

KẾT LUẬN

Họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1, tháng 7/2024

Ngày 12/08/2024 tại trụ sở Tổng công ty, Tổ công tác An toàn Khai thác bay – SAG1 đã tiến hành buổi họp trực tuyến với sự chủ trì của PTGD Khai thác bay – Tổ trưởng Tổ SAG1 và thành viên từ các cơ quan đơn vị: Ban ATCL, TTĐHKT, Ban TCNL, ĐB919, ĐTV, ASOC, TTHL, ANHK và VASCO.

Tổ SAG1 tổng hợp tình hình an toàn của khối khai thác bay trong tháng 7, công việc triển khai theo Kết luận cuộc họp Tổ công tác An toàn khai thác bay – SAG1 tháng 6/2024 và các nội dung an toàn liên quan trong kỳ. Cụ thể như sau:

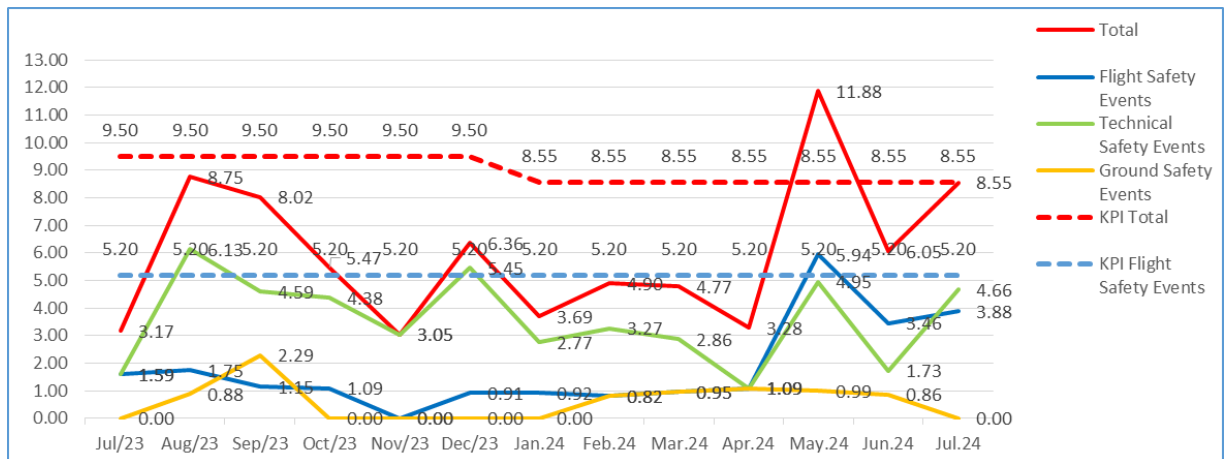
I. TÌNH HÌNH AN TOÀN KHAI THÁC BAY:

1.1 Các sự cố/ vụ việc báo cáo Cục HKVN:

Tỉ lệ sự cố/ vụ việc VNA trong T07/2024 là 8.55/10,000cb, tăng so với cùng kỳ 2023, đạt mục tiêu 8.55/10,000cb.

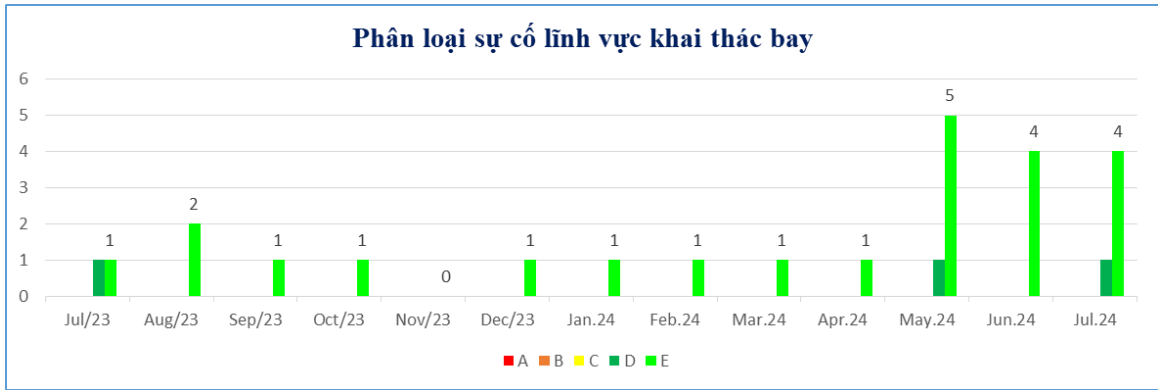
Trong T07/2024 tỉ lệ của mảng khai thác bay là 3.88/10,000cb, tăng so với cùng kỳ năm 2023, đạt mục tiêu 5.20/10,000cb.

Biểu đồ tổng hợp sự cố VNA tháng 07/2024



Trong T7/2024, mảng khai thác bay xảy ra 01 vụ việc loại D, 04 vụ việc Loại E:

- Đội bay A321: 01 vụ loại D: hủy cất cánh do FOD.
- Đội bay A350: 02 vụ loại E: sét đánh
- Đội bay B787: 02 vụ loại E: 1 vụ hủy cất cánh, 1 vụ lăn quá và đè qua đèn.



1.2 Đánh giá chỉ số an toàn thực hiện:

Bộ chỉ số an toàn tổ SAG1 tháng 07/2024 gồm 22 chỉ số. Kết quả thực hiện như sau:

- ❖ **Chỉ số đạt mục tiêu: 21/22 chỉ số, chiếm 96%.**
- ❖ **Chỉ số chưa đạt mục tiêu: 01/22 chỉ số, chiếm 4%, bao gồm:**
 - Tỷ lệ vụ việc mức 3 đội A350

1.3 Quản lý an toàn hoạt động trong buồng lái:

Quản lý rủi ro tiếp cận không ổn định

Đội bay	T7/23	T8/23	T9/23	T10/23	T11/23	T12/23	T01/24	T02/24	T3/24	T4/24	T5/24	T6/24	T7/24	Đánh giá rủi ro	Mục tiêu T6/24
B787	2E Đạt	2E Đạt	2C Không đạt	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A350	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	1D Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A321	2E Đạt	2E Đạt	1C Đạt	1C Đạt	1D Đạt	1C Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	1D Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
ATR72	2C Không đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3D Không đạt	3D Không đạt	3D Không đạt	4E Không đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh

(Đánh giá rủi ro Significant Events các đội được nêu chi tiết trong Phụ lục 2)

Đối với tiếp cận không ổn định trong T7/2024, toàn bộ các Đội bay đều nằm trong vùng xanh chấp nhận được. Mục tiêu đặt ra trong T08/2024 cho tất cả các Đội bay là duy trì vùng xanh.

Monthly	Jul 2013	Aug 2023	Sep 2023	Oct 2023	Nov 2023	Dec 2023	2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	2024	Mục tiêu 2024
Level 3	Event	2	2	2	1	1	1	16	0	3	1	4	3	2	1	14
	Rate /10000	0.99	1.82	2.42	1.21	1.08	1.17	1.34	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	1.95	0.91	1.95
Level 2	Event	192	205	139	137	145	145	2000	169	182	157	144	139	131	171	1093
	Rate /10000	159	186	168	150	151	170	168	163	161	150	155	154	128	156	216
Level 1	Event	982	945	757	801	866	754	10315	734	942	816	824	711	732	874	5633
	Rate /10000	812	859	859	877	897	882	865	707	828	779	852	789	713	798	786
Analyzed Flights	12077	11012	8642	9137	9646	8542	119247	10348	11240	10477	9414	9011	10261	10951	71702	

Tổng hợp các vụ việc tiềm ẩn rủi ro Level 1, 2, 3

(Chi tiết Event Level 1, 2, 3 từng đội bay được nêu trong Phụ lục 3)

1.4 TRIỂN KHAI CÔNG TÁC AN TOÀN TRONG KHỐI:

Các nội dung công việc đang triển khai được nêu chi tiết trong Phụ lục 4.

II.KẾT LUẬN:

Sau khi phân tích, thảo luận về các vấn đề an toàn được nêu trong báo cáo cũng như ý kiến phát biểu của các cơ quan đơn vị, Tổ trưởng Tổ SAG1 đã kết luận như sau:

1. TTĐHKT tiếp tục triển khai các lớp đào tạo nội bộ về báo cáo tự nguyện
2. TTĐHKT và DB hoàn tất xây dựng KPI báo cáo tự nguyện của đơn vị.
3. TTĐHKT làm việc với Ban KT về tiến độ triển khai việc lắp rèm ngăn cách khu vực nghỉ ngơi TV trên các chuyến bay A321 có chia ca nghỉ.
4. TTĐHKT bổ sung Giấy chứng nhận khử trùng vào danh mục tài liệu chuyến bay trong FOM.
5. DB chủ trì, TTĐHKT phối hợp bổ sung vào Route Manual hướng dẫn tiếp cận tại SFO và phương thức LDA tại HND.
6. TCNL chủ trì khắc phục khuyến cáo của EASA về huấn luyện UPRT. Hoàn thành trong T8/2024.
7. Giao TTĐHKT làm công văn triển khai các công việc liên quan theo KL họp tổ SAG 1 hàng tháng tới các CQĐV không thuộc thành phần Tổ SAG1.
8. ĐTV phối hợp ban DVHK xây dựng đề xuất tăng cơ cấu tiếp viên các chuyến HAN-SIN-HAN khi bay tàu thân rộng.
9. Các cơ quan, đơn vị gửi báo cáo an toàn SAG1 trước ngày 28 của tháng báo cáo với đầy đủ 06 nội dung sau:
 - Kết quả rà soát các công việc trong tháng theo kết luận tháng trước.
 - Báo cáo an toàn bí mật nhận được trong tháng tại cơ quan, đơn vị.
 - Các vấn đề an toàn được xử lý trong tháng.
 - Đề xuất và kiến nghị về an toàn.
 - Báo cáo Quản lý rủi ro các vấn đề an toàn tuân thủ theo chương 9 tài liệu SMSM.
 - Báo cáo Quản lý sự thay đổi tuân thủ theo chương 15 tài liệu SMSM.
10. Thành viên Tổ công tác an toàn Khai thác bay – SAG1 tại các cơ quan đơn vị nghiêm túc tham gia họp đầy đủ, chịu trách nhiệm xác định các nguy cơ tiềm ẩn và quản lý rủi ro tại đơn vị mình trong tháng 7/2024, báo cáo kết quả cho Tổ trưởng vào buổi họp SAG1 tháng tới.

Trên đây là kết luận cuộc họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay – SAG1 tháng 6/2024 để các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện. Trong quá trình tiến hành nếu có phát sinh vướng mắc, yêu cầu báo cáo lên Tổ trưởng để chỉ đạo giải quyết kịp thời./.

Nơi nhận:

- TGD (để b/c);
- PTGD An toàn;
- PTGD Kỹ thuật;
- PTGD KTMĐ & DV;
- ATCL, TTĐHKT, TCNL, DVHK, ANHK;
- ĐB, ĐTV, TTHL, ASOC, VASCO;
- Lưu VT, TUANNGUYENANH.

TỔ TRƯỞNG TỔ SAG1

Tô Ngọc Giang
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

PHỤ LỤC 1

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN VÀ QUẢN LÝ RỦI RO KHỞI KHAI THÁC BAY

I. BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN VÀ MỨC ĐỘ AN TOÀN CHẤP NHẬN ĐƯỢC

Stt	DANH MỤC CHỈ SỐ AN TOÀN KTB	Mục tiêu 2024	Thực hiện 7 tháng 2024		T07.2024		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AoS) năm 2024		
			Số vụ	Tỉ lệ	Số vụ	Tỉ lệ		Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
1	Tỉ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb	≤ 5.20	19	2.2	5	3.88	Đạt	-	-	-
2	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.35	14	1.95	1	0.91	Đạt	1.89	2.47	3.05
3	B787	≤ 2.26	0	0	0	0	Đạt	5.86	9.61	13.35
4	A350	≤ 1.80	2	3.43	1	9.64	Không đạt (T7+7T)	3.69	6.48	9.26
5	A321	≤ 2.08	12	2.21	0	0	Không đạt (7T)	1.97	2.8	3.61
6	ATR72	≤ 5.41	0	0	0	0	Đạt	6.75	11.42	16.08
7	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 216	1093	152	171	156	Đạt	169.92	182.94	195.95
8	B787	≤ 9.44	3	3.36	1	7.44	Đạt	7.6	11.67	15.75
9	A350	≤ 10.55	5	8.58	1	9.64	Đạt	14.1	21.87	29.65
10	A321	≤ 192.15	981	180	157	192	Đạt	210.05	230.47	250.88
11	ATR72	≤ 467.50	103	401	12	401	Đạt	307.43	384.32	461.21
12	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1353	5633	786	874	798	Đạt	851.98	907.16	962.33
13	B787	≤ 741.75	570	638	87	647	Đạt	751.69	839.91	928.13
14	A350	≤ 662.73	152	261	14	135	Đạt	273.62	305.26	336.89
15	A321	≤ 881.48	4492	826	716	874	Đạt	930.27	989.16	1048.1
16	ATR72	≤ 1943.93	301	1148	54	1444	Đạt	1258.1	1583.5	1909

	Hoạt động trong khoang khách									
17	Tỉ lệ bình quân tiêu chí không phù hợp /1 cb	≤ 1.10	-	1.05	-	-	Đạt	1.31	1.51	1.71
18	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	< 0.09	1	0.09	0	0	Đạt	0.42	0.74	1.06
19	Tỉ lệ HK mở cửa MB sai quy định do lỗi của TV/ 10,000 cb	0	-	0	-	0	Đạt	0	0	0
Điều hành khai thác										
20	Số lỗi cập nhật hệ thống tài liệu điện tử	10 error/ năm và không quá 01 error/ tháng	-	0	-	0	Đạt	04 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng
21	Quản lý và khắc phục lỗi liên quan khai thác khác biệt gồm: lựa chọn sân bay dự bị; yêu cầu nhiên liệu tối thiểu; các yêu cầu về thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị trong khai thác ETOPS; Khai thác sân bay biệt lập (Isolated Airport), có thể không cần có sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay; Khai thác đường bay P500 đi châu Âu (mất áp suất, hỏng 1 động cơ khi qua vùng núi cao)	04 error/ năm và không quá 01 error/ quý	-	0	-	0	Đạt	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error / quý
22	Số chuyến bay thiếu thông tin (thời tiết, Notam, khí tượng, thay đổi đường bay, thời gian cất/hạ) cung cấp cho tổ lái	05 chuyến / tháng	-	0	-	0	Đạt	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng

II. QUẢN LÝ RỦI RO CÁC VẤN ĐỀ AN TOÀN KHAI THÁC BAY 2024

Stt	Đơn vị	Chương trình SIRA Khai thác bay 2024		T07/2024
1	TTĐHKT	1	Quản lý, khắc phục lỗi cập nhật hệ thống tài liệu điện tử	1E
2		2	Quản lý và khắc phục lỗi liên quan khai thác khác biệt gồm: lựa chọn sân bay dự bị, yêu cầu nhiên liệu tối thiểu, các yêu cầu về thời gian bay đổi hướng tối đa đến sân bay dự bị trong khai thác ETOPS, khai thác sân bay biệt lập (Isolated Airport), có thể không cần có sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay, khai thác đường bay P500 đi châu Âu (mất áp suất, hỏng 1 động cơ khi qua vùng núi cao)	1E
3		3	Số lượng chuyến bay thiếu thông tin (thời tiết, Notam, khí tượng, thay đổi đường bay, thời gian cất/hạ) cung cấp cho tổ lái	1E
4	ASOC	1	Hành khách say xin được chấp nhận lên máy bay	1E
5		2	Chim và động vật hoang dã tại khu vực sân bay	2D
6		3	Sự hoạt động của hệ thống Docking Guidance	1D
7		4	Tàu bay trong quá trình lặn vào bãi đậu	1C
8		5	Tàu bay lặn nhầm đường lặn, nhầm bãi đậu	1C
9		6	Mất an toàn trên đường băng, đường lặn sân đậu cho khai thác tàu bay	1C
10		7	Vật ngoại lai ngoài sân đỗ (FOD)	2D
11	ĐB919	1	Các chuyến bay tiếp cận không ổn định dưới 1000ft (B787/A350/A321/ATR72)	
12		2	Các chuyến bay thực hiện sai hoặc không theo huấn lệnh ATC	2D
13		3	Các chuyến bay tới các sân bay mới, các sân bay có hạng mục sửa chữa, xây dựng mới đưa vào sử dụng (đường CHC, phương thức tiếp cận, nhà ga, ống lồng...)	1D
14		4	Taxi vào bãi đậu có hệ thống tự động ADGS (Auto Docking Guidance System)	1D
15		5	Các chuyến bay lặn nhầm đường lặn	2D
16		6	Các chuyến bay cất hạ cánh trong điều kiện thời tiết không thuận lợi, gió giật, tầm nhìn giảm.	2D
17		7	Đánh giá tình huống (situational awareness): công tác chuẩn bị, nhận định, đánh giá và đưa ra quyết định của tổ lái.	2D
18		8	Các chuyến bay mất liên lạc giữa tổ lái với ATC.	1C
19		9	Các chuyến bay đá đèn taxi khi khai thác tàu to ở các sân bay nhỏ.	1D
20		10	Các chuyến bay có ECAM, EICAS xuất hiện cảnh báo, có vấn đề về Kỹ thuật máy bay (hệ thống điều khiển, động cơ tàu bay)	2D
21		11	High vertical speed before touch down, Short Flare, Bounced Landing, Firm Landing với $G > 1.7$	2D

Stt	Đơn vị	Chương trình SIRA Khai thác bay 2024		T07/2024
22		12	Cất cánh, hạ cánh: Góc tấn cao trong quá trình cất cánh (Pitch high at Take-off); High slope during landing, below 50ft	2E
23		13	Chặng bay có FDP quá 18h ĐI MỸ thường lệ (A350/B787)	2D
24		14	Thay đổi tên đường lăn, vệt lăn vị trí đỗ tại Cảng HKQT Nội Bài	1D
25		15	Tăng giới hạn gió cạnh trong khai thác (hạ cánh)	1D
26		16	Khai thác với phi công độ tuổi trên 60	1D
27		17	Thay đổi trong dữ liệu khai thác bay (Lido Charts); Thay đổi trong tài liệu khai thác bay (FOM, SOP)	2D
28		1	Tiếp viên mở cửa máy bay sai quy trình	1C
29	ĐTV	2	Hành khách mở cửa máy bay sai quy định do lỗi Tiếp viên	1C
30		3	Hành khách hút thuốc lá	1D
31		4	Hành khách gây rối	1D
32		5	Hành khách sử dụng thiết bị điện tử (PED) tại các thời điểm của chuyến bay	1D
33		6	Báo cáo mệt mỏi của tiếp viên trên chuyến bay	1D
34		7	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1C
35		8	Tiếp viên kiểm tra trang thiết bị an toàn trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1D
36		9	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách cất đúng quy định	1C
37		10	Tiếp viên không kiểm tra phanh xe đẩy/thay thế xe đẩy khi hỏng hóc	2D
38		11	Tiếp viên thực hiện chưa đúng quy trình gây thương tích cho khách trong quá trình phục vụ	1D
39	TTHL	1	Tỷ lệ học viên Phi công trượt định kỳ khai thác (lần 02)	1E
40		2	Tỷ lệ học viên Tiếp viên trượt định kỳ khai thác (lần 02)	2E

PHỤ LỤC 2

B787 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	22.32	2E
Localizer deviation between 1000ft and 500ft	Level 1	7.44	1E

A350 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 1	9.64	1E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	9.64	1E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	9.64	1D

A321 Significant Event Risk Assessment

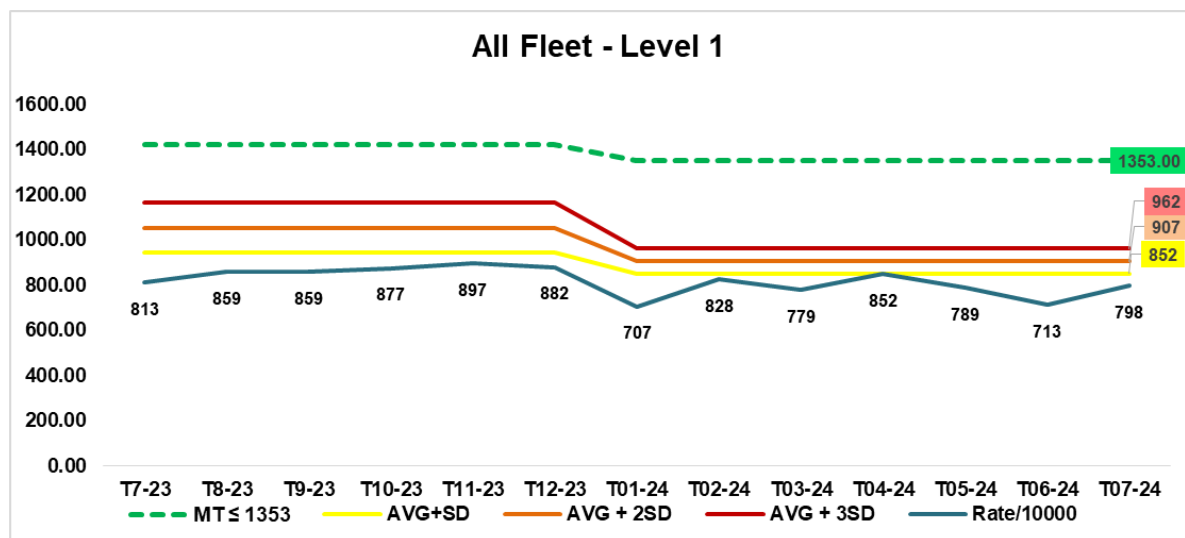
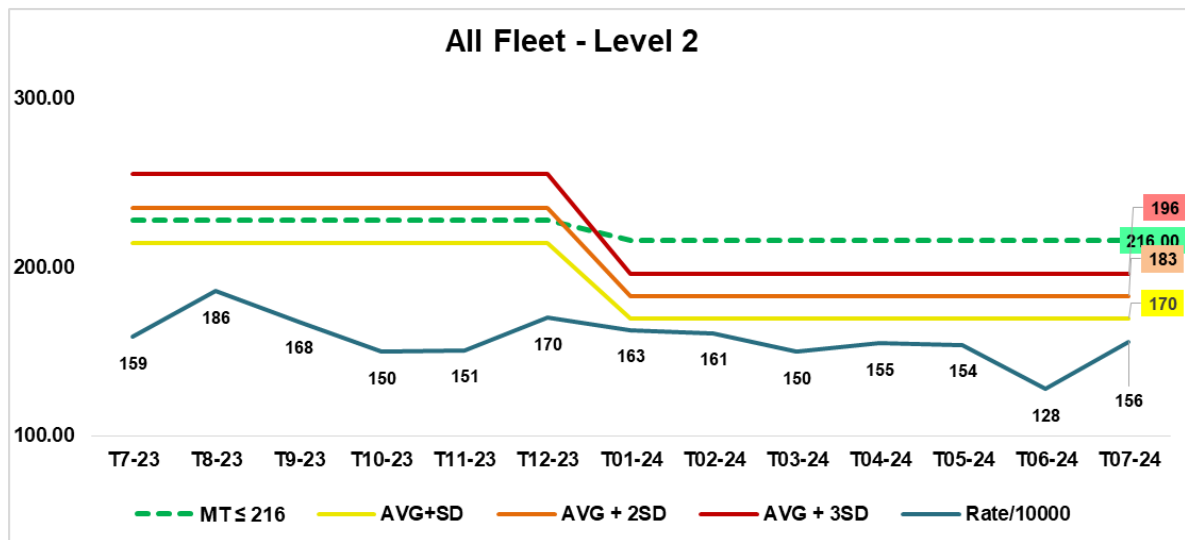
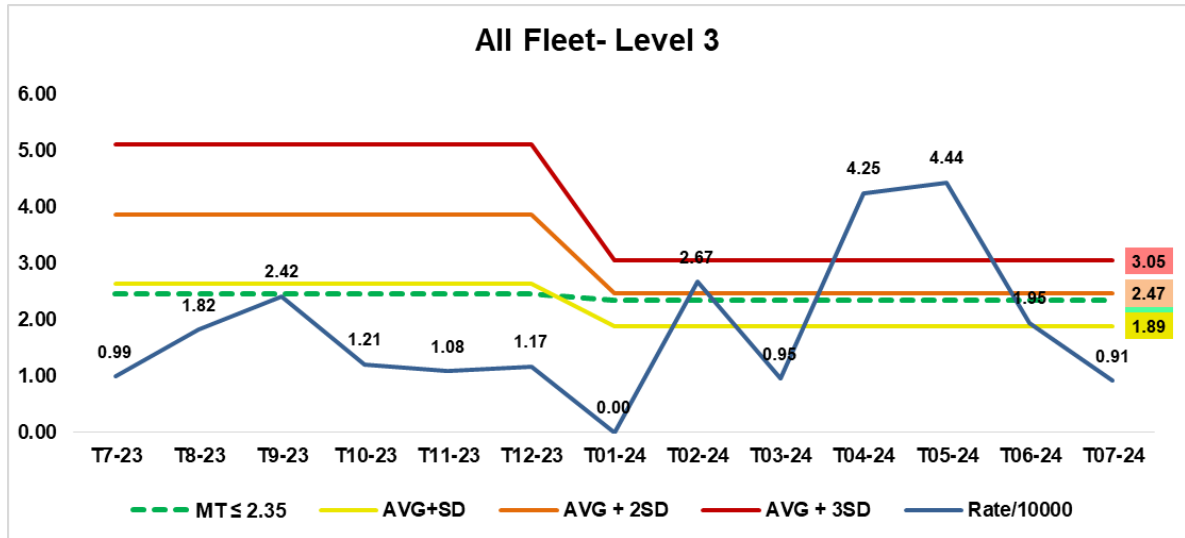
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Glide deviation during approach	Level 1	1.20	1E
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 1	2.40	1E
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	5.99	1E
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 2	2.40	1D
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	2.40	1D
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	1.20	1E

ATR72 Significant Event Risk Assessment

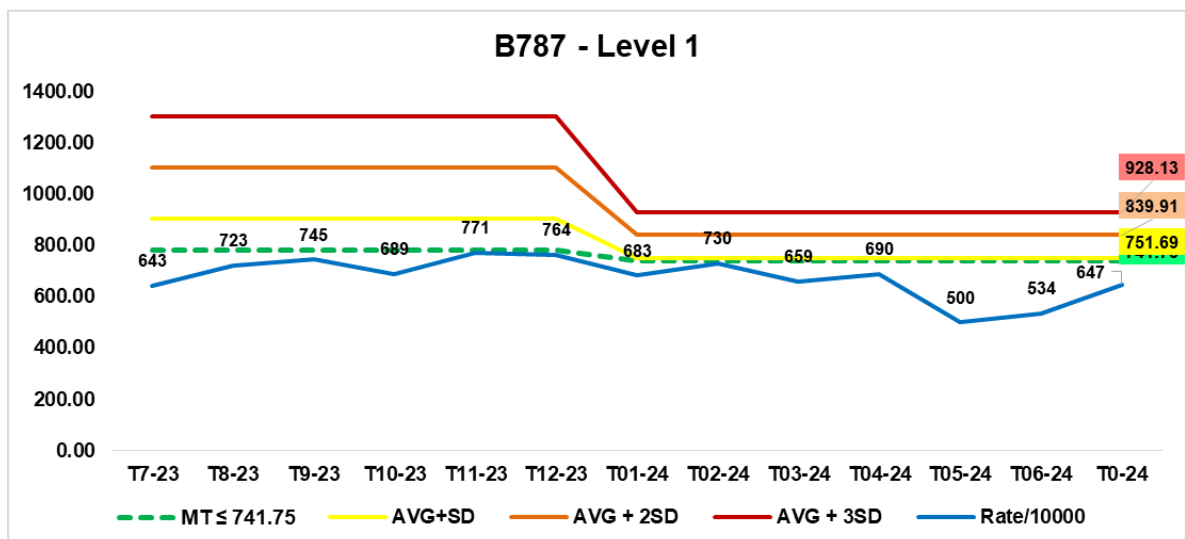
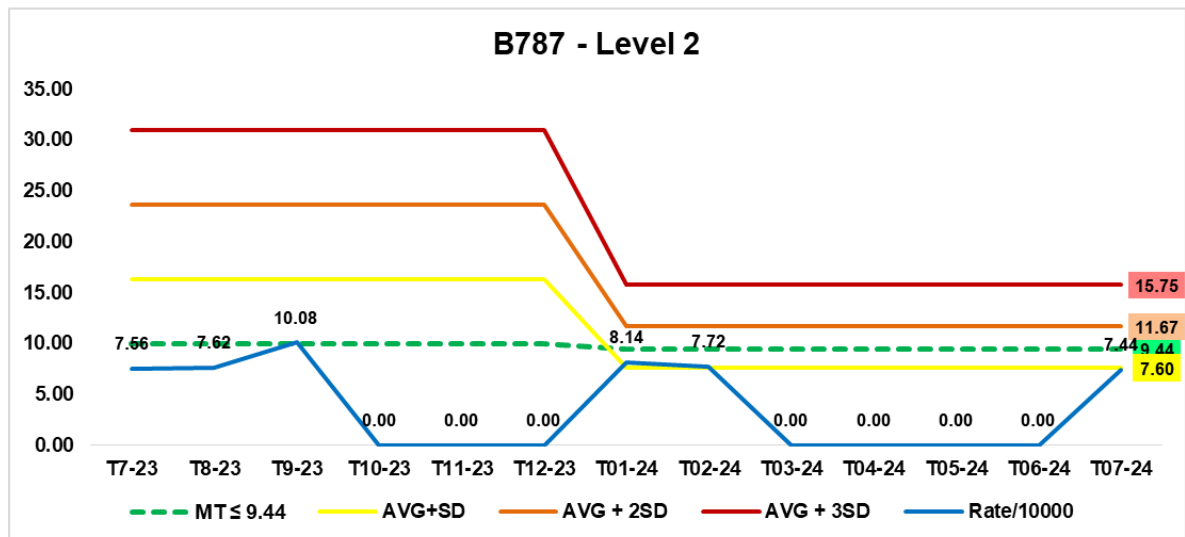
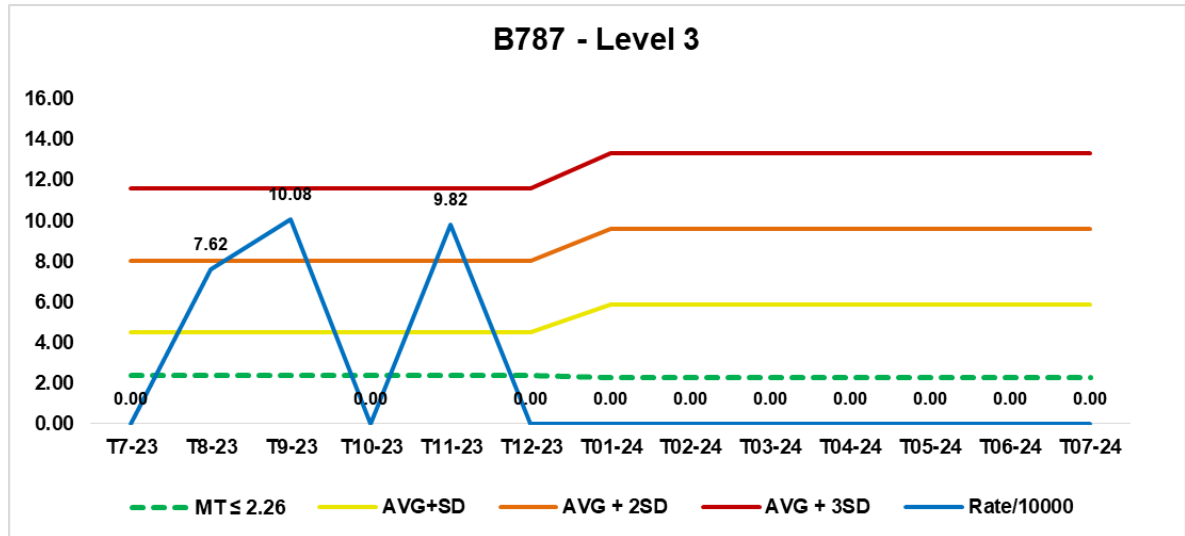
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	80.21	4E

PHỤ LỤC 3

Các đội bay tháng 07/2024

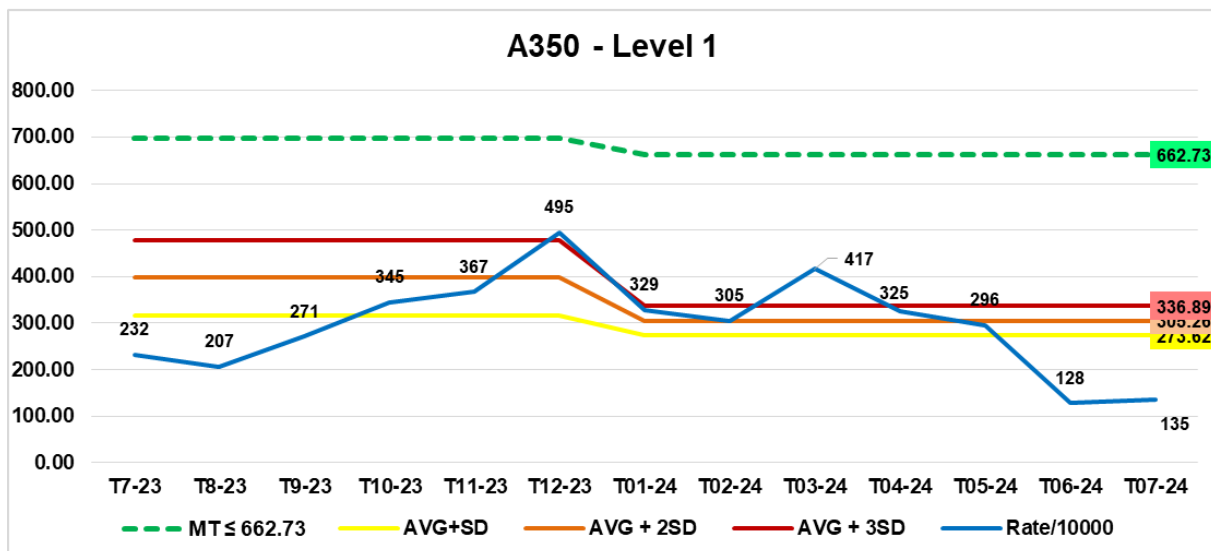
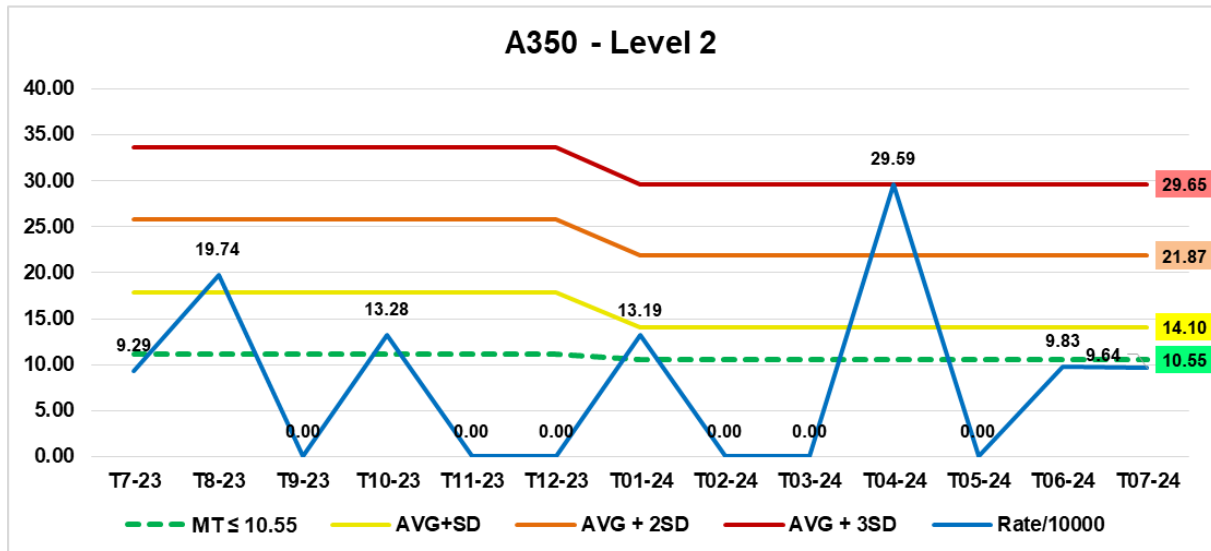
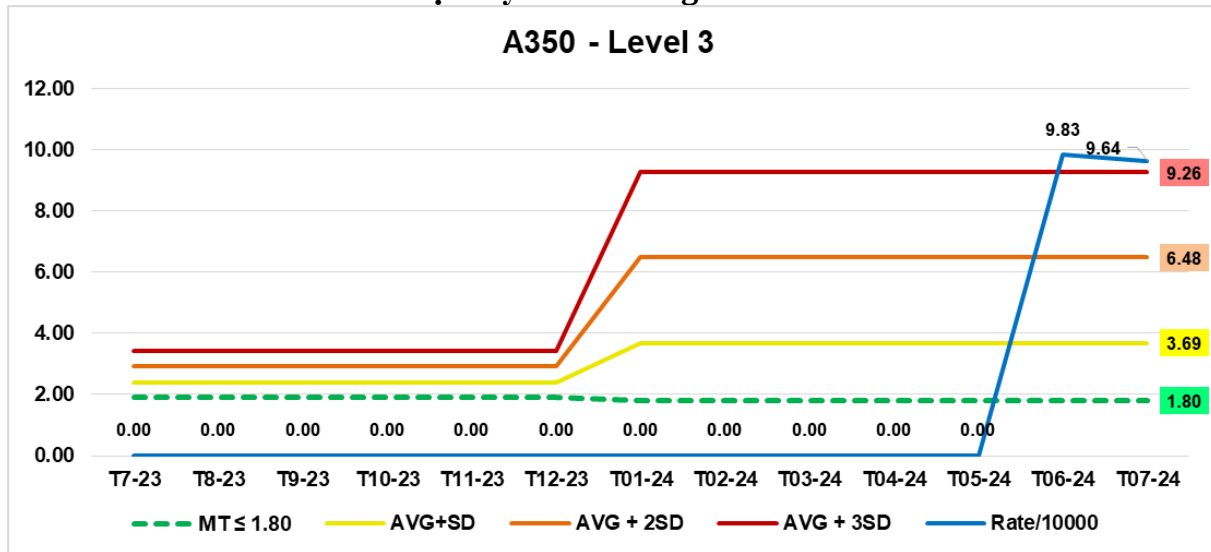


PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay B787 tháng 07/2024



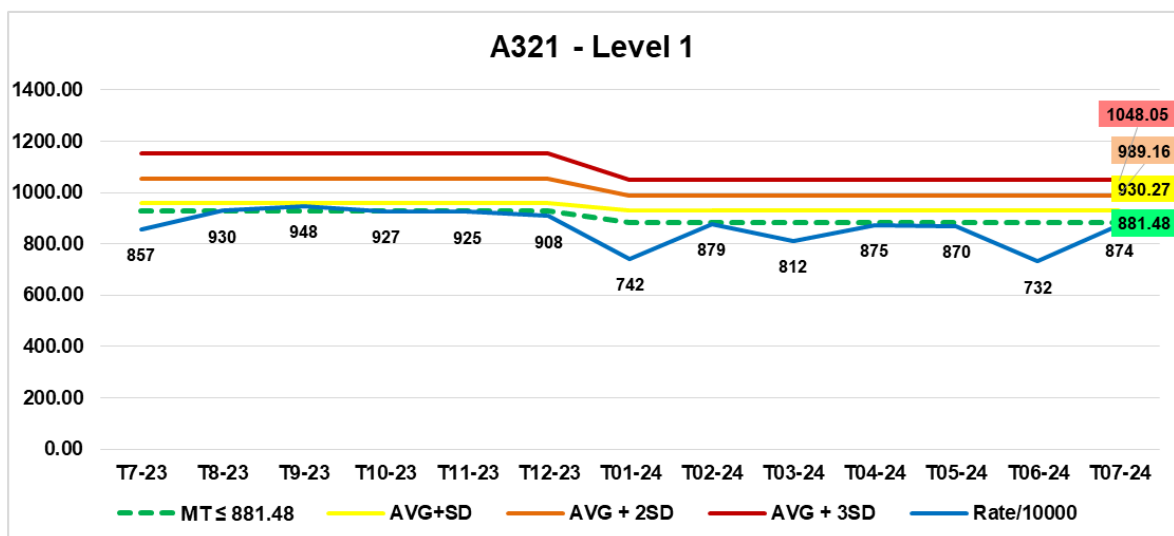
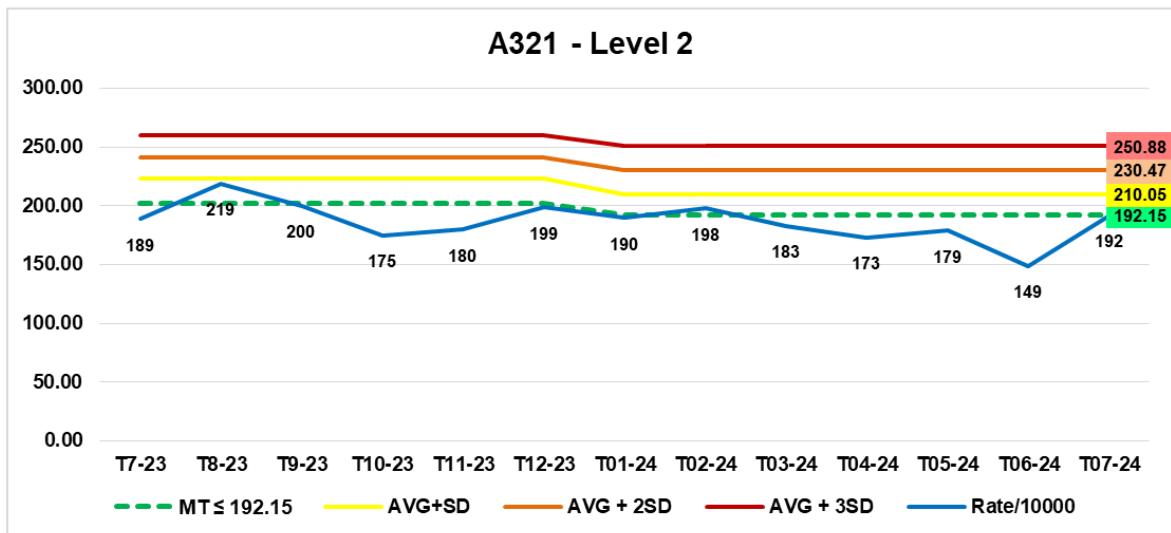
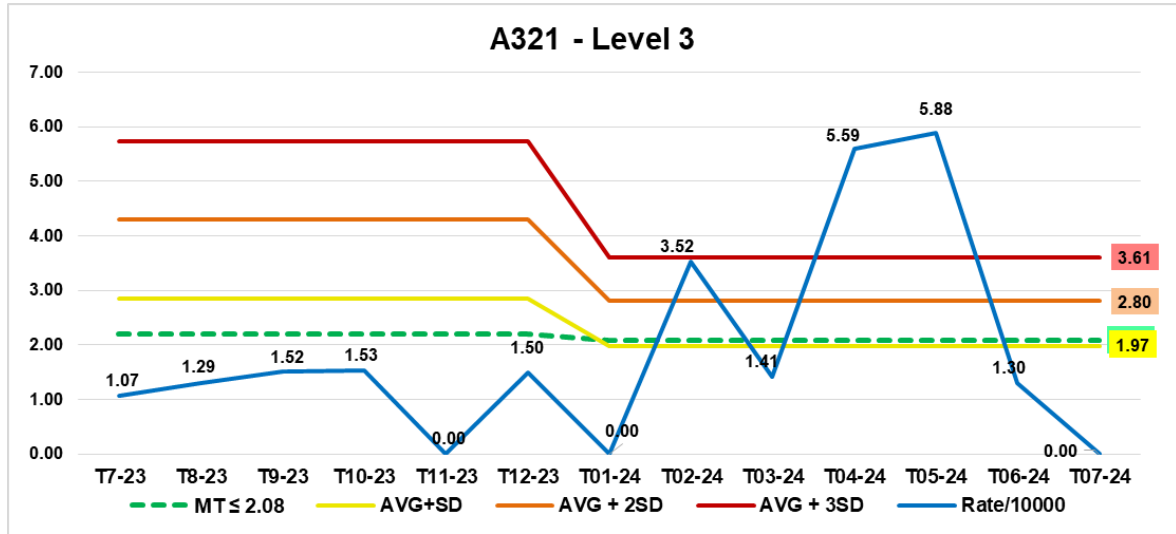
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)

Đội bay A350 tháng 07/2024

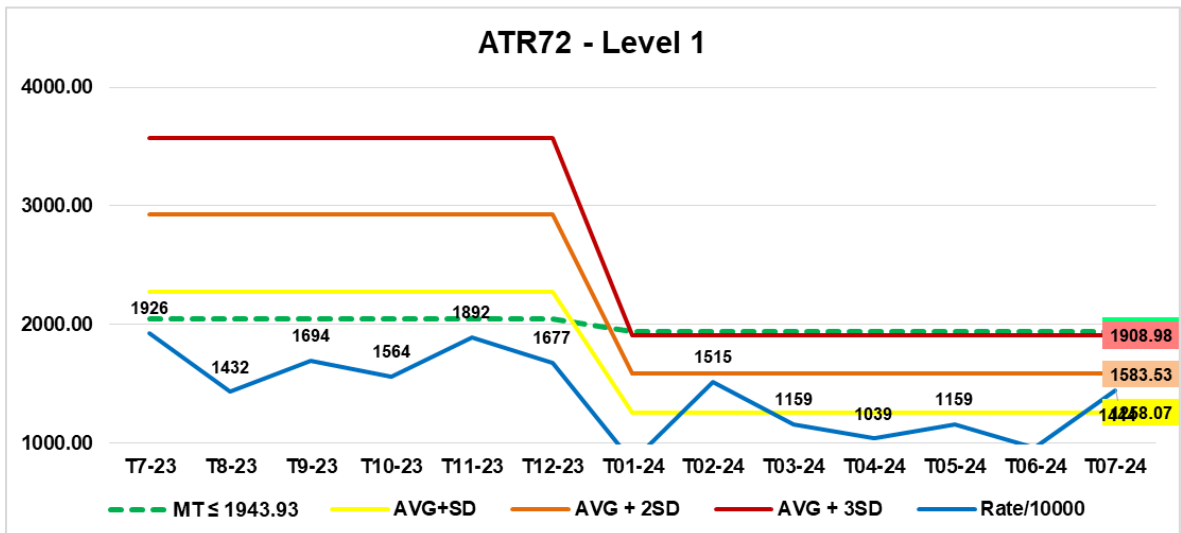
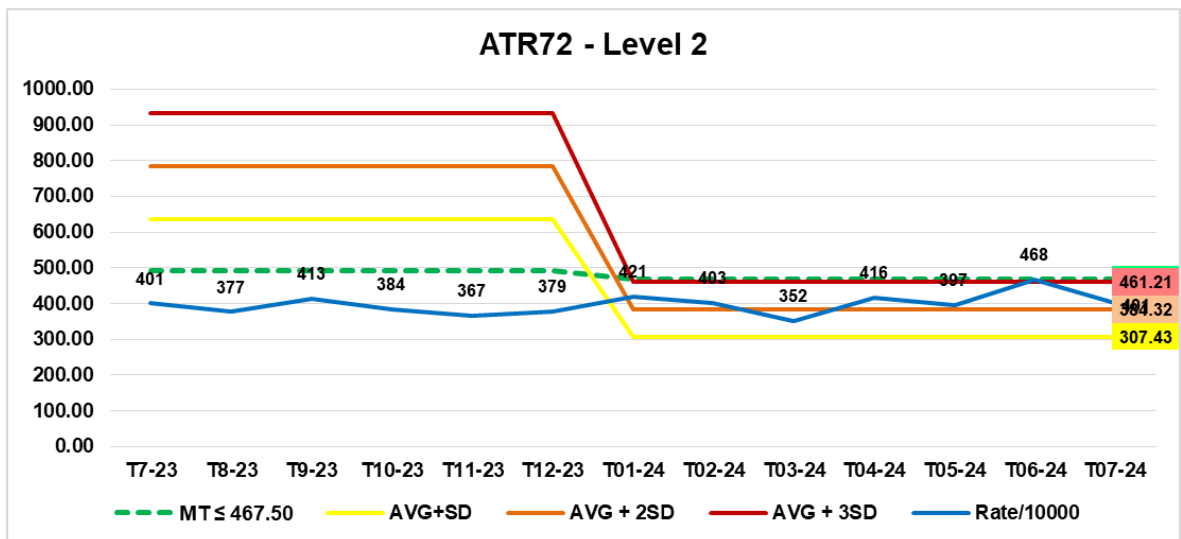
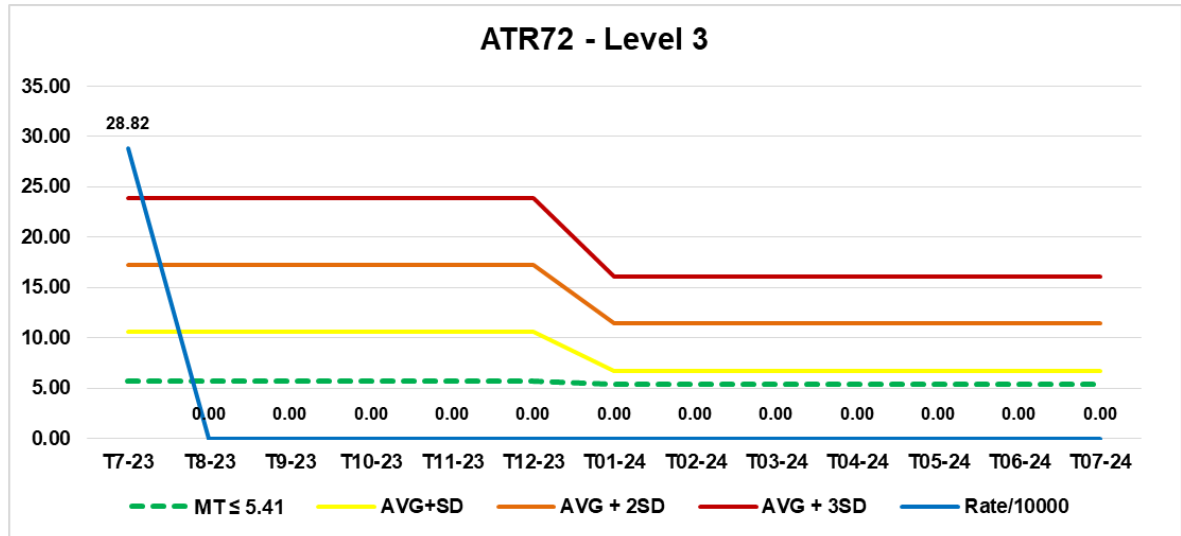


PHỤ LỤC 3 (TIẾP)

Đội bay A321 tháng 07/2024



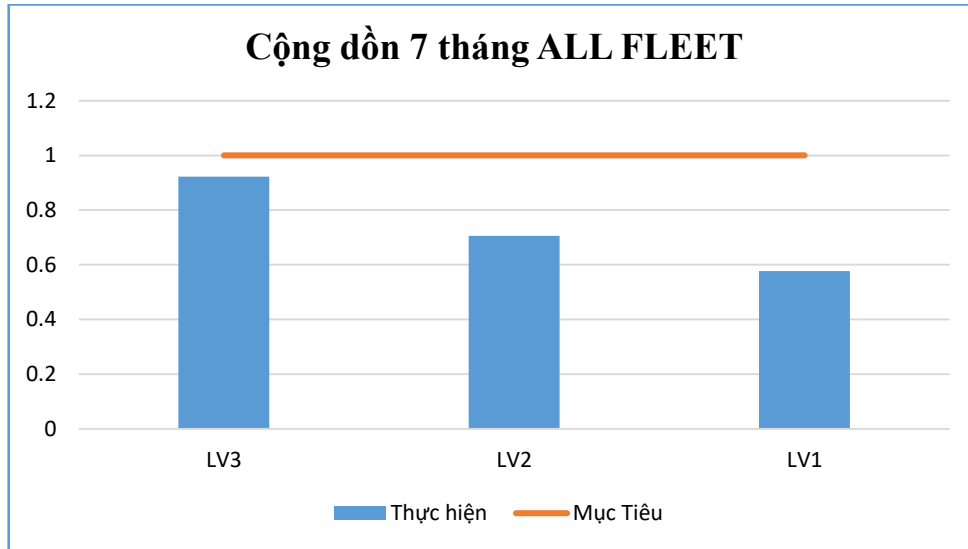
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay ATR72 tháng 07/2024



PHỤ LỤC 4

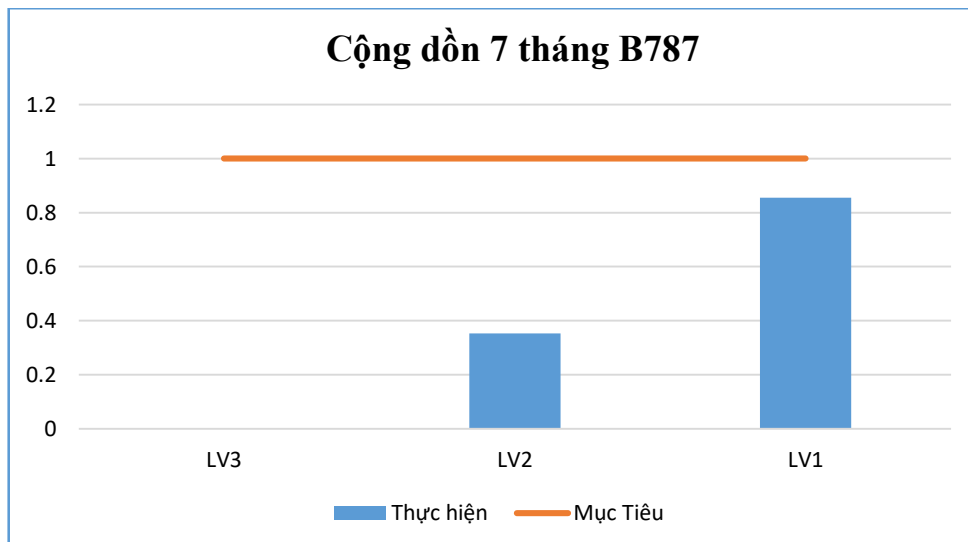
Các đội bay cộng dồn 7 tháng

All Fleet	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
LV3	2.17	2.35	92%
LV2	152.43	216.00	71%
LV1	780.86	1353.00	58%



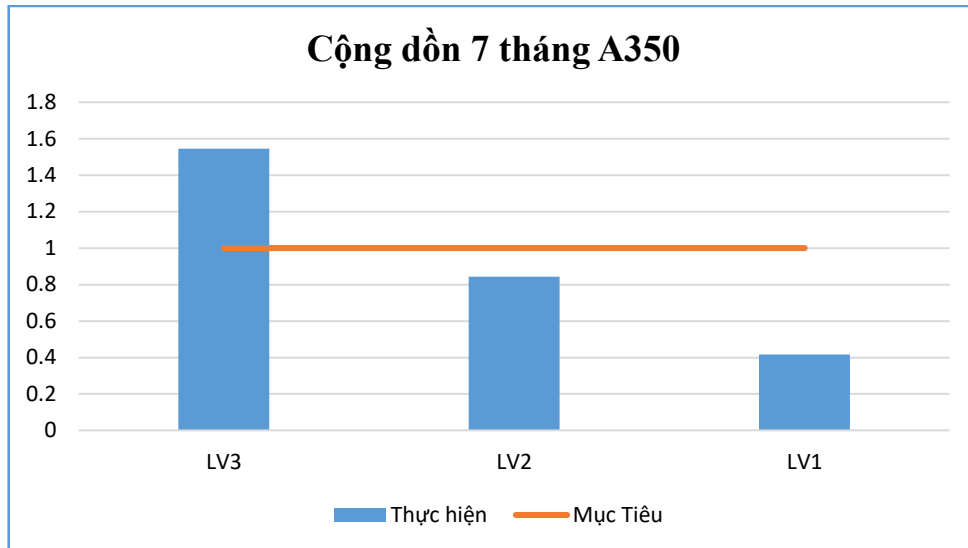
Đội B787 cộng dồn 7 tháng

B787	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
LV3	0.00	2.26	0%
LV2	3.33	9.44	35%
LV1	634.71	741.75	86%



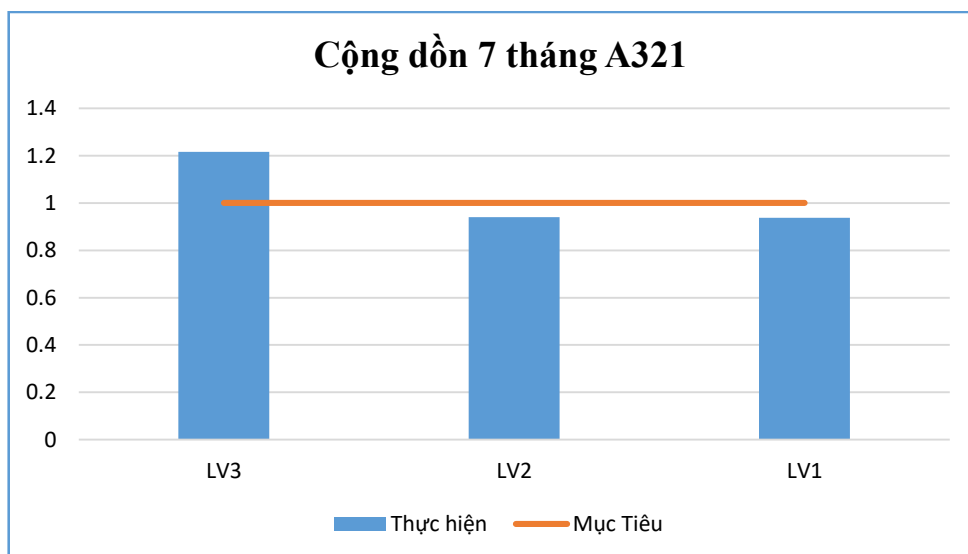
Đội A350 cộng dồn 7 tháng

A350	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
LV3	2.78	1.80	155%
LV2	8.89	10.55	84%
LV1	276.43	662.73	42%



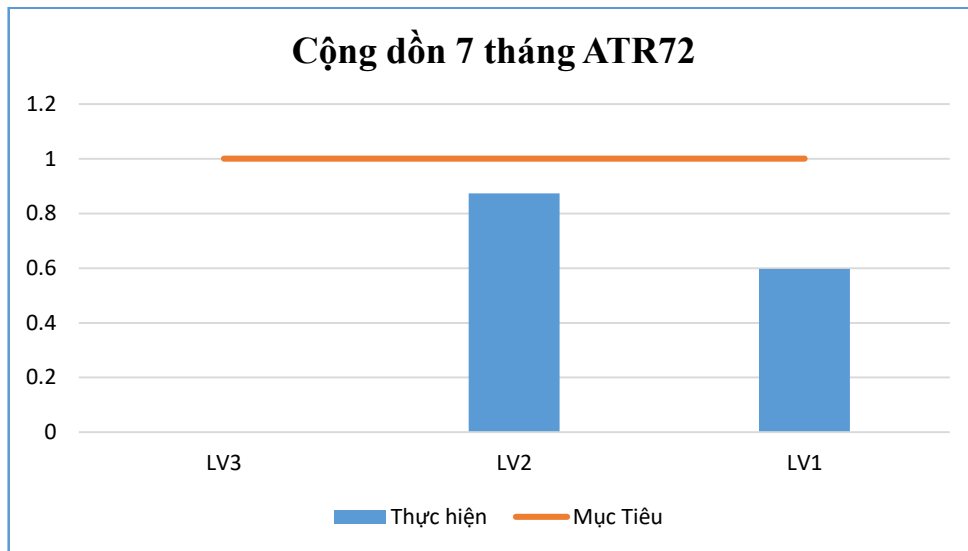
Đội A321 cộng dồn 7 tháng

A321	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
LV3	2.53	2.08	122%
LV2	180.57	192.15	94%
LV1	826.29	881.48	94%



Đội ATR72 cộng dồn 7 tháng

ATR72	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
LV3	0.00	5.41	0%
LV2	408.29	467.50	87%
LV1	1160.29	1943.93	60%



PHỤ LỤC 5
Tổng hợp nội dung công việc giao các CQĐV

STT	Nội dung công việc	Đơn vị thực hiện	Thời hạn
1	ĐTV phối hợp ban DVHK xây dựng, đề xuất điều chỉnh cơ cấu tiếp viên trên đường bay HAN-SYD/MEL và HAN-SIN-HAN khi bay tàu thân rộng.	ĐTV, DVHK	
2	TTĐHKT tiếp tục triển khai các lớp đào tạo nội bộ về báo cáo tự nguyện	TTĐHKT	T8/2024
3	TTĐHKT làm việc với Ban KT về tiến độ triển khai việc lắp rèm ngăn cách khu vực nghỉ ngơi TV trên các chuyến bay A321 có chia ca nghỉ (trên các chặng bay Ấn Độ, Nhật, Hàn về ngay)	TTĐHKT	
4	TTĐHKT và ĐB hoàn tất xây dựng KPI báo cáo tự nguyện của đơn vị.	TTĐHKT, ĐB	T8/2024
5	TTĐHKT bổ sung Giấy chứng nhận khử trùng vào danh mục tài liệu chuyến bay trong FOM.	TTĐHKT	T8/2024
6	TCNL chủ trì khắc phục khuyến cáo của EASA về nội dung huấn luyện UPRT	TCNL	T8/2024
7	Bổ sung vào Route Manual hướng dẫn tiếp cận tại SFO và phương thức LDA tại HND.	ĐB, TTĐHKT	
8	Kiện toàn nhân sự tổ SAG1	TTĐHKT	T8/2024