

Số:

Hà Nội, ngày tháng năm

KẾT LUẬN
Họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1, T9/2024

Ngày 02/10/2024 tại trụ sở TCT, Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1 đã tiến hành buổi họp do P.TGD Khai thác bay - Tổ trưởng Tổ SAG1 chủ trì và thành viên từ các cơ quan đơn vị.

Trong cuộc họp, Tổ SAG1 đã tổng hợp kết quả thực hiện các công tác an toàn của Khối KTB trong T9/2024 và triển khai nhiệm vụ cho các cơ quan đơn vị trong T10/2024. Các nội dung cụ thể như sau:

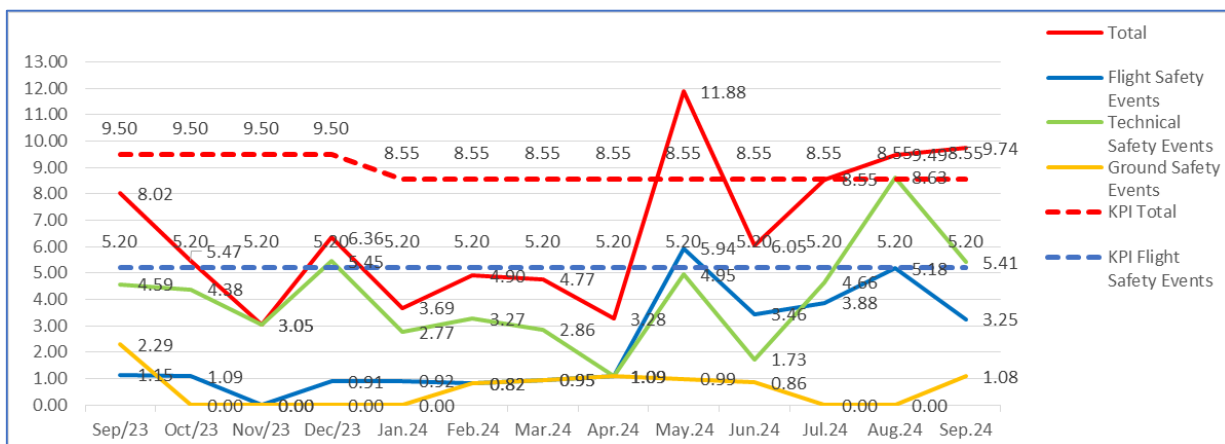
I. TÌNH HÌNH AN TOÀN KHAI THÁC BAY:

1. Các sự cố/ vụ việc báo cáo Cục HKVN:

Tỉ lệ sự cố/ vụ việc VNA trong T9/2024 là 9.74/10,000cb, tăng so với cùng kỳ 2023, không đạt mục tiêu 8.55/10,000cb.

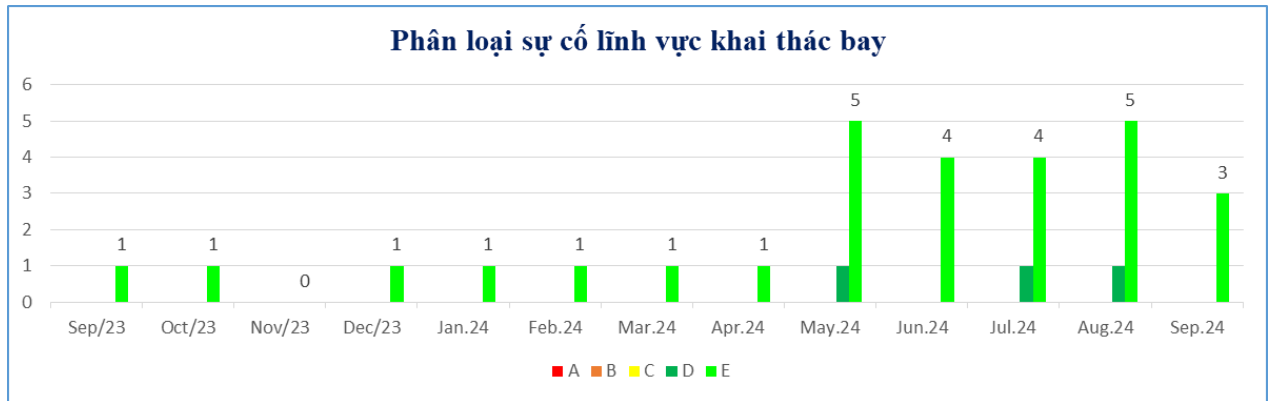
Trong T9/2024 tỉ lệ của mảng khai thác bay là 3.25/10,000cb, tăng so với cùng kỳ năm 2023, đạt mục tiêu 5.20/10,000cb.

Biểu đồ tổng hợp sự cố VNA T9/2024



Trong T9/2024, mảng khai thác bay xảy ra 03 vụ việc Loại E:

- Đội bay A321: 02 vụ loại E (01 chim va, 01 lẫn nhầm).
- Đội bay A350: 01 vụ loại E (sét đánh).



2. Đánh giá chỉ số an toàn thực hiện:

Bộ chỉ số an toàn Tổ SAG1 T9/2024 gồm 22 chỉ số. Kết quả thực hiện như sau:

- **Chỉ số đạt mục tiêu: 19/22 chỉ số, chiếm 86%.**
- **Chỉ số chưa đạt mục tiêu: 03/22 chỉ số, chiếm 14%, bao gồm:**
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 đội bay B787
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 đội bay A350
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 đội bay A321

3. Quản lý an toàn hoạt động trong buồng lái:

Quản lý rủi ro tiếp cận không ổn định

Đội bay	T9 /23	T10 /23	T11 /23	T12 /23	T01/ 24	T02/ 24	T3/ 24	T4/ 24	T5 /24	T6/ 24	T7/ 24	T8/ 24	T9/ 24	Đánh giá rủi ro	Mục tiêu T10/24
B787	2C Không đạt	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A350	3E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	1D Đạt	3E Đạt	2E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A321	1C Đạt	1C Đạt	1D Đạt	1C Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	1D Đạt	2E Đạt	3E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
ATR72	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	3E Đạt	2D 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 T9/2024, toàn bộ các Đội bay đều nằm trong vùng xanh chấp nhận được. Mục tiêu đặt ra trong T10/2024 cho tất cả các Đội bay là duy trì vùng xanh.

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

Monthly	Sep 2023	Oct 2023	Nov 2023	Dec 2023	2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	2024	Mục tiêu 2024
Level 3	Event	2	1	1	1	16	0	3	1	4	3	2	1	1	15	
	Rate /10000	2.42	1.21	1.08	1.17	1.34	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	1.95	0.83	1.10	1.83	2.35
Level 2	Event	139	137	145	145	2000	169	182	157	144	139	131	174	143	127	1239
	Rate /10000	168	150	151	170	168	163	161	150	155	154	128	144	157	167	216
Level 1	Event	757	801	866	754	10315	734	942	816	824	711	732	932	679	602	6370
	Rate /10000	859	877	897	882	865	707	828	779	852	789	713	772	744	794	777
Analyzed Flights	8642	9137	9646	8542	119247	10348	11240	10477	9414	9011	10261	12075	10420	7586	90832	

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

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. Các đơn vị thực hiện khắc phục sau đánh giá MARI Q3/2024 đúng hạn.
2. Ban ATCL, TTĐHKT, ĐB thống nhất phương án thực hiện yêu cầu xác nhận “Fit For Flight” trước mỗi chuyến bay đối với PC, báo cáo trong T10/1024.
3. KHPT chủ trì phương án xếp lịch bay đảm bảo chuyến bay của VASCO chỉ được thực hiện trên tàu bay của VASCO và chuyến bay của VNA chỉ được thực hiện trên tàu bay của VNA.
4. Về nội dung bổ sung 01 tiếp viên cho chuyến bay Ferry với 02 PC để đảm bảo AT-AN buồng lái: Giao ATCL và ANHK rà soát các quy định của nhà chức trách, IATA, IOSA, ..., phối hợp với ĐB919 đưa ra phương án thực hiện.
5. Ban ANHK thực hiện khảo sát thực tế trên các chuyến bay đi Hàn Quốc, xem xét và đưa ra biện pháp với những trường hợp khách nhờ mang nhiều hành lý xách tay.
6. ASOC làm việc với cảng HK Nội Bài về biển báo hiển thị VDGS (nhỏ, không nhìn rõ).
7. Các cơ quan, đơn vị gửi báo cáo an toàn SAG1 về TTĐHKT trước ngày 28 của tháng báo cáo với đầy đủ 06 nội dung sau:
 - Kết quả thực hiện các công việc tồn đọng.
 - 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.

Bản mềm gửi về các địa chỉ:

ninhph@vietnamairlines.com;

tuannghuyenanh@vietnamairlines.com;

anngph@vietnamairlines.com

8. 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 T10/2024, báo cáo kết quả cho Tổ trưởng vào buổi họp SAG1 tháng tới.
9. Giao TTĐHKT triển khai công văn tới các CQĐV không thuộc thành phần của Tổ SAG1 thực hiện các công việc liên quan theo kết luận này

Trên đây là kết luận cuộc họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay – SAG1 T9/2024 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 KTMD & DV;
- ATCL, TTĐHKT, TCNL, DVHK, ANHK;
- ĐB919, ĐTV, TTHL, ASOC, VASCO;
- Lưu VT, thucanhbui

**TỔ TRƯỞNG TỔ SAG1
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**

Tô Ngọc Giang

17	Tỉ lệ bình quân tiêu chí không phù hợp /1 cb	≤ 1.10		0	-	0	Đạt	1.31	1.51	1.71
18	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	< 0.09	-	0	1	0.01	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		T9/2024
1	TTĐHKHKT	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 lăn vào bãi đậu	1C
8		5	Tàu bay lăn nhầm đường lăn, nhầm bãi đậu	1C
9		6	Mất an toàn trên đường băng, đường lăn 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 lăn nhầm đường lăn	1D
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 $G > 1.7$	2E

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	ĐTV	1	Tiếp viên mở cửa máy bay sai quy trình	1C
29		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)	2E
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 2	10.66	2D

A350 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	27.74	2E
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	13.87	2E

A321 Significant Event Risk Assessment

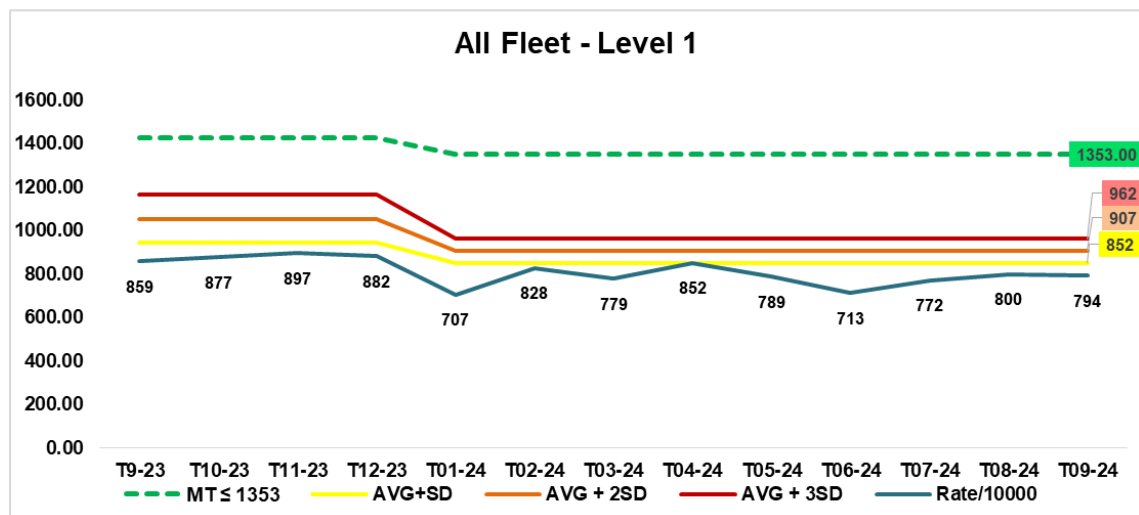
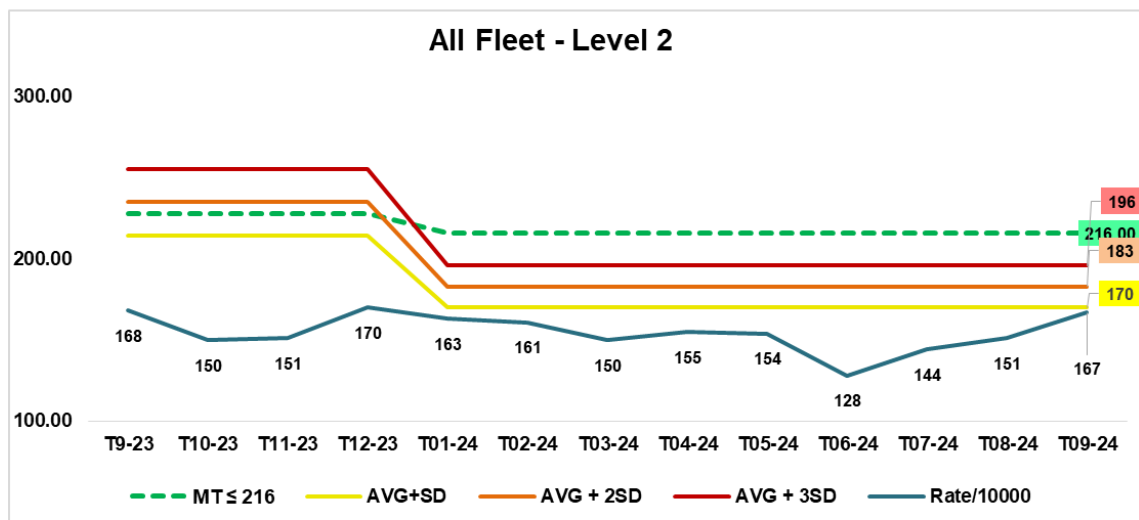
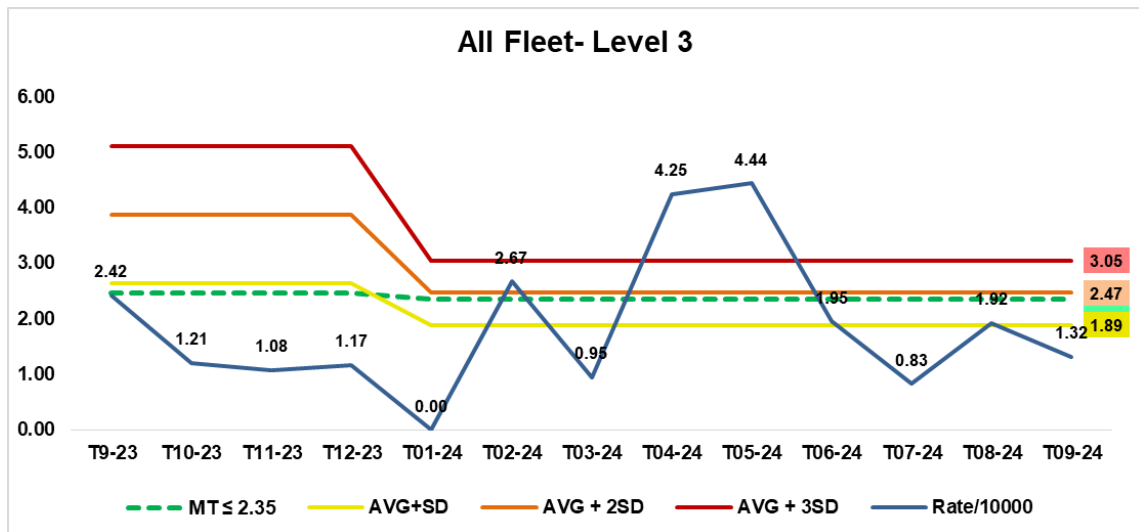
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Glide deviation during approach	Level 1	1.67	1E
GPWS Warning Glideslope	Level 2	1.67	1D
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 1	5.02	1E
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 2	1.67	1D
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	5.02	1E
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 2	1.67	1D
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	1.67	1D
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	10.03	2E
Speed high during approach at 500 feet	Level 2	1.67	1D
Glide deviation during approach	Level 1	1.67	1E

ATR72 Significant Event Risk Assessment

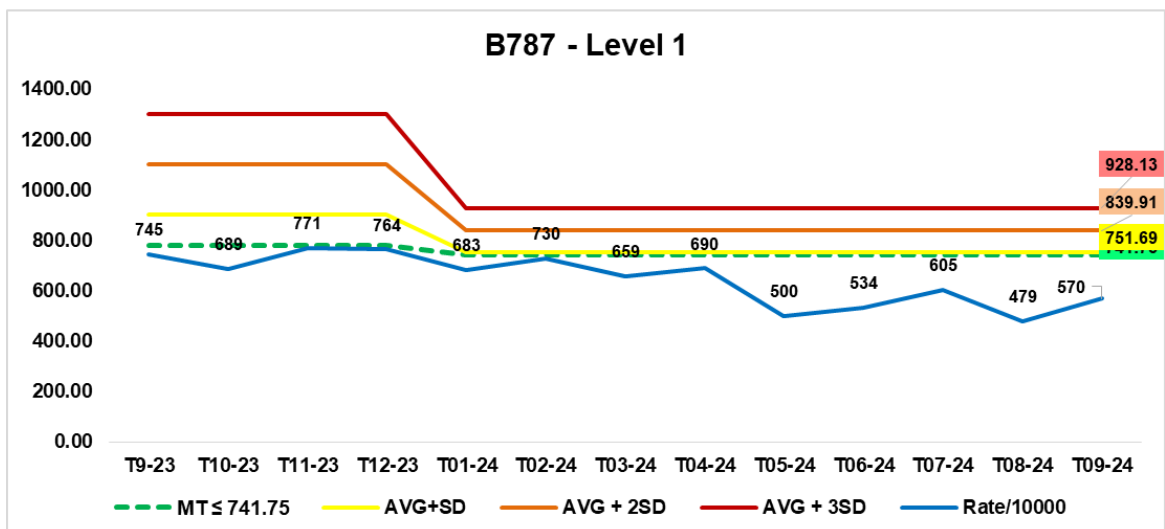
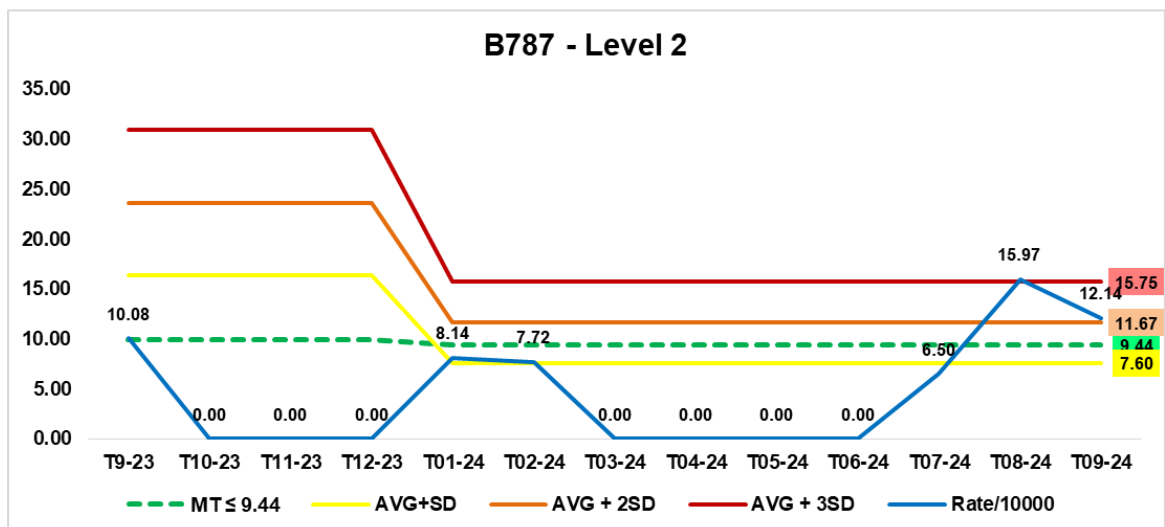
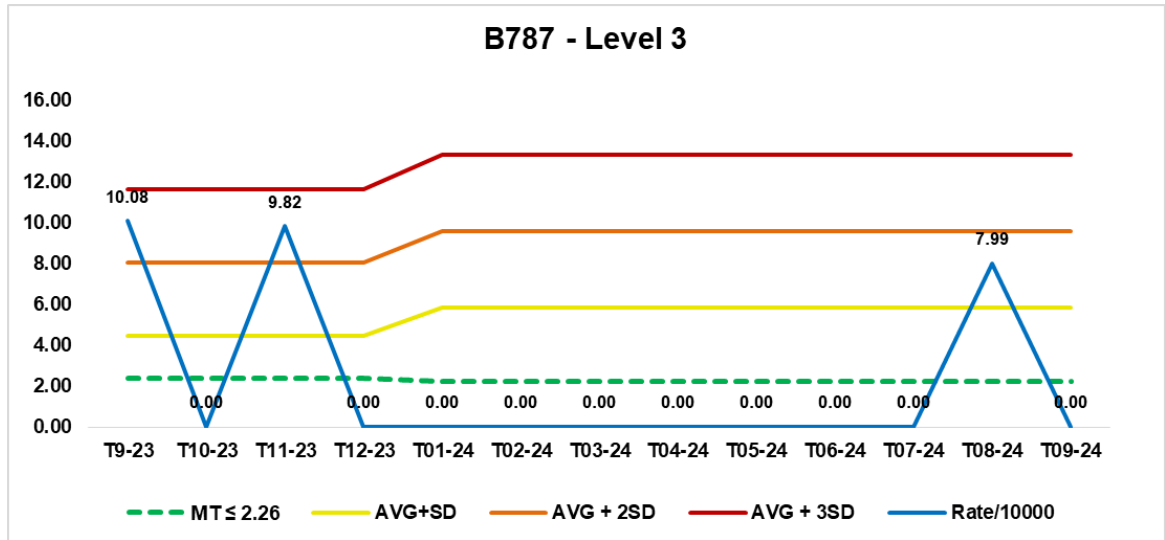
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	38.91	3E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	38.91	3E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	38.91	3D
Speed high during approach at 500 feet	Level 2	38.91	3D

PHỤ LỤC 3

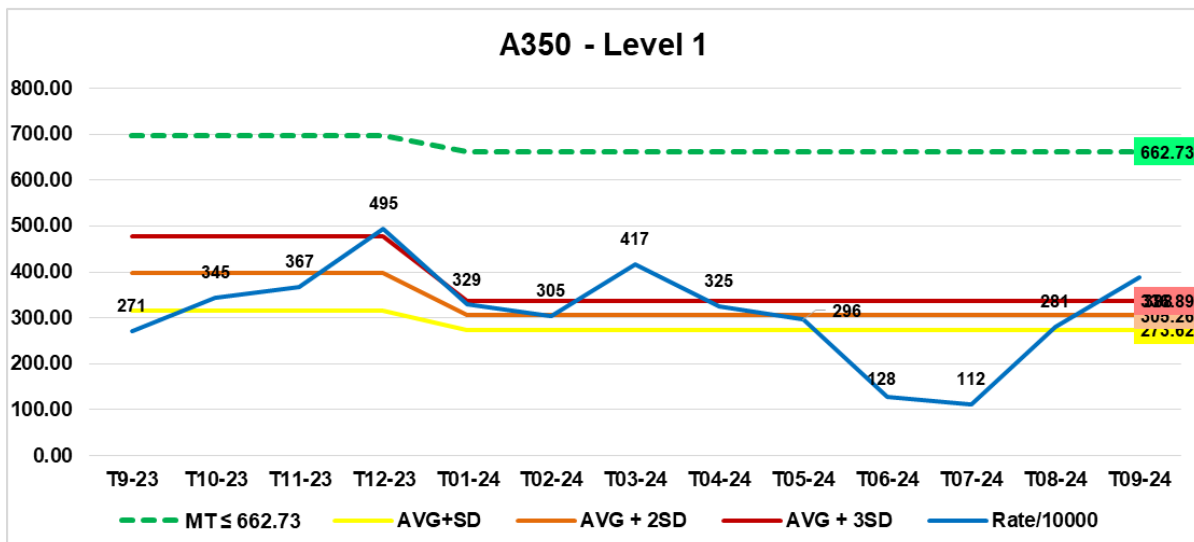
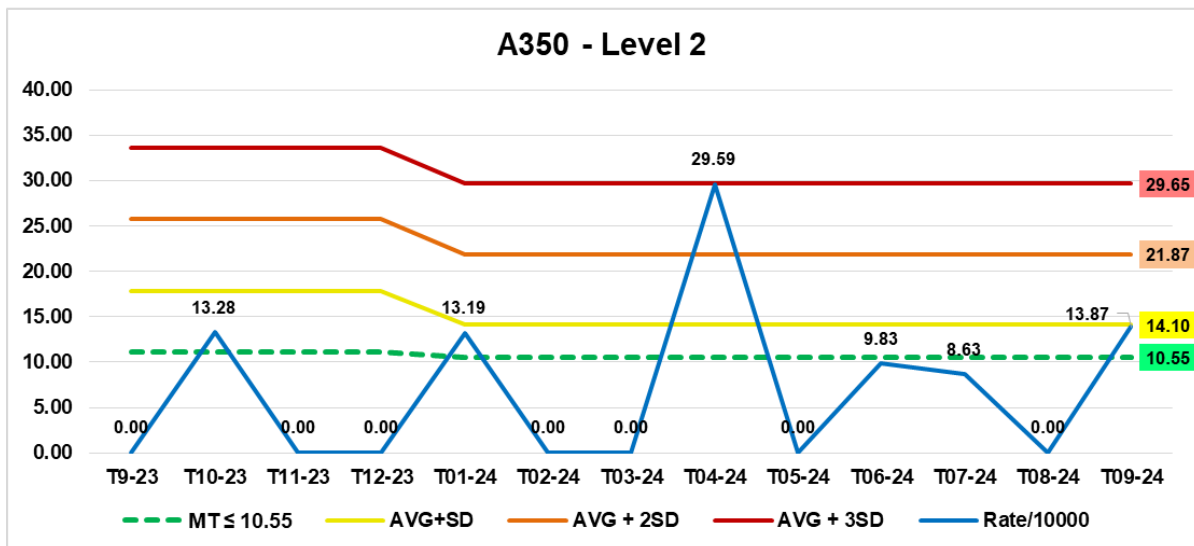
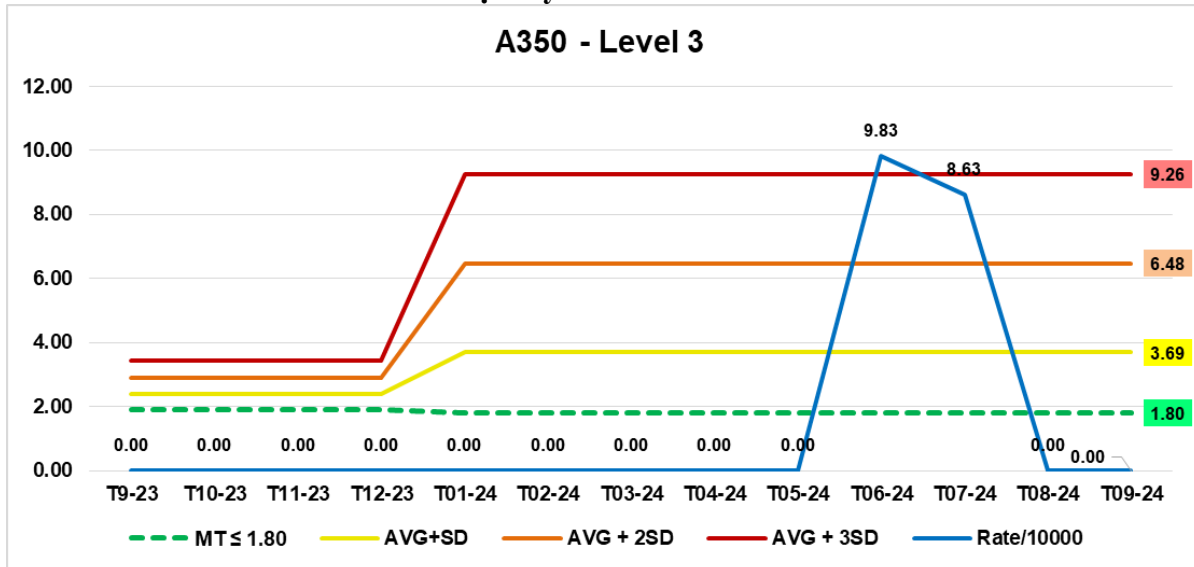
Các đội bay T9/2024



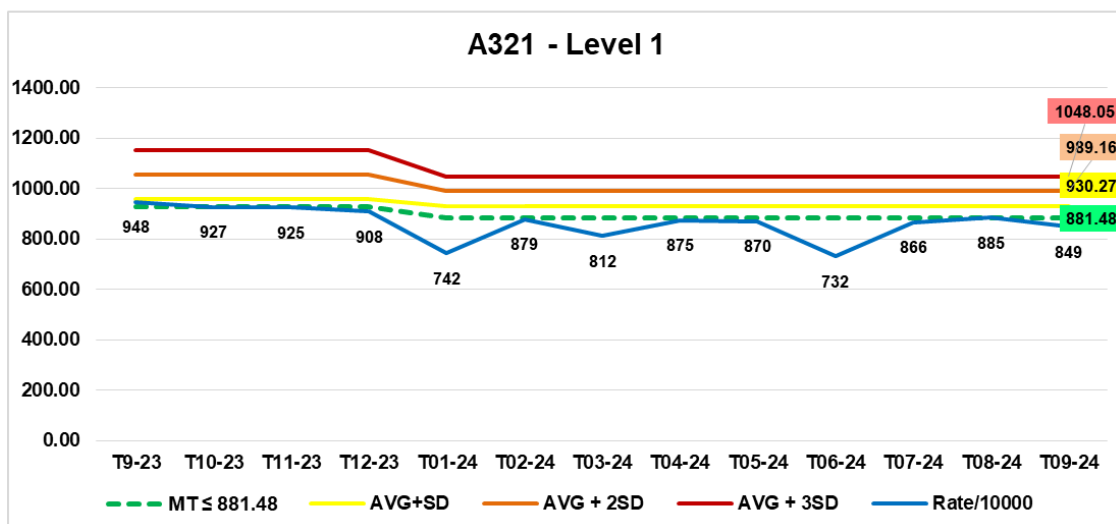
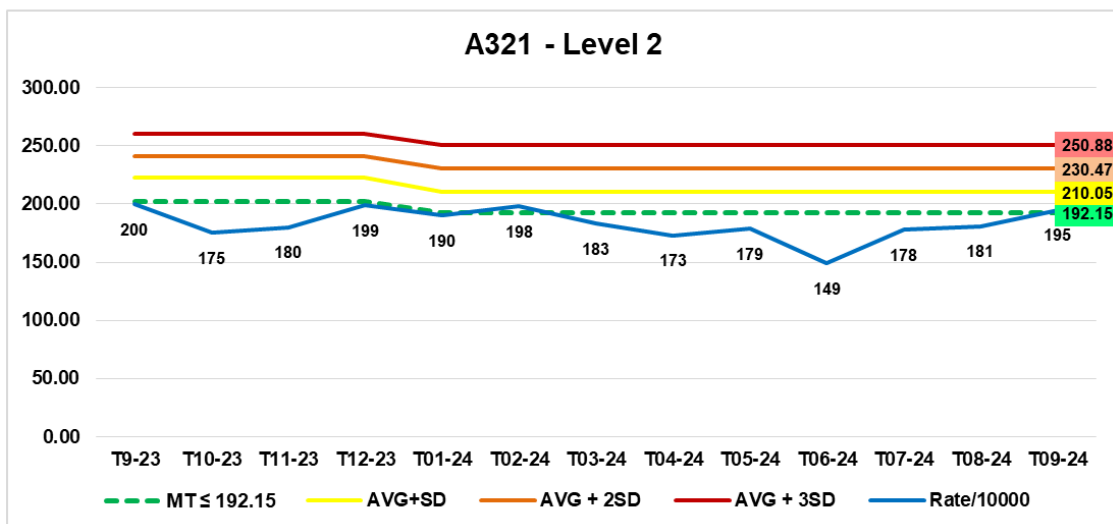
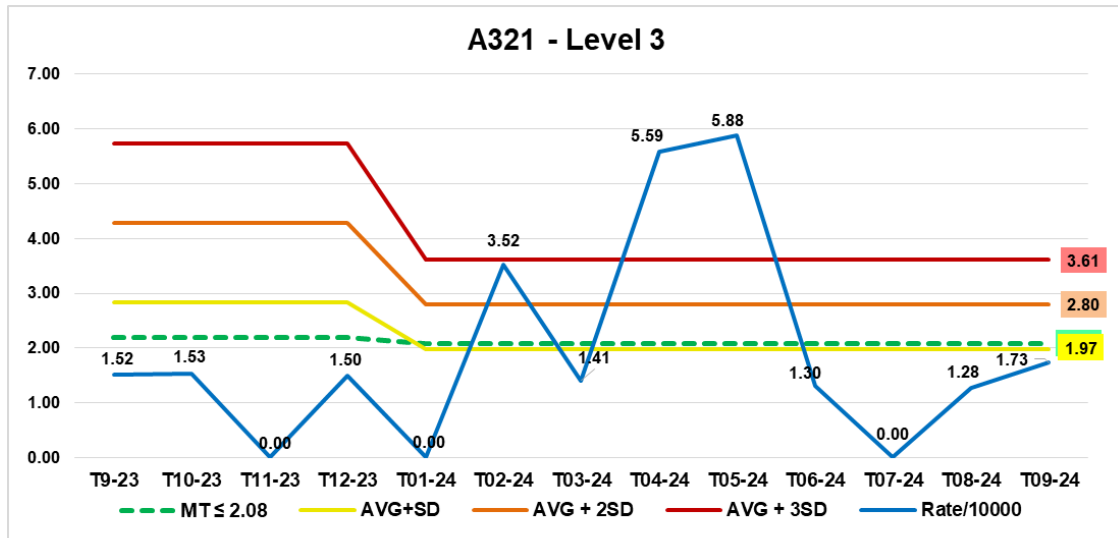
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay B787 T9/2024



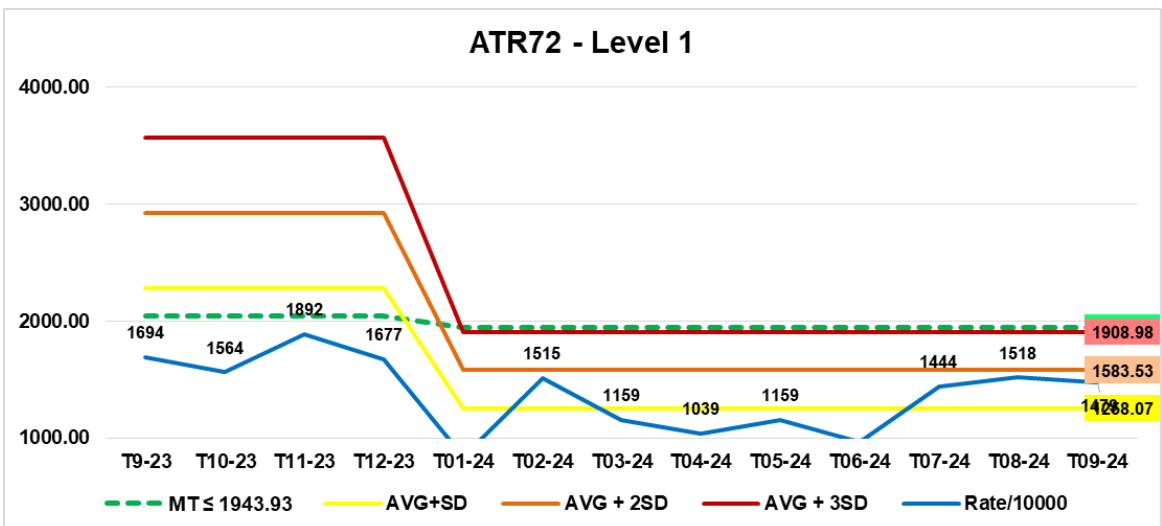
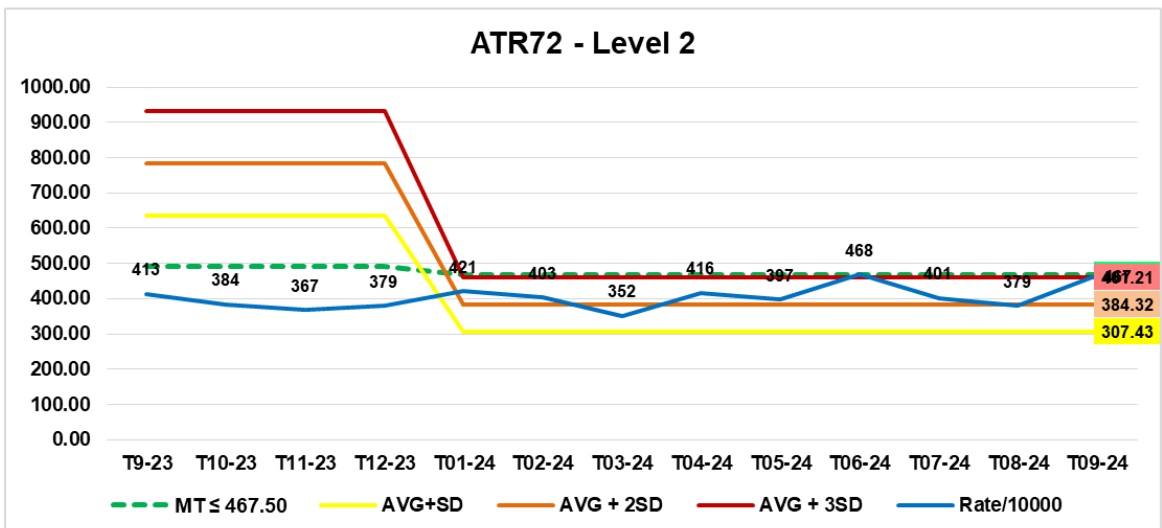
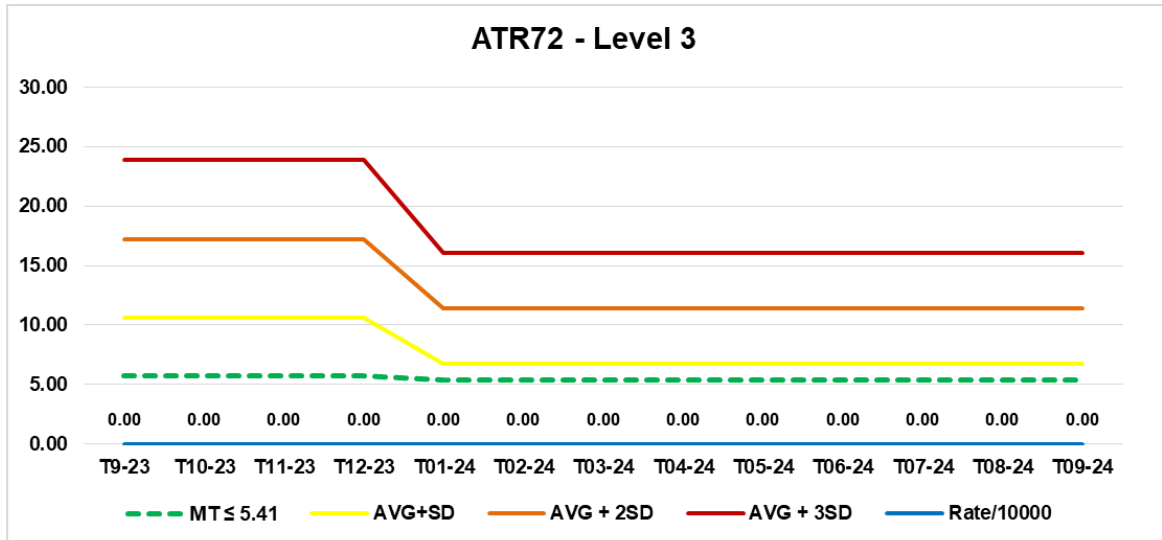
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay A350 T9/2024



PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay A321 T9/2024



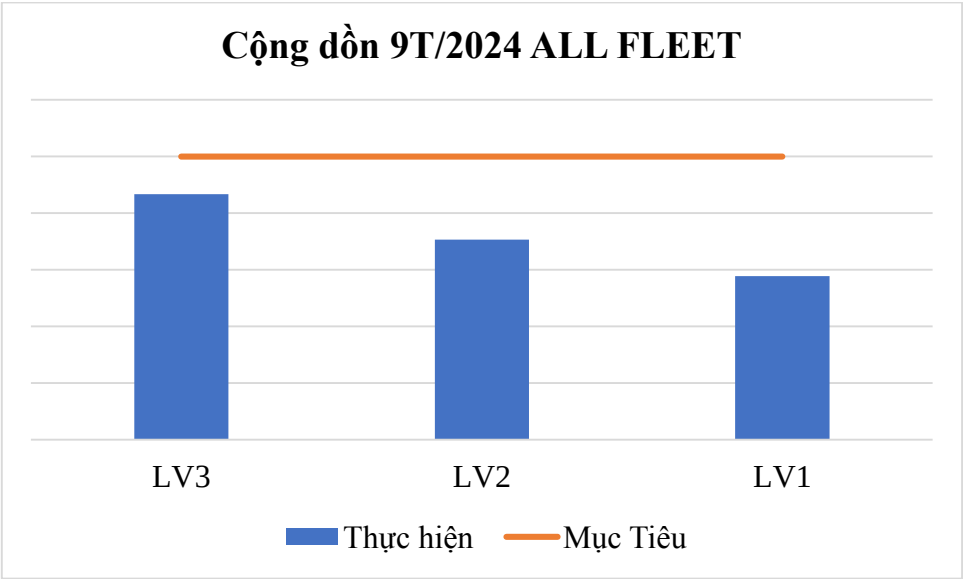
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay ATR72 T9/2024



PHỤ LỤC 4

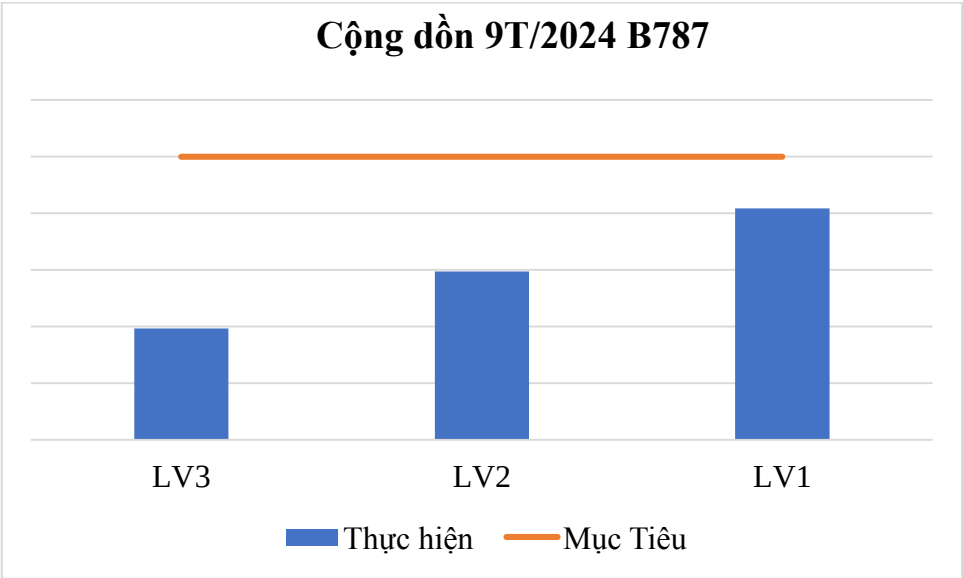
Các đội bay cộng dồn 9T/2024

All Fleet	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.04	2.35	87%
Level 2	152.56	216.00	71%
Level 1	781.56	1353.00	58%



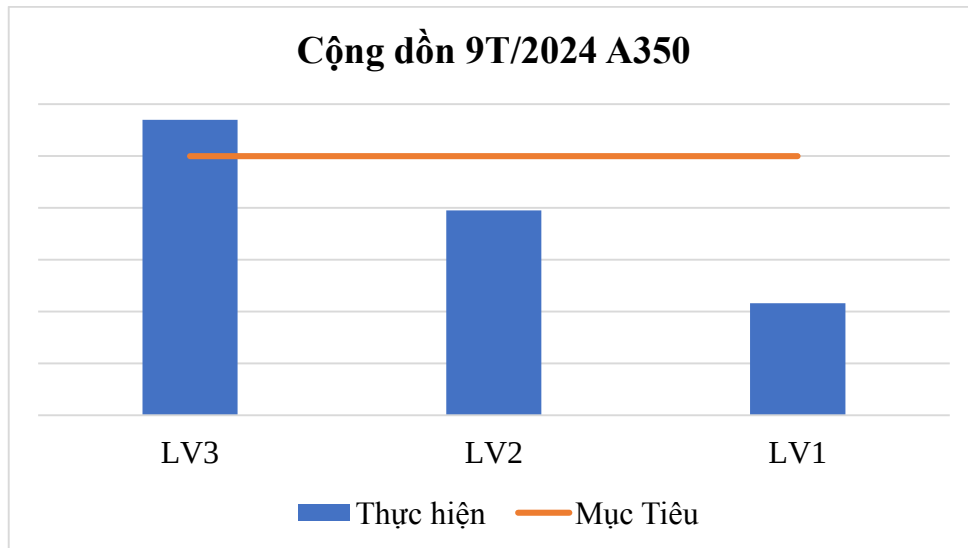
Đội B787 cộng dồn 9T/2024

B787	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	0.89	2.26	39%
Level 2	5.61	9.44	59%
Level 1	605.56	741.75	82%



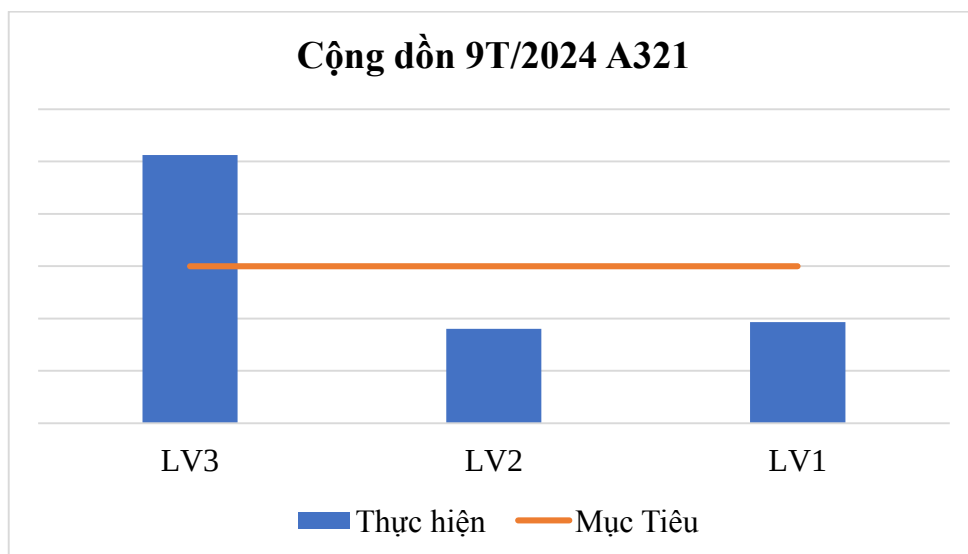
Đội bay A350 cộng dồn 9T/2024

A350	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.05	1.80	114%
Level 2	8.35	10.55	79%
Level 1	286.78	662.73	43%



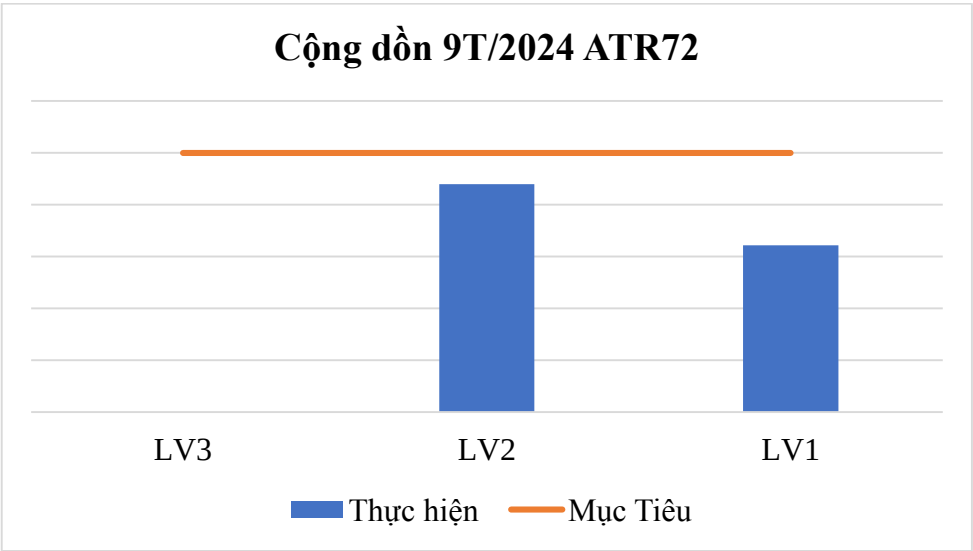
Đội bay A321 cộng dồn 9T/2024

A321	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.30	2.08	111%
Level 2	180.67	192.15	94%
Level 1	834.44	881.48	95%



Đội bay ATR72 cộng dồn 9T/2024

ATR72	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	0.00	5.41	0%
Level 2	411.43	467.50	88%
Level 1	1251.71	1943.93	64%



PHỤ LỤC 5

Nội dung công việc giao các cơ quan, đơn vị

Stt	Nội dung công việc	Chủ trì	Phối hợp	Thời hạn
1	ĐTV phối hợp DVHK làm việc về vấn đề điều chỉnh cơ cấu tiếp viên trên đường bay HAN-SYD/MEL, báo cáo lên LĐ TCT.	ĐTV	DVHK	
2	ĐTV phối hợp ban DVHK xây dựng đề xuất tăng cơ cấu tiếp viên các chuyến HAN-SIN-HAN khi bay tàu thân rộng.	ĐTV	DVHK	
3	Các đơn vị tiếp tục nghiên cứu điều chỉnh bộ chỉ số an toàn đã đăng ký cho phù hợp với thực tế khai thác.	TTĐHKT, ĐB919, ĐTV	ATCL	T10/2024
4	Đánh giá xem xét việc cho phép FO và SO bay cùng nhau trong giai đoạn bay bằng.	ĐB919	ATCL, TTĐHKT	T10/2024
5	Kiến nghị Cục HK bỏ Supplement Route Manual cho các chuyến bay thuê chuyến.	ATCL		T9/2024
6	Rà soát các quy định của nhà chức trách, IATA, IOSA,... liên quan đến việc bổ sung 01 TV cho chuyến bay Ferry với 02 PC và báo cáo phương án thực hiện	ATCL, ANHK	ĐB919	T10/2024
7	Thực hiện kiện toàn lại nhân sự tổ SAG1.	TTĐHKT		T10/2024
8	Khắc phục khuyến cáo của EASA về nội dung huấn luyện UPRT.	TCNL	ĐB919	T10/2024
9	Lắp rèm cho vị trí nghỉ của PC, TV trên tàu bay A321 đi Ấn Độ.	KT	TTĐHKT	T12/2024
10	Thiết lập kênh thông tin với Cục HK Trung quốc nhằm trao đổi thông tin về hành khách có hành vi trộm cắp đồ trên chuyến bay.	ANHK	TTĐHKT	
11	Thống kê, báo cáo kiến nghị Cục HK về tình trạng gia tăng gần đây của các vụ việc chim va vào tàu bay.	ATCL		
12	Khắc phục sau đánh giá MARI.	ATCL, TTĐHKT TTHL, ĐB919		
13	Thống nhất phương án thực hiện yêu cầu xác nhận “Fit For Flight” trước mỗi chuyến bay đối với PC	ATCL, TTĐHKT, ĐB919		T10/2024

14	Làm việc với cảng HK Nội Bài về biển báo hiển thị VDGS (nhỏ, không nhìn rõ).	ASOC		
15	Phương án xếp lịch bay đảm bảo chuyến bay của VASCO chỉ được thực hiện trên tàu bay của VASCO và chuyến bay của VNA chỉ được thực hiện trên tàu bay của VNA.	KHPT		