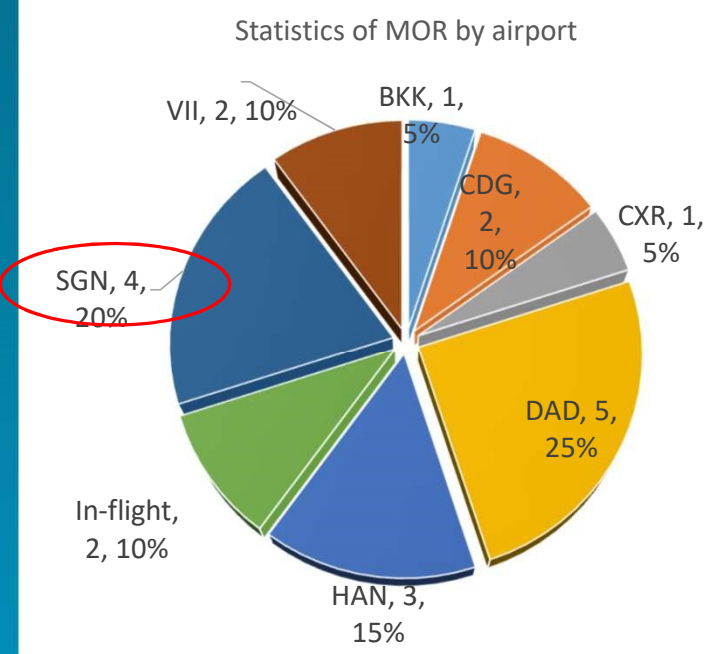




KIỂM TRA CÔNG TÁC AN TOÀN CHUẨN BỊ KHAI THÁC CAO ĐIỂM HÈ TẠI CẢNG HKSB TÂN SƠN NHẤT

Tân Sơn Nhất, ngày 16/5/2024

Tổng hợp sự cố báo cáo Cục HK MOR 2024 theo sân bay



Tại SGN: 4 vụ E, 20%

(1 FLT, 2 MNT, 1 GRH)

Lĩnh vực	Chuyến bay/ tàu bay/ Ngày	MOR
FLT	VN217 HAN-SGN VN-A872 06/01/2024	THEO BÁO CÁO LÁI TRƯỞNG: SAU KHI HẠ CẢNH, TỔ LÁI THỰC HIỆN LẤN VỚI 1 ĐỘNG CƠ ĐỂ LẤN VÀO BÃI ĐỒ 18 BẰNG HỆ THỐNG DẪN ĐỒ TỰ ĐỘNG (VDGS) VÀ ĐÃ DỪNG QUÁ VẠCH DỪNG BÁNH MŨI KHOẢNG 1,2M (KHOẢNG CÁCH TỐI ĐA THEO QUY ĐỊNH GIỮA TÂM BÁNH MŨI CỦA TÀU BAY SO VỚI VẠCH DỪNG BÁNH MŨI LÀ: 1M).
MNT	VN142 SGN-DAD VN-A399 26/02/2024	SAU KHI PUSHBACK VÀ THỰC HIỆN KHỞI ĐỘNG ĐỘNG CƠ, CƠ TRƯỞNG BÁO CÁO "START ENG 1 FAIL". SAU 3 LẦN THỰC HIỆN, CƠ TRƯỞNG QUYẾT ĐỊNH CHO TÀU BAY QUAY LẠI VỊ TRÍ ĐẬU ĐỂ KIỂM TRA. THỰC HIỆN KIỂM TRA RRPLD PNEUMATIC STARTER ENG#1 . OPS TEST AND ERU FOR LEAK KẾT QUẢ TỐT
MNT	VN251 HAN-SGN VN-A872 13/3/2024	TRONG KHI THỰC HIỆN KIỂM TRA TRƯỚC CHUYẾN BAY, PHÁT HIỆN MLGD SAFETY VALVE ACCESS DOOR (PANEL P56) BỊ MẤT VÀ CÓ MỘT VẢI VẾT TRẦY XƯỚC TRÊN PANEL 198FR, 198MR PDA: KÍCH THƯỚC: LxW = 32 X 20 (CM); WEIGHT: 5KG; PDA CAT 1 THAY THẾ 02 PANELS 198FR (BAO GỒM PANEL P56) VÀ 198MR THEO I.A.W AMM 53-66-00-00A-520A/720A, KẾT QUẢ TỐT. TÀU BAY ĐƯỢC ĐƯA VÀO KHAI THÁC CÙNG NGÀY
GRH	VN1188 SGN-HPH VN-A397 22/03/2024	TRONG QUÁ TRÌNH PHỤC VỤ CHUYẾN BAY, NHÂN VIÊN VẬN HÀNH XE NÂNG HÀNG THIẾU QUAN SÁT ĐÃ ĐIỀU KHIỂN SÀN NÂNG VÀ CHẠM VÀO THÂN TÀU BAY.

- **Làm việc với ACV, VATM, Cảng vụ về vấn đề lãn không đúng vạch dừng đỗ tại SGN ngày 17/4/2024. Biên bản đang được hoàn thiện để triển khai các ĐV.**



Các nội dung/vấn đề an toàn

1. Đảm bảo an ninh:

- Ban ANHK phối hợp với DB, ĐTV kiểm tra và thống nhất quy trình thiết lập mật khẩu ra vào buồng lái giữa tài liệu Phi công và Tiếp viên, cần làm rõ Emergency Entry Password hay Emergency Passcode.
- Chưa có quy trình kiểm tra an ninh và vị trí đặt cho các hộp Tool Box của thợ máy mang theo tàu.
- Tàu A321 thường xuyên bị lỗi cửa ra vào buồng lái không khóa được, cùng với việc tổ bay thường bỏ qua quy trình xử bất thường này, tăng nguy cơ mất an ninh buồng lái.
- Kiểm soát khách đi đúng chuyến

2. An toàn khai thác tại sân đỗ:

- Marshaller thường ra bãi đỗ muộn và rời đi trước khi tàu bay đóng chèn.
- Các bãi đỗ có vách sơn kẻ mờ, khó nhìn khi trời tối, mưa, gây khó khăn cho tổ lái khi Taxi vào bãi.
- Vấn đề ra/ vào tàu bay của tiếp viên khi nối chuyến quốc nội thiếu hiệu quả và lãng phí thời gian (tiếp viên thường phải quay vào nhà ga và kiểm tra an ninh rồi mới lên tàu của chuyến tiếp theo), gây áp lực lớn đến tiêu chí OTP.

3. Kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay

- Tình trạng dây giữ nắp thùng dầu của tàu bay A321 bị đứt.
- Thùng an ninh để trong hầm hàng 5 (Bulk cargo) không được cố định chắc chắn, gây rủi ro va đập với vách hầm hàng.