийлэгдсэнтэй холбоотой мэдээ;

c) зорчигчийн эрүүл мэндэд ноцтой аюул тулгарсан эсхүл нислэгийн бүхээгт үймээн самуун үүссэн талаарх мэдээ;

d) техникийн эсхүл навигацийн төхөөрөмжийн доголдлоос үүдэлтэй нислэгийн замын огцом өөрчлөлт;

e) радио холбоо алдагдах (communication failure).

11.4.2 Хөдөлгөөний болон удирдлагын мэдээ

11.4.2.1 Ерөнхий зүйл

Агаарын хөлгийн төлөвлөсөн, эсхүл бодит хөдөлгөөнтэй холбоотой хамгийн сүүлийн үеийн мэдээнүүд нь нисгэгч, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчөөс ирсэн мэдээлэл, эсхүл НХҮ-ний ажиглалтын системээс авсан мэдээлэл дээр үндэслэгдэнэ.

11.4.2.2 ХӨДӨЛГӨӨНИЙ МЭДЭЭ /MOVEMENT MESSAGES/

11.4.2.2.1 Хөдөлгөөний мэдээнд дараах зүйлс багтана:

- нислэгийн төлөвлөгөө (11.4.2.2.2)
- хойшилсон мэдээ (11.4.2.2.3)
- өөрчлөлтийн мэдээ (11.4.2.2.4)
- нислэгийн төлөвлөгөө цуцлагдсан тухай мэдээ (11.4.2.2.5)
- хөөрөлтийн мэдээ (11.4.2.2.6)
- нисэн ирсэн мэдээ (11.4.2.2.7).

11.4.2.2.2 Нислэгийн төлөвлөгөө

Тайлбар: Нислэгийн төлөвлөгөө дамжуулах зааварчилгааг Конвенцын Хавсралт 2-т тусгасан.

11.4.2.2.2.1 RPL-ийн дагуу нислэг үйлдэж байгаа, эсхүл бодит нислэгийн төлөвлөгөө ашиглаж байгаа тохиолдлоос бусад үед нислэгийн замын хэсэг, эсхүл бүхэлд нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ, нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ, эсхүл аюулын дохио мэдээллийн үйлчилгээ авах зорилгоор нислэгийн төлөвлөгөө ирүүлсэн ба замын бүх мэдээг дамжуулсан байх ёстой.

11.4.2.2.2.2 Нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээг нисэх гарах аэродромд үйлчилгээ үзүүлж буй НХҮ-ний нэгж үүсгэж, 11.4.2.2.2.3-т заасан нэгжүүдэд илгээнэ. Хэрэв энэ үүргийг тухайн нэгж гүйцэтгэх боломжгүй бол дараах нэгж, эсхүл этгээд үүсгэж болно:

a) нисэн гарах аэродромыг хариуцсан НХҮ-ний зохих эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон нэгж;

МОНГОЛ УЛС
ЭЖ ҮҮН
26 A165

b) нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгөөс нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авч буй НХҮ-ний нэгж; эсхүл

c) энэ зүйлийн 11.2.1.1.1-д заасны дагуу томилогдсон нисгэгч, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл төлөөлөгч

11.4.2.2.2.3 Нислэгийн төлөвлөгөөг дараах байдлаар хаяглаж илгээнэ:

a) бүсийн удирдлагын төв, эсхүл удирдлагын бүс дэх нислэгийн мэдээллийн бүс, эсхүл нисэн гарах аэродромд байрлаж буй нислэгийн мэдээллийн бүсүүдэд нислэгийн төлөвлөгөө илгээнэ;

b) RPL-ийн зохицуулалтын үр дүнд, нислэгийн төлөвлөгөө бэлэн болсон тохиолдлоос бусад тохиолдолд, нислэгийн замын дагуух бодит өгөгдлийг боловсруулах боломжгүй байгаа нислэгийн мэдээллийн бүс, эсхүл дээд агаарын зайн нислэгийн мэдээллийн бүс бүрийг хариуцдаг бүх төвүүдэд нислэгийн төлөвлөгөөг илгээнэ. Мөн нислэгийн төлөвлөгөө нисэн очих Аэродромын удирдлагын цамхагт илгээнэ. Шаардлагатай бол нислэгийн төлөвлөгөөг агаарын замын дагуух НХҮ-ний нэгжүүдийг хариуцдаг нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн төвүүдэд илгээнэ;

c) нислэгийн төлөвлөгөөнд нислэгийн үед дахин зөвшөөрөл (RIF) авах тухай заасан бол, нислэгийн төлөвлөгөөг холбогдох нэмэлт төвүүдэд болон өөрчлөгдсөн нисэн очих аэродромын удирдлагын цамхагт илгээнэ;

d) хэрэв бодит нислэгийн төлөвлөгөөг (CPL) ашиглахаар тохиролцсон хэдийч нислэгийн урьдчилсан урсгалын төлөвлөлтөд хийхэд мэдээлэл шаардлагатай бол нислэгийн төлөвлөгөөг холбогдох Бүсийн удирдлагын төвд дамжуулна;

e) зөвхөн нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээ болон аюулын дохио мэдээлэх үйлчилгээ үзүүлдэг агаарын замын дагуу нислэг үйлдэх тохиолдолд нислэгийн төлөвлөгөөг агаарын замын дагуух нислэгийн мэдээллийн бүс, эсхүл дээд агаарын зайн нислэгийн мэдээллийн бүс тус бүрийг хариуцсан төв болон нисэн очих аэродромын удирдлагын цамхагт илгээнэ.

11.4.2.2.2.4 Дундын зогсолттой нислэгийн хувьд, нислэгийн үе шат бүрийн нислэгийн төлөвлөгөөг эхний нисэн гарах аэродромыг хариуцахаар НХҮ-ний зохих эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон нэгжид ирүүлсэн бол дараах журмыг мөрдөнө:

a) энэ зүйлийн 11.4.2.2.2.2-т заасны дагуу эхний нисэн гарах аэродромын нислэгийн төлөвлөгөө үүсгэгч нь:

1) нислэгийн эхний үе шатын нислэгийн төлөвлөгөө 11.4.2.2.2.3-ын дагуу дамжуулна;

2) нислэгийн дараагийн үе шат бүрийн нислэгийн төлөвлөгөөг тус тусад нь үүсгэж, дараагийн нисэн гарах аэродром бүрийн хувьд НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон НХҮ-ний нэгжид, эсхүл бусад нэгжүүдэд хаяглан дамжуулна;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВ185

b) дараа дараагийн нисэн гарах аэродром бүрийн хувьд НХҮ-ий зохих эрх бүхий байгууллагаас томилогдсон НХҮ-ний нэгж, эсхүл бусад нэгжүүд нь нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авмагц, тус нислэгийн төлөвлөгөөг өөрийн аэродром дээр бүртгэгдсэн (filing locally) гэж үзэн зохих арга хэмжээ авна.

11.4.2.2.2.5 Агаарын хөлгийг танилт тогтооход туслах зорилгоор мөн агаарын хөлөг агаарын замаас хазайж огтлолцол үүсэх нөхцөлийг арилгах буюу бууруулахын тулд шаардлагатай гэж үзвэл холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагууд хоорондын гэрээгээр тодорхой агаарын замаар, эсхүл FIR-ийн хилтэй ойр байрлах агаарын замын хэсгээр нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн нислэгийн төлөвлөгөөг тухайн зам, эсхүл түүний хэсэгтэй залгаа FIR болон дээд агаарын зайн FIR хариуцсан төвүүдэд мөн илгээх ёстой.

11.4.2.2.2.6 Нислэгийн төлөвлөгөөг үүсгэснээс хойш нэн даруй тараах ёстой. Хэрэв нислэгийн төлөвлөгөө нислэг эхлэх тооцоот цагаас 24 цагаас өмнө тараагдсан бол агаарын хөлгийн хөөрөх огноог нислэгийн төлөвлөгөөний 18-р зүйлд тодотгож өгнө.

11.4.2.2.3 Хойшилсон мэдээ (DLA)

11.4.2.2.3.1 Илгээсэн үндсэн нислэгийн төлөвлөөгөө, эсхүл давтагддаг нислэгийн төлөвлөгөө дэх нислэг эхлэх цагаас 30 минутаас их хугацаагаар нислэг хойшилсон бол хойшилсон мэдээг илгээнэ.

11.4.2.2.3.2 Хойшилсон мэдээг нисэн гарах аэродромыг хариуцдаг НХҮ-ний нэгж нь үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө хүлээн авсан бүх талуудад дамжуулна.

Тайлбар: Бодит нислэгийн мэдээ /CPL/ илгээсэн агаарын хөлгийн нисэн гарах цаг хойшилсонтой холбоотой мэдэгдлийг 11.4.2.3.4-аас харна уу.

11.4.2.2.4 Өөрчлөлтийн мэдээ (CHG)

Өмнө нь дамжуулсан нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл RPL-д тусгагдсан нислэгийн төлөвлөгөөний өгөгдөлд ямар нэгэн өөрчлөлт хийх шаардлагатай бол өөрчлөлтийн мэдээг дамжуулна. Өөрчлөлтийн мэдээг өөрчлөлтөд хамааралтай үндсэн нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авсан НХҮ-ний нэгжүүдэд тараана. Мөн уг өөрчлөлтөд хамааралтай ба өмнө нь хүлээн аваагүй холбогдох нэгжүүдэд дамжуулна.

Тайлбар: Өмнө нь дамжуулсан бодит нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл тооцоот цагийн мэдээнд тусгагдсан өөрчлөлтийн тухай мэдэгдлийн талаар 11.4.2.3.4-ийг үзнэ үү.

11.4.2.2.5 Нислэгийн төлөвлөгөө цуцлагдсан мэдээ (CNL)

Өмнө нь тараагдсан үндсэн нислэгийн төлөвлөгөөг цуцалсан тохиолдолд нислэгийн төлөвлөгөө цуцлагдсан тухай мэдээг дамжуулна. Нисэн гарах аэродромыг хариуцдаг НХҮ-ний нэгж нь CNL мэдээг үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө хүлээн авсан НХҮ-ний нэгжүүдэд тараана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУУЛЬ

11.4.2.2.6 Хөөрөлтийн мэдээ (DEP)

11.4.2.2.6.1 Хэрэв өөрөөр заагаагүй бол бүсийн агаарын навигацийн гэрээнд үндэслэн үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө тараагдсан нэгжүүдэд агаарын хөлөг хөөрсний дараа нэн даруй хөөрөлтийн мэдээг /DEP/ дамжуулна.

11.4.2.2.6.2 Хөөрөлтийн мэдээг нисэн гарах аэродромыг хариуцдаг НХУ-ний нэгж нь үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө хүлээн авсан бүх нэгжүүдэд дамжуулна.

Тайлбар: Бодит нислэгийн төлөвлөгөө /CPL/ дамжуулсан агаарын хөлгийн хөөрөлтийн тухай мэдээгдлийн талаар 11.4.2.3.4-ийг үзнэ үү.

11.4.2.2.7 Нисэн ирсэн мэдээ (ARR)

11.4.2.2.7.1 Нисэн ирсэн аэродромыг хариуцдаг НХУ-ний нэгж нь нисэн ирсэн тухай мэдээг хүлээн авсан үед ARR мэдээг дараах тохиолдлуудад дамжуулна:

a) нисэн очих аэродромд буусан тохиолдолд:

   1) ARR мэдээг шаардсан тохиолдолд нисэн очих аэродромыг хариуцсан бүсийн удирдлагын төв, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төвд;

   2) нислэгийн төлөвлөгөөнд ARR мэдээг хүсэлт болгож оруулсан тохиолдолд, нислэгийн төлөвлөгөөг үүсгэсэн нисэн гарах аэродромын НХУ-ний нэгжид;

b) бэлтгэл, эсхүл өөр аэродромд нисэн очсон тохиолдолд:

   1) нисэн очих аэродром хариуцсан бүсийн удирдлагын төв, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төвд;

   2) нисэн очих аэродромын удирдлагын цамхагт;

   3) нисэн гарах аэродромын НХУ-ний мэдээлэх төвд;

   4) агаарын хөлөг нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу ба хазайгаагүй өнгөрж буй тохиолдолд FIR, эсхүл дээд агаарын зайн FIR хариуцдаг бүсийн удирдлагын төв, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төвд.

11.4.2.2.7.2 Удирдлагын үйлчилгээгээр хангагдаж буй агаарын хөлөг хоёр талын радио холбооны татгалзсан байдалтай буулт үйлдсэн тохиолдолд, нисэн очсон аэродромын удирдлагын цамхаг нь нисэн ирсэн мэдээ /ARR/-г дараах байдлаар дамжуулна:

a) нисэн очих аэродромд буусан тохиолдолд:

   1) холбоо тасарсан хугацаанд тухайн агаарын хөлөгтэй холбоотой байсан бүх НХУ-ний нэгжүүдэд;

   2) анхааруулсан бүх НХУ-ний нэгжүүдэд;

b) нисэн очих аэродромоос өөр аэродромд буусан тохиолдолд:

Нисэн очих аэродромыг хариуцдаг НХУ-ний нэгжид; мөн энэ нэгж нь а)-д заасны дагуу холбогдох, эсхүл анхааруулга авсан бусад НХУ-ний нэгжүүдэд нисэн ирсэн мэдээ /ARR/-г дамжуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

11.4.2.3 Зөвшилцлийн мэдээ (PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 3)

Тайлбар: Зөвшилцөлтэй холбоотой заалтууд нь 10-р бүлэгт тусгагдсан. Утсан холбооны хэвшмэл хэллэг 12-р бүлэгт тусгагдсан. Хавсралт 6-д заасан НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны (AIDC) мэдээг зохицуулах заалтуудыг 11.4.2.5-с үзнэ үү.

11.4.2.3.1 Зөвшилцлийн мэдээнд дараах зүйлс багтана:

- бодит нислэгийн төлөвлөгөө /current flight plan/ (11.4.2.3.2)
- тооцоот цагийн мэдээ /estimate messages /(11.4.2.3.3)
- зөвшилцлийн мэдээ /coordination messages/ (11.4.2.3.4)
- хүлээн зөвшөөрсөн мэдээ /acceptance messages/ (11.4.2.3.5)
- мэдээ хүлээж авсныг батлах мэдээ /logical acknowledgement messages/ (11.4.2.3.6).

11.4.2.3.2 Бодит нислэгийн төлөвлөгөө (CP)

11.4.2.3.2.1 Хэрэв үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө (basic flight plan data) нь аль хэдийн түгээгдсэн бөгөөд уг мэдээ нь тооцоот цагийн мэдээний (estimate message) зөвшилцлийн өгөгдлөөр нэмэлт хийгдэхээр байгаа бол, бодит нислэгийн төлөвлөгөөний /CPL/ мэдээ илгээх шаардлагагүй. Харин ийм нөхцөл байхгүй тохиолдолд, бүх хяналттай нислэг (controlled flight) болон нислэгийн зөвлөмжийн үйлчилгээгээр (advisory service) хангагдаж буй нислэг бүрийн хувьд:

- бүсийн удирдлагын төвөөс дараагийн бүсийн удирдлагын төвд,
- хамгийн сүүлийн бүсийн удирдлагын төвөөс нь нисэн очих аэродромын удирдлагын цамхагт (aerodrome control tower)
- бодит нислэгийн төлөвлөгөөг /CPL/ илгээх ёстой.

Энэ нь тухайн агаарын замын дагуух хэсгүүдэд цэг-цэгийн хооронд харилцаа холбоо (point-to-point communication) хангалттай байгаа ба мэдээ дамжуулах нөхцөл тохиромжтой гэж холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага үзсэн тохиолдолд хамаарна.

11.4.2.3.2.2 Хэрэв агаарын хөлөг хяналттай агаарын зайн маш богино хэсгээр нэвтрэн өнгөрөх бөгөөд уг хэсгээр нэвтрэн өнгөрөх нислэгийн хөдөлгөөний зохицуулалтыг холбогдох НХУ-ний байгууллагуудын тохиролцоогоор хоёр удирдлагын төвүүд хооронд шууд гүйцэтгэхээр шилжүүлсэн бол, бодит нислэгийн мэдээг /CPL/ эдгээр хоёр нэгж хоорондоо шууд дамжуулах ёстой.

11.4.2.3.2.3 Бодит нислэгийн төлөвлөгөөг /CPL/ холбогдох НХУ-ний нэгжид тухайн мэдээг хүлээн авч амжихуйц хугацааны өмнө буюу агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл хилийн цэгийн тооцоот цагаас 20 минутаас багагүй хугацааны өмнө илгээх ёстой. Хэрэв холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага өөр хугацааг тогтоосон бол уг хугацааг мөрдөнө. Энэхүү үйл ажиллагаа нь мэдээг илгээх үүрэгтэй НХУ-ний нэгж нь тухайн үед агаарын хөлгийн удирдлагыг авч амжаагүй, эсхүл холбоо тогтоогоогүй байсан ч мөн адил үйлчилнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

11.4.2.3.2.4 Хэрэв бодит нислэгийн төлөвлөгөөг автомат мэдээлэл боловсруулах тоног төхөөрөмж ашигладаггүй нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид илгээж байгаа бол 11.4.2.3.2.3-д заасан хугацаа хангалтгүй байж болох тул илүү урт хугацааны параметрийг харилцан тохиролцож болно.

11.4.2.3.2.5 Бодит нислэгийн төлөвлөгөөнд /CPL/ зөвхөн тухайн нислэгийн дараагийн удирдлагын бүс, эсхүл нислэгийн зөвлөмжийн үйлчилгээ үзүүлдэг агаарын зайд нэвтрэх цэгээс эхлэн нисэн очих аэродром хүртэлх нислэгийн мэдээлэл багтсан байна.

11.4.2.3.3 Тооцоот цагийн мэдээ (EST)

11.4.2.3.3.1 Үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө аль хэдийн өгөгдсөн тохиолдолд, тооцоот цагийн мэдээг тухайн нислэгийн маршрутын дагуу дараагийн бүсийн удирдлагын төв, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төв рүү илгээх ёстой.

11.4.2.3.3.2 Тооцоот цагийн мэдээг холбогдох НХҮ-ний нэгжид тухайн мэдээг хүлээн авч амжихуйц хугацааны өмнө буюу агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл хилийн цэгийн тооцоот цагаас 20 мин-аас багагүй хугацааны өмнө илгээх ёстой. Хэрэв холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага өөр хугацааг тогтоосон бол тэр хугацааг мөрдөнө. Энэхүү үйл ажиллагаа нь мэдээг илгээх үүрэгтэй бүсийн удирдлагын төв, эсхүл нислэгийн мэдээллийн төв тухайн үед агаарын хөлгийн удирдлагыг авч амжаагүй, эсхүл холбоо тогтоогоогүй байсан ч мөн үйлчилнэ байна.

11.4.2.3.3.3 Хэрэв тооцоот цагийн мэдээг автомат мэдээлэл боловсруулах тоног төхөөрөмж ашигладаггүй нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид илгээж байгаа бол 11.4.2.3.3.2-д заасан хугацаа хангалтгүй байж болох тул илүү урт хугацааны параметрийг харилцан тохиролцож болно.

11.4.2.3.4 Зөвшилцлийн мэдээ (CDN)

11.4.2.3.4.1 Удирдлага хүлээн авах нэгж нь хүлээн авсан бодит нислэгийн төлөвлөгөө /CPL/ эсхүл тооцоот цагийн мэдээнд /EST/ өөрчлөлт оруулах шаардлагатай гэж үзвэл зөвшилцөл хийх үедээ удирдлага шилжүүлэх нэгж рүү зөвшилцлийн мэдээ /CDN/ мэдээ илгээх ёстой.

11.4.2.3.4.2 Хэрэв удирдлага шилжүүлэх нэгж нь удирдлага хүлээн авах нэгжээс ирсэн зөвшилцлийн мэдээ /CDN/ мэдээний агуулгад өөрчлөлт оруулахыг хүсвэл дахин зөвшилцлийн мэдээ /CDN/ мэдээг удирдлага хүлээн авах нэгж рүү илгээнэ.

11.4.2.3.4.3 Дээр дурдсан зөвшилцлийг хоёр нэгжийн аль нэг нь хүлээн зөвшөөрсөн /ACP/ мэдээ илгээж зөвшилцлийн үйл ажиллагааг дуусгах хүртэл үргэлжилнэ. Гэхдээ зөвшилцлийн мэдээнд /CDN/ өөрчлөлт оруулах санал гаргасан тохиолдолд уг асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд шууд телефон холбоо (direct-speech) ашиглана.

11.4.2.3.4.4 Зөвшилцөл дууссаны дараа, хоёр НХҮ нэгжийн аль нэг нь үндсэн нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл удирдлага шилжүүлэх нөхцөлд оруулах өөрчлөлтийн талаар мэдэгдэх эсхүл санал гаргахыг хүсвэл удирдлага хүлээн авах нэгжид зөвшилцлийн мэдээ /CDN/ илгээх ёстой. Энэ тохиолдолд зөвшилцлийг дахин хийнэ.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ

11.4.2.3.4.5 Зөвшилцлийг дахиж хийсэн бол зөвшөөрлийн мэдээ /ACP/ илгээгдсэнээр уг зөвшилцлийн явц дуусгавар болно. Ихэнхдээ зөвшилцлийг дахин хийж байгаа бол телефон холбоо ашиглах ёстой.

11.4.2.3.5 Зөвшөөрлийн мэдээ (ACP)

11.4.2.3.5.1 Хэрэв 10-р бүлгийн 10.1.2.2.1-д заасны дагуу холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүдийн хооронд тусгай тохиролцоо хийгдээгүй бол удирдлага хүлээн авах нэгж нь CPL, эсхүл EST мэдээг хүлээн зөвшөөрч байгааг илэрхийлэн зөвшөөрлийн мэдээг /ACP/ удирдлага шилжүүлэх нэгж рүү илгээх ёстой.

11.4.2.3.5.2 Удирдлага хүлээн авах нэгж, эсхүл шилжүүлэх нэгжийн аль нэг нь зөвшилцлийн CDN мэдээг хүлээн зөвшөөрч, зөвшилцөл дууссаныг илэрхийлэхийн тулд ACP мэдээ илгээх ёстой.

11.4.2.3.6 Мэдээ хүлээж авсныг батлах мэдээ (LAM)

11.4.2.3.6.1 LAM мэдээ нь зөвхөн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын компьютер хооронд ашиглагдана.

11.4.2.3.6.2 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын компьютер нь CPL, EST, эсхүл бусад холбогдох мэдээг хүлээн авч,тухайн мэдээг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид хүргэх түвшинд боловсруулж дуусмагц LAM мэдээг автоматаар илгээнэ.

11.4.2.4 Нэмэлт мэдээ

11.4.2.4.1 Нэмэлт мэдээнүүдэд дараах төрлүүд орно:

- нислэгийн төлөвлөгөө хүсэх мэдээ /request flight plan messages/(11.4.2.4.2)
- нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлтийг хүсэх мэдээ /request supplementary flight plan messages/ (11.4.2.4.3)
- нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлт мэдээ /supplementary flight plan messages/(11.4.2.4.4)

11.4.2.4.2 Нислэгийн төлөвлөгөө хүсэх мэдээ (RQP)

RQP мэдээ нь HXY нэгж нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авахыг хүсэх үед илгээгдэнэ. Энэ нь тухайн нэгжид холбогдох нислэгийн төлөвлөгөө өмнө нь ирээгүй тохиолдолд хамаарна. Нислэгийн төлөвлөгөө байхгүй үед RQP мэдээг EST мэдээ илгээсэн HXY нэгж рүү, эсхүл шинэчлэгдсэн мэдээг илгээсэн төв рүү явуулна. Хэрэв ямар ч мэдээ хүлээн аваагүй бөгөөд агаарын хөлөг радио холбоо тогтоож, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэхийг хүссэн тохиолдолд, RQP мэдээг тухайн нислэгийн замын дагуух өмнөх HXY нэгж рүү илгээнэ.

11.4.2.4.3 Нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлтийг хүсэх мэдээ (RQS)

HXY-ний нэгж RQS мэдээгээр дамжуулан нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлтийг авахыг хүсэж болно. Уг мэдээг агаарын хөлөг хөөрч буй аэродромын HXY-ний мэдээлэх төв рүү дамжуулах ба нислэгийн төлөвлөгөөг нислэг дунд ирүүлсэн тохиолдолд нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээнд тусгагдсан HXY нэгж рүү дамжуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУ

11.4.2.4.4 Нислэгийн төлөвлөгөөний нэмэлт

*Тайлбар: SPL дамжуулах зааврыг PANS-ATM (Doc 4444), Appendix **2**-оос харна уу.*

SPL мэдээг нисэх гарах аэродромын НХУ-ний мэдээллийн төвөөс бодит нислэгийн төлөвлөгөөг (CPL), эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөг (FPL) авахыг хүссэн НХУ-ний нэгжүүдэд илгээнэ.Мэдээг нисэхийн суурин цахилгаан холбооны сүлжээгээр (AFTN) дамжуулан илгээх тохиолдолд request message мэдээний яаравчлалын зэрэгтэй ижил зэрэглэлээр дамжуулна.

11.4.2.5 НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны мэдээ (PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 6)

11.4.2.5.1 НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбоо(AIDC) мэдээнд дараах мэдээнүүд багтана:

- сануулга мэдээ /Notify messages/ (11.4.2.5.3)
- зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordinate Initial messages/ (11.4.2.5.4)
- тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ /Coordinate negotiate message/ (11.4.2.5.5)
- зөвшилцлийн зөвшөөрлийн мэдээ /Coordinate Accept messages/(11.4.2.5.6)
- зөвшилцлөөс татгалзсан мэдээ /Coordinate Reject messages/(11.4.2.5.7)
- зөвшилцөл цуцалсан мэдээ /Coordinate Cancel messages/ (11.4.2.5.8)
- зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ /Coordinate Update messages / (11.4.2.5.9)
- зөвшилцлийг хүлээлгэх мэдээ /Coordinate Standby messages/(11.4.2.5.10)
- удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээ /Transfer Initiate messages/ (11.4.2.5.11)
- удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн саналын мэдээ /Transfer Initiate messages/ (11.4.2.5.12)
- удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрсөн мэдээ /Transfer Conditions Accept messages/ (11.4.2.5.13)
- радио холбооны удирдлага шилжүүлэх хүсэлтийн мэдээ /Transfer Communication Request messages / (11.4.2.5.14)
- радио холбооны удирдлага шилжүүлэх мэдээ /Transfer Communication messages/ (11.4.2.5.15)
- радио холбооны удирдлага шилжүүлэх тооцоот мэдээ /Transfer Communication Assume messages /(11.4.2.5.16)
- удирдлага шилжүүлэх мэдээ /Transfer Control messages/ (11.4.2.5.17)
- удирдлага шилжүүлэх тооцоот мэдээ / Transfer Control Assume messages/(11.4.2.5.18)
- ерөнхий цэгийн мэдээ /General Point messages/ (11.4.2.5.19)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

- гүйцэтгэлийн ерөнхий өгөгдлийн мэдээ /General Executive Data messages/ (11.4.2.5.20)
- онцгой нөхцөлийн үед текст бичих хоосон талбар /Free Text Emergency messages/(11.4.1.4)
- чөлөөт текст бүхий ерөнхий мэдээ /Free Text General messages/ (11.4.2.5.21)
- зөвшөөрлийн маягтын мэдээ /Application Accept messages/ (11.4.2.5.22)
- татгалзлын маягтын мэдээ /Application Reject messages/ (11.4.2.5.23).

11.4.2.5.2 AIDC мэдээний төрөл болон түүнд холбогдох журам, шаардлагуудыг хөрш зэргэлдээх агаарын зайн НХУ-ний үйл ажиллагааг уялдуулахын тулд бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийг үндэслэн тогтоох ёстой.

Тайлбар: НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбоо (AIDC) хэрэгжүүлэх нь НХУ зөвшилцлийн үйл ажиллагааг автоматжуулах зорилготой бөгөөд утсаар зөвшилцөл хийх шаардлагыг багасгана. Энэ нь телефон утсаар хийгдэх зөвшилцлийг бүрэн орлоно гэсэн үг биш. Нэн ялангуяа агаарын хөлөг хөрш зэргэлдээх НХУ-ний байгууллагын хилийн бүстэй ойр байх үед зөвшилцлийг утсаар тохиолдлыг багасгана гэсэн үг биш юм.

11.4.2.5.3 Мэдэгдэл мэдээ

11.4.2.5.3.1 Мэдэгдэл /Notify/ мэдээг агаарын хөлгийн зөвшилцөл хийх шаардлагатай НХУ-ний нэгжүүдэд урьдчилан илгээх ёстой. Үүнд агаарын хөлгийн нислэгийн зам нь тухайн НХУ-ний нэгжүүдийн агаарын зайгаар дайрахгүй байсан ч тухайн нислэгт нөлөөлөхөөр байх бол тус НХУ-ний нэгжүүдэд мэдээг илгээнэ.Эхний Notify мэдээг удирдлага шилжүүлэн авах нэгжийн тогтоосон хилийн бүсэд хүрэхээс өмнө тодорхой цаг, эсхүл зайд илгээх ёстой. Энэ цаг, эсхүл зайг ихэнхдээ зөвшилцлийн эхний (Coordinate Initial) мэдээ илгээхээс өмнө тодорхойлогдсон байх ёстой. Хэрэв агаарын хөлөг тогтоосон хилийн бүстэй ойрхон аэродромоос хөөрч байгаа бол, хөрш зэргэлдээх НХУ-ний нэгжүүдэд Notify мэдээ илгээх шаардлагагүйгээр зөвхөн зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordinate Initial/ илгээхэд хангалттай гэж харилцан тохиролцож болно.

11.4.2.5.3.2 Бүх мэдэгдэл /Notify/ мэдээнүүдэд хилийн цэгийн тооцоот цагийн мэдээг багтаасан байх ёстой. Агаарын замын мэдээлэлд хамгийн багадаа удирдлага хүлээн авах нэгжийн агаарын зайд нэвтрэх эхний цэгээс эхлээд нисэх очин аэродром хүртэлх мэдээллийг агуулна.

Тайлбар 1: Удирдлага хүлээн авах нэгжийн агаарын зайд нэвтрэх цэгийн өмнөх агаарын зайн мэдээллийн хэмжээ нь тухайн агаарын зайн удирдлагын арга-хлалаас хамаарна. Ихэнхдээ процедур удирдлагын бүсэд агаарын замын мэдээлэл илүү дэлгэрэнгүй байх шаардлагатай байдаг.

Тайлбар 2: Нислэгийн мэдээллийг хөрш зэргэлдээх нэгжүүдийн хоорондын уялдаатай байх боломжийг хангахын тулд, эхний мэдэгдэх мэдээнд /Notify/ тухайн нислэгийн нислэгийн төлөвлөгөөний бүх өгөгдлийг багтаах болно.

11.4.2.5.3.3 Зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordinate Initial/-г илгээхээс өмнө, өмнө нь илгээсэн мэдэгдэх мэдээний /Notify/ агуулгад өөрчлөлт орсон тохиолдолд, тухайн өөрчлөгдсөн мэдээллийг багтаасан шинэ мэдэгдэх мэдээ /Notify/ илгээнэ. Мөн

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЙ

нислэгийн түвшин, агаарын зам, эсхүл буух аэродромд өөрчлөлт орсон бол, шинэ мэдэгдэх мэдээг /Notify/ илгээх нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжүүдийн бүрэлдэхүүнд өөрчлөлт оруулах шаардлагатай байж болно.

11.4.2.5.3.4 Хэрэв агаарын хөлгийн буух аэродром нь эхний мэдэгдэх мэдээ /Notify/ илгээхээс өмнө өөрчлөгдвөл, тухайн мэдэгдэх мэдээнд /Notify/ шинэ буух аэродромыг оруулна. Харин буух аэродром эхний мэдэгдэх мэдээ /Notify/ илгээсний дараа, гэхдээ /Coordinate Initial/ зөвшилцлийн мэдээ илгээхээс өмнө өөрчлөгдвөл, шинэ мэдэгдэх мэдээ /Notify/ илгээнэ. Энэ мэдээний буух аэродром бичих хэсэгт хуучин буух аэродромыг оруулж, шинээр буух аэродромыг өөрчлөгдсөн (amended) буух аэродром гэж бичнэ. Үүнээс хойш тухайн нэгж рүү илгээгдэх дараагийн бүх AIDC мэдээнүүдэд "destination aerodrome" хэсэгт зөвхөн шинэ буух аэродром багтсан байна.

11.4.2.5.3.5 Мэдэгдэх мэдээ /Notify/-нд хариу өгөх шаардлагагүй.

11.4.2.5.4 Зөвшилцлийн эхний мэдээ

11.4.2.5.4.1 Зөвшилцлийн эхний мэдээг /Coordinate Initial/ дараах тохиолдолд илгээнэ. Үүнд:

- нэг бүсийн удирдлагын төвөөс дараагийн бүсийн удирдлагын төв рүү;
- хамгийн сүүлчийн бүсийн удирдлагын төвөөс буух аэродромыг хариуцдаг ойртолтын удирдлагын байр руу (эсхүл ийм нэгж байхгүй бол аэродромын удирдлагын цамхаг руу).

Энэ нь дараах нислэгүүдэд хамаарна:

- удирдлагын үйлчилгээгээр хангагдаж байгаа бүх нислэгүүд,
- нислэгийн хөдөлгөөний зөвлөмжийн үйлчилгээгээр хангагдаж буй нислэгүүдийн хувьд тухайн нислэгийн агаарын зам буюу агаарын замын хэсгийг зөвшилцлийн мэдээ дамжуулах нөхцөл бүрдсэн гэж холбогдох эрх бүхий НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага тогтоосон тохиолдолд илгээнэ. Агаарын хөлөг нь тодорхой НХҮ-ний байгууллагын агаарын зайгаар нэвтрэн өнгөрөхгүй ч ойролцоо нислэг үйлдэхээр бол тухайн нэгжүүдэд уг мэдээг илгээнэ.

11.4.2.5.4.2 Зөвшилцлийн эхний мэдээ /Coordinate Initial/ нь тухайн нислэгийн талаарх зөвшилцөл хийх санал бөгөөд энэ нь зөвшилцлийн мэдээний агуулга болон өмнө нь илгээгдсэн Notify (мэдэгдэл) мэдээнүүд (хэрэв байгаа бол)-д үндэслэнэ. Бүх зөвшилцлийн эхний мэдээнд хилийн цэгийн тооцоот цагийн мэдээлэл багтсан байх ёстой. Агаарын замын мэдээлэлд хамгийн багадаа удирдлага хүлээн авах нэгжийн агаарын зайд нэвтрэх эхний цэгээс эхлээд нисэх очин аэродром хүртэлх мэдээллийг агуулна.

Тайлбар 1: Удирдлага хүлээн авах нэгжийн агаарын зайд нэвтрэх цэгийн өмнөх агаарын зайн мэдээллийн хэмжээ нь тухайн агаарын зайн удирдлагын арга члалаас хамаарна. Ихэнхдээ процедур удирдлагын бүсэд агаарын замын мэдээлэл илүү дэлгэрэнгүй байх шаардлагатай байдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ...
ЭХ ХУВ

Тайлбар 2: Нислэгийн мэдээллийг хөрш зэргэлдээх нэгжүүдийн хоорондын уялдаатай байх боломжийг хангахын тулд, эхний мэдэгдэх мэдээнд /Notify/ тухайн нислэгийн нислэгийн төлөвлөгөөний бүх өөрчлөлтийг багтааж болно.

11.4.2.5.4.3 Агаарын хөлөг хяналттай агаарын зайн маш бага хэсгийг нэвтрэн өнгөрөх тохиолдолд тухайн хэсгээр нэвтрэн өнгөрөх нислэгийн зөвшилцлийг холбогдох НХУ-ний нэгжийн хооронд шууд хийхээр эрх бүхий байгууллагуудын тохиролцоогоор тохирсон бол, Coordinate Initial зөвшилцлийн эхний мэдээг тухайн хоёр нэгжийн хооронд шууд илгээнэ. Энэ тохиолдолд уг мэдээг мөн агаарын хөлөг агаарын зайг нь нэвтрэн өнгөрч буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид давхар илгээх шаардлагатай.

11.4.2.5.4.4 Зөвшилцлийн эхний мэдээг холбогдох НХУ-ний нэгж рүү агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх цэг, эсхүл хилийн цэгийн тооцоот цагаас 20 минутаас багагүй хугацааны өмнө удирдлага хүлээн авах нэгжид илгээх ёстой. Хэрэв холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөр хугацаа тогтоосон бол тэр хугацааг мөрдөнө. Энэ шаардлага нь /Coordinate Initial/ зөвшилцлийн эхний мэдээг илгээж буй НХУ-ний нэгж тухайн үед агаарын хөлгийн удирдлагыг авсан эсэх, эсхүл агаарын хөлөгтэй холбоо тогтоосон эсэхээс үл хамааран хүчинтэй байна.

11.4.2.5.4.5 Хэрэв зөвшилцлийн эхний мэдээг автомат мэдээлэл боловсруулах тоног төхөөрөмж ашигладаггүй нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид илгээж байгаа бол 11.4.2.5.4.4-д заасан хугацаа хангалтгүй байж болох тул илүү урт хугацааны параметрийг харилцан тохиролцож болно.

11.4.2.5.4.6 Зөвшилцлийн эхний мэдээнд хариу өгөх стандарт мэдээнүүд нь тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ /Coordinate Negotiate /эсхүл зөвшилцлийн зөвшөөрлийн мэдээ /Coordinate Accept/ байна. Харин зөвшилцлийн эхний мэдээгээр стандарт бус зөвшилцөл хийх санал ирэх, тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ /Coordinate Negotiate/ нь тохиромжгүй гэж үзэгдсэн тохиолдолд, зөвшилцөл хийхээс татгалзах мэдээг /Coordinate Reject/ ашиглан тухайн зөвшилцлийн эхний мэдээнд татгалзаж болно.Энэ тохиолдолд зөвшилцлийн явцыг бүрэн дуусгах журмыг тухайн байгууллагын дотоод үйл ажиллагаанд тодорхой заасан байх ёстой.

11.4.2.5.5 Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ

11.4.2.5.5.1 Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг хүлээн авч буй нэгж (receiving unit) нь эхний зөвшилцлийн мэдээ хүлээн авааД (initial coordination dialogue) зөвшилцлийн эхний мэдээнд өөрчлөлт оруулах саналтай байгаа үед илгээнэ.

11.4.2.5.5.2 Ерөнхийдөө зөвшилцлийн эхний мэдээг дамжуулагдаж байх явцад тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээнд /Coordinate Negotiate/ өөрчлөлт оруулах шаардлагатай гэж үзвэл асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд шууд телефон утсан холбоо (direct-speech circuit) ашиглана.Гэхдээ хоёр нэгж нь хоорондоо тохиролцсон бол тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ хариуд нь илгээж болно. Энэ мэдээний солилцох үйл явц нэгжүүдийн аль нэг тал зөвшилцлийг зөвшөөрөх мэдээ /Coordinate Accept /, эсхүл зөвшилцөлд татгалзах татгалзах / Coordinate Reject /мэдээ илгээж зөвшилцлийн процессыг дуусгах хүртэл үргэлжилнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРИЙН ГААМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 AHS

11.4.2.5.5.3 Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/, зөвшилцөл амжилттай хийгдсэний дараа зөвшилцлийн мэдээнд өөрчлөлт оруулахаар удирдлага шилжүүлж буй нэгж, эсхүл удирдлага хүлээн авч буй нэгжийн аль аль нь илгээх боломжтой. Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг зөвшилцлийн мэдээнд орох өөрчлөлт хоёр нэгжийн хооронд байгуулсан харилцан ажиллагааны гэрээтэй нийцэхгүй байх тохиолдолд, эсхүл зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээг /Coordinate Update/ ашигладаггүй нөхцөлд илгээнэ.

11.4.2.5.5.4 Ерөнхийдөө агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх төлөв (transfer state) эхэлсний дараа тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ илгээхгүй байх ёстой.Гэхдээ хэрэв НХУ-ний нэгжүүд хоорондоо урьдчилан тохиролцсон бол агаарын хөлгийн удирдлагыг бүрэн шилжүүлсний дараа агаарын хөлөг тухайн нэгжүүдийн агаарын хилийн ойролцоо байх үед удирдлага хүлээн авч буй нэгж нь нислэгийн мэдээлэлд өөрчлөлт оруулах санал бүхий тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ илгээж болно.

11.4.2.5.5.5 Ихэнх тохиолдолд, эхний зөвшилцөл амжилттай хийгдсэний дараа тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ Coordinate Negotiate хүлээн авч нэмэлт өөрчлөлт хийх шаардлагатай бол шууд телефон холбоог (direct-speech circuits) ашиглана.Гэвч хэрэв НХУ-ний нэгжүүдийн хоорондоо урьдчилан тохиролцсон бол тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ хариуд нь илгээж болно.

11.4.2.5.5.6 Хэрэв тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээгээр нисэн очих аэродром (destination aerodrome)-ыг өөрчлөхийг санал болгож байгаа тохиолдолд тухайн мэдээнд:

- "нисэн очих аэродром /Destination aerodrome/" хэсэгт хуучин буух аэродром,
- "өөрчилсөн нисэн очих аэродром /Amended destination/" хэсэгт шинэ буух аэродром тус тус бичсэн байна.

Энэ тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээний хариуд /Coordinate Negotiate/ (operational) мөн адил хуучин буух аэродромыг "нисэн очих аэродром" хэсэгт бичих ёстой.Хэрэв санал болгож буй өөрчлөлтийг хүлээн зөвшөөрсөн бол дараагийн бүх AIDC мэдээнүүд нь тухайн нэгж рүү илгээгдэхдээ "нисэн очих аэродром" хэсэгт зөвхөн шинэ нисэн очих аэродромыг бичнэ.

11.4.2.5.5.7 Бүх тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээнд хилийн цэгийн тооцоот цагийг (boundary estimate data) тусгасан байх ёстой.Хоёр нэгжийн хооронд тохиролцсоны үндсэн дээр тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ холбоо, навигаци болон ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн мэдээлэл болон бусад нислэгийн төлөвлөгөөний өгөгдлийг шинэчлэх зорилгоор илгээж болно. Агаарын замыг шинээр зөвшилцсөн тохиолдолд агаарын замын мэдээлэлд хамгийн багадаа дараагийн удирдлага хүлээн авах нэгжийн агаарын зайд нэвтрэх эхний цэгээс эхлээд өмнө нь зөвшилцсөн агаарын зам шинэ агаарын замтайгаа дахин нийлэх хүртэлх мэдээллийг агуулна.

11.4.2.5.5.8 Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг /Coordinate Negotiate/ ихэвчлэн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид өөрсдөө /manually/ боловсруулдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ 195
Сайд
дарын 26 АЛБ

11.4.2.5.6 Зөвшилцлийг хүлээн авсан мэдээ

11.4.2.5.6.1 Зөвшилцлийн эхний мэдээ, зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ, эсхүл тохиролцсон зөвшөөрлийн мэдээг хүлээн авсан НХУ-ний нэгжээс зөвшилцлийн хүлээн авсан тухай хариу мэдээ илгээнэ. Энэ мэдээ нь тухайн хүлээн авсан мэдээнд агуулагдсан зөвшилцлийн санал болгож буй нөхцөлүүд (эсхүл тэдгээрийн өөрчлөлтийг)-ийг хүлээн зөвшөөрч байгааг илэрхийлнэ.

11.4.2.5.6.2 Нисэн очих аэродромыг өөрчлөх санал бүхий тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээний /Coordinate Accept/ хариуд зөвшилцлийг зөвшөөрсөн /Coordinate Negotiate/ мэдээ илгээж байгаа тохиолдолд уг мэдээний нисэн очих аэродромын мэдээллэлд өмнөх аэродромын мэдээллийг оруулж болно.

Тайлбар: Зөвшилцлийг зөвшөөрсөн мэдээнд /Coordinate Accept/ мэдээнд очих аэродромын мэдээллэлд өмнөх очих аэродромыг багтаах шаардлага гарч болзошгүй.Энэ нь очих аэродромыг өөрчлөх санал бүхий тохиролцсон зөвшилцлийн /Coordinate Negotiate/ мэдээтэй зөв уялдуулах зорилготой юм.

11.4.2.5.6.3 Зөвшилцлийг зөвшөөрсөн /Coordinate Accept/ мэдээ нь зөвшилцөх болон тохиролцох үйл явцыг дуусгавар болгодог.Энэхүү мэдээнд хариу өгөх шаардлагагүй.

11.4.2.5.7 Зөвшилцлөөс татгалзсан мэдээ

11.4.2.5.7.1 Зөвшилцлийн эхний мэдээгээр санал болгож буй зөвшилцөл хийх нөхцөл нь НХУ-ний нэгжүүд хоорондын хамтын ажиллагааны гэрээний заалтыг зөрчиж байх тохиолдолд зөвшилцлөөс татгалзсан мэдээг илгээнэ. Зөвшилцлөөс татгалзсан мэдээ /Coordinate Reject/ нь зөвхөн зөвшилцлийн эхний мэдээнд /Coordinate Initial/ хариу болгон илгээгдэх ба агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх зөвшилцлийг дуусгах дотоод журам (local procedure) байгаа нөхцөлд л хэрэглэхийг зөвшөөрнө.

11.4.2.5.7.2 Зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ /Coordinate Update/, эсхүл тохиролцсон зөвшилцлийн /Coordinate Negotiate/ мэдээ хүлээн авсан НХУ-ний нэгжээс зөвшилцлөөс татгалзсан /Coordinate Rejec/t мэдээг илгээнэ.Энэхүү мэдээ нь хүлээн авсан мэдээнд тусгасан санал болгосон шинэчлэл, эсхүл өөрчлөлтийн нөхцөлийг хүлээн зөвшөөрөхгүй байгааг мөн тохиролцсон зөвшилцлийн /Coordinate Negotiate/ мэдээгээр сөрөг санал гаргахгүй болохыг илтгэнэ.

11.4.2.5.7.3 Хэрэв зөвшилцлөөс татгалзсан /Coordinate Reject/ мэдээ нь нисэн очих аэродромын өөрчлөлт санал болгосон тохиролцоонд (negotiation dialogue) хариу болгон илгээгдэж байгаа бол, зөвшилцлөөс татгалзсан /Coordinate Reject/ мэдээнд өмнөх нисэн очих аэродромын мэдээллийг (previous destination) нэмэлтээр оруулж болно.

Тайлбар: Зөвшилцлөөс татгалзах /"Coordinate Reject"/ мэдээний "нисэн очих аэродромын мэдээлэл" хэсэгт өмнөх аэродромын мэдээллийг ашиглах шаардлагатай тохиолдол гарч болох ба энэ нь тухайн "Coordinate Negotiate" тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээтэй уялдаа холбоотой байх нөхцөлийг хангах зорилготой юм.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ

11.4.2.5.7.4 Зөвшилцлөөс татгалзах мэдээ нь зөвшилцөл, эсхүл тохиролцоог дуусгавар болгоно. Хэрэв зөвшилцлөөс татгалзах мэдээ зөвшилцөл амжилттай дууссаны дараа тохиролцооны хариу байсан бол өмнө нь тохирсон зөвшилцлийн нөхцөлүүд хүчинтэй хэвээр үлдэнэ. Зөвшилцлөөс татгалзах мэдээнд хариу үйл ажиллагааны шаардлагагүй.

11.4.2.5.8 Зөвшилцөл цуцалсан мэдээ

11.4.2.5.8.1 Удирдлага шилжүүлэх нэгж нь зөвшилцөл цуцалсан мэдээг зөвшилцлийг хүчингүй болгохын тулд хүлээн авагч нэгж рүү илгээнэ. Үүнийг нислэг тодорхойгүй хугацаагаар хойшлогдсон, эсхүл агаарын зам, нислэгийн түвшин нь өөрчлөгдөн тухайн удирдлага шилжүүлэх нэгжийн агаарын хилээс, удирдлага хүлээн авч буй нэгжийн агаарын хил рүү нэвтрэхээ больсон тохиолдолд илгээнэ. Хэрэв тухайн нислэгийн агаарын зам, эсхүл нислэгийн түвшний өөрчлөлт нь өөр нэгжид нөлөөлөх бол, тухайн нэгж рүү эхний мэдэгдэл ба/эсхүл зөвшилцлийн эхний мэдээг илгээх шаардлагатай болж болно.

11.4.2.5.8.2 Зөвшилцөл цуцалсан мэдээ нь цуцлах болсон шалтгааныг агуулж болно. Энэ мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9694 "Manual of Air Traffic Services Data Link Applications"-т тодорхойлсон байдаг.

11.4.2.5.8.3 Зөвшилцөл цуцалсан мэдээнд хариу өгөх шаардлагагүй.

11.4.2.5.9 Зөвшилцлийг шинэчилсэн мэдээ

11.4.2.5.9.1 Санал болгож буй өөрчлөлт нь харилцан ажиллагааны гэрээнд нийцэж байвал удирдлага шилжүүлэх нэгж нь өмнө нь тохирсон зөвшилцлийн нөхцөлд өөрчлөлт оруулах санал тавихдаа "зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ"-г удирдлага хүлээн авах нэгж рүү илгээнэ. Хэрэв өөрчлөлт нь харилцан ажиллагааны гэрээнд нийцэхгүй бол "тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ"-г ашиглана. "Зөвшилцлийг шинэчилсэн мэдээ"-г зөвшилцөл амжилттай дуусах хүртэл, эсхүл удирдлага шилжүүлэх төлөв эхэлсний дараа илгээхийг хориглоно.

11.4.2.5.9.2 Хэрэв нислэгийн тооцоот цаг, эсхүл хилийн бүс хүртэлх зайн зөвшилцсөн нөхцөлөөс өөрчлөгдсөн бол "Зөвшилцлийг шинэчилсэн мэдээ"-г хүлээн авагч нэгж автоматаар боловсруулж, хариуд нь "Зөвшилцлийн зөвшөөрлийн мэдээ" автоматаар илгээгдэнэ. Хэрэв нислэгийн тооцоот цаг, эсхүл хилийн бүс хүртэлх зай зөвшилцсөн нөхцөлийн хүрээнд байвал "Тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээ"-г дамжуулна.

11.4.2.5.9.3 Хэрэв нисэн очих аэродромд нэмэлт өөрчлөлт оруулах шаардлага гарч "зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ" ашигласан бол уг мэдээний нисэн очих аэродромын талбарт хуучин аэродромын мэдээллийг болон нэмэлт өөрчлөлт орсон шинэ аэродромын мэдээллийг бичнэ . Энэхүү зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээний үйл ажиллагааны хариуд нисэн очих аэродромын өгөгдөлд анхны нисэн очих аэродромын мэдээллийг мөн агуулна. Хэрэв нэмэлт өөрчлөлтийг хүлээн авсан бол тухайн нэгжид илгээх дараагийн AIDC мэдээнүүд зөвхөн шинэ нисэн очих аэродромын мэдээллийг бичнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Санд Тарган ... Дэлгэрэнгүй ...
26 А/65

11.4.2.5.9.4 Бүх зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээ нь хилийн тооцоот цагийн мэдээллийг агуулсан байх ёстой. Хоёр нэгж хоорондоо тохиролцсоны үндсэн дээр нислэгийн төлөвлөгөөний бусад мэдээлэл буюу холбоо, навигаци болон ажиглалтын тоног төхөөрөмж болон бусад мэдээллийн шинэчлэлтийн талаар зөвшилцлийн шинэчилсэн мэдээг илгээнэ. Шинэ агаарын замын талаар зөвшилцөх шаардлага үүссэн тохиолдолд агаарын замын мэдээллийг хилийн бүс нэвтрэхээс өмнөх цэгээс эхлээд шинэ зам нь өмнөх зөвшилцлийн зам нэгдэх цэг хүртэлх мэдээллийг дор хаяж агуулсан байх ёстой.

11.4.2.5.10 Зөвшилцлийн Standby мэдээ

Зөвшилцлийн хүлээх мэдээ нь зөвшилцлийн эхний мэдээ, эсхүл тохиролцсон зөвшилцлийн мэдээг хүлээн авч буй нэгж нь удирдлага шилжүүлэх нэгжид тэдний саналыг хүлээн авсан бөгөөд зохих цагтаа хариу өгнө гэдгийг илэрхийлэхийн тулд илгээнэ.

Жишээ нь: зөвшилцлийн мэдээг гараар боловсруулах, эсхүл өөр нэгжтэй нэмэлт зөвшилцөл хийх шаардлагатай болсон тохиолдолд ашиглаж болно.

11.4.2.5.11 Удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээ

11.4.2.5.11.1 Удирдлага болон радио холбоо шилжүүлэх мэдээний төрлүүдийг, холбогдох НХҮ-ний нэгжүүд хооронд болон бүс нутгийн хэмжээнд тохиролцох ёстой. Өндөр ачаалалтай агаарын зайд ашиглагдах мэдээ болон бага ачаалалтай алслагдсан агаарын зайд ашиглагдах мэдээ нь хоорондоо өөр байна.

11.4.2.5.11.2 Удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээг удирдлага шилжүүлэн өгөх нэгж нь хариуцлагын бүсийн хил хүртэлх тохиролцсон хугацаа, эсхүл зайд, эсхүл өмнө нь автоматаар илгээнэ. Удирдлага шилжүүлэх үе шатыг эхлүүлж буй энэхүү мэдээ нь зөвхөн удирдлага хүлээн авч буй нэгжтэй амжилттай зөвшилцөж дууссаны дараа илгээгдэх ёстой.

11.4.2.5.11.3 Удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээ нь бүх гүйцэтгэх мэдээллийг агуулдаг бөгөөд нэмэлтээр нислэгтэй холбоотой замын мэдээллийг агуулж болно. Энэ мэдээлэл нь удирдлага хүлээн авч буй нэгжийг нислэгийн одоогийн нөхцөл байдлын талаар хангана. Тухайлбал одоогийн зөвшөөрөгдсөн нислэгийн түвшин болон аливаа хурдны хязгаарлалт, өндөр авах, алдах хурд, чиглэл, эсхүл шууд нисэх агаарын зам гэх мэт.

11.4.2.5.11.4 Удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээнд хариу өгөх шаардлагагүй.

11.4.2.5.12 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн мэдээ

11.4.2.5.12.1 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн мэдээг нислэгийн тооцоот цагаас өмнө, эсхүл харилцан ажиллагааны гэрээнд заасан нөхцөлөөс өөр нөхцөлөөр (харилцан ажиллагааны гэрээнд заагдсан хурдны зохицуулалтаас их, агаарын хөлөг тодорхой чиглэлд (heading) нисэж яваа гэх мэт) шилжүүлэхэд ашиглана. Хэрэв өмнө нь удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээ илгээгээгүй бол,удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн мэдээ нь зөвшилцлийн үе шатыг эхлүүлнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭР ЗҮЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Санд Тамга
Дугаар 26 А/65

11.4.2.5.12.2 Удаа дараах өөрчлөлтүүд нь нислэгийн удирдлагын хэсгийн хүлээн авагч нэгж рүү шинэ мэдээллийг агуулсан удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээг илгээх замаар зөвшилцөх үйл ажиллагаа явдаг.

11.4.2.5.12.3 Удирдлага шилжүүлэх санаачилгын мэдээ нь агаарын хөлгийн радио холбоо болон удирдлагыг бусад мэдээллийн хамт удирдлага хүлээн авах нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчд санал болгодог мэдээ. Энэхүү мэдээг удирдлага хүлээн авах нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч гар аргаар боловсруулахаар /manual processing/шилжүүлэх ёстой.

Тайлбар: Холбогдох харилцан ажиллагааны гэрээнд заагдсан удирдлага шилжүүлэх нөхцөлүүд нь агаарын хөлөг удирдлага шилжүүлэх цэгт хүрэх хүртэлх агаарын хөлгийн удирдлагыг хязгаарлаж болно.

11.4.2.5.12.4 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн мэдээний хариу үйл ажиллагааны нь удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрөх мэдээ байна.

11.4.2.5.13 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрөх мэдээ

11.4.2.5.13.1 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрөх мэдээг удирдлага хүлээн авах нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийн мэдээ /TRANSFER CONDITIONS ACCEPT MESSAGES/-нд санал болгосон нөхцөлийн дагуу нислэгийн радио холбоо, удирдлагыг шилжүүлэн авахыг зөвшөөрсөн тохиолдолд илгээнэ.

11.4.2.5.13.2 Шаардлагатай тохиолдолд, удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрөх мэдээ /TRANSFER CONDITIONS ACCEPT MESSAGES/ нь агаарын хөлгийн удирдлагыг шилжүүлэх радио холбооны давтамжууд, эсхүл сувгуудыг агуулсан байх ёстой.

11.4.2.5.13.3 Удирдлага шилжүүлэх нөхцөлийг зөвшөөрөх мэдээнд хариу илгээх шаардлагагүй.

11.4.2.5.14 Радио холбоо шилжүүлэхийг хүссэн мэдээ

11.4.2.5.14.1 Радио холбоо шилжүүлэхийг хүсэх мэдээг /TRANSFER COMMUNICATION REQUEST MESSAGES/ удирдлага хүлээн авч буй нэгж нь агаарын хөлгийн радио холбоог шилжүүлэхийг хүссэн тохиолдолд илгээнэ. Энэхүү мэдээг удирдлага хүлээн авах нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нисэх багтай нэн даруй радио холбоо тогтоох шаардлагатай болсон үед ашиглах бөгөөд удирдлага шилжүүлэх нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь тухайн агаарын хөлөгт зохих радио холбоо тогтоох зааварчилгаа өгөх ёстойг илэрхийлнэ. шаардлагатай тохиолдолд холбоо шилжүүлэхийг хүсэх мэдээ нь агаарын хөлгийн шилжүүлэх радио холбооны давтамж(ууд), эсхүл суваг(ууд)-ийг мэдээллийг агуулсан байх ёстой.

11.4.2.5.14.2 Радио холбоо шилжүүлэхийг хүсэх мэдээнд хариу өгөх шаардлагагүй боловч, уг мэдээг хүлээн авснаар, тухайн агаарын хөлөгт удирдлага хүлээн авч буй нэгжтэй радио холбоо тогтоох захирамж олгох үед удирдлага шилжүүлж буй нэгжээс Transfer Communication (Холбоо шилжүүлэх) мэдээг илгээнэ.

МОНГОЛ УЛС ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУЛГ Санд Тушаал ... дэвсэн 26 ...

11.4.2.5.15 Холбоо шилжүүлэх мэдээ

Радио холбоо шилжүүлэх мэдээ нь удирдлага шилжүүлж буй нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь агаарын хөлгийг удирдлага хүлээн авч буй нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчтай радио холбоо тогтоох зааварчилгаа өгснийг илэрхийлнэ. Энэхүү мэдээг хүлээн авсны дараа удирдлага хүлээн авч буй нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь радио холбоог тогтоосныг баталгаажуулна. Холбоо шилжүүлэх мэдээ нь нэмэлт "удирдлага шилжүүлэх нөхцөлүүд"-ийг агуулж болно. Эдгээр нөхцөлүүд нь өндөр авах, өндөр алдах, эсхүл эргэх хязгаарлалт, эсхүл тэдгээрийн хослолыг багтааж болно. Хэрэв радио холбоо шилжүүлгийг эхлүүлэх мэдээ өмнө нь илгээгдээгүй бол, радио холбоо шилжүүлэх мэдээ нь тус үе шатыг эхлүүлнэ.

11.4.2.5.16 Радио холбоо шилжүүлснийг мэдэгдэх мэдээ

Радио холбоо шилжүүлснийг мэдэгдэх мэдээг удирдлага хүлээн авч буй нэгж нь агаарын хөлөгтэй радио холбоо тогтоож, шилжүүлэг бүрэн дууссан болохоо илэрхийлэхийн тулд илгээнэ.

11.4.2.5.17 Удирдлага шилжүүлэх мэдээ

11.4.2.5.17.1 Удирдлага шилжүүлэх мэдээ нь агаарын хөлгийн удирдлагыг удирдлага хүлээн авах нэгжид шилжүүлэх санал юм. Энэхүү мэдээг удирдлага шилжүүлэх нэгж нь тогтоосон хилийн цэгээс тохирсон хугацаа, эсхүл зайд автоматаар, эсхүл удирдлага шилжүүлэх нэгжийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь гараар илгээх ёстой. Удирдлага шилжүүлэх үе шатыг эхлүүлж буй энэ мэдээ нь зөвхөн удирдлага хүлээн авч буй нэгж рүү зөвшилцөл амжилттай дууссаны дараа илгээгдэх ёстой.

11.4.2.5.17.2 Удирдлага шилжүүлэх мэдээний үйл ажиллагааны хариуд Удирдлагыг зөвшөөрснийг мэдэгдэх мэдээг илгээнэ.

11.4.2.5.18 Удирдлага хүлээн авсан тухай мэдээ

Удирдлага хүлээн авсан тухай мэдээ нь агаарын хөлгийн удирдлагыг удирдлага хүлээн авах тал албан ёсоор шилжүүлэн авсан болохыг илтгэнэ. энэхүү мэдээ хүлээн авснаар удирдлага шилжүүлэх үйл явц бүрэн дууссан гэж тооцно.

11.4.2.5.19 Ерөнхий цэгийн мэдээ

Ерөнхий цэгийн мэдээ нь тухайн мэдээг хүлээн авч буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн анхаарлыг дуун холбоогоор хийх нэмэлт зөвшилцөл шаардлагатай нислэг рүү чиглүүлэх зорилготой байдаг. Энэ мэдээ нь хүлээн авч буй нэгжид урьдчилан мэдэгдээгүй, тодорхойгүй нислэгийн дэлгэрэнгүй мэдээллийг агуулдаг бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд тухайн нислэгийг дэлгэцэн дээр харуулах боломжийг бүрдүүлдэг.

Жишээ нь: Хэрэв тухайн нислэг нэг НХУ-ний нэгжийн хяналттай агаарын зайд үйлдэхээр төлөвлөгдсөн ч өндөр авах, эсхүл нислэгийн чиглэлээ өөрчлөх хүсэлт гарган өөр нэгжийн хариуцлагын бүсэд шилжих нөхцөл үүсэх тохиолдолд уг нислэгийн талаар ямар ч мэдээллэлгүй байсан НХУ-ний нэгжид энэ мэдээг илгээнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЗАВ
ЭХ ХУВ
26 А165

11.4.2.5.20 Ерөнхий гүйцэтгэлийн мэдээ

11.4.2.5.20.1 Ерөнхий гүйцэтгэлийн мэдээ нь агаарын хөлгийн удирдлага шилжүүлэх төлөв эхэлснээс хойш, мөн удирдлага хүлээн авсан тухай мэдээ /Transfer Control Assume/, эсхүл радио холбоо тогтоосон тухай мэдээ /Transfer Communication Assume/-ээс өмнө:

- удирдлага шилжүүлж буй нэгжээс хүлээн авч буй нэгж рүү, эсхүл
- хүлээн авч буй нэгжээс удирдлага шилжүүлж буй нэгж рүү илгээгдэнэ.

Энэ мэдээ нь тухайн нислэг үйлдэгдэх агаарын зайн удирдлагын аргачлалтай /control environment/ холбоотой өгөгдөлд орсон өөрчлөлтүүдийн талаар хүлээн авч буй нэгжид мэдээлэх зорилготой. Хэрэв Ерөнхий гүйцэтгэлийн мэдээг удирдлага шилжүүлж буй нэгж илгээж байгаа тохиолдолд, үүнд: зөвшөөрөгдсөн нислэгийн түвшин, мөн шаардлагатай бол хурдны хязгаарлалт, өндөр авч алдахтай холбоотой хязгаарлалт, нислэгийн чиглэл /heading/, эсхүл чиг шулуун нисэх /direct/ заавар зэрэг мэдээлэл багтаж болно. Хэрэв ерөнхий гүйцэтгэлийн мэдээг хүлээн авч буй нэгж илгээж байгаа бол, үүнд тухайн агаарын хөлгийн радио холбоог завсарлах давтамжийн мэдээлэл багтана.

11.4.2.5.20.2 Ерөнхий гүйцэтгэлийн мэдээнд хариу өгөх шаардлагагүй.

11.4.2.5.21 Чөлөөт текст бүхий ерөнхий мэдээ

Тайлбар: Дэлгэрэнгүй мэдээллийг 11.4.1.4-т заасан Free Text Emergency Messages хэсгээс харна уу.

Чөлөөт текст бүхий ерөнхий мэдээг зөвхөн өөр төрлийн мэдээгээр илэрхийлэх боломжгүй үйл ажиллагааны мэдээллийг энгийн хэллэгээр дамжуулах зорилгоор ашиглана. Ердийн үед чөлөөт текстэн мэдээ нь тухайн нислэгийг хариуцаж буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, эсхүл удирдлага хүлээн авах нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нарт хүргэгдэнэ. Хэрэв уг мэдээ нь тодорхой нэг нислэгтэй холбоогүй бол тухайн мэдээг тохиромжтой HXY-ний нэгжид хүргэх боломжоор хангаж өгнө.

11.4.2.5.22 Аппликейшины хүлээн зөвшөөрсөн мэдээ

Аппликейшины хүлээн зөвшөөрсөн мэдээ нь дараах тохиолдлуудаас бусад үед илгээгдэнэ. Үүнд: өөр application management мэдээ, эсхүл алдаа илэрсэн мэдээнүүдээс бусад бүх AIDC мэдээг хүлээн авсан HXY-ний нэгж нь тухайн мэдээг боловсруулж, алдаагүй гэж үзсэн бөгөөд нислэгийн удирдлагын байрлалд (control position) үзүүлэхэд бэлэн болсон үед аппликейшины хүлээн зөвшөөрсөн мэдээ илгээх ёстой.

11.4.2.5.23 Аппликейшины татгалзах мэдээ

11.4.2.5.23.1 Аппликейшины татгалзах мэдээг HXY-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны алдаатай /AIDC/ мэдээг хүлээн авсан HXY-ний нэгж илгээнэ. Аппликейшны татгалзах мэдээ нь алдааны шинж чанарыг тодорхойлох кодыг багтаасан байх ёстой. Ашиглах боломжтой кодуудыг тодорхойлох үндэс нь бүс

МОНГОЛ УЛС ЗАМ, ТЭЭВ ЭХ ХУДАЛ 201

нутгийн агаарын навигацийн гэрээ болно. Бүс нутгийн агаарын навигацийн мэдээний гэрээгээр ашиглах боломжтой кодуудыг тодорхойлно.

Тайлбар: Нисэхийн цахилгаан холбооны сүлжээ /ATN/- application reject кодуудын талаар мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9705 "Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN)", III боть, 3.2.7.1.1-ээс харна уу.

11.4.2.5.23.2 Хэрэв Application Reject мэдээг ашигладаггүй бол, тухайн НХУ-ний нэгжийн дотоод журамд заасан тодорхой хугацааны параметрийн дотор илгээгдсэн НХУ-ний байгууламж хоорондын өгөгдлийн холбооны /AIDC/ мэдээний хариуд Application Accept мэдээ хүлээн авагдаагүй тохиолдолд, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийг анхааруулах ажиллагааг дотоод журамдаа заасан байх ёстой.

11.4.2.6 Удирдлагын мэдээ

11.4.2.6.1 Удирдлагын мэдээ нь дараах хэсгүүдээс бүрдэнэ.

- зөвшөөрлийн мэдээ /Clearance message/ /11.4.2.6.2/
- урсгал төлөвлөлтийн мэдээ /flow control message/ /11.4.2.6.3/
- байрлалын илтгэлийн болон агаарын хөлгийн илтгэлийн мэдээ /position report and air-report message/ /11.4.2.6.4/

11.4.2.6.2 Зөвшөөрлийн мэдээ

Тайлбар: Зөвшөөрөлтэй холбоотой заалтууд 4-р бүлгийн 4.5 дахь хэсэгт тусгагдсан. Зөвшөөрлийн мэдээний агуулга болон үүнийг дамжуулахтай холбоотой зарим ажиллагааны журмыг дараах хэсэгт жагсаав. CPDLC ашиглан зөвшөөрлийн дамжуулах журам нь PANS-ATM (Doc 4444)-ийн 14-р бүлэгт тусгагдсан. Мэдээний зорилго, шинж чанар, дэлгэцийн сонголттой холбоотой тодорхойлолтыг PANS-ATM (Doc 4444)-ийн 14-р бүлэг, Хүснэгт 14-1, 14-3-аас, мөн Appendix 5-аас үзнэ үү.

11.4.2.6.2.1 Зөвшөөрлийн мэдээ нь доорх мэдээллийг дарааллын дагуу заавал агуулна:

a) агаарын хөлгийн таних дугаар (aircraft identification)

b) зөвшөөрлийн хязгаар (clearance limit)

c) нислэгийн маршрут (route of flight)

d) бүх маршрутын болон зарим хэсгийн нислэгийн түвшин (flight level) болон шаардлагатай бол нислэгийн түвшний өөрчлөлтүүд (changes of levels)

Тайлбар: Хэрэв нислэгийн түвшний зөвшөөрөл нь зөвхөн маршрутын тодорхой хэсэгт хамаарах бол, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж нь тухайн хэсэгт хамаарах цэгийг зааж өгөх бөгөөд Конвенцын Хавсралт 2-ын 3.6.5.2.2.а) заалтын дагуу мөрдөгдөж байгаа эсэхийг баталгаажуулна.

e) SSR транспондерийн ажиллагаа, ойртолт болон хөөрөлтийн үеийн маневрууд, харилцаа холбоо, зөвшөөрлийн хүчин төгөлдөр байх хугацаа зэрэг бусад шаардлагатай заавар, мэдээлэл.

Тайлбар: Зөвшөөрлийн хүчин төгөлдөр хугацаа нь тухайн хугацаа өнгөрсний дараа нислэг эхлээгүй тохиолдолд зөвшөөрөл автоматаар цуцлагдахыг заана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

11.4.2.6.2.2 Нислэгийн түвшинтэй холбоотой зөвшөөрлийн зааварчилгаа нь дараах мэдээллийг агуулна:

a) аяллын нислэгийн түвшин /cruising level(s)/, эсхүл cruise climb-д зориулсан нислэгийн түвшний хүрээ, мөн шаардлагатай бол тухайн нислэгийн түвшинд хамаарах зөвшөөрлийн хүчинтэй цэг.

Тайлбар: 11.4.2.6.2.1 d) болон холбогдох тэмдэглэлийг үзнэ үү.

b) шаардлагатай бол тодорхойлсон илтгэх цэгүүдийг дамжин өнгөрөх нислэгийн түвшин

c) шаардлагатай бол өндөр авалт, эсхүл алдалт эхлэх байрлал, эсхүл цаг

d) шаардлагатай бол өндөр авалт, алдалтын хурд

e) шаардлагатай бол хөөрөх, эсхүл ойртолтын үеийн нислэгийн түвшний нарийвчилсан заавар

11.4.2.6.2.3 Зөвшөөрлийг хүлээн авсан агаарын навигацийн станц, эсхүл агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч нь тухайн зөвшөөрлийг **заасан**, эсхүл тооцоолсон хугацаанд агаарын хөлөгт дамжуулах үүрэгтэй бөгөөд хэрэв тодорхой хугацаанд дамжуулаагүй бол НХУ-ын нэгжид яаралтай мэдээлэх ёстой.

11.4.2.6.2.4 Зөвшөөрлийг хүлээн авч дамжуулж буй ажилтан нь уг зөвшөөрлийг хүлээн авсантай яг адил хэвшмэл хэллэгээр дамжуулах ёстой. Хэрэв зөвшөөрлийг агаарын хөлөгт дамжуулах ажилтан нь НХУ-ний ажилтан биш бол, энэ шаардлагыг биелүүлэх хэмжээний бэлтгэгдсэн байх хэрэгтэй.

11.4.2.6.2.5 Агаар газар холбоогоор нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагаас өгсөн өндрийн хязгаарлалтыг дараагийн өндрийн зөвшөөрөл олгох үед хамт дахин давтан илгээх ёстой **ба** ингэснээр уг хязгаарлалт хүчинтэй хэвээр үлдэх болно.

Тайлбар: SID, STAR-ын өндрийн хязгаарлалтын талаар 6-р бүлгийн 6.3.2.4 болон 6.5.2.4 заалтуудаас харна уу.

11.4.2.6.3 Урсгал төлөвлөлтийн мэдээ

Тайлбар 1: Нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг төлөвлөхтэй холбоотой заалтуудыг Annex 11, 3.7.5 болон энэхүү баримт бичгийн Бүлэг 3, 3.2.5.2-д заасныг харна уу. Мөн ICAO-ийн баримт бичиг
Doc 9971 "Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management (ATFM)"-ын заавар,зөвлөмжид анхаарал хандуулна уу.

Тайлбар 2: Урсгал төлөвлөлтийн мэдээнүүдийн автомат солилцооны формат ба өгөгдлийн журмууд одоогоор боловсруулагдаагүй байна.

11.4.2.6.4 Байрлалын илтгэл ба агаарын хөлгийн илтгэлийн мэдээ

Тайлбар: Байрлалын илтгэлийн мэдээтэй холбоотой заалтуудыг Annex 2, 3.6.3 ба 5.3.3, мөн энэхүү баримт бичгийн Бүлэг 4, Хэсгүүд 4.11 ба 4.12-оос харна уу.

11.4.2.6.4.1 Байрлал илтгэх болон агаарын хөлгийн тусгай мэдээнүүдэд ашиглах формат ба өгөгдлийн журам нь PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 1-т тусгагдсан ба AIREP SPECIAL загварын маягт-д заасны дагуу байна:

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ

a) байрлалын илтгэлийн мэдээг: Хэсэг 1

b) агаарын хөлгийн тусгай мэдээг: Хэсэг 1, шаардлагатай бол Хэсэг 2 ба/эсхүл 3 холбоотой.

11.4.2.6.4.2 Хэрэв агаарын хөлгийн тусгай мэдээг радио холбоогоор дамжуулсны дараа автомат өгөгдөл боловсруулах төхөөрөмжөөр дамжуулахад ARS мэдээний кодыг хүлээн авах боломжгүй бол, бүс нутгийн агаарын навигацийн гэрээгээр өөр мэдээний төрлийн кодыг ашиглахыг зөвшөөрнө. Үүнийг дараах нөхцөлүүдийг хангаж байвал ICAO-ийн баримт бичиг Doc 7030 "Regional Supplementary Procedures"-д тусгах ёстой:

a) дамжуулсан өгөгдөл нь агаарын хөлгийн тусгай мэдээний форматын шаардлагад нийцсэн байна;

b) агаарын хөлгийн тусгай мэдээ цаг агаарын байгууллага болон нөлөөлөх магадлалтай бусад агаарын хөлөг рүү дамжуулах арга хэмжээ авсан байна.

11.4.3 Нислэгийн мэдээллийн мэдээ

11.4.3.1 Агаарын хөдөлгөөний мэдээлэл агуулсан мэдээ

11.4.3.1.1 Хяналттай агаарын зайн гадна нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөгт өгөх нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл агуулсан мэдээ

11.4.3.1.1.1 Нислэгийн мэдээллийн үйлчилгээний шинж чанарт нөлөөлдөг олон хүчин зүйл, ялангуяа хяналтгүй агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөгт мөргөлдөх эрсдэлийн мэдээлэл өгөхтэй холбоотойгоор эдгээр мэдээнд стандарт текстийг зааж өгөх боломжгүй.

11.4.3.1.1.2 Ийм мэдээг дамжуулах тохиолдолд, мөргөлдөх эрсдэлтэй агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэл, тооцоот цаг, нислэгийн түвшин болон аль цэг дээр зөрж өнгөрөх, ойртох эсэхийг багтаан мэдээлнэ. Энэхүү мэдээллийг тухайн агаарын хөлгийн нисгэгчдэд эрсдэлийн шинж чанарыг бүрэн ойлгогдохоор дамжуулах ёстой.

11.4.3.1.2 Хяналтгүй агаарын зайд ifr нислэгүүдэд зориулсан онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл агуулсан мэдээ

Ийм мэдээг дамжуулах үед, дараах мэдээллийг заавал багтаана:

a) мэдээллийг дамжуулж буй агаарын хөлгийн дуудлага (aircraft identification)

b) TRAFFIC IS, эсхүл ADDITIONAL TRAFFIC IS гэсэн хэллэг

c) холбогдох агаарын хөлгийн нислэгийн чиглэл (direction of flight)

d) агаарын хөлгийн маяг (type)

e) тухайн агаарын хөлгийн аяллын нислэгийн түвшин (cruising level) болон дамжин өнгөрөх хамгийн ойрын цэгийн тооцоот цаг (ETA)

11.4.3.1.3 Дотоодын нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл агуулсан мэдээ

Ийм мэдээг дамжуулахдаа дараах мэдээллийг заавал багтаана:

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ

a) мэдээллийг дамжуулж буй агаарын хөлгийн таних дугаар

b) шаардлагатай бол TRAFFIC IS, эсхүл ADDITIONAL TRAFFIC IS гэсэн хэллэг

c) нисгэгчид танихад хялбар байх байдлаар нислэгийн хөдөлгөөнийг тодорхойлсон мэдээлэл, жишээ нь, агаарын хөлгийн маяг, хурдны ангилал, өнгө, тээврийн хэрэгслийн төрөл, хүний тоо

d) шаардлагатай нислэгийн хөдөлгөөний байрлал холбогдох агаарын хөлөгтэй харьцуулсан хөдөлгөөний чиглэл

11.4.3.2 Цаг уурын мэдээ

Тайлбар: Агаарын хөлгийн ажиглалт хийх, мэдээллээр хангахтай холбоотой заалтууд Конвенцын Хавсралт 3-т багтсан болно. Нисгэгчийн илтгэлийн агуулга мөн дамжуулахтай холбоотой заалтуудыг энэхүү баримт бичгийн 4-р бүлгийн 4.12-р хэсэгт тусгасан бөгөөд галт уулын идэвхжилийн илтгэлд ашигладаг илтгэлийн тусгай маягтыг энэхүү баримт бичгийн Хавсралт 1-д үзүүлэв. НХҮ-ний нэгж нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгөөс хүлээн авсан цаг уурын мэдээллийг цаг уурын албадад дамжуулах журам энэхүү баримт бичгийн Бүлэг 4, Хэсэг 4.12.6-д тусгасан болно. НХҮ-ний нэгжээс цаг уурын мэдээллийг агаарын хөлөгт дамжуулах журам нь Конвенцын Хавсралт 11, 4.2-т болон энэхүү баримт бичгийн Бүлэг 4, 4.8.3 ба 4.10.4; Бүлэг 6, Хэсэг 6.4 ба 6.6; Бүлэг 7, 7.4.1; болон Бүлэг 9, 9.1.3-ийг үзнэ үү). SIGMET болон AIRMET мэдээллүүд болон бусад энгийн цаг уурын мэдээллүүдийн бичгийн хэлбэрийг Аппех 3-ын заалтуудаар зохицуулна.

11.4.3.2.1 VMC-ээр нислэгийг үргэлжлүүлэх боломжгүй байх магадлалтай тохиолдолд хэрэглэлийн нислэгийн дүрмээс(IFR) ил харааны нислэгийн дүрмийн(VFR) нислэг рүү шилжиж буй нисгэгчид дараах байдлаар мэдээлэл өгнө.

"INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or forecast) IN THE VICINITY OF (байрлал)".

11.4.3.2.2 Аэродромын цаг уурын нөхцөл байдлын талаарх цаг уурын мэдээллийг холбогдох НХҮ-ний нэгжээс Конвенцын Хавсралт 11-ийн 4-р бүлэг болон энэхүү баримт бичгийн 6-р бүлгийн 6.4 ба 6.6-р хэсэг, мөн 7-р бүлгийн 7.4.1-р хэсгийн аэродромын цаг уурын нөхцөл байдал болон нисэх багт дамжуулах цаг уурын мэдээллийг холбогдох НХҮ-ний нэгж цаг уурын албанаас өгсөн болон нэгжүүдэд байрлах цаг уурын дэлгэцээс (тухайлбал газар орчмын салхи болон ХБЗ-ын ил харааны зай) авсан мэдээллээр буух гэж байгаа болон хөөрөх гэж байгаа агаарын хөлгүүдийг хангана.

a) орон нутгийн цаг уурын тогтмол болон тусгай мэдээ;

b) METAR/SPECI нь хөөрөх нисэх буудлаас бусад нисэх буудлуудад тараах зорилгоор (тухайлбал нислэгийн төлөвлөгөө, VOLMET дамжуулалт болон D-VOLMET-д зориулж)

11.4.3.2.3 Энэ зүйлийн 11.4.3.2.2-т дурдсан цаг уурын мэдээллийг дараах элементүүдийг агуулсан цаг уурын тайлангаас авна:

a) газар орчмын салхины дундаж чиглэл, хурд ба түүний мэдэгдэхүйц хэлбэлзэл;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛБАР

Тайлбар: Цаг уурын албаас НХУ-ний нэгжүүдэд тараагдсан гадаргын салхины чиглэлийг жинхэнэ хойд зүгтэй харьцуулсан градусаар илэрхийлэгдэнэ. Нисгэгчид дамжуулдаг НХУ-ний гадаргын салхины чиглэл заагчийн мэдээлэл соронзон градусаар заана.

b) алсын барааны харагдац ба түүний чиглэлийн мэдэгдэхүйц өөрчлөлтүүд;

c) RVR;

d) бодит цаг агаар;

e) нам үүлний суурийн өндөр болон хэмжээ;

f) агаарын температур ба шүүдэр цэгийн температур;

g) алтиметрийн тохируулга(ууд); ба

h) бусад нэмэлт мэдээлэл.

Тайлбар: 11.4.3.2.3-ын заасны дагуу цаг уурын мэдээллээр хангахтай холбоотой заалтууд нь Конвенцын Хавсралт 3 "Meteorological Service for international air navigation", 4-р бүлэгт багтсан болно.

11.4.3.3 Агаарын навигацийн байгууламжийн үйл ажиллагааны талаарх мэдээлэл

Тайлбар: Энэхүү сэдэвтэй холбоотой ерөнхий заалтууд нь Конвенцын Хавсралт 11, 4.2-т тусгагдсан болно.

Агаарын навигацийн байгууламжийн ажиллагааны тухай мэдээллүүд нь тухайн байгууламжийн үйл ажиллагааны төлөв байдал нь нислэгт нөлөөлж болзошгүй болох нь нислэгийн төлөвлөгөөнөөс нь тодорхой байгаа агаарын хөлгүүдэд дамжуулагдана. Эдгээр нь тухайн байгууламжийн үйлчилгээний төлөв байдлын тухай зохих өгөгдлүүдийг агуулсан байх бөгөөд, хэрэв байгууламж ажиллахгүй байгаа бол хэвийн ажиллагааны төлөв хэзээ сэргэх тухай заалтыг агуулсан байна.

11.4.3.4 Аэродромын нөхцөл байдлын тухай мэдээллээр хангах

Тайлбар: Аэродромын нөхцөл байдлын талаарх мэдээлэл өгөх заалтуудыг 7-р бүлгийн 7.5-р зүйлд тусгасан болно.

11.4.3.4.1 Аэродромын нөхцөл байдлын тухай нисгэгчид мэдээлэл өгөхдөө нисгэгч үнэлэхэд ойлгомжтой болгох буюу тухайн нөхцөл байдлыг ойлгоход хялбар байхаар товч бөгөөд тодорхой байдлаар илэрхийлнэ. Энэ нь аюулгүй байдлыг хангах үүднээс үүрэг гүйцэтгэж буй нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, эсхүл агаарын хөлгөөс хүсэлтээр дамжуулна. Хэрэв мэдээллийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчийн санаачилгаар өгч байгаа бол, нисгэгчид уг мэдээллийг зөв ашиглах боломжтой байхаар тохирсон хугацаанд холбогдох агаарын хөлөг бүрд дамжуулах ёстой.

11.4.3.4.2 ХБЗ гадаргын нөхцөл байдал агаарын хөлгийн тоормослох үйлчлэлд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй тул мэдээлэл өгөх бүрд, дараах нэр томьёог шаардлагатай үед ашиглана:

COMPACTED SNOW

DRY

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Санд тавьсан
Дансан 26 A165

DRY SNOW

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

DRY SNOW ON TOP OF ICE

FROST ICE

SLUSH

STANDING WATER

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET

WET ICE

WET SNOW

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET SNOW ON TOP OF ICE

11.4.3.4.3 Холбогдох НХҮ-ний нэгжүүд нь, шаардлагатай тохиолдолд нисэх багийн хүсэлтээр ХБЗ-ын нөхцөлийн (Runway Condition Report, цаашид RCR гэх) мэдээллийг дамжуулахад бэлэн байх ёстой. Энэхүү мэдээллийг хөөрөх болон буух чиглэлийн дарааллаар нисэх багт дамжуулна.

11.4.3.5 Агаарын хөлгийн зөрчилтэй холбоотой мэдээ

Хэрэв зөрчилд холбогдсон агаарын хөлөг нь тухайн зөрчил гарсан НХҮ-ний нэгжийн хариуцлагын бүсийн гадна байрлах нисэн очих аэродромд оо хүрэхээр төлөвлөгдсөн бол,зөрчил гарсан НХҮ-ний нэгж нь тухайн нисэн очих аэродромын НХҮ-ний нэгжид мэдэгдэх ба нисгэгчээс зөрчлийн талаарх тайлан (pilot report) авах ёстой.

Тус мэдээнд дараах мэдээллүүдийг тусгах ёстой:

a) зөрчлийн төрөл (жишээ нь, AIRPROX, үйл ажиллагааны, эсхүл тоног төхөөрөмжийн доголдол гэх мэт);

b) тухайн агаарын хөлгийн дуудлага (identification);

c) ослын үеийн цаг, байрлал;

d) ослын товч тайлбар.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВЭРЧИЛГЭЭ
ЭХ ХУВЬ
26 A165

БҮЛЭГ 12. ХЭВШМЭЛ ХЭЛЛЭГ

12.1 Харилцаа холбооны зохицуулалт

Харилцаа холбооны зохицуулалт нь Конвенцын Хавсралт 10 "Aeronautical Telecommunications, Volume II"-т заасантай нийцсэн байна. Нисгэгчид, НХҮ-ний ажилтнууд болон газрын бусад ажилтнууд нь уг дэвтэрт тусгагдсан радио телефоны харилцааны журамтай бүрэн, сайтар танилцсан байх үүрэгтэй.

12.2 Ерөнхий зүйл

12.2.1 Энэхүү баримт бичигт заагдсан хэвшмэл хэллэг нь агаарын хөлөг болон НХУ-ын байрны дуудлагыг оруулалгүй заагдсан болно. Энэхүү баримт бичгээр жишээлэн үзүүлсэн хэллэг нь бүх нөхцөлийг бүрэн багтаасан төгс хэллэг байж чадахгүй бөгөөд нисгэгч, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, бусад ажилтнууд нь нөхцөл байдлаас хамааран үл ойлголцох байдал үүсэхээргүй хэллэг ашиглан мэдээлэл солилцож болно.

12.2.2 Хэвшмэл хэллэг НХҮ-ний төрлөөс хамааран багцлагдсан байх боловч НХҮ-ний ажилтан нь өөрийн эрхлэх үйлчилгээнээс өөр төрлийн үйлчилгээнд хэрэглэгдэх хэвшмэл хэллэгийн мэдлэгтэй байх ёстой.

12.2.3 Хэвшмэл хэллэгээр харилцах үед агаарын хөлөг, НХҮ-ний байр, газрын тээврийн хэрэгсэл зэрэг радио холбоонд оролцогч талууд өөрсдийн дуудлагыг заавал хэрэглэнэ.

12.2.4 ХБЗ дээрх хөдөлгөөний "behind the landing aircraft", эсхүл "after the departing aircraft" гэх мэт нөхцөлт зөвшөөрлийг зөвхөн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч ба нисэх багийн ил хараагаар харагдаж байгаа хөдөлгөөнөөр нөхцөл болгож олгоно. Нөхцөлт зөвшөөрөл дараах дараалал бүхий мэдээллийг агуулна:

a) агаарын хөлгийн дуудлага;

b) нөхцөл (заах);

c) зөвшөөрөл;

Жишээ нь: "SAS941, BEHIND THE DC-9 ON SHORT FINAL, LINE UP"

12.2.5 НХУ-ын агаарын замын зөвшөөрлийг заавал давтаж баталгаажуулна.

12.2.6 ХБЗ-нд орох, хөндлөн огтлон гарах, түүгээр явгалах, буулт, хөөрөлт, үйлдэх, зөвшөөрлийг заавал давтаж баталгаажуулна.

12.2.7 Бусад нөхцөлт зөвшөөрөл, зөвшөөрөл, зааврыг давтаж болон өөрийн дуудлагаар бүрэн ойлгосноо баталгаажуулж болно.

12.2.8 1013.25 гПа ба 760.0 мм м.у.б. даралтыг агаарын хөлгийн нислэгийн өндрийн тооллын эх болгон авсан бол өндрийн хэмжээний өмнө "Flight level" гэсэн хэллэгээр илэрхийлнэ. Харин QNH ба QFE даралтыг нислэгийн өндрийн тооллын эх болгон авсан бол өндрийн хэмжээний ард метр гэсэн үгээр илэрхийлнэ.

12.2.9 Ашиглагдаж буй ХБЗ-ын тэмдэглэгээ, өндрийн хэрэглэлийн тохиргоо, SSR код, нислэгийн өндөр, чиглэл, хурдны талаарх зааврыг заавал давтаж баталгаажуулна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

Жишээ нь: ATC: "Speedbird 17 Cruise FL 9100"

Aircraft: "Speedbird 17 FL 9100"

12.3 НХҮ-ний хэвшмэл хэллэг

ХЭЛЛЭГ БА ҮГС	УТГА, АГУУЛГА
ACKNOWLEDGE	Энэ мэдээг хүлээн авч ойлгосноо баталгаажуул
AFFIRM	Тийм
APPROVED	Зөвшөөрөх,
BREAK	Энд дамжуулж буй мэдээний хэсгүүд тусгаарлагдана. (***Санамж***: Өөр ялгаатай мэдээ нь хооронд холилдон утга санааны үл ойлгогдох байдал эс үүсгэх зорилгоор хэрэглэнэ).
BREAK BREAK	Эндээс өөр агаарын хөлөгт хандан дамжуулж буй мэдээ эхэлж байна.
CANCEL	Өмнө өгөгдсөн зөвшөөрөл хүчингүй
CHECK	"Системийн ажиллагаа болон үйлдлээ шалга (***Жич***: Хариулахгүй байж болно)"
CLEARED	"Зөвшөөрнө."
CONFIRM	"Миний ингэж ойлгосон нь зөв үү ...?, эсхүл Та үүнийг зөв ойлгосноо баталгаажуулна уу?"
CONTACT	"...-тай холбоо тогтоо!"
CORRECT	"зөв"
CORRECTION	"Өмнөх мэдээ бүхлээр болон хэсгээр ташаа байна. Зөвөөрөө ..."
DISREGARD	"Мэдээг бүгдийг болон хэсэгчлэн дамжуулаагүйд тооц"
GO AHEAD	"Мэдээгээ үргэлжлүүл"
HOW DO YOU READ	"Манай дамжуулагчийн сонсогдоц ямар байна?"
I SAY AGAIN	"Ойлгомжтой байх үүднээс дахин давтаж байна"
MONITOR	" . . . давтамжийг чагна!"
NEGATIVE	"Үгүй", эсхүл "permission not granted", эсхүл "буруу"
OBLIQUE	"Oblique stroke"
OUT	"Энэ мэдээлэл төгсөж байна, хариу хүлээгдээгүй болно" Тайлбар: Ер нь VHF холбоонд ашигладаггүй.
OVER	"Миний нэвтрүүлэг дууслаа, танаас хариу хүлээж байна". *(Тайлбар: Ер нь VHF холбоонд ашигладаггүй.)*
READ BACK	"Мэдээг хэрхэн ойлгосноо давтаж баталгаажуулна уу!"
RE-CLEARED	"Сүүлийн зөвшөөрөл болон зөвшөөрлийн хэсэг ингэж өөрчлөгдөж байна . . . "
REPORT	"Дараах мэдээллийг илтгэ! . . ."

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУЛЬ
26 A165

REQUEST	"Би ...ийг мэдэх хэрэгтэй байна.", эсхүл "Надад ... мэдээллийг өгнө үү!"
ROGER *(Тайлбар: 'READ BACK' хэллэг, эсхүл affirmative, negative гэсэн хариулт шаардагдсан асуултын хариу болгож хэрэглэж болохгүй)*	"Сүүлийн бүх мэдээллийг ойлголоо"
SAY AGAIN	"Сүүлийн нэвтрүүлгийг болон хэсгийг давтана уу!"
SPEAK SLOWER	"Ярианы хурдаа багасгана уу!"
STAND BY	"Түр хүлээ, би эргэж дуудна"
VERIFY	"Шалгаж баталгаажуулна уу!"
WILCO	"will comply" гэсэн хэллэгийн товчлол. "Ойлголоо, гүйцэтгэе."
WORDS TWICE *(Тайлбар: Чанар муу холбооны хэрэгсэл ашиглаж байх үед хэрэглэгдэнэ.)*	(а) Хүсэлт: "Маш муу сонсогдож байгаа учир үг бүрийг хоёр удаа давтаж нэвтрүүл" (б) Мэдээлэл: "Холбооны хэрэгсэл муу байгаа учир үг бүрийг хоёр удаа давтаж нэвтрүүлж байна."

12.3.1 Ерөнхий зүйл

12.3.1.1 Нислэгийн өндөр

- FLIGHT LEVEL (тоо); эсхүл
- (тоо) METRES;

12.3.1.2 Нислэгийн өндөр өөрчлөх, илтгэх, босоо хурд

- CLIMB (эсхүл DESCEND):
- TO (өндөр);
- TO REACH (өндөр) AT, (эсхүл BY) (хугацаа, эсхүл илтгэх цэг);
- REPORT LEAVING, (эсхүл REACHING, эсхүл PASSING) (өндөр);
- REPORT PASSING ODD (эсхүл EVEN) LEVELS;
- AT (тоо хэмжээ) METRES PER SECOND [MINIMUM, (эсхүл MAXIMUM)];
- STEP CLIMB (агаарын хөлгийн дуудлага) ABOVE (,эсхүл BENEATH) YOU;
- MAINTAIN BLOCK (түвшин) TO (түвшин);
- CANCEL BLOCK CLEARANCE...;
- CLIMB ABOVE DME STEPS", эсхүл "CLIMB ABOVE VORSEC DME STEPS;
- DESCEND DME STEPS TO (түвшин)", эсхүл

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

- "DESCEND VORSEC DME STEPS TO (түвшин);
- REQUEST LEVEL CHANGE FROM (НХУ-ын байрны дуудлага) AT (хугацаа, эсхүл илтгэх цэг);
- STOP CLIMB (эсхүл DESCENT) AT (өндөр);
- CONTINUE CLIMB (эсхүл DESCENT) TO (өндөр);
- EXPEDITE CLIMB (эсхүл DESCENT) [UNTIL PASSING (өндөр)];
- WHEN READY CLIMB (эсхүл DESCEND) TO (өндөр);
- EXPECT DESCENT AT (хугацаа).

"REQUEST DESCENT AT (хугацаа)"

- IMMEDIATELY; (заасан хугацаа, эсхүл байрлал);
- AFTER PASSING (илтгэх цэг);
- AT (хугацаа, эсхүл илтгэх цэг);
- WHEN READY(заавар);
- WHEN CONVENIENT.

"UNABLE TO COMPLY"

- IF NOT POSSIBLE (өөр байж болох заавар) AND ADVISE;
- (нислэгийн зам ба/эсхүл түвшин) NOT AVAILABLE DUE (шалтгаан);

12.3.1.3 Удирдлага шилжүүлэх

- CONTACT (НХУ-ын байрны дуудлага) (давтамж);
- AT (эсхүл OVER) (заасан хугацаа, эсхүл байрлал) CONTACT (НХУ-ын байрны дуудлага) (давтамж);
- IF NO CONTACT (захирамж);
- STAND BY (давтамж) FOR (НХУ-ын байрны дуудлага);

"REQUEST CHANGE TO (давтамж)"

- FREQUENCY CHANGE APPROVED;
- MONITOR (НХУ-ын байрны дуудлага) (давтамж);

"MONITORING (давтамж)"

- WHEN READY CONTACT (НХУ-ын байрны дуудлага) (давтамж);
- REMAIN THIS FREQUENCY.

12.3.1.4 Дуудлага өөрчлөх

- CHANGE YOUR CALL SIGN TO (шинэ дуудлага) UNTIL FURTHER ADVISED;
- REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (дуудлага)[AT (илтгэх цэг)].

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
26 -А165

12.3.1.5 Нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл

- TRAFFIC (мэдээлэл);
- NO REPORTED TRAFFIC;
- ADDITIONAL TRAFFIC (чиг) BOUND (агаарын хөлгийн маяг) (өндөр) ESTIMATED (эсхүл OVER) (илтгэх цэг) AT (хугацаа);
- TRAFFIC IS (classification) WAS (эсхүл ESTIMATED) OVER (байрлал) AT (хугацаа) REPORTED (өндөр(-үүд)) [эсхүл LEVEL UNKNOWN] MOVING (чиг) (бусад мэдээлэл).

12.3.1.6 Цаг агаарын бодит мэдээ

- WIND (тоо) DEGREES (тоо) (нэгж);
- WIND AT (height/altitude/flight level) (тоо) DEGREES (тоо) (нэгж);

Тайлбар 1 : Аливаа салхи үндсэн чиглэл ба хурд, өөрчлөлт, өөхийлөлтөөр илэрхийлэгдэнэ.

- VISIBILITY (зай) [чиглэл];
- RUNWAY VISUAL RANGE (эсхүл RVR) [RUNWAY (дугаар)] (зай);
- олон ажиглалтын хувьд RVR (RVR [RUNWAY (дугаар)] (эхний байрлал) (зай), (удаах байрлал) (зай), (гурав дахь байрлал) (зай);

Тайлбар 2 : Олон удаагийн RVR ажиглалт гэж ХБЗ-ын эхэнд, дунд, төгсгөлд тус тус ажиглалт хийхийг ойлгоно.

- PRESENT WEATHER (өгөгдлүүд);
- CLOUD (хэмжээ, [хэлбэр] доод суурийн өндөр) (эсхүл SKY CLEAR); эсхүл CAVOK;

Тайлбар 3 : CAVOK дуудлага нь: CAV-O-KAY

- TEMPERATURE [MINUS] (тоо) (ба/эсхүл DEW POINT [MINUS] (тоо));
- QNH (эсхүл QFE) (тоо) [нэгж];
- MODERATE (эсхүл SEVERE) ICING (эсхүл TURBULENCE) [CLOUD] (бүс);
- REPORT FLIGHT CONDITIONS.

12.3.1.7 Байрлал илтгэлийн захирамж

- NEXT REPORT AT (илтгэх цэг);
- OMIT POSITION REPORTS UNTIL (заах цэг) заасан цэг хүртэл;
- RESUME POSITION REPORTING.

12.3.1.8 Нэмэлт илтгэл шаардах

- REPORT PASSING (илтгэх цэг);
- REPORT (зай) FROM (DME станцын дуудлага) DME;
- REPORT PASSING (гурван орон) RADIAL (VOR станцын дуудлага) VOR;

- REPORT DISTANCE FROM (илтгэх цэг); одоогийн байрлал;
- REPORT DISTANCE FROM (DME станцын дуудлага) DME.

12.3.1.9 Аэродромын мэдээлэл

- RUNWAY (дугаар) (нөхцөл);
- LANDING SURFACE (нөхцөл);
- CAUTION CONSTRUCTION WORK (байрлал);
- CAUTION (шалтгаан) RIGHT (эсхүл LEFT, (эсхүл BOTH SIDES) OF RUNWAY [дугаар];
- CAUTION WORK IN PROGRESS (эсхүл Obstruction) (байрлал бусад шаардлагатай мэдээлэл);
- RUNWAY REPORT AT (ажиглагдсан цаг) RUNWAY (дугаар) (тунадасны төрөл) UP TO (тунадасны зузаан (хэмжээ)) MILLIMETRE'S, BRAKING ACTION GOOD (эсхүл MEDIUM TO GOOD, эсхүл MEDIUM, эсхүл MEDIUM TO POOR, эсхүл POOR эсхүл UNRELIABLE) [ба/ эсхүл BRAKING COEFFICIENT (хэмжсэн багаж ба хэмжээ)];
- BRAKING ACTION REPORTED BY (агаарын хөлгийн маяг) AT (хугацаа) GOOD (эсхүл MEDIUM, эсхүл POOR);
- RUNWAY (эсхүл TAXIWAY) WET [эсхүл DAMP WATER PATCHES, FLOODED (зузаан), эсхүл SNOW REMOVED (хэрэв бий бол өргөн ба урт), эсхүл TREATED, эсхүл COVERED (with) PATCHES OF DRY SNOW (эсхүл WET SNOW, эсхүл COMPACTED SNOW, эсхүл SLUSH, эсхүл FROZEN SLUSH, эсхүл ICE, эсхүл ICE UNDERNEATH, эсхүл ICE AND SNOW, эсхүл SNOWDRIFTS, эсхүл FROZEN RUTS AND RIDGES)].

12.3.1.10 Ил харааны ба ил харааны бус тоноглолын үеийн ажиллагаа

- (үзэгдэх эс үзэгдэх тоноглолыг заах) RUNWAY (дугаар) (дутагдлын байдал);
- (төрөл) LIGHTING (unserviceability);
- ILS CATEGORY (төрөл) (ашиглалтад байгаа байдал);
- TAXIWAY LIGHTING (дутагдлын байдал);
- (глиссадны гэрлийн төрөл) RUNWAY (дугаар) (дутагдлын байдал);
- SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE.

12.3.2 Бүсийн удирдлага

12.3.2.1 Зөвшөөрөл олгох

- (НХУ-ын байрны дуудлага) CLEARS (агаарын хөлгийн дуудлага);
- (агаарын хөлөг) CLEARED TO;
- RE-CLEARED (өөрчлөгдсөн зөвшөөрөл);

- RE-CLEARED (өөрчлөгдсөн агаарын зам) TO (илтгэх цэг of original route);
- ENTER CONTROL AREA (эсхүл ZONE) [VIA (илтгэх цэг) AT (өндөр) AT (хугацаа)];
- LEAVE CONTROL AREA (эсхүл ZONE) AT (өндөр) (эсхүл CLIMBING, эсхүл DESCENDING);
- JOIN (заах) AT (илтгэх цэг) AT (өндөр) [AT (хугацаа)].

12.3.2.2 Агаарын зам ба зөвшөөрлийг хязгаарлах

- FROM (байрлал) TO (байрлал);
- TO (байрлал), залгуулан:
- DIRECT;
- VIA (агаарын зам/эсхүл илтгэх цэгүүд);
- VIA FLIGHT PLANNED ROUTE;
- VIA (зай) ARC (чиг) OF (DME станцын дуудлага) DME;
- OUT OF CONTROL AREA (эсхүл ZONE) (зай) (чиг) OF (байрлал);
- (өндөр эсхүл агаарын зам) NOT AVAILABLE DUE (шалтгаан);
- ALTERNATIVE[S] IS/ARE (өндрүүд эсхүл агаарын замууд) ADVISE.

12.3.2.3 Заасан өндрийг хадгалуулах

- MAINTAIN (өндөр) [TO (илтгэх цэг)];
- MAINTAIN (өндөр) UNTIL PASSING (илтгэх цэг);
- MAINTAIN (өндөр) UNTIL (хугацаа);
- MAINTAIN (өндөр) UNTIL ADVISED BY (НХУ-ын нэгж);
- MAINTAIN (өндөр) UNTIL FURTHER ADVISED;
- MAINTAIN (өндөр) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;

Тайлбар: 'MAINTAIN' гэсэн хэллэгийг агаарын хөлгийн өндөр өөрчлөх үед 'DESCEND' эсхүл 'CLIMB' гэсэн хэллэгүүдийн оронд хэрхэвч хэрэглэж болохгүй.

12.3.2.4 Нислэгийн түвшин

- CROSS (илтгэх цэг) AT (эсхүл ABOVE, эсхүл BELOW) (өндөр);
- CROSS (илтгэх цэг) AT (хугацаа) OR LATER (эсхүл BEFORE) AT (өндөр);
- CRUISE-CLIMB BETWEEN (өндрүүд) (эсхүл ABOVE (өндөр);
- CROSS (зай) (DME станцын дуудлага) DME AT (эсхүл ABOVE, эсхүл BELOW) (өндөр).

12.3.2.5 Ослын өндөр алдалт

"EMERGENCY DESCENT (ШИЙДВЭР)"

МОНГОЛ УЛ...
ЭАМ, ТЭЭВРИЙН ...
ЭХ ХУВ...
...26 - А165

- EMERGENCY DESCENT AT (илтгэх цэг эсхүл байрлал) ALL AIRCRAFT BELOW (өндөр) WITHIN (зай) OF (илтгэх цэг эсхүл навигацийн тоноглол) LEAVE IMMEDIATELY (шаардлагатай бол чиг, нислэгийн чиглэл гэх мэт захирамж өгнө.)

12.3.2.6 Зөвшөөрөл олгох боломжгүй үед

- EXPECT CLEARANCE AT (хугацаа)

12.3.2.7 Агаарын замд хүлээх нислэг хийх заавар

- AT (хугацаа, эсхүл байрлал) DESCEND TO (өндөр) FOR EN-ROUTE DELAY OF (тоо) MINUTES.

12.3.2.8 Зайчлах захирамж

- CROSS (илтгэх цэг) AT (хугацаа);
- ADVISE IF ABLE TO CROSS (илтгэх цэг) AT (хугацаа);
- MAINTAIN MACH (тоо).

12.3.3 Ойртолтын удирдлага

12.3.3.1 Нисэн гарах захирамж

- AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (эсхүл LEFT) HEADING (гурван орон);
- TURN RIGHT (эсхүл LEFT) HEADING (гурван орон);
- TRACK (гурван орон) DEGREES MAGNETIC (эсхүл TRUE) TO (эсхүл FROM) (илтгэх цэг) UNTIL (хугацаа, эсхүл) REACHING (цэг эсхүл илтгэх цэг эсхүл өндөр) [BEFORE SETTING HEADING];
- SET HEADING AT (эсхүл BEFORE, эсхүл LATER THAN) (хугацаа);
- SET HEADING TO (эсхүл DIRECT) (илтгэх цэг) AT (эсхүл BEFORE, эсхүл LATER THAN) (хугацаа);
- AFTER REACHING (эсхүл PASSING) (өндөр, эсхүл илтгэх цэг) SET HEADING [DIRECT] (илтгэх цэг);
- CLEARED (SID-ын дугаар).

12.3.3.2 Ойртолт үйлдэх

- CLEARED (ойртолтын бүдүүвчийн дугаар);
- CLEARED TO (зөвшөөрлийн хязгаарлалт) VIA (ойртолтын бүдүүвчийн дугаар);
- CLEARED (замнах замын өгөгдлүүд);
- CLEARED (суултын оролт үйлдэх төрөл) APPROACH [RUNWAY (дугаар)];
- CLEARED APPROACH [RUNWAY (дугаар)];
- COMMENCE APPROACH AT (хугацаа);

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУЛБ

"REQUEST STRAIGHT-IN-APPROACH"

- CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH [RUNWAY (дугаар)];
- REPORT VISUAL;
- REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;

"REQUEST VISUAL APPROACH"

- CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (дугаар);
- REPORT (илтгэх цэг); [OUTBOUND, эсхүл INBOUND];

"REQUEST VMC DESCENT"

- MAINTAIN OWN SEPARATION;
- MAINTAIN VMC;
- ARE YOU FAMILIAR WITH (оролт үйлдэх бүдүүвчийн нэр) APPROACH PROCEDURE;

12.3.3.3 Хүлээх бүсэд нисэх захирамж

- HOLD VISUAL [OVER] (байрлал), (эсхүл) BETWEEN (хоёр харагдах газрын баримжаа);
- HOLD AT (илтгэх цэг, тоноглолын нэр эсхүл цэг) (өндөр) тоноглол дээр, эсхүл цэг
- EXPECT APPROACH (эсхүл FURTHER CLEARANCE) AT (хугацаа);
- HOLD AT (онооcон нэр). ENTER THE (тодорхойлогч) HOLDING PATTERN;
- PRECAUTIONARY HOLD;
- "REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS"
- HOLD AT (тоноглолын нэр) (шаардлагатай бол дуудлага ба давтамж) (өндөр) INBOUND TRACK (гурван орон) DEGREES RIGHT (эсхүл LEFT) HAND PATTERN OUTBOUND TIME (тоо) MINUTES (шаардлагатай бол нэмэлт мэдээлэл);
- HOLD ON THE (гурван орон) RADIAL OF THE (нэр) VOR (шаардлагатай бол дуудлага ба давтамж) AT (зай) DME (эсхүл BETWEEN (зай) AND (зай) DME) (өндөрl) INBOUND TRACK (гурван орон) RIGHT (эсхүл LEFT) HAND PATTERN (шаардлагатай бол нэмэлт мэдээлэл).

12.3.3.4 Ойртолт үйлдэх тооцоот цаг

- NO DELAY EXPECTED;
- EXPECTED APPROACH TIME (хугацаа);
- REVISED EXPECTED APPROACH TIME (хугацаа);
- DELAY NOT DETERMINED (шалтгаан).

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ҮНЭ
Санд Тарсан
Дээш 26 АНГ

12.3.4 Аэродромын удирдлага

12.3.4.1 Агаарын хөлгийг таних

- SHOW LANDING LIGHT;
- ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (эсхүл RUDDER);
- ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;
- ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.

12.3.4.2 Хөдөлгүүр асаах

"REQUEST START UP"

- START UP APPROVED;
- START UP AT (хугацаа);
- EXPECT START UP AT (хугацаа);
- START UP AT OWN DISCRETION;
- EXPECT DEPARTURE (хугацаа) START UP AT OWN DISCRETION.

12.3.4.3 Түлхүүлэх

"REQUEST PUSH BACK"

- PUSH BACK APPROVED;
- STAND BY;
- PUSH BACK AT OWN DISCRETION;
- EXPECT (тоо) MINUTES DELAY DUE (шалтгаан).

12.3.4.4 Чирүүлэх

Тайлбар: Энд нислэг үйлдэх бус зорилгоор чирүүлэх тухай заасан болно.

"REQUEST TOW [компанийн нэр] (агаарын хөлгийн маяг) FROM (байрлал) TO (байрлал)"

- TOW APPROVED VIA (зөвшөөрөгдөх замыг заах);
- HOLD POSITION;
- STAND BY.

12.3.4.5 Хөөрөлтийн өмнө цаг тааруулах болон аэродромын мэдээлэл

"REQUEST TIME CHECK"

- TIME (минут);

"REQUEST DEPARTURE INFORMATION (ATIS байхгүй, эсхүл ажиллахгүй)"

- RUNWAY (дугаар), WIND (чиглэл ба хурд), QNH (өгөгдөл), TEMPERATURE (өгөгдөл), [VISIBILITY FOR TAKE OFF (өгөгдөл) [or RVR (өгөгдөл)]

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
Баримт 26 - А165

12.3.4.6 Явгалах (хөөрөхөөр)

"REQUEST TAXI"

- TAXI TO HOLDING POINT [дугаар] [RUNWAY (дугаар)] TIME (минут);
- TAXI VIA (явгалах замыг заах) TO HOLDING POINT [дугаар] [RUNWAY (дугаар)] [TIME (минут)];
- TAXI TO HOLDING POINT [дугаар] (шаардлагатай бол аэродромын мэдээлэл) [TIME (минут)];
- TAKE (эсхүл TURN) FIRST (эсхүл SECOND) LEFT (эсхүл RIGHT);
- TAXI VIA (явгалах замын дугаар);
- TAXI VIA RUNWAY (дугаар);
- TAXI TO TERMINAL (эсхүл аль нэг байрлал, г.м. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (дугаар)];
- AIR-TAXI TO (эсхүл VIA) (байрлал, эсхүл зохих зам) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, г.м.)].
- AIR TAXI VIA (шууд, хүсэлтийн дагуу, эсхүл заасан зам) TO (байрлал, вертодром, operating, эсхүл movement area, ашиглагдаж буй, эсхүл эс ашиглагдаж буй ХБЗ). AVOID (агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгсэл, эсхүл явган хүн)

12.3.4.7 Явгалах (буусны дараа)

"REQUEST BACK TRACK"

- BACKTRACK APPROVED;
- BACKTRACK RUNWAY (дугаар)

12.3.4.8 Явгалах (ерөнхий)

"REQUEST TAXI TO (байрлал)"

- TAXI STRAIGHT AHEAD;
- TAXI WITH CAUTION;
- GIVE WAY TO (нөгөө агаарын хөлгийн байрлал ба хөдөлгөөний чигийн тухай);
- TAXI INTO HOLDING BAY;
- FOLLOW (нөгөө агаарын хөлгийн, эсхүл машины хөдөлгөөний чигийн тухай);
- VACATE RUNWAY.

"RUNWAY VACATED"

- EXPEDITE TAXI (шалтгаан);

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВ
Сонд Тушаал
Дугаар 26 А/65

- [CAUTION] TAXI SLOWER (шалтгаан)

12.3.4.9 Хүлээх

- HOLD (чиг) OF (байрлал, ХБЗ ... г.м.);
- HOLD POSITION;
- HOLD (зай) FROM (байрлал);
- HOLD SHORT OF (байрлал).

12.3.4.10 ХБЗ хөндлөн гарах

- CROSS RUNWAY (дугаар) [REPORT VACATED];
- EXPEDITE CROSSING RUNWAY (дугаар) TRAFFIC (агаарын хөлгийн маяг) (зай) KILOMETRES (эсхүл MILES) FINAL.

12.3.5 Хөөрөх

12.3.5.1 Хөөрөхийн өмнөх бэлтгэл

- UNABLE TO ISSUE (дугаар) DEPARTURE (шалтгаан);
- REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];
- ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;
- ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;
- WAIT (шалтгаан);
- LINE UP; AND WAIT TAKE-OFF CLEARANCE;
- LINE UP RUNWAY (дугаар);
- LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;
- (нөхцөл) LINE UP

12.3.5.2 Хөөрөх зөвшөөрөл

- CLEARED FOR TAKE-OFF (REPORT AIRBORNE):
- CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (дугаар);
- CLEARED IMMEDIATE TAKE-OFF;
- TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY;
- TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;
- HOLD POSITION, CANCEL I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (шалтгаан);
- STOP IMMEDIATELY (агаарын хөлгийн дуудлагыг давтана) STOP IMMEDIATELY;
- CLEARED FOR TAKE-OFF FROM (энэ байрлалаасаа, явгалах зам, ХБЗ-ын төгсгөл ба эхэн дээрээс, дугаар)
- RELEASED;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЗАЛ
ЭХ ХУВ
Санд
Дотоод 26 А165

- HOLD;
- CLEARANCE VALID/EXPIRES AT (цаг);
- RELEASED (минутын тоо) MINUTES BEHIND (эхний агаарын хөлөг);
- RELEASED AFTER (эхний агаарын хөлгийн дуудлага) HAS PASSED (түвшин);
- (ил хараагаар нисэн гарахыг зөвшөөрөх үед) VISUAL DEPARTURE

12.3.5.3 Хөөрсний дараа

"AIRBORNE"

- AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (эсхүл LEFT, эсхүл CLIMB) (зохих заавар);
- RIGHT (эсхүл LEFT) TURN APPROVED;
- WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (эсхүл LEFT) TURN;
- CONTINUE ON (ХБЗ-ын соронзон чиглэл) (заавар);
- TRACK (ХБЗ-ын соронзон чиглэл) (заавар);
- CLIMB STRAIGHT AHEAD (заавар)

12.3.6 НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ХАЙРЦАГ

12.3.6.1 Хөдөлгөөний хайрцагт орох

- JOIN (хөдөлгөөний хайрцгийн байрлал) (ХБЗ-ын дугаар) [SURFACE] WIND (чиглэл ба хурд) [TEMPERATURE (цельсийн градус)] QNH (эсхүл QFE) (өгөгдөл) [HECTOPASCALS] [TRAFFIC (өгөгдөл)];
- MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (дугаар) [SURFACE] WIND (чиглэл ба хурд) [TEMPERATURE (цельсийн градус)] QNH (эсхүл QFE) (өгөгдөл) [HECTOPASCALS/ mm Hg] [TRAFFIC (өгөгдөл)];
- JOIN RIGHT HAND (хөдөлгөөний хайрцгийн байрлал) (ХБЗ-ын дугаар) traffic circuit in use [SURFACE] WIND (чиглэл ба хурд) [TEMPERATURE (цельсийн градус)] QNH (эсхүл QFE) (өгөгдөл) [HECTOPASCALS/ mm Hg] [TRAFFIC (өгөгдөл)];
- MAKE STANDARD OVERHEAD JOIN;
- CROSS OVERHEAD, JOIN (тусгай зааварчилга)

12.3.6.2 Хөдөлгөөний хайрцагт

- NUMBER ... FOLLOW (агаарын хөлгийн маяг байрлал) (бусад мэдээлэл.).
- MAINTAIN VISUAL SEPARATION FROM (агаарын хөлөг) TO/UNTIL (зөвшөөрлийн хязгаар)
- "SUGGEST...." (хөдөлгөөнөөс зайлсхийх зөвлөмж хүсэх, эсхүл тухайн хүсэлтэд хариулах тохиолдолд)

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭХ ХУВЬ Баталсан 26 А165

- RYS (Зөвшөөрөл нь заасан нислэгийн хөдөлгөөнөөс зайчлалаар хангадаг аэродромын хөдөлгөөний удирдлагад хамааралтай тохиолдолд: RYS гэж "Released, your separation"-ыг ойлгоно.) (Зөрчилдөж байгаа нислэгийн хөдөлгөөнд оролцож агаарын хөлгийн дуудлага) (хэрэв аль хэдийн өнгөрөөгүй бол, зөрчилдөж байгаа нислэгийн хөдөлгөөнд оролцож агаарын хөлгийн дэлгэрэнгүй мэдээлэл)

12.3.7 Ойртолт үйлдэх, буух

12.3.7.1 Ойртолт үйлдэх

- MAKE SHORT APPROACH;
- MAKE LONG APPROACH (эсхүл EXTEND DOWNWIND);
- REPORT BASE (эсхүл FINAL, эсхүл LONG FINAL;
- CONTINUE APPROACH.

12.3.7.2 Буух

- CLEARED TO LAND;
- CLEARED TO LAND RUNWAY (дугаар);
- RUNWAY (дугаар) CLEARED TO LAND;
- CLEARED TOUCH AND GO;
- CLEARED STOP AND GO;
- MAKE FULL STOP.
- LAND AND HOLD SHORT BY (явгалах зам, эсхүл бусад тогтоосон цэгээр)

12.3.7.3 Хүлээх нислэг

- CIRCLE THE AERODROME;
- ORBIT (RIGHT, эсхүл LEFT) [FROM PRESENT POSITION];
- MAKE ANOTHER CIRCUIT

12.3.7.4 Ойртолтоос 2-т гарах захирамж

- GO AROUND.

12.3.7.5 Нэмэлт мэдээлэл

- WHEELS APPEAR UP;
- LANDING GEAR APPEARS DOWN;
- CAUTION SLIPSTREAM;
- CAUTION JET BLAST; (jet blast on apron эсхүл taxiway);
- CAUTION WAKE TURBULENCE.
- RADAR TERRAIN

- MAINTAIN TERRAIN CLEARANCE VISUALLY

12.3.7.6 Буусны дараа

- CONTACT GROUND (давтамж);
- WHEN VACATED CONTACT GROUND (давтамж);
- EXPEDITE VACATING;
- YOUR STAND (эсхүл GATE) (дугаар);
- TAKE (эсхүл TURN) FIRST (эсхүл SECOND, эсхүл CONVENIENT);
- LEFT (эсхүл RIGHT) AND CONTACT GROUND (давтамж).

12.3.7.7 Нисдэг тэрэг

- AIR TAXI TO (эсхүл VIA) (байрлал, эсхүл зохих зам) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel. etc.)];
- AIR TAXI VIA (шууд, хүсэлтийн дагуу, эсхүл заагдсан зам) TO (байрлал, вертодром, operating эсхүл movement area, ашиглагдаж буй, эсхүл эс ашиглагдаж буй ХБЗ). AVOID (агаарын хөлөг, эсхүл тээврийн хэрэгсэл, эсхүл явган хүн);
- AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (эсхүл) HELICOPTER PARKING POSITION (бүс);
- LAND/TAKEOFF/AIR TAXI AT YOUR DISCRETION

12.3.7.8 Хууль бус үйлдлийг бататгах

- CONFIRM SQUAWKING 7500

12.4 НХҮ-ний ажиглалтын удирдлагын хэвшмэл хэллэг

Хэллэг	Утга
Squawk *(код)*	Зааварчилсан кодыг тохируул
Confirm squawk *(код)*	Агаарын хөлгийн трансдондерт тохируулсан кодыг баталгаажуул
Reset squawk *(горим) (код)*	Олгогдсон горим болон/эсхүл кодыг дахин сонго
Squawk *(код болон)* ident	IDENT горимд ор
Squawk normal	Трансдондерыг хэвийн горимд буцаан ажиллуул
Stop squawk	Трансдондерын ажиллагааг зогсоо
Squawk Mayday	7700 кодыг тохируул
Squawk Standby	Трансдондерын ажиллагааг түр зогсоо (Standby тохиргоог сонго)
Squawk Charlie	Өндрийн түвшний даралтын дарамжуулалтын горимыг тохируул

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Санд
Дэлгэц 26 А165

Check altimeter setting and Confirm level *(өндөр)*	Алтиметрийн даралтын тохируулгыг шалган нислэгийн өндрөө баталгаажуул *(хамгийн ойрын 30 метр (100 ft) хүртэл)*
Stop squawk Charlie wrong indication	Өндрийн түвшний даралтын утга буруу зааж байгаа тул уг горимыг зогсоо ("C" горимыг зогсоо)
Confirm *(өндөр)*	Одоогийн нислэгийн өндрөө шалган баталгаажуул *(хамгийн ойрын 30 метр (100 ft) хүртэл)*

12.4.1 Ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээний ерөнхий хэвшмэл хэллэг

12.4.1.1 Агаарын хөлгийг таних

- REPORT HEADING [мөн FLIGHT LEVEL (эсхүл ALTITUDE)];
- FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (эсхүл RIGHT) HEADING (гурван орон);
- TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;
- RADAR CONTACT [байрлал];
- IDENTIFIED [байрлал];
- NOT IDENTIFIED [шалтгаан], [RESUME (эсхүл CONTINUE) OWN NAVIGATION]

12.4.1.2 Агаарын хөлгийн байрлал

- POSITION (зай) (чиглэл) OF (илтгэх цэг) (эсхүл OVER, эсхүл ABEAM (илтгэх цэг))

12.4.1.3 Вектор өгч чиглүүлэх

- LEAVE (илтгэх цэг) HEADING (гурван орон);
- CONTINUE HEADING (гурван орон);
- CONTINUE PRESENT HEADING;
- FLY HEADING (гурван орон);
- TURN LEFT (эсхүл RIGHT) HEADING (гурван орон) [шалтгаан];
- TURN LEFT (эсхүл RIGHT) (тоо) DEGREES [шалтгаан];
- STOP TURN HEADING (гурван орон);
- FLY HEADING (гурван орон), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (нэр) (илтгэх цэг);
- HEADING IS GOOD.

12.4.1.4 Вектор цуцлах

- RESUME OWN NAVIGATION (агаарын хөлгийн байрлал) (нөхцөлт Захирамж);

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭХ ХУУЛЬ

- RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (илтгэх цэг)[MAGNETIC TRACK (гурван орон) DISTANCE (тоо) KILOMETRES (эсхүл MILES)].

12.4.1.5 Эргэлт

- MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (эсхүл RIGHT) [шалтгаан];
- ORBIT LEFT (эсхүл RIGHT) [шалтгаан];
- MAKE ALL TURNS RATE ONE (эсхүл RATE HALF, эсхүл (тоо) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW";
- TURN LEFT (эсхүл RIGHT) NOW;
- STOP TURN NOW.

12.4.1.6 Хурдны хязгаарлалт

- REPORT SPEED;
- SPEED (тоо) KILOMETRES PER HOUR (эсхүл KNOTS);
- MAINTAIN (тоо) KILOMETRES PER HOUR (эсхүл KNOTS) [OR GREATER (эсхүл OR LESS)] [UNTIL (илтгэх цэг)];
- DO NOT EXCEED (тоо) KILOMETRES PER HOUR (эсхүл KNOTS);
- MAINTAIN PRESENT SPEED;
- INCREASE (эсхүл REDUCE) SPEED TO (тоо) KILOMETRES PER HOUR (эсхүл KNOTS) [OR GREATER (эсхүл OR LESS)];
- INCREASE (эсхүл REDUCE) SPEED BY (тоо) KILOMETRES PER HOUR (эсхүл KNOTS);
- RESUME NORMAL SPEED;
- REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;
- REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;
- NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.

12.4.1.7 Байрлал илтгэх

- OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (нөхцөл)];
- NEXT REPORT AT (илтгэх цэг);
- REPORTS REQUIRED ONLY AT (илтгэх цэгүүд);
- RESUME POSITION REPORTING.

12.4.1.8 Нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл болон зайчлах

- TRAFFIC (тоо) O'CLOCK (зай) (нислэгийн чиглэл)[бусад хамааралтай мэдээлэл]:
- UNKNOWN;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Гарын үсэг
Дугаар 26 А/65

- SLOW MOVING;
- FAST MOVING;
- CLOSING;
- OPPOSITE (эсхүл SAME) DIRECTION;
- OVERTAKING;
- CROSSING LEFT TO RIGHT (эсхүл RIGHT TO LEFT);
- (Хэрвээ мэдэгдэж байвал агаарын хөлгийн маяг);
- (Өндөр);
- CLIMBING (эсхүл DESCENDING);
- *REQUEST VECTORS;
- DO YOU WANT VECTORS?
- CLEAR OF TRAFFIC [тохирох захирамж];
- TURN LEFT (эсхүл RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (гурван орон) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (цагаар дүрсэлсэн чиг ба зай);
- TURN LEFT (эсхүл RIGHT) (тоо) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (цагаар дүрсэлсэн чиг ба зай).

12.4.1.9 Холбоо алдагдах

- [IF] RADIO CONTACT LOST (Захирамж);
- IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (тоо) MINUTES (эсхүл SECONDS) (Захирамж);
- REPLY NOT RECEIVED (Захирамж);
- Холбоо алдагдсан гэж үзсэн үед IF YOU READ [эргэлт үйлдэх захирамж, эсхүл SQUAWK (код эсхүл IDENT)];
- (эргэлт, SQUAWK, эсхүл IDENT) OBSERVED. POSITION (агаарын хөлгийн байрлал). [(Захирамж)].

12.4.1.10 Ажиглалтын удирдлагын үйлчилгээ цуцлах

- RADAR SERVICE (эсхүл IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (шалтгаан)] (захирамж);
- WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (тохиромжтой захирамж, эсхүл мэдээлэл);
- IDENTIFICATION LOST [шалтгаан] (захирамж);

12.4.1.11 Ажиглалтын тоног төхөөрөмж саатах

- SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (шаардлагатай мэдээлэл);
- PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (шаардлагатай мэдээлэл);

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ТӨВ

- ADS-B OUT OF SERVICE (шаардлагатай мэдээлэл).

12.4.2 Нөөц

12.4.3 Хоёрдогч радар болон ADS-B ашиглах үеийн хэвшмэл хэллэг

12.4.3.1 Ажиглалтын радарын ашиглалтын чадавхыг тодорхойлох

- ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;
- TRANSPONDER (нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгасны дагуу);
- NEGATIVE TRANSPONDER

12.4.3.2 ADS-B төхөөрөмжийн ашиглалтын чадавхыг тодорхойлох

- ADVISE ADS-B CAPABILITY;
- ADS-B TRANSMITTER (өгөгдлийн холбоос);
- ADS-B RECEIVER (өгөгдлийн холбоос);
- NEGATIVE ADS-B.

12.4.3.3 Автомат хариулагч тохируулах захирамж

- FOR DEPARTURE SQUAWK (код);
- SQUAWK (код).

12.4.3.4 Автомат хариулагчийн горим, код солих

- RESET SQUAWK [(горим)] (код);
- RESETTING (горим) (код).

12.4.3.5 Агаарын хөлгийн танилтыг дахин хийх

- RE-ENTER [ADS-B, эсхүл MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION

12.4.3.6 Автомат хариулагчийн код баталгаажуулах хүсэлт

- CONFIRM SQUAWK (код);
- SQUAWKING (код).

12.4.3.7 Танилт тогтоох төхөөрөмжийн ажиллагааг шалгах

- SQUAWK [(код)] [AND] IDENT;
- SQUAWK LOW;
- SQUAWK NORMAL;
- TRANSMIT ADS-B IDENT.

12.4.3.8 Автомат хариулагчийн ажиллагаа эргэлзээтэйн улмаас түр унтраах

- SQUAWK STANDBY.

12.4.3.9 Онцгой нөхцөлийн код

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЗАЙ
ЭХ ХУУЛЬ
Дата 26 ... ABS

- SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].

12.4.3.10 Автомат хариулагчийн дамжуулах ажиллагааг цуцлах

- STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY];
- STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].

12.4.3.11 Өндрийн түвшний даралтын илтгэл авах

- SQUAWK CHARLIE;
- TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.

12.4.3.12 Даралтын тохируулга болон өндөр баталгаажуулах

- CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (өндөр).

12.4.3.13 Буруу заалтаас үүдсэн өндрийн түвшний даралтын илтгэлийг цуцлахыг хүсэх

- STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;
- STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, эсхүл шалтгаан)].

12.4.3.14 Өндөр баталгаажуулах

- CONFIRM (өндөр)

12.4.3.15 Сансрын навигацийн үндсэн систем (GNSS) ажиллагаагүй болох

- BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]

12.4.3.16 Навигацийн үзүүлэлтийн шаардлага (RNP) хангагдахгүй болох

- UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]

12.4.3.17 Хяналтыг шилжүүлэх

- RELEASE (дэлгэрэнгүй мэдээлэл)
- IDENT (дэлгэрэнгүй мэдээлэл)
- WILL YOU ACCEPT (дэлгэрэнгүй мэдээлэл)
- NEGATIVE, WILL ACCEPT (өөрийн санал болгосон дэлгэрэнгүй мэдээлэл)

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Сайд
26 A/65

БҮЛЭГ 13. АВТОМАТ ХАМААРАЛТАЙ АЖИГЛАЛТ – ГЭРЭЭ (ADS-C) ҮЙЛЧИЛГЭЭ

(Нөөц)

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВЭРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУУЛЬ
Гарын үсэг 26 А165

БҮЛЭГ 14. НИСЛЭГИЙН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ УДИРДАГЧ – НИСГЭГЧ ХООРОНДЫН ӨГӨГДЛИЙН ХОЛБОО (CPDLC)

(Нөөц)

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУУЛЬ

БҮЛЭГ 15. ОНЦГОЙ НӨХЦӨЛ, ХОЛБООНЫ ДОГОЛДОЛ БОЛОН НӨӨЦ ЖУРАМТАЙ ХОЛБООТОЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ

15.1 Онцгой нөхцөлийн үеийн үйл ажиллагаа

15.1.1 Ерөнхий зүйл

15.1.1.1 Аливаа онцгой нөхцөлийн шинж чанар нь урьдчилан таамаглашгүй янз бүр байх тул онцгой нөхцөлийн үеийн үйл ажиллагааны шаардлагыг нэг бүрчлэн тодорхойлон тогтоох боломжгүй. Энэ бүлэгт заагдсан зохицуулалтууд нь НХҮ-ний ажилтнуудад зориулсан ерөнхий чиглүүлэг юм. Онцгой нөхцөлийн үед НХУ-ын нэгжүүд цогц харилцан үйл ажиллагааг ханган ажиллах ба нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг хангуулах чиглэлд өөрсдийн мэдлэг, дадлага туршлагаа бүрэн дайчлан ажиллах шаардлагатай.

Тайлбар 1: НХҮ-ний ажиглалтын системийг ашиглах үед онцгой нөхцөл үүсэх, нөөц журмыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой нэмэлт үйл ажиллагаануудыг 8 дугаар бүлгийн 8.8.1-д тусгасан байгаа.

Тайлбар 2: Онцгой нөхцөлд орсон агаарын хөлгийн нисгэгчид өмнө нь НХУ-аас тодорхой транспондерын код болон, эсхүл ADS-B-ийн онцгой нөхцөлийн тодорхой горим сонгох заавар авсан бол, тодорхой нэг шалтгаанаар нисгэгч өөрөө, эсхүл бусдын зааварчилгаагаар шийдвэрээ өөрчилснөөс бусад тохиолдолд тухайн код болон, эсхүл горимыг хэвээр хадгална. Харин НХУ-аас код, эсхүл онцгой нөхцөлийн горим тогтоох хүсэлт гаргаагүй бол нисгэгч нь транспондерыг Mode A, Code 7700-д болон, эсхүл тохирох ADS-B-ийн онцгой нөхцөлийн горимд тохируулна.

Тайлбар 3: Зарим өмнөх үеийн ADS-B электрон төхөөрөмж суурилуулсан агаарын хөлгүүдэд нисгэгч ямар код сонгосноос үл хамааран зөвхөн онцгой нөхцөлийн ерөнхий дохио дамжуулах тохиолдол байдаг.

Тайлбар 4: Зарим өмнөх үеийн ADS-B электрон төхөөрөмж суурилуулсан агаарын хөлгүүдэд онцгой нөхцөл болон, эсхүл яаралтай байдлын горим идэвхжүүлсэн үед ч гэсэн IDENT дохио илгээх (squawk IDENT) боломжгүй байдаг.

15.1.1.2 Агаарын хөлөг онцгой нөхцөл зарласан тохиолдолд, холбогдох НХҮ-ний нэгж нь дараах зохих бөгөөд хамааралтай арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) нисэх багийн зүгээс тодорхой мэдэгдээгүй, эсхүл өөр эх сурвалжаас тогтоогдоогүй бол агаарын хөлгийн таних тэмдэг, агаарын хөлгийн маяг, онцгой нөхцөлийн шинж, нисэх багийн шийдвэр, мөн агаарын хөлгийн байрлал ба нислэгийн түвшнийг тогтоох бүх шаардлагатай арга хэмжээг авна;

b) ямар төрлийн тусламж үзүүлэх нь хамгийн зохистой болохыг тодорхойлно;

c) агаарын хөлөгт тусламж үзүүлэх боломжтой бусад НХҮ-ний нэгж болон холбогдох бусад үйлчилгээний байгууллагуудын дэмжлэгийг авна;

d) нисэх багийн хүссэн мэдээллийг олгохын сацуу боломжит аэродромын мэдээлэл, минимум аюулгүй өндрийн түвшин, цаг уурын мэдээлэл зэрэг бусад холбогдох нэмэлт мэдээллийг нисэх багт олгоно;

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Сайд
Хянасан 1 ... A165

e) агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч болон, эсхүл нисэх багаас агаарын хөлгийн зорчигчдын тоо, үлдэгдэл түлш, аюултай ачаа болон нөхцөл байдлын талаарх мэдээллийг авна;

f) үйл ажиллагааны зааварт заасны дагуу холбогдох НХУ-ний нэгжүүд болон эрх бүхий байгууллагуудад мэдэгдэнэ.

15.1.1.3 Боломжтой тохиолдолд радио холбооны давтамж болон SSR кодыг өөрчлөхөөс зайлсхийх бөгөөд тухайн агаарын хөлөгт илүү сайн үйлчилгээ үзүүлэх боломжтой тохиолдолд л эдгээрийг өөрчилж болно. Хөдөлгүүрт гэмтэл гарсан агаарын хөлөгт өгөх маневрлах зааварчилгааг хамгийн бага түвшинд хязгаарлана. Шаардлагатай тохиолдолд нислэгийн онцгой нөхцөлд орсон агаарын хөлгийн ойролцоо нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлгүүдэд нислэгийн онцгой нөхцөлийн талаар мэдээлнэ.

Тайлбар: зөвхөн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл бусад эх сурвалжаас авах боломжгүй тохиолдолд л 15.1.1.2 е)-д заасан мэдээллийг нисэх багаас хүсэх бөгөөд ийм хүсэлт нь зайлшгүй шаардлагатай мэдээллээр хязгаарлагдана.

15.1.2 Давуу эрх

Онцгой нөхцөлд орсон нь тогтоогдсон, эсхүл тийм байж болзошгүй агаарын хөлөг, үүнд хууль бус үйлдэлд өртөж байгаа агаарын хөлөг орно, нь бусад бүх агаарын хөлгөөс давуу эрхтэйгээр үйлчлүүлнэ.

15.1.3 Хөндлөнгийн хууль бус үйлдэл болон тэсрэх бөмбөгөөр заналхийлэх

15.1.3.1 НХУ-ний ажилтнууд нь агаарын хөлөг хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн байж болзошгүй аливаа шинж тэмдгийг илрүүлэхэд бэлэн байна.

15.1.3.2 Агаарын хөлөг хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн байж болзошгүй гэж таамагласан тохиолдолд, мөн SSR Mode A 7500 болон 7700 кодуудын автомат хариулагчийн дүрслэл илгээгдээгүй үед, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь таамгаа баталгаажуулах зорилгоор автомат хариулагчийн код буюу SSR декодерыг (SSR decoder) эхлээд Mode A 7500, дараа нь 7700 кодуудад тохируулж шалгана.

Тайлбар: SSR транспондероор тоноглогдсон агаарын хөлөг нь хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн тухайгаа илэрхийлэх зорилгоор транспондерын автомат хариулагчийн код Mode A 7500 кодыг тохируулдаг. Агаарын хөлөг нь ноцтой аюулд өртөж, яаралтай тусламж шаардлагатай болсон үед транспондерын автомат хариулагчийн код Mode A 7700-ыг тохируулж болно. ADS-B, ADS-C зэрэг бусад ажиглалтын системийн дамжуулагчаар тоноглогдсон агаарын хөлөг нь онцгой нөхцөл болон, эсхүл яаравчлалын дохиог боломжит бүх сувгаар дамжуулж болно.

15.1.3.3 Агаарын хөлөг хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн нь тогтоогдсон эсхүл болзошгүй, эсхүл тэсрэх бодис байршуулсан тухай заналхийллийн мэдэгдэл хүлээн авсан тохиолдолд, НХУ-ний нэгжүүд нь тухайн агаарын хөлгийн хүсэлт, эсхүл урьдчилан таамаглаж болох хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлж, нэн даруй анхаарал хандуулна. Үүнд нислэгийн маршрутын дагуух болон буухаар төлөвлөсөн аэродромд хамаарах агаарын навигацийн байгууламж, журам, үйлчилгээтэй холбоотой холбогдох мэдээлэл багтана. Мөн нислэгийн бүх үе шатыг аль болох түргэн шуурхай, саадгүй явуулахад шаардлагатай арга хэмжээг авна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Баяр 26 - А/65

15.1.3.3.1 НХУ-ний нэгжүүд нь мөн дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) агаарын хөлгөөс хариу хүлээлгүйгээр нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай холбогдох мэдээллийг дамжуулах бөгөөд уг мэдээллийг тасралтгүй үргэлжлүүлэн дамжуулна;

b) боломжит бүх хэрэгслийг ашиглан нислэгийн явцыг хянаж, тэмдэглэн, хөрш НХУ-ний нэгжүүдтэй удирдлага шилжүүлэх зохицуулалтыг хийх ба тус агаарын хөлөгтэй харилцаа холбоо хэвийн үргэлжилж байгаагаас бусад тохиолдолд агаарын хөлгөөс ямар нэг дамжуулалт, хариу хүлээлгүйгээр гүйцэтгэнэ;

c) нислэгийн үйл ажиллагаа, түүний явцтай хамааралтай бүх НХУ-ний нэгж, хөрш FIR-ын НХУ-ний нэгжийг мэдээллээр тасралтгүй хангана.

Тайлбар: Энэхүү заалтыг хэрэгжүүлэхдээ нислэгийн явцад нөлөөлж болзошгүй бүх хүчин зүйлсийг, үүнд үлдэгдэл түлш, маршрут болон буух аэродром гэнэт өөрчлөгдөх боломж зэргийг харгалзан үзнэ. Зорилго нь тухайн нөхцөлд боломжит хэмжээнд аль болох урьдчилсан байдлаар, тухайн агаарын хөлөг хариуцлагын бүсэд нь нэвтэрч болзошгүй, эсхүл нэвтрэхээр төлөвлөгдөж буй бүх НХУ-ний нэгжид зохих мэдээллийг хүргэхэд оршино.

d) дараах байгууллага, нэгжүүдэд мэдэгдэнэ. Үүнд:

1) агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчид;

2) холбогдох аюулын дохио мэдээлэх журамд нийцүүлэн авран туслах зохицуулалтын төвд;

3) тухайн Улсаас томилсон эрх бүхий байгууллагад.

Тайлбар: Томилогдсон аюулгүй байдлын эрх бүхий байгууллага болон, эсхүл үйл ажиллагаа эрхлэгч нь урьдчилан тогтоосон журмын дагуу холбогдох бусад талуудад цаашид мэдэгдэнэ гэж тооцно.

e) Хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлтэй холбоотой нөхцөл байдлын талаарх зохих мэдээнүүдийг агаарын хөлөг болон томилогдсон эрх бүхий байгууллагуудын хооронд дамжуулна.

Тайлбар: Үүнд дараах төрлийн мэдээнүүд багтана (гэхдээ үүгээр хязгаарлагдахгүй):

– зөрчил гарсныг зарласан анхны мэдээ;

– үргэлжилж буй зөрчлийн талаарх шинэчлэлтийн мэдээ;

– шийдвэр гаргах эрх бүхий этгээдүүдийн гаргасан шийдвэрийг агуулсан мэдээ;

– хариуцлага шилжүүлэхтэй холбоотой мэдээ;

– хариуцлага хүлээн авсныг илэрхийлсэн мэдээ;

– тухайн байгууллага, нэгж нь уг зөрчилд цаашид хамааралгүй болсон тухай мэдээ;

– зөрчлийг хаасан тухай мэдээ.

15.1.3.4 Тодорхой нэг агаарын хөлөг дээр тэсрэх бодис, эсхүл бусад тэсрэх төхөөрөмж байршуулсан тухай заналхийлэл хүлээн авсан тохиолдолд дараах нэмэлт үйл ажиллагаануудыг хэрэгжүүлнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭР ЗҮЙН
ЭХ ХУВЬ
Баталсан
Дэлгэсэн 26 А165

Ийм заналхийллийг хүлээн авсан НХҮ-ний нэгж нь:

a) агаарын хөлөгтэй шууд харилцаатай байгаа бол, заналхийлэл болон түүнтэй холбогдох нөхцөл байдлын талаар нисэх багт нэн даруй мэдэгдэнэ; эсхүл

b) агаарын хөлөгтэй шууд харилцаагүй байгаа тохиолдолд, бусад НХҮ-ний нэгжүүд, эсхүл бусад сувгаар дамжуулан хамгийн шуурхай аргаар нисэх багт мэдэгдэнэ.

15.1.3.5 Агаарын хөлөгтэй харилцаатай байгаа НХҮ-ний нэгж нь нисэх багийн шийдвэрийг тодруулж, уг мэдээллийг тус агаарын хөлөгтэй хамаарч болзошгүй бусад НХҮ-ний нэгжүүдэд мэдээлнэ.

15.1.3.6 Тус агаарын хөлөгтэй холбоотой үйл ажиллагааг хамгийн шуурхай байдлаар зохицуулах бөгөөд ингэхдээ боломжит хэмжээнд бусад агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг ханган, тэдгээрийн зорчигчид болон газрын байгууламжуудыг эрсдэлд оруулахгүй байх нөхцөлийг хангана.

15.1.3.7 Нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгт шинээр хүссэн нисэн очих аэродром руу нисэх зөвшөөрөл (re-clearance) нэн даруй дахин олгоно. Гаднах болон бүхээгийн агаарын даралтын ялгааг тэнцвэржүүлэх, эсхүл багасгах зорилгоор нисэх багаас өндөр авах, эсхүл өндөр алдах хүсэлт гаргасан тохиолдолд уг хүсэлтийг боломжтой хамгийн богино хугацаанд зөвшөөрнө.

15.1.3.8 Тухайн агаарын хөлөг газарт байгаа тохиолдолд боломжит хэмжээнд бусад агаарын хөлөг болон байгууламжаас холдохыг зөвлөх бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд ХБЗ-ыг чөлөөлөх зааварчилгаа өгнө. Тухайн агаарын хөлгийг үйл ажиллагааны зааврын дагуу тодорхойлсон, эсхүл тусгаарлагдсан зогсоолын талбай руу явгалах зааварчилгаа өгнө. Хэрэв нисэх баг зорчигч болон багийн гишүүдийг нэн даруй буулгах шийдвэр гаргасан бол, бусад агаарын хөлөг, тээврийн хэрэгсэл болон ажилтнуудыг заналхийлэлтэй байгаа агаарын хөлгөөс аюулгүй зайд байлгана.

15.1.3.9 НХҮ-ний нэгжүүд нь тэсрэх төхөөрөмжтэй холбоотойгоор нисэх баг ямар арга хэмжээ авах талаар ямар нэгэн зөвлөгөө, эсхүл санал өгч болохгүй.

15.1.3.10 Хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртөж байгаа нь тогтоогдсон, эсхүл тийм байж болзошгүй, эсхүл бусад шалтгааны улмаас аэродромын хэвийн үйл ажиллагаанаас тусгаарлах шаардлагатай агаарын хөлгийг тогтоосон тусгаарлагдсан зогсоолд зөвшөөрөл өгч байршуулна. Ийм тусгаарлагдсан зогсоол байхгүй, эсхүл ашиглах боломжгүй тохиолдолд, аэродромын эрх бүхий байгууллагатай урьдчилан тохиролцсон бүс буюу бүсүүдийн доторх байрлалд агаарын хөлгийг зөвшөөрөл өгч явуулна. Явгалах зөвшөөрөл олгохдоо явгалах маршрутыг тодорхой зааж өгнө. Уг маршрутыг сонгохдоо аэродром дахь бөөн хүмүүс, бусад агаарын хөлгүүд, байгууламжуудад учирч болзошгүй аюулгүйн хамгаалалтын эрсдэлийг хамгийн бага байлгах зарчмыг баримтална.

Тайлбар: Конвенцын Хавсралт 14, Volume I, Chapter 3-ыг үзнэ үү.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Баримт бичгийн дугаар 26 - А165

15.1.4 Онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт

15.1.4.1 НХҮ-ний нэгжээс авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ

Агаарын хөлөг онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт гүйцэтгэж буйг тогтоосон даруйд, холбогдох бүх агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг хангах зохих арга хэмжээг нэн даруй авна. Нөхцөл байдлаас хамааран, авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээнд дараах зүйлс хамаарч болох бөгөөд, хэрэгжүүлэх дарааллыг тухайн нөхцөлд нийцүүлэн тогтооно. Үүнд:

a) онцгой нөхцөлийн мэдээллийг нэвтрүүлэх;

b) тус агаарын хөлгийн огтлох нислэгийн түвшин дэх бусад агаарын хөлгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл болон, эсхүл зааварчилгаа өгөх;

c) тухайн бүсийн нислэгийн минимум өндрийн түвшин болон алтиметрийн тохируулгыг мэдээлэх;

d) холбогдох бусад НХҮ-ний нэгжүүдэд өндөр алдаж байгаа агаарын хөлгийн талаар мэдээлэх.

15.1.4.2 Онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт гүйцэтгэх үед агаарын хөлгийн нисгэгчийн авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ

Онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт гүйцэтгэж буй үед нисгэгч нь тухайн нөхцөлд нийцсэн дарааллаар, боломжит хамгийн богино хугацаанд дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) нисгэгч өөрийн мэргэжлийн үнэлгээнд тулгуурлан тохиромжтой гэж үзсэн байдлаар нислэгийг чиглүүлнэ;

b) холбогдох НХҮ-ний нэгжид онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт хийж буй талаар, боломжтой бол нисэх багийн шийдвэрийн талаар мэдэгдэнэ;

c) транспондерын автомат хариулагчийн код 7700-г тохируулж, боломжтой тохиолдолд ADS-B болон, эсхүл ADS-C-ийн тохирох онцгой нөхцөлийн горимыг сонгоно;

d) агаарын хөлгийн гадна гэрлүүдийг (ашиглалтын холбогдох хязгаарлалтын хүрээнд) асаана;

e) ил хараагаар, мөн Агаарт мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэх систем (цаашид "ACAS" гэх)-ээр тоноглогдсон тохиолдолд, тус системийн тусламжтайгаар мөргөлдөж болзошгүй нислэгийн хөдөлгөөнийг ажиглана;

f) онцгой нөхцөлийн өндөр алдалт гүйцэтгэж дууссаны дараа, холбогдох НХҮ-ний нэгжтэй нисэх багийн цаашдын шийдвэрийг уялдуулна.

Тайлбар: ACAS-ыг ашиглах журам нь ICAO-ийн баримт бичиг PANS-OPS, Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3-т тусгагдсан.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАРЦ
ЭЖ ХУУЛЬ
Санд
Дагалт 26 А165

15.1.4.3 Онцгой нөхцөлийн өндөр алдалтын мэдээ хүлээн авсан агаарын хөлгийн нисгэгчийн авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ

НХУ-ний нэгжээс тухайн бүсийг чөлөөлөх талаар тодорхой захирамж аваагүй, эсхүл ноцтой аюул учраагүй тохиолдолд нисгэгч нь дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

a) одоогийн зөвшөөрлийн дагуу нислэгийг үргэлжлүүлж, НХУ-ний нэгжээс өгөх цаашдын зааварчилгааг хүлээн авах зорилгоор ашиглаж буй давтамжаа анхааралтай сонсоно;

b) ил хараагаар, мөн ACAS-ын (тоноглогдсон тохиолдолд) тусламжтайгаар мөргөлдөж болзошгүй нислэгийн хөдөлгөөнийг ажиглана.

15.2 Далайн бүсэд нислэгийн үед тохиолдсон онцгой нөхцөлийн үед авч хэрэгжүүлэх тусгай арга хэмжээ

Хамааралгүй (N/A)

15.3 Агаар газар радио холбоо алдагдах

Тайлбар 1: НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглан нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх үед агаар-газрын холбоо тасарсан агаарын хөлөгтэй холбогдуулан хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг 8-р бүлгийн 8.8.3-т тусгасан байгаа.

Тайлбар 2: SSR транспондероор тоноглогдсон агаарын хөлөг нь агаар газар холбоо тасарсныг илэрхийлэх зорилгоор транспондерын автомат хариулагчийн код 7600-г тохируулдаг. ADS-B, ADS-C зэрэг бусад ажиглалтын системийн дамжуулагчаар тоноглогдсон агаарын хөлөг нь агаар газар холбоо тасарсныг боломжит бүх аргаар илэрхийлж болно.

Тайлбар 3: Өмнөх үеийн ADS-B электрон төхөөрөмжөөр тоноглогдсон зарим агаарын хөлөг нь нисгэгчийн сонгосон кодоос үл хамааран өрөнхий онцгой нөхцөлийн дохио дамжуулах боломжтой байдаг.

Тайлбар 4: Мөн нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгасан түвшнээс доош зөвшөөрөгдсөн түвшинд газарзүйн байршил, эсхүл хугацааны хязгаар заагаагүй хөөрөлтийн зөвшөөрлийн талаар, мөн ийм нөхцөлд агаар-газрын холбоо тасарсан агаарын хөлөгтэй холбогдуулан хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаануудыг 6-р бүлгийн 6.3.2.5-с үзнэ үү.

Тайлбар 5: Мөн 5-р бүлгийн 5.4.2.6.3.2-ыг үзнэ үү. Үүнд RNAV/RNP 10-ын 50NM туушзайчлалын минимумыг ашиглах үед агаар газар холбоо тасарсантай холбогдон мөрдөх нэмэлт шаардлагууд багтсан.

15.3.1 Удирдлагын бүс (control area), эсхүл удирдлагын зоонд (control zone) нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо барих боломжгүй болсон тохиолдолд, НХУ-ны нэгжүүдээс авах арга хэмжээг дараах заалтуудад тусгасны дагуу хэрэгжүүлнэ.

15.3.2 Хоёр талын холбоо тасарсан нь тогтоогдсон даруйд, тухайн агаарын хөлөг нь НХУ-ын нэгжийн дамжуулж буй мэдээг хүлээн авах боломжтой эсэхийг тогтоох зорилгоор НХУ-ний ажиглалтын системээр ажиглах боломжтой тодорхой маневр гүйцэтгэхийг агаарын хөлгөөс хүсэх; эсхүл боломжтой тохиолдолд, хүлээн авснаа илэрхийлэх зорилгоор тодорхой дохио дамжуулахыг хүснэ.

МОНГОЛ УЛС НЬ
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Дэлгэц 26 А165

Тайлбар: Өмнөх үеийн ADS-B электрон төхөөрөмжөөр тоноглогдсон зарим агаарын хөлөг нь онцгой нөхцөл болон, эсхүл яаравчлалын горим сонгогдсон *үед IDENT дохио дамжуулах (squawk IDENT) боломжгүй байдаг.*

15.3.3 Агаарын хөлөг нь НХУ-ны нэгжийн дамжуулж буй мэдээг хүлээн авч, хүлээн авснаа илэрхийлэх боломжгүй байгааг тогтоосон тохиолдолд, агаар газар холбоо тасарсан агаарын хөлөг болон бусад агаарын хөлгүүдийн хоорондын зайчлалыг дараах таамаглалд үндэслэн хадгална. Үүнд тухайн агаарын хөлөг нь:

a) ил харааны цаг уурын нөхцөлд байгаа бол:

1) ил харааны цаг уурын нөхцөлд нислэгийг үргэлжлүүлнэ;

2) хамгийн ойр тохиромжтой аэродромд бууна;

3) холбогдох НХУ-ны нэгжид нисэн ирж байгаа тухайгаа хамгийн шуурхай аргаар мэдэгдэнэ; эсхүл

b) IMC-д байгаа, эсхүл нөхцөл байдал нь нисгэгч а)-д заасны дагуу нислэгийг дуусгах боломжгүй гэж үзэгдэх тохиолдолд:

1) бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрт өөрөөр заагаагүй бол, процедурын зайчлал ашиглаж буй агаарын зайд, тухайн агаарын хөлөг нь хамгийн сүүлд олгосон нислэгийн хурд болон нислэгийн түвшнийг, эсхүл илүү өндөр байвал нислэгийн минимум өндрийн түвшнийг, агаарын хөлөг заавал илтгэх цэг дээр байрлалаа илтгэж чадаагүйгээс хойш 20 минутын турш хадгална. Үүний дараа ирүүлсэн нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэгийн түвшин ба хурдыг тохируулна; эсхүл

2) НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглан нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага үзүүлж буй агаарын зайд, тухайн агаарын хөлөг нь хамгийн сүүлд олгосон нислэгийн хурд ба нислэгийн түвшнийг, эсхүл илүү өндөр байвал нислэгийн минимум өндрийн түвшнийг дараах тохиолдлуудаас хойш 7 минутын турш хадгална. Үүнд:

i) хамгийн сүүлд олгосон нислэгийн түвшин, эсхүл нислэгийн минимум өндрийн-түвшинд хүрсэн цаг; эсхүл

ii) транспондерын автомат хариулагчийн 7600 кодыг тохируулсан, эсхүл ADS-B дамжуулагчийг агаар газар холбоо тасарсныг илэрхийлэх байдлаар тохируулсан цаг; эсхүл

iii) агаарын хөлөг заавал илтгэх цэг дээр байрлалаа илтгэж чадаагүй мөч;

Дараа нь ирүүлсэн нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нислэгийн түвшин ба хурдыг тохируулна.

3) НХУ-аас вектор олгосон, эсхүл RNAV ашиглан офсетээр тодорхой хязгаар заалгүйгээр нисэхийг заасан тохиолдолд, холбогдох хамгийн бага нислэгийн өндрийн түвшинг харгалзан, аль болох хамгийн

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Санд дагалдах 26 A165

шулуун замаар одоогийн нислэгийн төлөвлөгөөний маршрутад дараагийн чухал цэгээс хэтрэхгүйгээр дахин нийлнэ;

4) буух аэродромд тогтоосон тохирох навигацийн төхөөрөмж, эсхүл цэг рүү одоогийн нислэгийн төлөвлөгөөний маршрутын дагуу үргэлжлүүлэн ниснэ. Энэ зүйлийн 5)-д заасан шаардлагыг хангахын тулд шаардлагатай тохиолдолд, өндөр алдалт эхлэх хүртэл тухайн навигацийн төхөөрөмж, эсхүл цэгийн дээгүүр эргэлдэн хүлээнэ;

5) Энэ зүйлийн 4)-т заасан навигацийн төхөөрөмж, эсхүл цэгээс, хамгийн сүүлд хүлээн авч, хүлээн авснаа илэрхийлсэн ойртолт үйлдэх тооцоот цагт, эсхүл түүнд аль болох ойр хугацаанд өндөр алдалтыг эхлүүлнэ. Хэрэв ойртолт үйлдэх тооцоот цагийг хүлээн авч, хүлээн авснаа илэрхийлээгүй бол, одоогийн нислэгийн төлөвлөгөөнөөс тооцоологдсон ирэх тооцоот цагт, эсхүл түүнд аль болох ойр хугацаанд өндөр алдалтыг эхлүүлнэ;

6) Тухайн тогтоосон навигацийн төхөөрөмж, эсхүл цэгт хамаарах ердийн хэрэглэлийн ойртолтын журмыг дагаж мөрдөнө;

7) Боломжтой бол энэ зүйлийн 5)-д заасан нисэн ирэх тооцоот цаг, эсхүл хамгийн сүүлд хүлээн авч, хүлээн авснаа илэрхийлсэн ойртолт үйлдэх тооцоот цагийн аль хожуу байгаагаас нь хойш 30 минутын дотор газардана.

Тайлбар 1: Хамгийн бага түвшинтэй холбоотой зохицуулалтууд нь Конвенцын Хавсралт 2, 5.1.2-т тусгагдсан болно.

Тайлбар 2: Энэ зүйлд заасан заасан цаг уурын нөхцөлөөс харахад, 15.3.3 а) нь бүх хяналттай нислэгүүдэд, харин 15.3.3 b) нь зөвхөн IFR нислэгүүдэд хамаарна.

Тайлбар 3: Мөн 8.6.5.1 b)-ийг үзнэ үү. Үүнд нисэх багт вектор олгох зорилго болон векторын хязгаарыг мэдээлэх шаардлагын талаар тусгагдсан болно.

15.4 VFR агаарын хөлгүүдэд тусламж үзүүлэх

15.4.1 Төөрсөн болон цаг уурын таагүй нөхцөлтэй тулгарсан VFR нислэг

Тайлбар: Төөрсөн агаарын хөлөг гэж төлөвлөсөн маршрутаасаа мэдэгдэхүйц хазайсан, эсхүл төөрсөн тухайгаа илтгэсэн агаарын хөлгийг ойлгоно.

15.4.1.1 VFR нислэг нь өөрийн байрлалаа тодорхойлох боломжгүй байгаагаа, эсхүл төөрснөө илтгэсэн, эсхүл цаг уурын таагүй нөхцөлтэй тулгарсан тохиолдолд онцгой нөхцөлд орсон гэж үзэж, түүнд тохирсон байдлаар зохицуулна. Ийм нөхцөлд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь ойлгомжтой, товч бөгөөд тайван байдлаар харилцаж, энэ шатанд нислэгийг бэлтгэх, эсхүл гүйцэтгэх явцад нисгэгчийн гаргасан байж болзошгүй алдаа, хайхрамжгүй байдлын талаар асууж тодруулахгүй байх шаардлагатай. Нөхцөл байдлаас хамааран, тусламжийг илүү үр дүнтэй үзүүлэх зорилгоор доорх мэдээллээс холбогдох гэж үзсэнийг нисгэгчээс хүсэж болно. Үүнд:

a) агаарын хөлгийн нислэгийн нөхцөл байдал;

b) агаарын хөлгийн байрлал (мэдэгдэж байгаа бол) болон нислэгийн түвшин;

МОНГОЛ УЛСЫН ЭАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАР
ЭХ ХУВИЛ

c) шаардлагатай бол, хамгийн сүүлд мэдэгдсэн байрлалаас хойших хурд ба чиглэл;

d) нисгэгчийн туршлага;

e) агаарын хөлөгт байгаа навигацийн тоноглол, хэрэглэл болон ямар нэг навигацийн тоног төхөөрөмжийн сигнал хүлээн авч байгаа эсэх;

f) хамааралтай тохиолдолд, сонгосон SSR горим ба код;

g) ADS-B чадамж;

h) нисэн гарсан, нисэн очих төлөвлөгөөт аэродром;

i) агаарын хөлгийн зорчигчийн тоо;

j) түлшний үлдэгдэл.

15.4.1.2 Агаарын хөлөгтэй харилцах холбоо сул, эсхүл гажуудсан тохиолдолд, цаг уурын нөхцөл болон бусад нөхцөл байдал зөвшөөрвөл, агаарын хөлгийг өндөр авахыг санал болгоно.

15.4.1.3 Нисгэгчид агаарын хөлгийн байрлалыг тодорхойлоход дэмжлэг үзүүлэх зорилгоор НХУ-ний ажиглалтын систем, чиглэл тогтоогч (direction-finder), навигацийн тоног төхөөрөмж, эсхүл өөр агаарын хөлгөөр ил хараагаар ажиглах аргуудыг ашиглан навигацийн тусламж үзүүлж болно. Төөрсөн агаарын хөлгийг үүлтэй бүс рүү оруулахгүй байхад онцгойлон анхаарна.

Тайлбар: Цаг уурын тааруй нөхцөлтэй тулгарснаас шалтгаалан VFR нислэг нь нислэгийн маршрутаас төөрөх боломжтой гэдгийг харгалзан үзэх шаардлагатай.

15.4.1.4 VMC бүрдсэн ойр орчмын, тохиромжтой аэродромуудын талаарх мэдээ, мэдээллийг нисгэгчид олгоно.

15.4.1.5 Нисгэгч нь VMC нөхцөлийг хадгалахад хүндрэлтэй, эсхүл хадгалах боломжгүй байгаагаа илтгэсэн тохиолдолд, агаарын хөлөг байгаа, эсхүл байж болзошгүй бүсэд хамаарах нислэгийн минимум өндрийн түвшнийг мэдээлнэ. Хэрэв агаарын хөлөг уг түвшнээс доор нисэж байгаа бөгөөд түүний байрлалыг хангалттай магадлалтайгаар тогтоосон бол, агаарын хөлгийг аюулгүй түвшинд хүргэх зорилгоор нислэгийн зам (track), чиглэл (heading), эсхүл өндөр авахыг санал болгож болно.

15.4.1.6 VFR нислэгт үзүүлэх тусламжийг нисгэгчийн хүсэлт, эсхүл зөвшөөрлийн үндсэн дээр л НХУ-ний ажиглалтын системийг ашиглан үзүүлнэ. Үзүүлэх үйлчилгээний төрлийг нисгэгчтэй урьдчилан тохиролцоно.

15.4.1.7 Ийм тусламжийг цаг уурын таагүй нөхцөлд үзүүлэх үед үндсэн зорилго нь агаарын хөлгийг аль болох богино хугацаанд VMC-д оруулахад оршино. Агаарын хөлөг үүлтэй бүсэд орохоос сэргийлэхэд онцгойлон анхаарна.

15.4.1.8 Нисгэгч нь IMC-аас зайлсхийх боломжгүй нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд дараах удирдамжийг баримталж болно. Үүнд:

a) НХУ-ны давтамж дээр нислэгийн хөдөлгөөний бусад агаарын хөлгүүд тусламж үзүүлэх боломжгүй бол, тасралтгүй харилцааг хангах зорилгоор

ЭЗ ХУ
26 А/65

тэдгээрт өөр давтамж руу шилжих зааварчилгаа өгч болно; эсхүл тусламж авч буй агаарын хөлөгт өөр давтамж руу шилжих зааварчилгаа өгч болно;

b) боломжтой тохиолдолд, агаарын хөлгийн ямар нэг эргэлт нь үүлгүй бүсэд хийгдэх боломжийг хангана;

c) огцом маневр шаардсан зааварчилгаанаас зайлсхийх;

d) агаарын хөлгийн хурдыг багасгах, эсхүл газардах ангийг (landing gear) буулгахтай холбоотой зааварчилгаа, боломжтой тохиолдолд, үүлгүй бүсэд гүйцэтгэгдэхээр зохицуулна.

15.5 Нислэгийн үеийн бусад нөөц зохицуулалт

Тайлбар: 15.5.1 болон 15.5.2-ын заалтууд нь Конвенцын Хавсралт 11, Chapter 2-ыг үндэслэсэн бөгөөд дагаж мөрдөх стандарт юм.

15.5.1 Төөрсөн, эсхүл үл танигдах агаарын хөлөг

Тайлбар 1: Энэ заалтад хэрэглэсэн "төөрсөн агаарын хөлөг" болон "үл танигдах агаарын хөлөг" гэсэн нэр томьёо нь дараах утгатай байна.

Төөрсөн агаарын хөлөг: Төлөвлөсөн маршрутаасаа мэдэгдэхүйц хазайсан, эсхүл төөрсөн тухайгаа илтгэсэн агаарын хөлөг.

Үл танигдах агаарын хөлөг: Хариуцлагын бүсэд нэвтэрсэн гэдгээ илтгэсэн, эсхүл ажиглалтын дэлгэц дээр илэрсэн ч танилт тогтоогдоогүй байгаа агаарын хөлөг.

Тайлбар 2: Төөрсөн, эсхүл үл танигдах агаарын хөлөг нь НХҮ-ний нэг нэгжид "төөрсөн", нөгөөх нэгжид "үл танигдах агаарын хөлөг" гэж ойлгогдож болно.

Тайлбар 3: НХҮ-ний нэгж нь төөрсөн, эсхүл үл танигдах агаарын хөлгийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн байж болзошгүй агаарын хөлөг гэж таамаглаж болно. Энэ талаар Конвенцын Хавсралт 11, 2.25.1-с үзнэ үү.

15.5.1.1 НХҮ-ний нэгж нь төөрсөн агаарын хөлөг байгааг мэдсэн даруйд, тухайн агаарын хөлөгт тусламж үзүүлэх, мөн түүний нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор 15.5.1.1.1 болон 15.5.1.1.2-т заасан бүх шаардлагатай арга хэмжээг авна.

Тайлбар: НХҮ-ний нэгжийн навигацийн тусламж нь төөрсөн агаарын хөлөг эрсдэлтэй бүсэд нэвтэрсэн, эсхүл нэвтрэх гэж байгаа нь тогтоогдсон, улмаар албадан саатуулагдах болон бусад эрсдэлд орсон агаарын хөлөгт онцгой ач холбогдолтой.

15.5.1.1.1 Төөрсөн агаарын хөлгийн байрлал тодорхой бус үед дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

a) тухайн агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо тогтоох оролдлого хийнэ (хэрэв аль хэдийн тогтоогдоогүй бол);

b) агаарын хөлгийн байрлал тодорхойлох бүх арга хэмжээг авна;

c) тухайн нөхцөлд агаарын хөлгийн навигацид нөлөөлж болзошгүй бүх хүчин зүйлсийг харгалзан үзэж, агаарын хөлөг нэвтэрсэн, эсхүл нэвтэрч болзошгүй бусад НХҮ-ний нэгжүүдийн хариуцлагын бүсэд мэдээлнэ;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУУЛЬ

d) орон нутгийн хэмжээнд тохиролцсон журмын дагуу, холбогдох цэргийн нэгжүүдэд мэдээлж, төөрсөн агаарын хөлөгтэй холбоотой нислэгийн төлөвлөгөө болон бусад холбогдох өгөгдлийг тэдэнд хүргэнэ;

e) c) болон d)-д дурдсан нэгжүүдээс, түүнчлэн нислэг үйлдэж байгаа бусад агаарын хөлгүүдээс, агаарын хөлөгтэй харилцаа тогтоох, мөн түүний байрлалыг тогтоох боломжит бүх тусламж хүснэ.

Тайлбар: Энэ хэсгийн d) болон e)-д заасан шаардлагууд нь c)-ийн дагуу мэдээлэл авсан НХУ-ний нэгжүүдэд мөн адил хамаарна.

15.5.1.1.2 Агаарын хөлгийн байрлал тодорхой үед НХУ-ний нэгж нь:

a) Түүний байрлалыг мэдээлэх, чиглүүлнэ;

b) шаардлагатай тохиолдолд, бусад НХУ-ний нэгж, холбогдох цэргийн нэгжүүдэд төөрсөн агаарын хөлгийн байрлал, түүнд өгсөн зөвлөмжийн талаар мэдээлнэ.

15.5.1.2 НХУ-ний нэгж нь өөрийн агаарын зайд үл танигдах агаарын хөлөг байгааг мэдсэн даруйд, НХУ үзүүлэхэд шаардлагатай, эсхүл орон нутгийн хэмжээнд тохиролцсон журмын дагуу холбогдох цэргийн эрх бүхий байгууллагуудын шаардсан тохиолдолд, тухайн агаарын хөлгийн танилт тогтоох оролдлого хийнэ. Энэ зорилгоор тухайн нөхцөл байдалд нийцүүлэн дараах арга хэмжээнүүдээс тохирохыг авна. Үүнд:

a) агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо тогтоох оролдлого хийнэ;

b) тухайн FIR-ийн доторх бусад НХУ-ний нэгжүүдээс нислэгийн талаарх мэдээллийг лавлаж, агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо тогтоох үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэхийг хүснэ;

c) хөрш FIR-д үйл ажиллагаа явуулж буй НХУ-ний нэгжүүдээс нислэгийн талаарх мэдээллийг лавлаж, агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо тогтоох үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэхийг хүснэ;

d) хариуцлагын бүс дэх бусад агаарын хөлгөөс мэдээлэл авах оролдлого хийнэ.

15.5.1.2.1 Үл танигдах агаарын хөлгийн танилт тогтоосон даруйд шаардлагатай тохиолдолд, НХУ-ний нэгж нь холбогдох цэргийн нэгжид яаралтай мэдээлнэ.

Тайлбар: Цэргийн эрх бүхий байгууллагууд болон нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний хоорондын уялдаа холбооны талаарх шаардлагууд нь Конвенцын Хавсралт 11, 2.18-д тусгагдсан.

15.5.1.3 НХУ нэгж нь төөрсөн болон үл танигдах агаарын хөлгийг хөндлөнгийн хууль бус үйлдэлд өртсөн агаарын хөлөг байна гэж үзвэл орон нутгийн хэмжээнд тохиролцсон журмын дагуу, тухайн Улсаас томилсон эрх бүхий байгууллагад яаралтай мэдэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭРХ ХУУЛЬ
Баяр, Нэрэн
Дэлгэн 26 А165

15.5.2 Иргэний агаарын хөлгийг албадан саатуулах

15.5.2.1 НХУ-ын нэгж нь өөрийн хариуцлагын бүсэд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийг албадан саатуулж буй тухай мэдмэгц дараах арга хэмжээнүүдээс тухайн нөхцөл байдалд аль тохирохыг нь нэн даруй авч хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

a) хэрэв хоёр талын холбоо тогтоогоогүй байгаа бол боломжтой бүх хэрэгслийг, түүний дотор аюулын 121.5 МГц-ийн давтамжийг ашиглан албадан саатуулагдаж буй агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоо тогтоохыг оролдох;

b) албадан саатуулагдаж буй агаарын хөлгийн нисгэгчид уг ажиллагааны талаар мэдээлэх;

c) албадан саатуулж буй агаарын хөлөгтэй хоёр талын холбоотой байгаа тус ажиллагааг удирдаж буй нэгжтэй холбоо тогтоон тухайн агаарын хөлөгтэй холбоотой мэдээллийг дамжуулах;

d) шаардлагатай тохиолдолд албадан саатуулж буй агаарын хөлөг, эсхүл албадан саатуулах ажиллагааг удирдаж буй нэгж болон албадан саатуулагдаж буй агаарын хөлөг хооронд мэдээлэл дамжуулах;

e) албадан саатуулах ажиллагааг удирдаж буй нэгжтэй нягт уялдаа холбоотой ажиллан албадан саатуулагдаж буй агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг хангах бүх шаардлагатай арга хэмжээг авах;

f) агаарын хөлөг хөрш зэргэлдээх FIR-аас хазайн нисэн ирсэн байж болзошгүй гэж үзвэл тухайн FIR-ийн НХУ-ний нэгжид мэдээлэх.

15.5.2.2 НХУ-ний нэгж нь өөрийн хариуцлагын бүсийн гадна нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийг албадан саатуулж буй тухай мэдмэгц дараах арга хэмжээнүүдээс тухайн нөхцөл байдалд аль тохирохыг нь нэн даруй авч хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

a) албадан саатуулах ажиллагаа явагдаж буй FIR-ийн НХУ-ний нэгжид мэдээлж, агаарын хөлгийн танилт тогтооход дэмжлэг үзүүлэх боломжит бүх мэдээллийг дамжуулан, 15.5.2.1-д заасны дагуу арга хэмжээ авахыг хүсэх;

b) албадан саатуулагдаж буй агаарын хөлөг болон холбогдох НХУ-ний нэгж, албадан саатуулах ажиллагааг удирдаж буй нэгж, эсхүл албадан саатуулж буй агаарын хөлөг хооронд мэдээлэл дамжуулах.

15.5.3 Түлш юүлэх

15.5.3.1 Ерөнхий зүйл

15.5.3.1.1 Нислэгийн онцгой нөхцөл болон бусад яаравчлалын нөхцөл байдалд орсон агаарын хөлөг яаралтай буух үед буултын жинг тохируулах үүднээс түлш юүлэх шаардлага тулгардаг.

15.5.3.1.2 Хяналттай агаарын зайд нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг түлш юүлэх шаардлагатай болсон тохиолдолд нисэх баг нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдэгдэнэ. НХУ-ын нэгж агаарын хөлөгтэй дараах мэдээллийг солилцоно. Үүнд:

МОНГОЛ УЛ...
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЕРӨ...
ЭЖ ХУУЛЬ

Дар... 26 ...A165

a) боломжтой бол хот суурин газраас хол, аль болох усан дээр, мөн аянга цахилгаан ажиглагдсан, эсхүл ажиглагдахаар хүлээгдэж буй бүсээс хол байх нислэгийн маршрутыг тогтоож өгнө;

b) түлш юүлэх өндөр; (Түлш юүлэх өндөр нь 1,800 м (6,000 фут)-ээс багагүй байна)

c) түлш юүлэх хугацаа.

15.5.3.2 Зайчлал

Түлш юүлэх агаарын хөлгөөс бусад агаарын хөлгийг дараах байдлаар зайчилна. Үүнд:

a) түлш юүлж байгаа агаарын хөлгийн хойно байхаас бусад тохиолдолд хэвтээ чиглэлд 19 км (10 NM); эсхүл

b) хэрэв түлш юүлж байгаа агаарын хөлгийн хойно нисэж буй агаарын хөлөг 15 минутын нислэгийн хугацааны дотор, эсхүл 93 км (50 NM)-ээс дотогш зайд байгаа тохиолдолд дараах босоо зайчлал:

   i) түлш юүлж байгаа агаарын хөлгөөс хамгийн багадаа 300 м (1,000 ft)-ээс дээш өндөрт байх;

   ii) түлш юүлж байгаа агаарын хөлгөөс хамгийн багадаа 900 м (3,000 ft)-ээс доош өндөрт байх;

15.5.3.3 Холбоо

Агаарын хөлөг түлш юүлэх үед радио холбооны хязгаарлалт тогтоосон тохиолдолд тухайн давтамжийг бүх нисэх баг сонсож байх зааварчилгаа өгөх ба радио холбооны хязгаарлалт дуусах хугацааг харилцан тохиролцоно.

15.5.3.4 Бусад НХҮ-ний нэгжүүд болон хяналтгүй нислэгүүдэд мэдээлэл өгөх

15.5.3.4.1 Түлш юүлэх үйл ажиллагаа явагдаж байгаа талаар зэргэлдээ НХҮ-ний нэгж, ажлын байруудад мэдэгдэнэ. Мөн бусад агаарын хөлгүүдийг түлш юүлж буй тухайн бүсээс зайчлах сэрэмжлүүлэг мэдээг өөрсдийн давтамжууд дээр нэвтрүүлэхийг зэргэлдээх НХҮ-ний нэгж, ажлын байрнаас хүснэ.

15.5.3.4.2 Түлш юүлэх үйл ажиллагаа дууссан үед зэргэлдээх НХҮ-ний нэгж, ажлын байруудад мэдэгдэнэ.

15.5.4 Түлшний онцгой нөхцөл, хамгийн бага аюулгүй түлшний хэмжээ

Тайлбар 1: Нисгэгч онцгой нөхцөлд орсноо илтгэсэн үед авч хэрэгжүүлэх ерөнхий үйл ажиллагаа 15.1.1 болон 15.1.2-т тусгагдсан.

Тайлбар 2: Түлшний онцгой нөхцөл үүссэн, эсхүл хамгийн бага аюулгүй түлшний хэмжээнд хүрсэн нислэгүүдтэй холбогдуулан, удирдлага шилжүүлэгч болон удирдлага хүлээн авагч НХҮ-ний нэгжүүдийн хооронд хэрэгжүүлэх уялдаа холбооны зохицуулалт нь 10-р бүлгийн 10.2.5-д тусгагдсан.

Тайлбар 3: MAYDAY FUEL гэдэг үг хэллэг нь Конвенцын Хавсралт 10, Volume II, 5.3.2.1.1 b) 3-т заасны дагуу аюулын нөхцөлийг тодорхойлон, илэрхийлэх зорилготой болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
26 A165

15.5.4.1 Нисгэгч хамгийн бага аюулгүй түлшний хэмжээнд хүрснийг илтгэсэн тохиолдолд, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь боломжит хамгийн богино хугацаанд буух дараалалд урьдчилсан саатал, эсхүл хязгаарлалт байгаа эсэх талаар нисэх багт мэдэгдэнэ.

Тайлбар: Нисгэгч хамгийн бага аюулгүй түлшний хэмжээнд хүрсэн тухай зарлаж байгаа бол тухайн нислэгийн хувьд төлөвлөсөн бүх нөөц аэродромууд нь тодорхой нэг нисэн очих төлөвлөгөөт аэродромоор хязгаарлагдсаныг нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдээлж буйг илэрхийлнэ. Иймд олгогдсон зөвшөөрөлд ямар нэг өөрчлөлт оруулах нь төлөвлөсөн эцсийн нөөц түлшнээс бага түлштэйгээр газардах эрсдэлийг үүсгэж болзошгүй. Энэ нь онцгой нөхцөл биш боловч ямар нэг нэмэлт саатал гарвал онцгой нөхцөл үүсэх боломжтойг илэрхийлсэн дохио юм.

15.5.5 Сансрын цаг агаарын үзэгдлээс үүдэлтэй нарны цацрагийн нөлөөгөөр агаарын хөлөг өндөр алдах

НХУ-ын нэгж нь сансрын цаг агаарын үзэгдлийн нөлөөгөөр нарны цацрагийн түвшин нэмэгдэх ховор тохиолдолд агаарын хөлөг доод нислэгийн түвшин рүү өндөр алдах/ шаардлага үүсэж болзошгүйг тооцон бэлтгэлтэй байна. Ийм нөхцөл байдал үүссэн нь тодорхой болсон, эсхүл үүссэн байж болзошгүй гэж үзсэн тохиолдолд НХУ-ын нэгж нь өндөр алдах шаардлага үүссэн бүх агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг хангах боломжит бүх арга хэмжээг авна.

Тайлбар: Агаарын зайн тодорхой хэсэгт, тодорхой өндрөөс дээш нислэг үйлдэж буй бүх агаарын хөлгүүд нэгэн зэрэг нөлөөлөлд өртөх боломжтой бөгөөд уг үзэгдэл нь агаар-газрын холбоо муудах, эсхүл тасрах нөхцөлтэй хавсарч болзошгүй. Агаарын хөлгүүд ихэвчлэн цацрагийн түвшин аюултай хэмжээнд хүрэхээс өмнө НХУ-ны нэгжүүдэд анхааруулга өгч, аюултай түвшинд хүрмэгц өндөр алдах зөвшөөрөл хүсдэг. Гэвч зарим тохиолдолд зөвшөөрөл хүлээлгүйгээр өндөр алдах шаардлагатай нөхцөл үүсэж болзошгүй. Иймээс тохиолдолд агаарын хөлгүүд авсан онцгой арга хэмжээнийхээ талаар НХУ-ны нэгжүүдэд боломжит хамгийн богино хугацаанд мэдэгдэх шаардлагатай.

15.6 НХҮ-ний нөөц зохицуулалт

Аливаа онцгой нөхцөлийн шинж чанар нь урьдчилан таамаглашгүй янз бүр байх тул онцгой нөхцөлийн үеийн үйл ажиллагааны нэг бүрчлэн тодорхойлсон шаардлагыг тогтоох боломжгүй. Энэ бүлэгт заагдсан зохицуулалтууд нь НХҮ-ний ажилтнуудад зориулсан ерөнхий чиглүүлэг юм.

15.6.1 Радио холбооны нөөц зохицуулалт

15.6.1.1 Ерөнхий зүйл

Холбооны үйл ажиллагаатай хамааралтай НХУ-ын нөөц зохицуулалтууд, өөрөөр хэлбэл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч өөрийн удирдлагад байгаа агаарын хөлгүүдтэй холбоо алдагдах нөхцөл нь газрын радио тоног төхөөрөмжийн гэмтэл, агаарын хөлгийн тоног төхөөрөмжийн гэмтэл, эсхүл НХУ-ын давтамж нь агаарын хөлгийн дамжуулагчаар санамсаргүй блоклогдох буюу хаагдах зэрэг шалтгаанаас үүдэлтэй байж болно. Энэ нөхцөл байдал нь урт хугацаанд үргэлжлэх боломжтой тул агаарын хөлгүүдийн аюулгүй байдлыг хангах зохих арга хэмжээг нэн даруй авна.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Улсын ... Дугаар 26 А165

15.6.1.2 Газрын радио тоног төхөөрөмжийн татгалзал

15.6.1.2.1 НХУ-д ашиглагдаж буй газрын радио тоног төхөөрөмж бүрэн ажиллагаагүй болсон тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) агаарын хөлгүүд 121.5 МГц-ийн аюулын давтамжийг байнга чагнаж, уг давтамж дээр радио холбоо тогтоох оролдлого хийнэ;

b) зэргэлдээх бүх удирдлагын байр, эсхүл нэгжүүдэд (шаардлагатай тохиолдолд) уг татгалзлын талаар нэн даруй мэдээлнэ;

c) тухайн удирдлагын байр, эсхүл нэгжүүдэд одоогийн нислэгийн нөхцөл байдлын талаар дүгнэж хэлнэ;

d) боломжтой тохиолдолд, тэдгээр удирдлагын байр, эсхүл нэгжүүдтэй харилцаа тогтоож чадсан агаарын хөлгүүдийн хувьд, агаарын хөлгүүдийн хооронд зайчлал тогтоох, мөн тэдгээрийг удирдлагад байлгах үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэхийг хүснэ;

e) Бүх хяналттай нислэгүүдийг түр хүлээлгэх, эсхүл өөр маршрут олгох зэрэг арга хэмжээ авч, татгалзал гарсан удирдлагын байр, эсхүл НХУ-ын нэгжийн хариуцлагын бүсээс нислэгүүдийг гаргах талаар хөрш удирдлагын байр, эсхүл НХУ-ны нэгжүүдэд зааварчилна. Энэ нь хэвийн үйлчилгээ сэргээгдэх хүртэл үргэлжилнэ.

15.6.1.2.2 Газрын радио холбооны тоног төхөөрөмж бүрэн ажиллагаагүй болсноос шалтгаалсан нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд үзүүлэх нөлөөг багасгах зорилгоор холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага нь ийм саатал гарсан тохиолдолд удирдлагын байрууд болон НХУ-ын нэгжүүд мөрдөх нөөц үйл ажиллагааны зохицуулалтыг тогтоосон байх шаардлагатай. Боломжтой бөгөөд хэрэгжихүйц тохиолдолд, уг нөөц зохицуулалт нь газрын радио холбоо тасарсны дараа болон хэвийн үйл ажиллагаа сэргээгдэх хүртэл хугацаанд НХУ-г хамгийн наад захын түвшинд, аль болох шуурхай хангах зорилгоор зэргэлдээх удирдлагын байр, эсхүл НХУ-ын нэгжид шилжүүлэх зохицуулалтыг тусгана.

15.6.1.3 НХУ-ын давтамж хаагдах

НХУ-ний нэгжийн радио холбооны давтамж агаарын хөлгийн дамжуулагчаар хаагдсан тохиолдолд дараах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлнэ:

a) давтамж хааж буй агаарын хөлгийг тодорхойлох оролдлого хийх;

b) давтамж хааж буй агаарын хөлгийг тогтоосон бол аюулын 121.5 МГц давтамж, богино долгионы нөөц 5680 КГц давтамж, агаар-агаар 123.45 МГц давтамж, SELCAL буюу агаарын тээвэрлэгчийн богино долгионы холбоо болон боломжит бусад холбооны сувгуудаар холбоо тогтоох, агаарын хөлөг газарт байгаа бол агаарын тээвэрлэгчээр дамжуулах, бие хүн илгээх;

c) хэрэв тухайн агаарын хөлөгтэй холбоо тогтоосон бол нисэх багт НХУ-ын давтамж хааж буй үйлдлээ зогсоох, дахин давтахгүй байх захирамж өгнө.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЖ ҮҮН

15.6.1.4 НХУ-ын давтамж дээр зөвшөөрөлгүй ажиллах

15.6.1.4.1 НХУ-ний нэгжийн радио холбооны давтамж дээр агаарын хөлгийн аюулгүйн хамгаалалт болон аюулгүй байдалд хохирол учруулж болзошгүй хуурамч болон төөрөлдүүлсэн мэдээ нэвтрүүлж, давтамж зөвшөөрөлгүй ашиглагдсан үед НХУ-ний нэгж дараах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлнэ:

a) нэвтрүүлсэн бүх хуурамч болон төөрөлдүүлсэн захирамжийг засаж, залруулах;

b) тухайн давтамж дээрх бүх агаарын хөлөгт хуурамч болон төөрөлдүүлсэн нэвтрүүлэг дамжуулагдаж байгаа талаар мэдэгдэх;

c) тухайн давтамж дээрх бүх агаарын хөлөгт захирамж биелүүлэхээсээ өмнө зөв эсэхийг шалгаж баталгаажуулахыг зааварчлах;

d) боломжтой бол агаарын хөлөгт давтамжийг солих захирамж өгөх;

e) хуурамч болон төөрөлдүүлсэн захирамж дамжуулагдахааргүй болсон үед энэ талаар агаарын хөлөгт мэдэгдэх.

15.6.1.4.2 Нисэх баг аливаа захирамжийг хуурамч болон төөрөлдүүлсэн гэж сэжиглэвэл үнэн зөв эсэхийг НХУ-ний нэгжээс лавлаж баталгаажуулах шаардлагатай.

15.6.1.4.3 Хуурамч, эсхүл төөрөлдүүлсэн захирамж нэвтрүүлж байгааг илрүүлсэн тохиолдолд холбогдох эрх бүхий байгууллага нь дамжуулагчийг илрүүлэх болон тухайн дамжуулалтыг таслан зогсоох бүх шаардлагатай арга хэмжээг авна.

15.7 НХУ-ний бусад нөөц зохицуулалт

15.7.1 Онцгой нөхцөлийн зайчлал

15.7.1.1 Онцгой нөхцөлийн үед хэвтээ зайчлал хангуулах боломжгүй бол 300 м-ийн босоо зайчлал хадгалан нисэж байгаа агаарын хөлгүүдийн хооронд 150 м, мөн 600 м-ийн босоо зайчлал хадгалан нисэж байгаа агаарын хөлгүүдийн хооронд 300 м-ийн хагас босоо зайчлалыг хэвтээ зайчлал хадгалуулах хүртэл түр хугацаанд ашиглаж болно.

15.7.1.2 Онцгой нөхцөлийн зайчлалаар нисэж буй агаарын хөлгүүдэд хамгийн бага зайчлал хангагдаж байгаа тухай мэдэгдэж, онцгой нислэгийн хөдөлгөөний мэдээлэл (essential traffic information) заавал дамжуулна.

15.7.2 Агаарын хөлөг аюултай зайд ойртсон тухай дохиолол хүлээн авсан үед ажиллах үйл ажиллагааны зохицуулалт

Тайлбар 1: НХУ-ын автомат системийн Агаарын хөлөг аюултай зайд ойртсон тухай дохиолол (цаашид "STCA" гэх) дохиолол нь ажиглалтын өгөгдөлд суурилан НХУ-ын системд нэгтгэгдсэн функц юм. STCA функцийн үндсэн зорилго нь агаарын хөлгүүдийн хооронд аюулгүй зайчлал алдагдах магадлал, эсхүл бодитоор алдагдах нөхцөл бүрдсэн талаар цаг тухайд нь анхааруулга дохио үүсгэх замаар агаарын хөлгүүдийг мөргөлдөхөөс урьдчилан сэргийлэхэд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид тусламж үзүүлэхэд оршино.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ ЭЖ ХУУЛЬ 245 26 А165

Тайлбар 2: STCA функц нь даралтын өндрийн мэдээлэл дамжуулах боломжтой агаарын хөлгүүдийн 3D хавтгай дахь бодит болон урьдчилсан байрлалыг тасралтгүй хянаж, тэдгээрийн хоорондын зайг тооцоолно. Хэрэв хоёр агаарын хөлгийн 3D байрлалын хоорондын зай тодорхой хугацаанд тогтоогдсон аюулгүй зайчлалын минимумаас бага болохоор тооцоологдвол, тухайн агаарын хөлгүүдийн нисэж буй хариуцлагын бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид дуут дохио болон дүрсэн тэмдэг, өнгөний өөрчлөлтөөр анхааруулга дохиог үүсгэнэ.

15.7.2.1 STCA функцийг ашиглахтай холбогдсон үйл ажиллагааны зааварт дор дурдсан асуудлуудыг, үүнд хязгаарлагдахгүйгээр, тодорхой тусгана. Үүнд:

a) дохиололд хамаарагдах нислэгийн төрлүүд;

b) STCA функц хэрэгжиж буй агаарын зайн секторууд, эсхүл бүсүүд;

c) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид STCA дохиоллыг дүрслэн харуулах арга хэлбэр;

d) ерөнхий байдлаар, дохиолол үүсгэх параметрүүд, мөн дохиолол ажиллах хугацаа;

e) STCA-ыг сонгомлоор идэвхгүй болгох боломжтой агаарын зайн хэсэг болон үүнийг зөвшөөрөх нөхцөлүүд;

f) тодорхой нислэгүүдэд хамаарах тусгай дохиоллыг идэвхгүй болгох нөхцөлүүд;

g) STCA, эсхүл тодорхой дохиоллуудыг идэвхгүй болгосон агаарын зайн хэсэг, эсхүл нислэгүүдтэй холбоотойгоор хэрэгжүүлэх зохицуулалт.

15.7.2.2 Хяналттай нислэгүүдтэй холбоотойгоор STCA ажилласан үед нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нэн даруй нислэгийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж шаардлагатай бол аюулгүй зайчлал алдагдахаас сэргийлэх, эсхүл алдагдсан зайчлалыг сэргээх буюу зайчлал хангуулах арга хэмжээг авна.

15.7.2.3 STCA ажиллан, зайчлал алдагдсан тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нислэгийн хөдөлгөөний зөрчлийн мэдээлэх хуудас бичнэ.

15.7.2.4 Холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага нь үүссэн бүх STCA дохиоллын цахим бүртгэлийг хадгална. Дохиолол бүртэй холбоотой өгөгдөл болон нөхцөл байдлыг тухайн дохиолол үндэслэлтэй байсан эсэхийг тогтоох зорилгоор шинжилнэ. Үндэслэлгүй дохиоллууд, тухайлбал ил харааны зайчлал хэрэглэсэн тохиолдолд үүссэн дохиоллыг үл хэрэгсэж болно. Үндэслэлтэй дохиоллуудад статистик дүн шинжилгээ хийж, агаарын зайн зохион байгуулалт, НХУ-ын үйл ажиллагаанд гарч болзошгүй аюулыг илрүүлэх, мөн ерөнхий аюулгүй байдлын түвшнийг хянахад ашиглана.

15.7.3 ACAS-аар тоноглогдсон агаарын хөлгүүдтэй холбоотой үйл ажиллагаа

Тайлбар: ACAS нь газрын төхөөрөмжөөс хамааралгүй ажиллаж, автомат хариулагчаар тоноглогдсон агаарын хөлгийн өнөөгийн болон цаашдын байрлалыг тооцож, нисэх багт тодорхой хугацааны өмнө агаарт мөргөлдөх эрсдэл байгаа талаар дуут дохиолол, дүрсэн тэмдэгт, өнгөний өөрчлөлтөөр анхааруулж, өндөр авах, алдах, эсхүл хадгалах үйлдэл хийхийг зааварчилдаг бүхээгийн систем юм.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗЭМ, ГЭЭРИЙН НЭМ
ЭЖ ХУВ
26 A165

15.7.3.1 ACAS-аар тоноглогдсон агаарын хөлгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэхдээ ACAS-аар тоноглогдоогүй агаарын хөлгүүдтэй яг адил үйл ажиллагааг мөрдөнө. Ялангуяа мөргөлдөхөөс сэргийлэх, зохих зайчлалыг бариулах, мөн зөрчилдөж болзошгүй нислэгийн хөдөлгөөн болон зайлсхийх арга хэмжээтэй холбоотойгоор агаарын хөлөгт мэдээлэл өгөх үед тухайн агаарын хөлгийн ACAS төхөөрөмжийн чадамжийг үл харгалзаж, НХУ-ний хэвийн горимын дагуу гүйцэтгэнэ.

15.7.3.2 Нисэх баг ACAS системийн зөвлөмж (RA)-өөр маневр хийж байгаагаа илтгэсэн тохиолдолд НХУ-ын нэгжээс агаарын хөлөг хэвийн нислэгтээ эргэн орсноо баталгаажуулж "Clear of Conflict" гэж илтгэх хүртэл түүний үйлдлийг зогсоох, өөрчлөхгүй байх үүрэгтэй.

15.7.3.3 Агаарын хөлөг RA-д нийцүүлэн одоогийн НХУ-ны зөвшөөрөл, эсхүл зааварчилгаанаас хазайсан, эсхүл нисгэгч RA-ийг илтгэсэн мөчөөс эхлэн, RA-аас үүдэн гүйцэтгэсэн маневрын шууд үр дагаварт нөлөөлөгдөж буй тухайн агаарын хөлөг болон бусад агаарын хөлгүүдийн хооронд зайчлал хангах хариуцлага нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчаас түр чөлөөлөгдөнө. Дараах тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нөлөөлөгдсөн бүх агаарын хөлгүүдийн зайчлал хангах хариуцлагыг дахин хүлээнэ. Үүнд:

a) нисэх баг тухайн агаарын хөлөг одоогийн зөвшөөрөлд буцан орсноо илтгэж, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч уг илтгэлийг баталгаажуулсан; эсхүл

b) нисэх баг тухайн агаарын хөлөг одоогийн зөвшөөрөлд буцан орж байгаагаа илтгэж, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч шинэчилсэн зөвшөөрөл олгон, нисэх баг уг зөвшөөрлийг баталгаажуулсан.

Тайлбар: Олгогдсон НХУ-ны зөвшөөрөл, эсхүл захирамжаас гажих шаардлагатай ACAS RA-ийг нисгэгч илтгэх үүрэгтэй (PANS-OPS Doc 8168, Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3, 3.2 c) 4)-г үзнэ үү). Энэхүү илтгэл нь ACAS RA-д хариу үйлдэл болгон НХУ-ын зөвшөөрөл, эсхүл захирамжаас гажих тухай нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдээлэх зорилготой.

15.7.3.4 ACAS-тай холбоотой нөхцөл байдалд нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдыг сургаж бэлтгэх талаарх зааварчилгаа ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9863 "Агаарын хөлгийн мөргөлдөхөөс зайлсхийх систем (ACAS)-ын гарын авлага"-д тусгагдсан байдаг.

15.7.3.5 ACAS нь НХУ-ын үйл ажиллагаанд мэдэгдэхүйц нөлөө үзүүлэх боломжтой. Иймд НХУ-ын орчин дахь ACAS-ын гүйцэтгэлийг тогтмол хянаж байх шаардлагатай.

15.7.3.6 Ямар нэг онцгой ACAS-ын нөхцөл байдал үүссэний дараа нисэх баг, нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь нислэгийн хөдөлгөөний зөрчлийн мэдээлэх хуудас бичнэ.

Тайлбар 1: Агаарын хөлгийн ACAS-ын чадамж нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчдад мэдэгдэзгүй байх боломжтой.

Тайлбар 2: ACAS ашиглах үеийн арга члал нь PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3-т тусгагдсан.

Тайлбар 3: Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч болон нисгэгчид ашиглах хэвшмэл хэллэг нь 12-р бүлгийн 12.3.1.2-т тусгагдсан.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
26 А165

15.7.4 Минимум аюулгүй өндрийн түвшний анхааруулгын үеийн үйл ажиллагааны зохицуулалт

Тайлбар 1: MSAW нь НХУ-ын радарын өгөгдөл боловсруулах системийн функц юм. MSAW функцийн зорилго нь агаарын хөлөг хариуцлагын бүс дэх газрын саад, өндөрлөгийг тооцон тогтоосон нислэгийг аюулгүй гүйцэтгэх минимум аюулгүй өндрийн түвшний хязгаарыг давж өндөр алдсан талаар дуут дохио болон дүрсэн тэмдэгт, өнгөний өөрчлөлтөөр анхааруулахад оршино.

Тайлбар 2: MSAW функц нь өндрийн түвшний даралтын мэдээлэл дамжуулах боломжтой агаарын хөлгүүдийн илгээсэн нислэгийн түвшнийг тогтоосон минимум аюулгүй өндрийн түвшинтэй харьцуулан хянана. Агаарын хөлгийн нислэгийн түвшин нь зохих минимум аюулгүй өндрийн түвшнөөс доош орсон нь илэрсэн, эсхүл доош орох гэж байгаа нь тооцоологдсон тохиолдолд тухайн агаарын хөлөг нислэг үйлдэж буй хариуцлагын бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид дуут дохио болон дүрсэн тэмдэг, өнгөний өөрчлөлтөөр анхааруулга үүсгэнэ.

15.7.4.1 MSAW функцийг ашиглахтай холбогдсон үйл ажиллагааны зааварт дор дурдсан асуудлуудыг, үүнд хязгаарлагдахгүйгээр, тодорхой тусгана. Үүнд:

a) MSAW дохиололд хамаарагдах нислэгийн төрлүүд;

b) MSAW-ийн минимум аюулгүй өндрийн түвшин тогтоогдсон бөгөөд MSAW функц хэрэгжиж буй агаарын зайн секторууд, эсхүл бүсүүд;

c) тогтоогдсон MSAW минимум аюулгүй өндрийн түвшний утгууд;

d) нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид MSAW дохиоллыг дүрслэн харуулах арга хэлбэр;

e) MSAW дохиолол үүсгэх параметрүүд, мөн дохиолол ажиллах хугацаа;

f) агаарын хөлгийн нислэгийн зам (track)-д тус тусад нь MSAW функцийг идэвхгүй болгох нөхцөлүүд, мөн MSAW-ийг идэвхгүй болгосон нислэгүүдтэй холбоотойгоор хэрэгжүүлэх ажиллагаанууд.

15.7.4.2 Хяналттай нислэгүүдэд хамааралтайгаар MSAW дохиолол ажилласан үед нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь дараах арга хэмжээг нэн даруй авна. Үүнд:

a) агаарын хөлөг вектор авч нисэж байгаа бол, агаарын хөлөгт зохих аюулгүй өндөр рүү нэн даруй өндөр авах захирамж өгч, газрын саад, өндөрлөгөөс зайлсхийх шаардлагатай бол шинэ чиглэл (heading) олгоно;

b) бусад тохиолдолд, нисэх багт минимум аюулгүй өндрийн түвшний анхааруулга ажилласан талаар нэн даруй мэдээлж, нислэгийн түвшнээ шалга гэсэн захирамж өгнө.

15.7.4.3 MSAW-тай холбоотой нөхцөл байдал үүссэний дараа, тухайн агаарын хөлөг нь минимум аюулгүй өндрийн түвшнөөс санамсаргүйгээр доош орж хяналттай нислэг газрын саадтай мөргөлдөх (controlled flight into terrain) бодитой эрсдэл үүссэн тохиолдолд л нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч нь зөрчлийн мэдээлэх хуудсыг бөглөнө.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЗАХИДАЛ
Хуулбар 06 А/165

15.7.5 ХБЗ-аас нэвтэрч гарахыг анхааруулах автомат систем (ARIWS)

Хамааралгүй (N/A)

15.7.6 Агаарын хөлгийн радио холбооны дуудлага өөрчлөх

15.7.6.1 Адил төстэй хоёр ба түүнээс олон агаарын хөлгүүдийн радио холбооны дуудлага нь төөрөгдөл үүсгэх магадлалтай үед НХҮ-ний нэгж нь аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор агаарын хөлгийн радио холбооны дуудлагыг өөрчилж болно.

15.7.6.1.1 Агаарын хөлгийн радио холбооны дуудлагын өөрчлөлт нь түр зуурынх бөгөөд зөвхөн төөрөгдөл үүсэж буй хариуцлагын бүсэд хүчинтэй байна.

15.7.6.2 НХҮ-ний нэгж нь төөрөгдлийг арилгах зорилгоор дуудлага солих гэж байгаа агаарын хөлгийг түүний байрлал болон, эсхүл нислэгийн түвшнээр нь ялгаж танилт хийх үүрэгтэй.

15.7.6.3 Агаарын хөлгийн дуудлагыг өөрчилсөн НХҮ-ний нэгж нь уг агаарын хөлгийн удирдлагыг дараах НХҮ-ний нэгжид шилжүүлэхдээ зөвшилцсөнөөс бусад тохиолдолд нислэгийн төлөвлөгөөнд ирүүлсэн дуудлагаар үргэлжлүүлэхийг бататгаж, агаарын хөлөгт нислэгийн төлөвлөгөөнд заагдсан дуудлагадаа буцаж орох зөвлөмжийг өгнө.

15.7.6.4 Холбогдох НХУ-ны нэгж нь агаарын хөлөгт нислэгийн төлөвлөгөөнд заасан дуудлагадаа буцаж орох хугацааг урьдчилан мэдэгдвэл зохино.

15.8 НХҮ-ний нэгжийн хариуцлагын бүсэд галт уулын үнсний үүл ажиглагдсан, эсхүл урьдчилан мэдэгдсэн үеийн үйл ажиллагааны зохицуулалт

15.8.1 НХҮ-ний нэгжийн хариуцлагын бүсэд галт уулын үнсний үүл ажиглагдсан, эсхүл урьдчилан мэдэгдсэн тохиолдолд дараах арга хэмжээг авна. Үүнд:

a) галт уулын үнсний үүлний нөлөөлөлд орж болзошгүй агаарын хөлгүүдийн нисэх багт тухайн үнсний үүлний одоогийн болон урьдчилан тооцоолсон байрлал, мөн нөлөөлөгдөж буй нислэгийн түвшнүүдийн талаар нэн даруй холбогдох мэдээллийг дамжуулж, тэдгээрийг мэдээллээр хангана;

b) маршрутаа өөрчлөх, эсхүл нислэгийн түвшнийг өөрчлөх хүсэлтүүдийг боломжит хэмжээнд биелүүлнэ;

c) нисгэгчийн хүсэлтээр, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд, мэдээлэгдсэн, эсхүл урьдчилан таамагласан үнсний үүлтэй бүсээс зайлсхийх, эсхүл түүнээс гарах маршрутын өөрчлөлтийг санал болгоно;

d) боломжтой тохиолдолд, нислэгийн маршрут нь урьдчилан таамагласан үнсний үүл рүү нэвтрэх, эсхүл түүнд ойртох бол агаарын хөлгийн тусгай мэдээ (special air-report) өгөхийг хүсэж, ирүүлсэн мэдээг холбогдох байгууллагуудад дамжуулна.

Тайлбар 1: Туршлагаас харахад, үнсний үүлтэй тулгарсан агаарын хөлөгт санал болгодог зайлсхийх маневр нь нислэгийн чиглэлийг өөрчлөх, мөн газрын саад, өндөрлөгөөс зайчлагдаж байвал өндөр алдуулах явдал байдаг. Гэвч уг шийдвэрийн эцсийн хариуцлага нь

ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9691 "Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds"-ын 5.2.4.1-т заасны дагуу агаарын хөлгийн даргад хадгалагдана.

Тайлбар 2: Мэдэгдэгдсэн, эсхүл урьдчилан таамагласан үнсний үүлнээс зайлсхийх, эсхүл түүгээр нэвтрэх талаарх эцсийн шийдвэр гаргах бүрэн эрх нь Конвенцын Хавсралт 2, 2.4-т заасны дагуу агаарын хөлгийн даргад хадгалагдана.

15.8.2 Нисэх баг нь агаарын хөлөг санамсаргүйгээр галт уулын үнсний үүлэнд нэвтэрсэн талаар НХҮ-ний нэгжид мэдэгдсэн тохиолдолд, НХҮ-ний нэгж нь:

a) онцгой нөхцөлд орсон агаарын хөлөгт хамаарах зохих арга хэмжээг авна;

b) нислэгийн маршрут, эсхүл нислэгийн түвшнийг өөрчлөх арга хэмжээг нисгэгчийн хүсэлтээр, эсхүл агаарын зайн шаардлага болон нислэгийн хөдөлгөөний нөхцөл байдлаас шалтгаалан шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд л эхлүүлнэ.

Тайлбар 1: Нисгэгч онцгой нөхцөлд орсноо илтгэсэн үед хэрэгжүүлэх өрөнхий зохицуулалт нь 15-р бүлгийн 15.1.1 болон 15.1.2-т тусгагдсан.

Тайлбар 2: Галт уулын үнсний нөлөө, мөн түүний нислэгийн үйл ажиллагаа болон дэмжих үйлчилгээнд үзүүлэх нөлөөллийн талаарх зааварчилгаа, тайлбар материал нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9691 "Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds"-ын 4 болон 5-р бүлгүүдэд тусгагдсан.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ

БҮЛЭГ 16. БУСАД ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

16.1 Цэргийн нислэгийн хөдөлгөөнтэй холбоотой үйл ажиллагаа

16.1.1 Зарим цэргийн агаарын навигацийн үйл ажиллагаа нь тодорхой нислэгийн хөдөлгөөний журмуудыг дагаж мөрдөхгүй байх талтай байдаг. Нислэгийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг бататгах зорилготойгоор, шаардлагатай тохиолдолд холбогдох цэргийн үйл ажиллагааны эрх бүхий байгууллага нь ямар нэг маневр хийхээс өмнө хамаарах нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид мэдэгдэх хүсэлт гаргана.

16.1.2 Цэргийн үйл ажиллагааны хэрэгцээ, эсхүл бусад хэвийн бус нөхцөл байдлаас шалтгаалж зайчлал бууруулахдаа хүсэлтийг тухайн агаарын хөлгүүдийг бүрэн хариуцсан цэргийн эрх бүхий байгууллагын зүгээс бичлэг үлдэх хэлбэрээр тусгай хүсэлтийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгжид илгээж, багасгасан зайчлалыг зөвхөн тэдгээр агаарын хөлгүүд хооронд барихаар ажиглагдаж байгаа тохиолдолд зөвшөөрнө. Зайчлал багасгаж буй үйл ажиллагааны зааварчилгааг нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нэгж нь бүрэн гүйцэт өгөх ёстой.

16.1.3 Томоохон жагсаалын нислэг, эсхүл бусад цэргийн агаарын үйл ажиллагаанд ашиглах зориулалттай түр агаарын зайг суурин болон хөдөлгөөнт байдлаар тогтоож болно. Энэхүү агаарын зайг ашиглах үйл ажиллагааны зохицуулалтыг агаарын зай ашиглагч болон холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага хоорондын хамтын ажиллагаагаар зохицуулна. Харилцан зөвшилцөх үйл ажиллагааг Конвенцын Хавсралт 11-т тусгасны дагуу хэрэгжүүлж, Конвенцын Хавсралт 15-д тусгасны дагуу хангалттай хугацааны өмнө мэдээллийг түгээсэн байх зохицуулна.

16.2 Хүнгүй чөлөөт бөмбөлөгтэй холбоотой үйл ажиллагаа

16.2.1 Дунд, эсхүл хүнд хүнгүй чөлөөт бөмбөлөг нисгэх мэдэгдэл хүлээн авмагц, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж нь холбогдох бүх байгууллагуудад түгээх мэдээллийг хүлээн авна. Энэхүү мэдээлэлд дараах зүйлс багтана:

a) тухайн бөмбөлгийн таних тодорхойлолт, эсхүл төслийн код нэр;

b) тухайн бөмбөлгийн ангилал болон тайлбар;

c) хэрэв хамааралтай бол SSR код эсхүл NDB давтамж;

d) тухайн хөөрөх талбайн байрлал;

e) тухайн тооцоот хөөргөх цаг, эсхүл олон дахин хөөргөх бол эхлэх ба дуусах цаг;

f) тухайн хөөрөх чиглэлийн баримжаа;

g) тухайн аяллын нислэгийн түвшин; ба

h) тухайн аяллын нислэгийн түвшинд хүрэх, эсхүл 18,000 м-ийн (60,000 ft) даралтын түвшнийг огтлох тооцоот цаг, ба тооцоот байршил;

ЭХ ХУУЛЬ
26-4165

16.2.2 Дунд, эсхүл хүнд хүнгүй чөлөөт бөмбөлөг хөөрсөн тухай мэдэгдмэгц, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгж нь холбогдох бүх байгууллагуудад түгээх мэдээллийг хүлээн авна. Энэхүү мэдээлэлд дараах зүйлс багтана:

a) тухайн бөмбөлгийн таних тодорхойлолт, эсхүл төслийн код нэр;

b) тухайн бөмбөлгийн ангилал болон тайлбар;

c) хэрэв хамааралтай бол SSR код, эсхүл NDB давтамж;

d) тухайн хөөрөх талбайн байрлал;

e) тухайн тооцоот хөөргөх цаг,

f) тухайн аяллын нислэгийн түвшинд хүрэх, эсхүл 18,000 м-ийн (60,000 ft) даралтын түвшнийг огтлох тооцоот цаг, ба тооцоот байршил;

g) тухайн нислэг үргэлжлэх төлөвлөсөн хугацаа, эсхүл олон дахин хөөргөх бол эхлэх ба дуусах цаг; ба

h) газрын гадаргууд буух тооцоот цаг болон байрлал.

16.2.3 Хэрэв дунд, эсхүл хүнд хүнгүй чөлөөт бөмбөлөг олон улсын хил нэвтрэн орж ирэх нь тодорхой тохиолдолд, холбогдох НХҮ-ний нэгж нь хамаарал бүхий Улсын НХҮ-ний нэгжүүд рүү NOTAM-аар тухайн агаарын бөмбөлгийн хөөргөлтийн өмнөх болон хөөргөлтийн мэдээллийг илгээж ажиллана. Хамаарал бүхий Улсууд хоорондоо гэрээгээр зохицуулалт хийгдсэн тохиолдолд, Бүсийн удирдлагын төвүүд/Нислэгийн мэдээллийн төвүүд хооронд НХҮ-ний шууд утсан холбоогоор хөөргөлтийн мэдээллийг дамжуулж болно.

16.2.4 Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжүүд нь шаардлагатай тохиолдолд, эсхүл нисгэгчийн хүсэлтээр бүх боломжоор дундаж, эсхүл хүнд чөлөөт бөмбөлгүүдийг радар эсхүл/ба ADS-B ажиглалтын системээр харж, тухайн бөмбөлгүүдийн мэдэгдэж буй байрлал болон бусад агаарын хөлгүүд хооронд НХҮ-ний ажиглалтын систем ашиглаж аюулгүй зайчлалыг хангана.

16.3 Нислэгийн хөдөлгөөний зөрчил мэдээлэх

16.3.1 Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолт (AIRPROX), алдаатай журмууд, эсхүл журмуудын үл нийцлээс шалтгаалсан агаарын хөлгийг аюулд учруулсан ноцтой хүндрэлүүд, газрын тоног төхөөрөмжүүдийн татгалзал гэх мэт нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээтэй шууд холбоотой зөрчлүүдийг нислэгийн хөдөлгөөний зөрчил мэдээлэх илтгэлээр нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний нэгжид мэдэгдэнэ.

16.3.2 Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын зөрчлийг мэдээлэх, агаарын хөлгийн аюулгүй байдлыг дэмжих зорилгоор шинжлэн шалгах ажиллагаа явуулах журмуудыг боловсруулсан байна. Агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын эрсдэлийн зэргийг зөрчил шинжлэн шалгах ажиллагаагаар тодорхойлж, "мөргөлдөх эрсдэлтэй", "аюулгүй ажиллагаа хангагдаагүй", "мөргөлдөх эрсдэлгүй" ба "эрсдэлийг тодорхойлох боломжгүй" гэж ангилна.

16.3.3 Осол/зөрчил шинжлэн шалгах эрх бүхий байгууллага нь агаарын хөлгүүдийн аюултай ойртолтын зөрчлийн шинжлэн шалгах ажиллагааг явуулж байгаа

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭРХ ХУУЛЬ 26 A165

тохиолдолд, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний үзэл бодлыг тусгах шаардлагатай.

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний зөрчлийг мэдээлэх маягтын загварыг хэрхэн бөглөх заавар тайлбартайгаар PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 4-с харна уу. Илүү дэлгэрэнгүй мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9426 "Air Traffic Services Planning Manual"-т тусгасан болно.

16.4 RPL

16.4.1 Ерөнхий үйл ажиллагаа

16.4.1.1 RPL-ийг дараалсан 7 хоногуудын ижил өдрүүдэд болон багадаа дараалсан 10 хоногийн хугацаанд багадаа 10 удаа, эсхүл өдөр бүр тогтмол гүйцэтгэгдэх IFR-н нислэгүүдээс бусад нислэгт ашиглахгүй. Нислэгийн төлөвлөгөө бүрийн элементүүд нь аль болох өөрчлөгдөхөөргүй байх шаардлагатай.

Тайлбар: Хэрэв тодорхой нэг өдрийн үйл ажиллагаанд нөлөөлөхүйц RPL-ийн өгөгдөлд хүлээн зөвшөөрч болох хэмжээний зөрчил бүхий өөрчлөлт оруулах боловч, жагсаалтад оруулсан RPL-д өөрчлөлт оруулахааргүй бол, 16.4.4.2.2 болон 16.4.4.2.3 заалтуудыг харна уу.

16.4.1.2 RPL-д нисэн гарах аэродромоос хөөрөхөөс эхлээд нисэн очих аэродромд суулт үйлдэх хүртэл нислэгийг бүхэлд нь тусгасан байна. Тухайн нислэг хамаарах бүх НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас RPL-ийг хүлээн авахаар зөвшөөрсөн тохиолдолд RPL-ийн журмаар үйл ажиллагааг зохицуулна.

16.4.1.3 RPL-ийг олон улсын нислэгт ашиглах гэж байгаа тохиолдолд, зэргэлдээх Улсууд нь RPL-ийг аль хэдийн хэрэгжүүлсэн, эсхүл зэрэг хэрэгжүүлэх боломжтой байх ёстой. Улс хооронд энэхүү үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхийн тулд хоёр улс хоорондын, олон улсын, эсхүл бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрээр шаардлагатай зохицуулалтыг хийж өгнө.

16.4.2 Агаарын тээвэрлэгчээс RPL илгээх үйл ажиллагаа

16.4.2.1 RPL-ийг ирүүлэх, өөрчлөлтийг мэдэгдэх, эсхүл цуцлахтай холбоотой үйл ажиллагааг агаарын тээвэрлэгчид болон холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллага хоорондын зохицуулалт, эсхүл бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрээр зохицуулна.

16.4.2.2 RPL-д холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас шаардлагатай гэж үзсэн дараах мэдээллийг багтаана:

- нислэгийн төлөвлөгөөний хүчинтэй хугацаа
- нислэг үйлдэх өдрүүд
- агаарын хөлгийн танилт
- агаарын хөлгийн маяг болон дагалдах хуйлралын зэрэглэл
- аэродромын газрын хөдөлгөөнийг хянах чадамж
- нисэн гарах аэродром
- нислэг эхлэх цаг (off-block time)

МОНГОЛ ... ЗАН, ТЭЭВЭРЛЭЛ ...
ЭЖ ХУЛ...
Сонс... 26 - А/65

- аяллын нислэгийн хурд
- аяллын нислэгийн түвшин
- нисэх маршрутууд
- нисэн очих аэродром
- нийт тооцоот өнгөрөлтийн цаг
- дараах мэдээллийг цаг алдалгүй хүлээн авах боломжтой байрлал:
  i) нөөц аэродром
  ii) түлшний үлдэгдэл
  iii) агаарын хөлөгт байгаа нийт хүний тоо
  iv) онцгой нөхцөл ашиглах төхөөрөмжүүд
- бусад мэдээлэл.

16.4.3 Нийт жагсаалтыг ирүүлэх

16.4.3.1 RPL-ийг цахим өгөгдөл боловсруулахад тохиромжтой бусад мэдээллийн сувгаар, эсхүл RPL-ийн жагсаалтын маягтын дагуу шаардлагатай нислэгийн төлөвлөгөөний өгөгдлийг агуулсан жагсаалт хэлбэрээр ирүүлнэ. Ирүүлэх аргачлалыг улсын, эсхүл бүсийн хэлэлцээрээр тодорхойлж өгнө.

Тайлбар: RPL-ийн жагсаалтын маягтын загварыг PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 2-т тусгасан болно.

16.4.3.2 RPL-ийн бүрэн жагсаалтыг анх удаа ирүүлэх, түүнчлэн улирлын шинжтэйгээр бүрэн жагсаалтыг дахин ирүүлэх ажлыг НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага тухайн өгөгдлийг зохих ёсоор хүлээн авч, нэгтгэн боловсруулах боломжтой байхаар хангалттай хугацааны өмнө гүйцэтгэнэ. Ийм жагсаалтыг ирүүлэхэд шаардагдах хамгийн бага урьдчилсан хугацааг холбогдох эрх бүхий байгууллагууд тогтоож, өөрсдийн AIP-д нийтэлнэ. Энэхүү хамгийн бага урьдчилсан хугацаа нь дор хаяж хоёр долоо хоног байна.

16.4.3.3 Агаарын тээвэрлэгчид нь холбогдох НХҮ-ний нэгжүүд рүү тараах хариуцлага бүхий томилогдсон байгууллага руу жагсаалтыг илгээнэ.

16.4.3.4 Эрх бүхий байгууллагаас FIR-ийн хилээр орж ирэх тооцоот цаг, үндсэн нөөц аэродромын талаар мэдээллийг авах хүсэлт гаргаж болохоос бусад тохиолдолд хэвийн нөхцөлд илгээх мэдээллийг 16.4.2.2-т заасан болно. Шаардлагатай бол, RPL-ийн жагсаалтын маягтад заасны дагуу мэдээлэл өгнө.

16.4.3.5 Нөөц аэродром болон нэмэлт нислэгийн төлөвлөгөөний өгөгдөлтэй холбоотой мэдээг нисэн гарах аэродром, эсхүл өөр зөвшилцсөн байрлалд агаарын тээвэрлэгч хэрэглэхэд бэлэн байлгаж, НХҮ-ний нэгжээс хүссэн үед цаг алдалгүй илгээнэ. Энэхүү мэдээллийг явуулах боломжтой байгууллагын нэрийг RPL-ийн жагсаалтын маягт дээр тэмдэглэнэ.

16.4.3.6 Агаарын тээвэрлэгч болон холбогдох агентлаг хоорондын гэрээнд зааж өгөөгүй бол нислэгийн төлөвлөгөөний өөрчлөлтийн жагсаалтыг хүлээн авснаа мэдэгдэх шаардлагагүй.

16.4.4 RPL-ийн жагсаалтад өөрчлөлт оруулах

16.4.4.1 Тогтмол шинж чанартай өөрчлөлт оруулах

16.4.4.1.1 Шинээр нислэг нэмж оруулах, жагсаасан нислэгийг устгах, эсхүл өөрчлөх зэрэг тогтмол шинж чанартай өөрчлөлтийг өөрчлөлт оруулах жагсаалтын маягтаар ирүүлнэ. Энэхүү жагсаалт нь тухайн өөрчлөлт үйл ажиллагаанд хүчин төгөлдөр болж эхлэхээс багадаа 7 хоногийн өмнө холбогдох нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагад очсон байна.

16.4.4.1.2 RPL-ийн жагсаалтыг цахим өгөгдөл боловсруулахад тохиромжтой мэдээллийн сувгийг ашиглаж ирүүлсний дараа, зарим өөрчлөлтүүдийг маягтын дагуу ирүүлэх зохицуулалтыг агаарын тээвэрлэгч болон холбогдох эрх бүхий байгууллага харилцан хэлэлцсэн байна.

16.4.4.1.3 RPL-ийн бүх өөрчлөлтүүдийг RPL-ийн жагсаалтыг бэлтгэх зорилгоор өгөгдсөн зааврын дагуу ирүүлнэ.

16.4.4.2 Түр шинж чанартай өөрчлөлт оруулах

16.4.4.2.1 Түр зуурын өөрчлөлт, агаарын хөлгийн маяг болон дагалдах хуйлралын зэрэглэл, хурд болон аяллын нислэгийн түвшинтэй холбоотой RPL-ийн тогтмол шинж чанартай өөрчлөлтүүдийг бие даасан нислэг тус бүрээр цаг алдалгүй, нисэн гарах аэродромыг хариуцаж буй НХҮ-ний мэдээллийн байгууллагад 30 мин-аас ихгүй хугацааны өмнө мэдэгдэнэ. Нислэгийн түвшинд өөрчлөлт орж байгаа бол зөвхөн НХҮ-ний нэгжтэй анх холбоо тогтоохдоо радио холбоогоор мэдэгдэнэ.

16.4.4.2.2 Агаарын хөлгийн танилт, нисэн гарах аэродром, нислэгийн маршрут эсхүл/ба нисэн очих аэродром гэх мэт гэнэтийн (санаандгүй) өөрчлөлт оруулах тохиолдолд, RP-ийг тухайн хамаарах өдөртөө цуцалж, тусдаа нислэгийн төлөвлөгөөг ирүүлнэ.

16.4.4.2.3 RPL-ийг нь ирүүлсэн нислэг нь нислэгийн төлөвлөгөөнд тусгагдсан нислэг эхлэх цаг (off-block time)-аас 30 мин болон түүнээс дээш хугацаагаар саатахаар байвал, нисэн гарах аэродромыг хариуцаж буй НХҮ-ний нэгжид цаг алдалгүй мэдэгдэнэ.

Тайлбар: Нислэгийн хөдөлгөөний урсгалыг хянахад өндөр шаардлага тавигддаг учраас агаарын тээвэрлэгч нь энэхүү журмыг ямар нэгэн байдлаар зөрчвөл нэг буюу түүнээс дээш тооны НХҮ-ний нэгжүүдэд хамаарах тухайн тодорхой нислэгт зориулж RPL-ийг автоматаар цуцлах боломжтой.

16.4.4.2.4 Агаарын тээвэрлэгч нь RPL-ийг ирүүлсэн боловч нислэг цуцлагдсан бол, нисэн гарах аэродромын хамаарах НХҮ-ний нэгжид мэдэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРЛЭЛ ЯАМ
ЭЖ ХУУЛЬ
Хувилсан
Дотоод 16 А/65

16.4.4.3 Агаарын тээвэрлэгч/нисгэгч холбоо

Агаарын тээвэрлэгч нь нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээнд нислэгтэй холбоотой тогтмол шинж чанартай болон гэнэтийн (санаандгүй) өөрчлөлтүүд багтсан, түүнтэй агаарын хөлгийн дарга шууд танилцах боломжтой байх нөхцөлийг бататгана.

16.4.4.4 RPL-ийн үйл ажиллагаанд нхү-ний нэгжүүд хэрхэн ажиллах тухай

Автоматаар өгөгдөл боловсруулах төхөөрөмж ашигладаг, эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөг гар аргаар боловсруулдгаас үл хамааран RPL-ийг зохицуулах журмыг боловсруулсан байна.

16.4.4.5 RPL-ийн журмыг хэрэгжүүлэх

16.4.4.5.1 RPL-ийг нэг FIR, эсхүл гагцхүү Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэх нислэгүүдэд хэрэгжүүлэх боломжтой.

16.4.4.5.2 Олон улс дамжин үйлдэгдэх нислэгийн хувьд нисэж өнгөрөх улсууд нь RPL-ийг хэрэгжүүлж байгаа, эсхүл тухайн цагт зэрэг ашиглах боломжтой тохиолдолд журам боловсруулж хамтран ажиллаж болно.

16.4.4.5.3 Олон улсын нислэгийн хувьд RPL-ийн журмыг улсууд хоорондоо хоёр талт, эсхүл хамтарсан хэлэлцээр байгуулсны үндсэн дээр хэрэгжүүлнэ. Хэд хэдэн Улсыг хамарсан олон талт хэлэлцээрийг бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн загвараар хийх боломжтой.

16.4.4.5.4 RPL-ийг хэрэгжүүлж байгаа тохиолдолд, төлөвлөгөөг илүүлэх, ирүүлсэн төлөвлөгөөнд өөрчлөлт оруулах үйл ажиллагааны тусгасан журмыг оролцогч талууд байгуулах шаардлагатай.

16.4.4.5.5 Гэрээнд дараах үйл ажиллагааны зохицуулалтыг тусгасан байна:

a) төлөвлөгөөг анх ирүүлэх;

b) тогтмол шинж чанартай өөрчлөлт оруулах;

c) түр болон incidental өөрчлөлт оруулах;

d) цуцлах;

e) нэмэлт оруулах; ба

f) томоохон өөрчлөлт оруулж байгаа бол бүрэн өөрчилсөн жагсаалт.

16.4.4.6 RPL-ийн өгөгдлийг цуглуулах, хадгалах, боловсруулах үйл ажиллагаа

16.4.4.6.1 RPL-ийг ашиглаж буй улс нь энэ төрлийн өгөгдлийг удирдан явуулах хариуцлага бүхий нэг, эсхүл түүнээс дээш агентлагуудыг тогтоосон байна. Тогтоосон агентлагийн хариуцлагын бүс нь багадаа нэг FIR байна. Түүнчлэн, нэг, эсхүл түүнээс дээш Улсуудын хариуцлагын бүсийн тодорхой хэсэг, эсхүл бүхэлдээ тогтоосон агентлагаар хамтарсан байдлаар зохицуулагдаж болно. Тухайн агентлаг бүр өөрийн хариуцлагын бүсэд үйлчилгээ үзүүлж буй НХУ-ний нэгжүүдэд RPL-ийн мэдээллийг түгээж, тухайн өгөгдөл нь хүчин төгөлдөр болохоос хангалттай хугацааны өмнө эдгээр нэгжид очсон байхыг бататгана.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВЭРЛЭЛТ ЯАМ
ЭЖ ХУУЛ
Дугаар 2L - A/65

16.4.4.6.2 НХҮ-ний нэгж тус бүр RPL-ийг хадгалж, нэгжийн хариуцлагын бүс рүү нэвтрэн орж ирэх цагийг тооцоолохын тулд тухайн өдөр систем автоматаар идэвхжүүлдэг байхыг бататгана. Тухайн өгөгдөл нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид дүн шинжилгээ хийж, удирдлагын арга хэмжээ авахад хангалттай хугацааны өмнө идэвхжих ёстой.

16.4.4.7 RPL-ийн үйл ажиллагааг хүчингүй болгох тухай

Онцгой нөхцөлийн улмаас хариуцлага хүлээсэн холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллага нь хариуцлагын бүсэд RPL-ийг ашиглахыг түр зогсоох тохиолдолд тухайн нөхцөл байдлыг мэдэгдсэн хамгийн тохиромжтой хэлбэрээр цаг алдалгүй урьдчилан мэдэгдэж, мэдэгдэх хуудас илгээнэ.

16.4.4.8 RPL-ийн дагуу үйлдэгдэж буй бие даасан нислэгүүдтэй холбоотой нхү-ний мэдээ

RPL-ийн дагуу үйлдэгдэж буй бие даасан нислэгүүдтэй холбоотой НХҮ-ний мэдээг бие даасан нислэгийн төлөвлөгөөний дагуу нисэж байгаа нислэгүүдэд ашиглах зорилгоор НХҮ-ний нэгжүүдэд хаяглан дамжуулна.

16.5 Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх үйл ажиллагаа (SLOP)

Тайлбар 1: Навигацийн тоног төхөөрөмжийн нарийвчлал сайжирсан, дагалдах хуйлралын улмаас агаарын хөлөг хажуугийн хазайлт хийх магадлалыг бууруулах зорилгоор агаарын хөлгийг нислэгийн чиглэлийнхээ баруун талд зэрэгцээ нисэх боломжийг бүрдүүлж байгаа журмыг агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх журам буюу SLOP гэнэ. Зайчлалын стандартад өөрөөр тусгаснаас бусад тохиолдолд, агаарын хөлөг энэхүү журмын дагуу нислэг үйлдсэнээр бусад зайчлалын стандартыг хэрэгжүүлэхэд сөргөөр нөлөөлөхгүй.

Тайлбар 2: Конвенцын Хавсралт 2, 3.6.2.1.1-ын дагуу тухайн агаарын зайг хариуцаж буй холбогдох НХҮ-ний эрх бүхий байгууллагаас агаарын замын гол тэнхлэгийн зэрэгцээ нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг авна.

16.5.1 Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхдээ хамаарах бүх Улсууд хоорондоо харилцан ажиллах зохицуулалтыг хийнэ.

Тайлбар: SLOP хэрэгжүүлэхтэй холбоотой мэдээллийг ICAO-ийн баримт бичиг "Implementation of Strategic Lateral Offset Procedures"-т тусгасан болно.

16.5.2 Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх үйл ажиллагааг нислэгийн замын дагуух (en-route) агаарын зайд дараах байдлаар зөвшөөрнө. Үүнд:

a) нислэгийн замын гол шугамуудын хоорондын хажуугийн зайчлалын минимум, эсхүл гол шугам хоорондын зай нь 28 км (15 NM) буюу түүнээс их тохиолдолд, нислэгийн чиглэлтэй уялдуулан гол шугамын баруун тал руу, далайн милийн аравны нэгээс дээд тал нь 3.7 км (2 NM) хүртэл агаарын замтай зэрэгцээ (offset) нисэх;

b) нислэгийн замын гол шугамуудын хоорондын хажуугийн зайчлалын минимум, эсхүл гол шугам хоорондын зай нь 19 км (10 NM) буюу түүнээс

МОНГОЛ ... ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ... ЭЖ ХУУЛ... Санал ... Дагалд... 24 ... А166

их боловч 28 км (15 NM)-ээс бага байх үед, нэг агаарын хөлөг нөгөөгийн нислэгийн түвшнийг огтлон өндөр авах/алдах үед, нислэгийн чиглэлтэй уялдуулан гол шугамын баруун тал руу, далайн милийн аравны нэгээс дээд тал нь 3.7 км (2 NM) хүртэл агаарын замтай зэрэгцээ (offset) нисэх;

c) нислэгийн замын гол шугамуудын хоорондын хажуугийн зайчлалын минимум, эсхүл гол шугам хоорондын зай нь 11.1 км (6 NM) буюу түүнээс их боловч 28 км (15 NM)-ээс бага тохиолдолд, нислэгийн чиглэлтэй уялдуулан гол шугамын баруун тал руу, далайн милийн аравны нэгээс дээд тал нь 0.9 км (0.5 NM) хүртэл агаарын замтай зэрэгцээ (offset) нисэх.

Тайлбар: Зэрэгцээ, эсхүл огтлолцохгүй чиглэл, эсхүл НХУ-тэй нислэгийн замууд дээр нисэж буй агаарын хөлгүүдийн хажуугийн зайчлалын талаар 5.4.1.2.1.6-г үзнэ үү.

16.5.3 Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэхийг зөвшөөрсөн агаарын зайн маршрутууд, болон нисгэгчийн мөрдөх журмуудыг AIP-д зарласан байна. Зарим тохиолдолд, саадаас чөлөөтэй байх зорилгоор агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх ажиллагаанд хязгаарлалт хийж болно. Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэхийн тулд маршрутыг тасралтгүй хянах системтэй байна.

16.5.4 Агаарын замын гол тэнхлэгийн зэрэгцээ нислэг үйлдэх шийдвэрийг тухайн агаарын хөлгийн нисэх баг гаргана. Зөвхөн холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрсөн агаарын зайд, түүнчлэн тухайн агаарын хөлөг нь агаарын хөлгийн замын гол тэнхлэгийн зэрэгцээ автоматаар нислэг үйлдэх төхөөрөмжөөр тоноглогдсон тохиолдолд, нисэх баг агаарын замын гол тэнхлэгийн зэрэгцээ нислэг үйлдэнэ.

Тайлбар 1: Замын төв шугамтай параллель нисэх үед агаарын хөлгийн нисгэгч нь нисгэгч хоорондын "агаар-агаар" давтамж 123.45 МГц дээр бусад агаарын хөлөгтэй холбоо тогтоож болно.

Тайлбар 2: Агаарын замын гол тэнхлэгтэй зэрэгцээ нислэг үйлдэх журмыг түрүүлж нисэж байгаа агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралын нөлөөллийг бууруулах зорилгоор зохиосон болно. Хэрэв агаарын хөлгийн дагалдах хуйлралаас зайлсхийх шаардлага гарвал, агаарын замын баруун талд зэрэгцээ нисэхдээ 16.5.2-т заасны дагуу нисэх боломжтой.

Тайлбар 3: Агаарын замын гол тэнхлэгийн зэрэгцээ нислэг үйлдэж байгаагаа агаарын хөлгийн нисгэгч нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдагчид мэдээлэх шаардлагагүй.

16.6 Агаарын хөлгийн нислэгийн явцад халдварт өвчин гарсан болон бусад нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүссэн тухай сэжиглэгдэж байгаа үеийн үйл ажиллагаа

16.6.1 Нислэгийн явцад халдварт өвчин гарсан болон бусад нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүсэх байдал үүссэн гэж сэжиглэж байгаа нислэгийн замд яваа (en-route) агаарын хөлгийн нисэх баг нь дараах мэдээллийг холбоонд байгаа НХУ-ний нэгжид цаг алдалгүй мэдэгдэнэ:

a) агаарын хөлгийн танилт;

b) нисэн гарсан аэродром;

c) нисэн очих аэродром;

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВИЛ
Санд
Дансан 16 A165

d) тооцоот нисэн ирэх цаг;

e) агаарын хөлөгт байгаа хүмүүсийн тоо;

f) агаарын хөлөгт байгаа сэжигтэй тохиолдлын тоо; ба

g) мэдэгдэж байгаа бол, нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүсэх шинж чанар.

16.6.2 Агаарын хөлгийн нисгэгч нь нислэгийн явцад халдварт өвчин, эсхүл нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүссэн сэжигтэй байдлын талаар мэдээлэл өгмөгц, Улсаас тогтоосон холбогдох эрх бүхий байгууллага болон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид, эсхүл төлөөлөгчид мэдээлэх журамгүй бол НХҮ-ний нэгж нь тухайн агаарын хөлөг нисэн очих/нисэн гарсан НХҮ-ний нэгжид цаг алдалгүй мэдээллийг дамжуулна.

16.6.3 Хэрэв агаарын хөлгийн нислэгийн явцад халдварт өвчин, эсхүл нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүссэн сэжигтэй байдлын талаар мэдээллийг нисэн гарах, эсхүл нисэн очих НХҮ-ний нэгжид өөр НХҮ-ний нэгжээс, эсхүл агаарын хөлөг/агаарын тээвэрлэгчээс ирүүлсэн бол, холбогдох нэгж нь энэхүү мэдээллийг цаг алдалгүй нийгмийн эрүүл мэндийг хариуцсан эрх бүхий байгууллага, эсхүл Улсаас тогтоож өгсөн холбогдох эрх бүхий байгууллага, түүнчлэн тухайн агаарын хөлгийн хамаарал бүхий агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл томилогдсон төлөөлөгч, болон аэродромын эрх бүхий байгууллага руу тус тус дамжуулна.

Тайлбар 1: Агаарын хөлгийн нислэгийн явцад халдварт өвчин, эсхүл нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүссэн сэжигтэй байдлын талаар мэдээлэхтэй холбоотой илүү дэлгэрэнгүй мэдээллийг Конвенцын Хавсралт 9 — Facilitation, Chapter 1 (Definitions), Chapter 8, 8.12 болон 8.15, түүнчлэн Appendix 1-т тусгасан болно.

Тайлбар 2: Нийгмийн эрүүл мэндийг хариуцсан эрх бүхий байгууллага нь агаарын хөлөгтэй эмнэлгийн ажиллагааг хамтран явуулах, аэродромыг бэлтгэх зорилгоор тухайн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн томилогдсон төлөөлөгч, эсхүл агентлагтай нь холбогдож ажиллана. Тухайн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн томилогдсон төлөөлөгч, эсхүл агентлагтай нь холбогдох харилцаа холбооны тоног төхөөрөмжийн боломжоос шалтгаалж, агаарын хөлөг нисэн ирэх аэродромд хангалттай ойртох хүртэл холбоо тогтоох боломжгүй байх магадлалтай. Нислэгийн замд (en-route) байгаа бол НХҮ-ний нэгжтэй анх холбоо тогтоохоос бусад тохиолдолд НХУ-ын радио холбооны сувгаар харилцахаас зайлсхийх хэрэгтэй.

Тайлбар 3: Нисэн гарах аэродром руу мэдээлэл дамжуулснаар тухайн аэродромоос нисэн гарч буй бусад агаарын хөлгүүдээр халдварт өвчин тархах, эсхүл нийгмийн эрүүл мэндэд эрсдэл үүсэхээс урьдчилан сэргийлнэ.

Тайлбар 4: AFTN сүлжээ (яаравчлалын мэдээ), утас, факс, эсхүл бусад мэдээлэл дамжуулах сувгийг ашиглаж болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ
ЭХ ХУВЬ
Баяр ... 26 ... A/165

БҮЛЭГ 17. НИСЛЭГ БА УРСГАЛ - ХАМТЫН АЖИЛЛАГААНЫ ОРЧНЫ МЭДЭЭЛЭЛ (FF-ICE) СОЛИЛЦОХ ҮЙЛЧИЛГЭЭ

17.1 Удиртгал

Тайлбар: FF-ICE-ыг хэрэгжүүлэгч байгууллагууд нь, FF-ICE үйлчилгээг хэрэгжүүлээгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч болон НХҮ-ний нэгжүүдтэй нислэгийн төлөвлөгөө болон түүнд холбогдох бусад нислэгийн хөдөлгөөний мэдээ, зурвасыг солилцох шаардлагаас чөлөөлөгдөхгүй. Энэхүү үүргийг 4-р бүлгийн 4.4 болон 11-р бүлгийн холбогдох заалтын дагуу биелүүлэх ёстой.

17.1.1 FF-ICE үйлчилгээ нь дараах аль нэг буюу хэд хэдэн үйлчилгээг багтааж болно:

a) *төлөвлөлтийн үйлчилгээ (planning service)* - урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөөг Preliminary Flight Plan (PFP) үнэлж, нислэгийн төлөвлөгөөний хүлээн зөвшөөрөгдөх боломжийг тодорхойлох бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд тухайн нислэгт хамаарах хязгаарлалт, нөхцөлийг ил тод заах

b) *бүртгэлийн үйлчилгээ (filing service)* - илгээсэн нислэгийн төлөвлөгөөг electronic Filed Flight Plan (eFPL) хянаж, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэхэд тохиромжтой эсэхийг үнэлэх, мөн хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлыг илэрхийлэх

c) *туршилтын үйлчилгээ (trial service)* - туршилтын хүсэлтийг хүлээн авч, нислэгийн төлөвлөгөөний хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлыг үнэлэх бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд нислэгт хамаарах хязгаарлалт, нөхцөлийг тодорхойлох

Тайлбар - Туршилтын үйлчилгээ нь агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл томилогдсон төлөвлөгчид "what-if" буюу "болзошгүй хувилбарууд"-ыг илгээж, урьдчилан PFP, eFPL, эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэл илгээхээс өмнө FF-ICE нэгжээс санал, дүгнэлт (feedback) авах боломжийг олгодог.

d) нислэгийн өгөгдлийн хүсэлтийн үйлчилгээ (flight data request service) - тодорхой нислэгийн талаарх өгөгдөл, тухайлбал хамгийн сүүлийн хувилбар бүхий нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл эрэн хайх авран туслах ажиллагаанд холбогдох мэдээллийг эрх бүхий хүсэлт гаргагчид өгөх

e) мэдэгдлийн үйлчилгээ (notification service) - тодорхой нислэгийн үйл явдал, жишээ нь, хөөрөлт болон буултын талаарх мэдээллийг холбогдох хүлээн авагч нарт хүргэх

f) нийтлэлийн үйлчилгээ (publication service) - нислэг болон урсгалын өгөгдлийг эрх бүхий хэрэглэгчдэд нээлттэй байдлаар нийтлэх, түгээх.

Тайлбар: Хязгаарлалт, нөхцөлийн дэлгэрэнгүй мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow —Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)"-т тусгагдсан болно.

17.1.2 Дээр дурдсан 17.1.1-д заасан FF-ICE үйлчилгээнүүдийн аль нэгийг хэрэгжүүлэх тохиолдолд, эдгээрийн хангалт ба ашиглалт нь энэ бүлэгт заасан зохицуулалт, шаардлагын дагуу явагдана.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗАМ, ТЭЭВЭР ЗАСГИЙН ГАЗАР ЭХ ХУВИЛ 26 А/65

17.2 Ерөнхий заалт

17.2.1 FF-ICE үйлчилгээг хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн тохиолдолд холбогдох НХУ-ний үзүүлэгч эрх бүхий байгууллага нь дараах арга хэмжээг авна:

a) хамгийн багадаа нэг FF-ICE үйлчилгээний нэгжийг томилон байгуулах

b) хамгийн багадаа бүртгэлийн үйлчилгээ (filing service) болон нислэгийн өгөгдлийн хүсэлтийн үйлчилгээ (flight data request service) үзүүлэх зохион байгуулалт хийх

c) энэхүү баримт бичгийн 11-р бүлгийн холбогдох заалтын дагуу, FF-ICE үйлчилгээг хэрэгжүүлээгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч болон НХУ-ний нэгжүүдтэй мэдээлэл солилцох шаардлагатай FF-ICE үйлчилгээний нэгжүүдэд бүрэн хадгалж байхыг баталгаажуулах

d) FF-ICE үйлчилгээнүүдийн боломжит ашиглалтын байдал, холбогдох журам, нөхцөлүүдийн талаарх мэдээллийг AIP-д нийтлүүлэх зохицуулалт хийх.

17.2.2 FF-ICE үйлчилгээнд холбогдох журам, нөхцөлийн талаарх мэдээлэл нь AIP-д дараах байдлаар тусгагдана:

a) нислэгийн төлөвлөгөө боловсруулах болон илгээхтэй холбоотой зөвшөөрөгдөх хэлбэр, шаардлагын зааварчилгаа (17.4.1.1 болон 17.4.1.2-т хамаарна)

b) нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээ (Flight Plan Update message) илгээх журам өөрчлөгдөх хугацаа болон нөхцөлүүд (17.4.4.1-т хамаарна)

c) шаардлагатай бол, Төлөвлөлтийн төлөв (Planning Status) болон Бүртгэлийн төлөв (Filing Status) мэдээг шинэчлэх хугацаа, нөхцөл, давтамжийн талаарх мэдээлэл (17.4.5.2-т хамаарна)

d) шаардлагатай бол, FF-ICE нислэгийн өгөгдлийн хүсэлтийн үйлчилгээ (flight data request service)-ээр авах боломжтой мэдээллийн төрлүүдийн жагсаалт (17.4.7.1-т хамаарна)

e) шаардлагатай бол, урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээг (PFP message) илгээх хугацааны хязгаар (17.4.2.3-т хамаарна).

17.3 Нислэг ба урсгал - хамтын ажиллагааны орчны (FF-ICE) мэдээ, мэдээлэл

17.3.1 FF-ICE үйлчилгээний журмын (17.4-т заасны дагуу) дагуу мэдээлэл солилцох зорилгоор 17.1 дүгээр хүснэгтэд заасан FF-ICE зурвасуудыг ашиглана.

17.3.2 FF-ICE мэдээ нь 17.5-т тусгагдсан техникийн шаардлага болон харилцан ажиллагааны шаардлагуудыг бүрэн хангасан байх ёстой.

17.3.3 FF-ICE мэдээний агуулга нь шаардлагатай тохиолдолд 11 дүгээр бүлгийн шаардлагад нийцүүлэн холбогдох НХУ-ний мэдээнд хөрвүүлэх боломжтой байх ёстой. Үүнд дараах хөрвүүлэлтүүд хамаарна:

a) eFPL мэдээг FPL мэдээ болгон хөрвүүлэх

МОНГОЛ УЛСЫН ... ЭЗХ ХУУЛЬ ... 26 A165

b) нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчилсэн (Flight Plan Update) мэдээг өөрчлөлтийн (Change Message), эсхүл саатлын (Delay Message) мэдээ болгон хөрвүүлэх

c) нислэгийн цуцлалтын (Flight Cancellation) мэдээг CNL (Cancel Message) болгон хөрвүүлэх.

Тайлбар 1: Холимог орчны (mixed mode environment) үйл ажиллагааг дэмжих шаардлагатай чадварын талаар 17.2.1 (c) заалтад мөн дурдсан болно.

Тайлбар 2: FF-ICE мэдээнд ашиглагдах зарим нэмэлт өгөгдлийн элементүүд нь HXY-ний мэдээнд шууд тохирох элементгүй байж болох бөгөөд ийм тохиолдолд эдгээрийг хөрвүүлэх шаардлагагүй.

Тайлбар 3: Хөрвүүлэлт шаардлагатай өгөгдлийн элементүүдийн жагсаалт болон өгөгдлийн алдагдлыг багасгах алгоритм ашиглах зөвлөмжүүдийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow — Information for a Collaborative Environment"-т тусгасан болно.

17.3.4 FF-ICE үйлчилгээний хангалт болон хэрэглээнд оролцож буй ажилтнууд бүхэл мэдээний агуулгыг бүрэн харах шаардлагагүй бөгөөд эдгээрийн ихэнх нь компьютерын системээр автоматаар үүсгэгдэнэ. Гэсэн хэдий ч, нислэгийн төлөвлөгөөтэй холбоотой мэдээлэл нь хяналт, уялдаа, шаардлагатай засвар өөрчлөлт хийх зорилгоор тухайн ажилтнуудад (жишээ нь, нислэгийн үйл ажиллагааны ажилтан, эсхүл нислэгийн өгөгдөл боловсруулах ажилтан) нээлттэй, эсхүл харагдах байдлаар байх ёстой.

№	Зурвас	Тайлбар
1	Submission Response (Илгээлтийн хариу)	Илгээсэн FF-ICE мэдээ зөвшөөрөгдөх эсэхийг илтгэнэ; татгалзсан тохиолдолд татгалзсан шалтгааныг давхар илэрхийлнэ.
2	Preliminary Flight Plan (PFP) Урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөө	Хамтын нислэгийн төлөвлөлтийн зорилгоор, албан ёсны нислэгийн төлөвлөгөө (eFPL) илгээхээс өмнө илгээгддэг төлөвлөгөө.
3	Planning Status (Төлөвлөлтийн төлөв)	Баталгаажсан PFP мэдээнд хариу болон нислэгийн төлөвлөгөөний хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал, шаардлагатай тохиолдолд хязгаарлалт, нөхцөлийг илтгэнэ.
4	Trial Request (Туршилтын хүсэлт)	Төлөвлөж буй нислэгийн төлөвлөгөөг үнэлүүлэх зорилгоор илгээсэн лавлагаа.
5	Trial Response (Туршилтын хариу)	Баталгаажсан туршилтын хүсэлтийн зурваст хариу болон нислэгийн төлөвлөгөөний хүлээн зөвшөөрөгдөх боломж, шаардлагатай тохиолдолд хязгаарлалт, нөхцөлийг илэрхийлнэ.
6	Filed Flight Plan (eFPL) Бүртгэгдсэн (цахим) нислэгийн төлөвлөгөө	Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ авах зорилгоор илгээсэн албан ёсны төлөвлөгөө.
7	Filing Status (Бүртгэлийн төлөв)	Баталгаажсан eFPL мэдээнд хариу болон төлөвлөгөөний хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлыг илэрхийлнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭХ ХУУЛЬ 26 А165

8	Flight Plan Update (Нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлт)	Өмнө илгээсэн PFP, эсхүл eFPL-ийн мэдээлэлд орсон өөрчлөлтийг илтгэнэ.
9	Flight Cancellation (Нислэг цуцлалт)	Өмнө илгээсэн нислэгийн төлөвлөгөөг (PFP, эсхүл eFPL) цуцлах болон системээс устгах заавар.
10	Flight Data Request (Нислэгийн өгөгдлийн хүсэлт)	Тодорхой нислэгийн төлөвлөгөө, эсхүл эрэн хайх авран туслах мэдээлэл авах зорилготой лавлагаа.
11	Flight Data Response (Нислэгийн өгөгдлийн хариу)	Баталгаажсан Нислэгийн өгөгдлийн хүсэлт (Flight Data Request)-д хариу болон хүссэн өгөгдлийг агуулна.
12	Flight Departure (Хөөрөлтийн мэдэгдэл)	Нислэг хөдөлж, хөөрсөн талаарх мэдэгдэл.
13	Flight Arrival (Буултын мэдэгдэл)	Нислэг газардсан талаарх мэдэгдэл.

ХҮСНЭГТ 17-1. FF-ICE стандарт мэдээнүүд
(17.3.1-т заасантай холбогдоно)

Тайлбар 1: "Мэдээ" гэдэг нэр томьёо нь цахим хэлбэрээр илэрхийлэгдсэн, тодорхой хүлээн авагч, эсхүл хүлээн авагчдын бүлэгт хүргэх зорилготой харилцааны нэгжийг илэрхийлнэ.

Тайлбар 2: FF-ICE зурвасуудын агуулга, бүтэц, формат болон өгөгдлийн зохицлын талаарх нарийвчилсан мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow - Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)"-д тусгагдсан болно.

17.4 FF-ICE үйлчилгээний журам

17.4.1 Ерөнхий зүйл

Тайлбар: FF-ICE-ийн үйлчилгээ бүр нь өөрийн холбогдох мэдээний багц болон дагалдах журмуудтай байна. Зарим журмууд нь нэгээс илүү үйлчилгээнд хамтран хэрэглэгдэх боломжтой.

17.4.1.1 Мэдээний үүсгэгч анхдагч байгууллага нь илгээж буй FF-ICE мэдээ нь холбогдох формат болон өгөгдлийн шаардлагыг бүрэн хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулах үүрэгтэй.

17.4.1.2 Хүлээн авагч нь хүлээн авсан FF-ICE мэдээг баталгаажуулахдаа, тухайн мэдээ нь холбогдох формат болон өгөгдлийн шаардлагыг хангаж буй эсэхийг шалгаж, өгөгдлийн бүрэн байдал ба үнэн зөв байдлыг нягтлах ёстой.

17.4.1.3 Хүлээн авагч бүр дараах мэдээнүүдийн аль нэгийг хүлээн авсны дараа, 17.4.1.2-т заасны дагуу баталгаажуулсны дараа, аль болох хурдан хугацаанд "Илгээлтийн хариу мэдээ" (Submission Response) илгээх ёстой:

a) урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ (PFP);

b) бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ (eFPL);

c) нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээ;

МОНГОЛ УЛСЫН
ЭЗМ, ТЭЭВЭРЧИЛГЭЭ
ЭХ ХУВЬ

d) туршилтын хүсэлтийн мэдээ;

e) нислэг цуцлалтын мэдээ;

f) хөөрөлтийн мэдэгдэл мэдээ;

g) буултын мэдэгдэл мэдээ;

h) нислэгийн өгөгдлийн хүсэлтийн мэдээ.

17.4.1.4 Хэрэв илгээлтийн хариу мэдээ (submission response) нь тухайн мэдээг татгалзсан болохыг илэрхийлж байвал, хүлээн авагч этгээд шаардлагатай арга хэмжээ авч гүйцэтгэнэ.

17.4.1.5 PFP, eFPL, эсхүл нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээг илгээж буй этгээд нь тухайн мэдээнд нислэгийн төлөвлөгөөний хувилбарын мэдээллийг (version information) заавал тусгах ёстой. Энэ нь хүлээн авагчид тухайн хувилбар нь өмнө хүлээн авснаас илүү шинэ болохыг баталгаажуулах, мөн хэсэгчилсэн шинэчлэл (incremental update) орхигдоогүй эсэхийг нягтлах боломжийг олгоно.

17.4.1.6 Хэрэв хүлээн авсан нислэгийн төлөвлөгөөний зурвасын хувилбар өмнө хадгалж буйгаас хуучин, эсхүл шинэчлэл дутуу, эсхүл алга болсон байвал, хүлээн авагч этгээд хамгийн сүүлийн буюу хүчин төгөлдөр хувилбарыг дахин авах арга хэмжээ авна.

17.4.2 Урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөө (PFP)

17.4.2.1 FF-ICE-ийн төлөвлөлтийн үйлчилгээ нь Урьдчилсан нислэгийн төлөвлөгөө (цаашид "PFP" гэх)-ний мэдээг агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчөөс, үнэлгээ хийх шаардлагатай бөгөөд уг үйлчилгээ үзүүлэх боломжтойгоо мэдэгдсэн FF-ICE үйлчилгээний нэгжүүдэд илгээснээр хэрэгжинэ.

17.4.2.2 PFP мэдээг анх илгээх үед хамгийн багадаа доорх мэдээллийг агуулсан байх бөгөөд агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид нэмэлт мэдээлэл байгаа тохиолдолд тухайн мэдээллийг нэмж оруулна:

a) олон улсад давтагдашгүй нислэгийн тодорхойлогч (GUFI - Globally Unique Flight Identifier)

b) агаарын хөлгийн таних дугаар (Aircraft identification)

c) хөөрөх аэродром (Departure aerodrome)

d) төлөвлөсөн хөөрөлтийн огноо, цаг (Estimated off-block date and time)

e) буух аэродром (Destination aerodrome).

Тайлбар - GUFI (Олон улсад давтагдашгүй нислэгийн тодорхойлогч)-ийн үүсгэлт, ашиглалтад хамаарах зохицуулалт нь Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Конвенцын Хавсралт 10 "Aeronautical Telecommunications, Volume II — Communication Procedures"-г тусгагдсан болно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЭМШЛИЙН ЭЖ ХУУЛЬ 26 А/65

17.4.2.3 PFP мэдээ илгээх хугацааны хязгаар нь холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон, эсхүл бүс нутгийн агаарын навигацийн хэлэлцээрийн дагуу тодорхойлогдоно. Эдгээр хугацааны хязгаарыудыг AIP-д нийтэлнэ.

17.4.2.4 Хэрэв тухайн нислэгт аль хэдийн бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөө (Filed Flight Plan) байвал, PFP мэдээг татгалзана.

17.4.2.5 FF-ICE үйлчилгээний нэгжүүд нь баталгаажсан PFP мэдээг үнэлж, 17.4.5-д заасны дагуу зохих хариу үйлдэл буюу хариу мэдээг илгээнэ.

17.4.2.6 PFP мэдээ илгээх нь eFPL мэдээ илгээхийг орлох үндэслэл болохгүй. Өөрөөр хэлбэл, PFP-г илгээсэн нь тухайн нислэгийг бүртгэгдсэн гэж үзэхгүй бөгөөд дараа нь заавал бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөөг илгээх шаардлагатай.

17.4.3 Бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөө (eFPL)

17.4.3.1 FF-ICE-ийн бүртгэл (filing) үйлчилгээ нь агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчөөс Бүртгэгдсэн нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ (цаашид "eFPL" гэх) илгээснээр хэрэгжинэ.

17.4.3.2 Хэрэв холбогдох НХУ-ний эрх бүхий байгууллагаас өөрөөр заагаагүй бол, FF-ICE үйлчилгээг ашиглахаар сонгосон агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч дараах байдлаар мэдээ илгээнэ:

a) тухайн нислэгийн чиглэл дагуу холбогдох бүх FF-ICE үйлчилгээний нэгжид eFPL мэдээ илгээх

b) тухайн нислэг дайран өнгөрөх агаарын зайд хамаарах AIP-д заасны дагуу eFPL боловсруулах боломжгүй бол НХУ-ний нэгж бүрд FPL мэдээ илгээх.

Тайлбар 1: Хэрэв холбогдох байгууллагаас зөвшөөрсөн тохиолдолд, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь дараах нэмэлт чиг үүргийг хэрэгжүүлж болно. Жишээ нь, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч зөвхөн нислэг эхлэх аэродромд хариуцсан FF-ICE үйлчилгээний нэгжид eFPL илгээж, тухайн нэгж нь нислэгийн маршрутын дагуух бусад холбогдох нэгжүүдэд нислэгийн төлөвлөгөө болон түүний өөрчлөлтийг зохих хэлбэрээр дамжуулах, мөн хариу мэдээнүүдийг агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид буцаан хүргүүлэх үүргийг хүлээж болно.

Тайлбар 2: eFPL мэдээг уламжлалт FPL мэдээ болгон хөрвүүлэх зөвшөөрөгдөх аргачлалуудыг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow - Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)"-аас үзнэ үү.

17.4.3.3 eFPL мэдээ нь хамгийн багадаа дараах мэдээллийг агуулсан байх ёстой:

- GUFI
- Конвенцын Хавсралт 2-ын 3.3.2 болон PANS-ATM (Doc 4444)-ийн Appendix 2-т заасан нислэгийн өгөгдлийн элементүүд.

Тайлбар: GUFI-ийн үүсгэлт болон ашиглалтад холбогдох зохицуулалт нь Конвенцын Хавсралт 10 - "Aeronautical Telecommunications, Volume II — Communication Procedures-д тусгагдсан байдаг.

17.4.3.4 FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь өөрийн хариуцсан бүсэд багтах бүх холбогдох НХУ-ний нэгжүүдэд eFPL хүргэх, түүнтэй холбоотой мэдээлэлд хандах боломжийг бүрэн хангах ёстой.

17.4.3.5 Холбогдох НХУ-ний байгууллагуудын хооронд байгуулсан гэрээний дагуу, нислэгийг тодорхойлох үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэх, мөн тогтоосон маршрутаас хазайсан тохиолдолд нислэгийг саатуулах буюу таслан зогсоох шаардлагыг арилгах, эсхүл буруулах зорилгоор, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь тухайн нислэг дайран өнгөрөхөөр төлөвлөгдсөн тодорхой чиглэл, эсхүл агаарын зайд ойролцоо байрлах FIR болон дээд FIR бүрийн FF-ICE үйлчилгээний нэгжид eFPL мэдээг дамжуулах ёстой.

17.4.3.6 FF-ICE үйлчилгээний нэгжүүд нь баталгаажсан eFPL-г үнэлж, 17.4.5-д заасны дагуу зохих хариу мэдээг илгээх үүрэгтэй.

17.4.4 Нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэл

17.4.4.1 FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь 17.2.2-т заасны дагуу, нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээ илгээх журамд өөрчлөлт оруулах нөхцөл, шаардлагуудыг тодорхойлон AIP-д нийтлэх ёстой.

Тайлбар: FF-ICE үйлчилгээний нэгж болон НХУ-ний нэгж хоорондын зохицуулалтын дагуу, нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлийг тодорхой хугацаанаас хойш хүлээн авахгүй байж болох бөгөөд энэ нь агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчдийн хувьд анхаарах чухал мэдээлэл юм.

17.4.4.2 Өмнө илгээсэн нислэгийн төлөвлөгөөнд (PFP, эсхүл eFPL, холбогдохоор нь) өөрчлөлт оруулах шаардлагатай тохиолдолд, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч тухайн нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авсан бүх хүлээн авагчид "Нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээ" илгээх ёстой.

17.4.4.3 Хэрэв шинэчлэл нь өмнө тухайн нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн аваагүй нэмэлт байгууллагуудыг хамрах нөхцөл үүсгэвэл, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч нийтлэг, бүрэн хувилбар бүхий хамгийн сүүлийн нислэгийн төлөвлөгөөг (PFP, эсхүл eFPL, холбогдохоор нь) өмнөх бүх шинэчлэлүүдийг багтаасан байдлаар шинээр хамрагдаж буй хүлээн авагчдад илгээх ёстой.

17.4.4.4 Хэрэв илгээж буй нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээ (PFP, эсхүл eFPL) нь өмнө хадгалагдаж буй хувилбараас яг нэг эх сурвалжийн хувилбарын дугаартай бол, тухайн мэдээг өмнө илгээсэн нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэл гэж үзэж, боловсруулна.

17.4.4.5 Хэрэв нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлтийн мэдээнд агуулагдах хувилбарын дугаар нь одоо хадгалагдаж буй хувилбарын дугаараас яг нэгээр их биш байвал, тухайн мэдээг татгалзаж, хувилбарын зөрүүг агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчид мэдэгдэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЭХ ХУУЛЬ

17.4.4.6 Хэрэв нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлийн мэдээ хувилбарын зөрүүнээс шалтгаалан татгалзагдсан тохиолдолд, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч тухайн нислэгийн хамгийн сүүлийн, бүрэн хувилбарыг (PFP, эсхүл eFPL) дахин илгээх ёстой.

17.4.4.7 Энэ зүйлийн 17.4.3.3 болон 17.4.3.4-т заасны дагуу нислэгийн төлөвлөгөө илгээгдсэн бол, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь тухайн нислэгийн төлөвлөгөөнд орсон аливаа өөрчлөлтийн талаар холбогдох бүх хүлээн авагчид мэдээлэл хүргэх үүрэгтэй. Үүнд нислэгийн өөрчлөлтийн дараа тухайн нислэг цаашид хамааралгүй болсон тохиолдол ч хамаарна.

17.4.4.8 Нислэгийн төлөвлөгөөний шинэчлэлийн мэдээг баталгаажуулсны дараа, FF-ICE үйлчилгээний нэгжүүд нь тухайн шинэчлэлтийн агуулгыг үнэлж, 17.4.5-д заасны дагуу зохих хариу мэдээ илгээх ёстой.

17.4.5 Нислэгийн төлөвлөгөөний үнэлгээ

17.4.5.1 FF-ICE үйлчилгээний нэг бүрийн нэгж нь тухайн нислэгийн төлөвлөгөө болон түүний шинэчлэлтийн зөвшөөрөгдөх эсэхийг тодорхойлж, зохих FF-ICE мэдээг тухайлбал "Төлөвлөлтийн байдал (Planning Status)", эсхүл "Бүртгэлийн байдал (Filing Status)" боломжит хамгийн богино хугацаанд илгээх ёстой. Хэрэв "Төлөвлөлтийн байдлын мэдээ (Planning Status message)" илгээх шаардлагатай бол, уг мэдээг төлөвлөсөн хөөрөлтийн (off-block) цагаас 3 цагаас өмнө багтаан илгээх ёстой.

Тайлбар 1: Нислэгийн төлөвлөгөөний зөвшөөрөгдөх эсэхийг тодорхойлохдоо, түүний утга зүйн үнэлгээ (semantics) болон холбогдох хязгаарлалт, шаардлагуудтай нийцэж байгаа эсэхийг тусад нь шалган үнэлдэг.

Тайлбар 2: Нислэгийн төлөвлөгөөний үнэлгээний үр дүнд илгээгддэг хариу мэдээнүүд нь, 17.4.1.3-д заасан "Илгээлтийн хариу мэдээ (Submission Response)"-аас нэмэлт шинжтэй байдаг.

17.4.5.2 FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь холбогдох хязгаарлалт, эсхүл нислэгт үйлчлэх нөхцөл өөрчлөгдсөн тохиолдолд, "Төлөвлөлтийн байдал (Planning Status)" болон "Бүртгэлийн байдал (Filing Status)" мэдээнүүдийг шинэчлэн илгээж болох юм. Ийм нөхцөлд, эдгээр мэдээнүүдийг шинэчилж илгээх хугацаа болон нөхцөл шаардлагуудыг 17.2.2-т нийцүүлэн AIP-д нийтлэх ёстой.

17.4.5.3 "Төлөвлөлтийн байдал", эсхүл "Бүртгэлийн байдал" мэдээ хүлээн авсны дараа, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч тухайн мэдээний агуулгыг үнэлж, шаардлагатай арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх ёстой.

17.4.6 Нислэгийн цуцлалт

17.4.6.1 PFP, эсхүл бүртгэгдсэн eFPL илгээгдсэн нислэгийг цуцлах шаардлагатай тохиолдолд, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгч тухайн нислэгийн төлөвлөгөөг хүлээн авсан бүх FF-ICE үйлчилгээний нэгжид "Нислэгийн цуцлалтын мэдээ (Flight Cancellation Message)" илгээх ёстой.

МОНГОЛ УЛ... ЭЖ ХУУЛ... Хаасан ... Хаасан 26 ... А/65

17.4.6.2 Нислэгийн цуцлалтын зурвасыг баталгаажуулсны дараа, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь тухайн нислэгийг цаашид төлөвлөгдсөн нислэг гэж үзэхгүй байх шаардлагатай арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэх ёстой. Эдгээр арга хэмжээнд, гэхдээ үүгээр хязгаарлагдахгүйгээр, дараах зүйлс орно:

a) тухайн цуцлагдсан нислэгийн GUFI-г агуулсан FF-ICE мэдээг цаашид хүлээн авахгүй байх

b) тухайн нислэгийн талаар мэдээлэлтэй байгаа FF-ICE үйлчилгээний болон, эсхүл НХУ-ний нэгжүүдэд мэдэгдэх

c) тухайн нислэгийг нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын системээс хасах.

17.4.6.3 Хэрэв өмнө цуцлагдсан нислэгийг дахин сэргээх шаардлага гарвал, уг нислэгт зориулсан шинэ нислэгийн төлөвлөгөөг шинээр нислэг төлөвлөхтэй адил журмаар илгээх ёстой.

17.4.7 Нислэгийн өгөгдөл хүсэх

17.4.7.1 FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь нислэгтэй холбоотой аливаа хэрэгцээтэй мэдээллийг хүсэлтээр гаргах боломжийг олгож болох бөгөөд хамгийн багадаа дараах мэдээллийг холбогдох тохиолдолд өгөх чадвартай байх ёстой:

a) PFP-ийн хамгийн сүүлийн хувилбар

b) eFPL-ийн хамгийн сүүлийн хувилбар

c) нэмэлт эрэн хайх, авран туслах ажиллагааны мэдээлэл

d) хамгийн сүүлийн төлөвлөлтийн байдал (Planning Status)

e) хамгийн сүүлийн бүртгэлийн байдал (Filing Status).

17.4.7.2 Тодорхой нислэгийн тухай нислэгийн төлөвлөгөөний мэдээллийг (17.4.7.1-д заасны дагуу) авахын тулд, тухайн мэдээллийг хадгалж буйгаар тодорхойлогдсон FF-ICE үйлчилгээний нэгжид "Нислэгийн өгөгдөл хүсэх мэдээ (Flight Data Request Message)" илгээх ёстой.

Тайлбар - FF-ICE-ийн нислэгийн өгөгдөл хүсэх үйлчилгээний нэмэлт хэрэглээний жишээнүүдийг ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow - Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)"-аас үзнэ үү.

17.4.7.3 Агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчөөс илгээсэн "Нислэгийн өгөгдөл хүсэх мэдээ (Flight Data Request Message)" нь зөвхөн тухайн байгууллагын үйл ажиллагааны хяналтад байгаа нислэгт хамаарах ёстой.

17.4.7.4 FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь хүлээн авсан нислэгийн өгөгдөл хүсэх мэдээ нь ийм мэдээлэл авах эрх бүхий этгээдээс илгээгдсэн эсэхийг баталгаажуулах ёстой.

17.4.7.5 Нислэгийн өгөгдөл хүсэх мэдээг баталгаажуулсны дараа, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь хүссэн нислэгийн өгөгдлийг боломжит хамгийн богино хугацаанд олгох ёстой.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВЭРЧИЛГ
ЭЖ ХУУЛ
Хэвлэсэн 26 А165

17.4.7.6 Хэрэв хүссэн өгөгдлийг дамжуулах боломжгүй тохиолдолд, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь "Илгээлтийн хариу мэдээ - Татгалзсан (Submission Response - Reject)" илгээж, тухайн өгөгдлийг гаргаж чадахгүй болсон шалтгааныг тодорхой дурдана.

17.4.8 Туршилтын хүсэлт

17.4.8.1 FF-ICE-ийн туршилтын үйлчилгээ (Trial Service) нь агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгч, эсхүл түүний томилогдсон төлөөлөгчөөс үнэлгээ хийх шаардлагатай бөгөөд уг үйлчилгээг үзүүлж байгаа бүх FF-ICE үйлчилгээний нэгжид "Туршилтын хүсэлтийн мэдээ (Trial Request Message)" илгээснээр хэрэгжинэ. Түүнчлэн, "Туршилтын хүсэлтийн мэдээ" нь тухайн нислэгийн анхны маршрутын дагуух FF-ICE нэгж биш, харин нислэгийг шинэ чиглэлээр (re-route) дамжуулах боломжийг үнэлэх үүрэгтэй FF-ICE үйлчилгээний нэгжид илгээгдэж болох юм.

17.4.8.2 Туршилтын хүсэлтийн мэдээг баталгаажуулсны дараа, FF-ICE үйлчилгээний нэгж нь төлөвлөсөн нислэгт хийх өөрчлөлтийн боломжит зохицлыг үнэлж, "Туршилтын хариу мэдээ (Trial Response Message)"-г боломжит хамгийн богино хугацаанд илгээх ёстой.

17.4.8.3 Туршилтын хүсэлтийн мэдээнд агуулагдах мэдээллийг нислэгийн урсгал төлөвлөлтийн менежментийн, эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээнд ашиглахыг хориглоно.

17.4.9 Мэдэгдэл

FF-ICE-ийн мэдэгдлийн үйлчилгээ (Notification Service) нь 11.4.2.2.6 ба 11.4.2.2.7-д заасан нислэгийн хөөрөлт ба буултын тухай мэдээлэл дамжуулах шаардлагыг хангахад ашиглагдах тохиолдолд, "Нислэгийн хөөрөлтийн мэдээ (Flight Departure Message)" болон "Нислэгийн буултын мэдээ (Flight Arrival Message)" нь уламжлалт DEP болон ARR мэдээний оронд хэрэглэгдэнэ.

17.4.10 Нийтлэл

Нөөц

17.5 Техникийн ба харилцан уялдааны шаардлага

17.5.1 FF-ICE-ийн үйлчилгээ нь мэдээллийн үйлчилгээ (Information Services)-г ашиглах ёстой.

Тайлбар 1. - Системийн түвшний мэдээллийн менежментийн (SWIM) хүрээнд "мэдээллийн үйлчилгээ" нь үйлчилгээ суурилсан архитектурт (Service-Oriented Architecture, SOA) үндэслэсэн машин хоорондын мэдээлэл солилцооны (machine-to-machine interaction) процессыг илэрхийлнэ.

Тайлбар 2. - Мэдээллийн үйлчилгээний журам, горимын талаарх нарийвчилсан зааварчилгаа нь ICAO-ийн баримт бичиг "Procedures for Air Navigation Services -Information Management "-д тусгагдсан байдаг.

17.5.2 FF-ICE-ийн үйлчилгээг үзүүлэгч болон хэрэглэгч байгууллагууд нь дараах шаардлагыг хангасан мэдээлэл солилцооны загварыг (information exchange model) ашиглах ёстой. Үүнд:

a) нислэг болон урсгалын өгөгдлийн элементүүдийн бүтэц, хэлбэрийг тодорхойлох, мөн эдгээрийн шинж чанар, харилцан хамаарал, өгөгдлийн төрөл болон утгын хязгаарлалт зэргийг агуулсан байх

b) энэ зүйлийн 17.1 хүснэгтэд заасан FF-ICE-ийн стандарт мэдээнүүдийг боловсруулах болон солилцох боломжийг хангах

c) нэмэлт нислэг болон урсгалын өгөгдөл, эсхүл FF-ICE мэдээнүүдийг дэлхийн хэмжээний харилцан уялдаанд нөлөөлөхгүйгээр ашиглах механизмыг бүрдүүлэх.

Тайлбар - Нислэг болон урсгалын өгөгдлийн элементүүдийн бүтэц, формат, мөн FF-ICE зурвасуудын нарийвчилсан загвар, агуулгын талаарх мэдээлэл нь ICAO-ийн баримт бичиг Doc 9965 "Manual on Flight and Flow — Information for a Collaborative Environment"-т тусгагдсан болно.

МОНГОЛ УЛС
ЗАМ, ТЭЭВЭР ЗҮЙН ЯАМ
ЭЖ ХУВЬ
Сайд 26 А165