

BÁO CÁO SAG1

Giảm thiểu vụ việc level 3 & rủi ro mệt mỏi của tổ bay

SAG1

I. Các giải pháp giảm thiểu rủi ro Level 3

1. QLRR hàng tháng theo SIRA đã đăng ký, đồng thời tự đánh giá các rủi ro khác có thể xảy ra qua các sự vụ an toàn qua AQD và tổ SAG ĐB.
2. Thực hiện Giảng bình cấp Đoàn, Đội các vụ việc liên quan an toàn, khai thác kịp thời.
3. Thường xuyên đưa ra các thông báo, khuyến cáo an toàn, kết luận GB, bản tin an toàn của đội bay giúp PC hiểu rõ và rút ra bài học kinh nghiệm tránh lặp lại, cụ thể:
 - Kiểm tra kỹ thời tiết tại các sân bay, không vội vàng trong mọi quyết định, thường xuyên theo dõi các thông báo về thời tiết cục đoạn, bão trên APP FCD, thực hiện kỹ TEM Briefing.
 - Tập trung hơn nữa vào các giai đoạn cất, hạ cánh, tuân thủ kỹ thuật hạ cánh theo tài liệu FCTM, sẵn sàng xử lý, can thiệp các tình huống nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối.
 - Đưa ra các giải pháp ngăn ngừa Firm Landing, Over Speed bổ sung theo từng đội bay ([chi tiết trong slide sau](#)).

SAG1

I. Các giải pháp giảm thiểu rủi ro Level 3

4. Phân tích và đánh giá xu hướng tăng số vụ Go-around (G/A), tìm ra các vấn đề và đưa ra khuyến cáo.
 5. Xây dựng KPI Level 3 theo tháng, theo quý cho từng đội bay nhằm kiểm soát và hạn chế các vụ việc Level 3.
 6. Đội bay phối hợp với P. ĐT xây dựng các câu hỏi kiểm tra nhận thức của PC trên cơ sở bài tập, bài kiểm tra, đánh giá rồi đưa qua các link để PC tự làm, hoặc các bài đánh giá lồng ghép vào các bài lý thuyết Sim về các vụ việc an toàn.
 7. Kịp thời nắm bắt các tâm tư tình cảm, biến động về cuộc sống gia đình của PC trong đội để kịp thời trấn an, ổn định về tâm lý nhằm đảm bảo an toàn bay.
- 

SAG1

Các giải pháp ngăn ngừa Firm Landing, Over Speed

Đội A321

Về Firm Landing:

- Đưa ra Firm landing notice riêng cho Đội bay.
- Đưa ra 2 chốt chặn tại 500ft AGL và Flare height hoặc 30ft AGL để Lái chính dành quyền điều khiển tàu bay.

Về Overspeed:

- Đưa ra thông báo Overspeed prevention triển khai toàn bộ PC.
- Xây dựng hướng dẫn khai thác chi tiết cho phương thức tiếp cận RNP đường cất hạ cánh 03 tại sân bay TBB nhằm giảm thiểu tiếp cận không ổn định khi bay bằng mắt.
- Lưu ý về góc kéo trong quá trình cất cánh khi khai thác tàu bay A320 NEO.

Đội A350

- Đưa ra chốt chặn v/v lái chính luôn sẵn sàng dành quyền kiểm soát và thực hiện ra bằng nếu phi công không ra bằng ở độ cao 40 ft.

Đội ATR72

Quản triệt phi công trong đội v/v áp dụng giới hạn của ATR tại sân bay Côn Sơn (VCS) trong mùa gió chướng như sau:

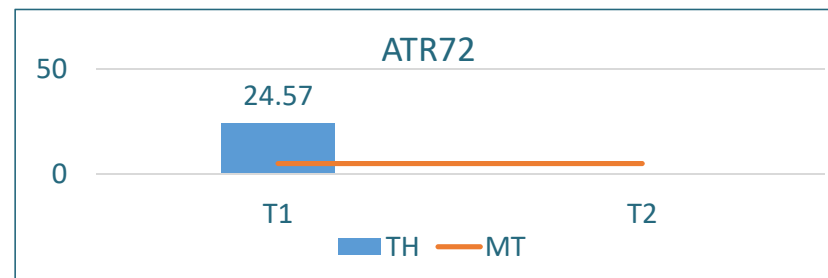
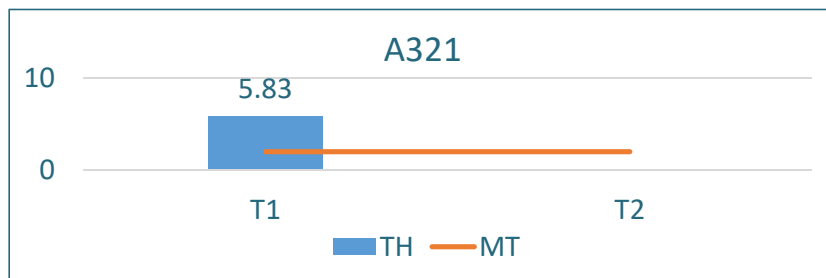
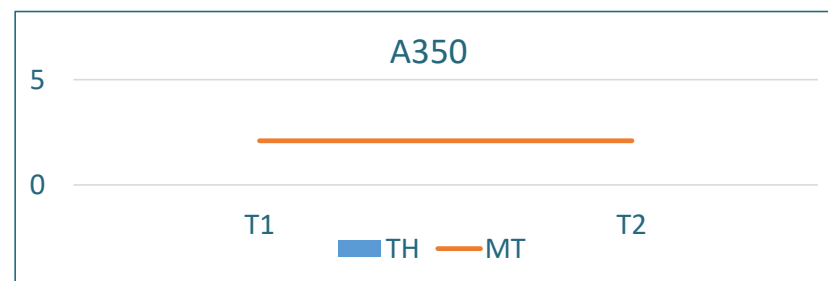
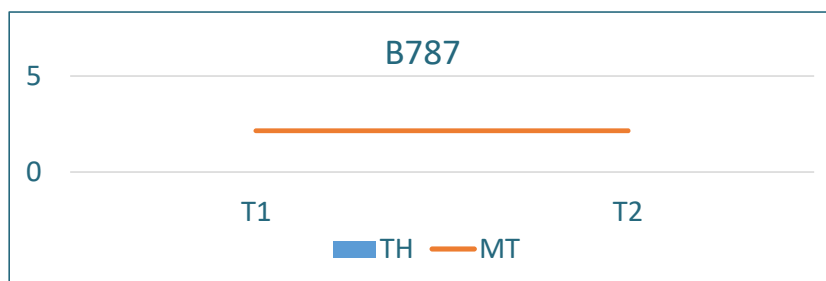
- Quản lý theo giới hạn mới tại sân bay VCS các tháng (5 tháng): T11, T12, T1, T2, T3.
- Quản lý theo giới hạn cũ tại sân bay VCS các tháng còn lại (7 tháng): Từ T4 - T10.
- Tập trung quản lý và kiểm soát chặt hơn các vụ việc Level 02.

SAG1

Kết quả thực hiện

So sánh tháng 2/2025 với tháng 1/2025, có thể thấy hiệu quả của các biện pháp giảm thiểu rủi ro thông qua chỉ số vụ việc LV3 của các đội bay:

- Các đội B787, A350 giữ nguyên ở mức 0
- Đội A321: 5.83 => 0
- Đội ATR72: 24.57 => 0



II. Các giải pháp giảm thiểu, quản lý rủi ro mệt mỏi của tổ bay

Phi công

- P. TGD Đ.V. Tuấn đã chủ trì cuộc họp về cơ cấu tổ bay chặng MNL - HAN, thống nhất phương án bổ sung thêm 01 phi công. TTĐHKT đã triển khai trên thực tế.
- P.TGD T.N.Giang đã chủ trì cuộc họp về rà soát số lượng phi công- tiếp viên trên các chặng bay tiềm ẩn nguy cơ mệt mỏi. Theo KL cuộc họp, PTGD chỉ đạo:
 - *TTĐHKT* nghiên cứu, bổ sung nguyên tắc xếp tổ lái tăng cường đối với những FDP có yếu tố mệt mỏi cao như: có giờ hạ cánh của chặng thứ 2 trở đi trong khung giờ **5h00-7h00 LT**, độ dài các chặng bay trong **FDP không phù hợp để áp dụng Controlled Rest In Flight** (dưới 3h, trên 1,5h) và phối hợp với ĐB, ĐTV xây dựng hướng dẫn nghỉ ngơi cho PC, TV trước khi thực hiện những chặng bay có yếu tố mệt mỏi cao.
 - *ĐB* xây dựng hướng dẫn nghỉ ngơi cho PC trước khi thực hiện những chặng bay có yếu tố mệt mỏi cao.

II. Các giải pháp giảm thiểu, quản lý rủi ro mệt mỏi của tổ bay (tiếp)

Tiếp viên

- P. TGD Đ.V. Tuấn đã chủ trì cuộc họp về vấn đề rủi ro mệt mỏi của tiếp viên, cụ thể hơn là đường bay MNL - HAN. Theo KL cuộc họp, từ tháng 01/2025 đến tháng 04/2025 sẽ triển khai thử nghiệm bổ sung 01 TV cho chặng. Khi hoàn tất trong tháng 4, các CQĐV sẽ có báo cáo đánh giá và kết luận.
 - P.TGD T.N. Giang chỉ đạo ĐTV:
 - ✓ Kiểm tra, rà soát các quy định hiện hành về số lượng TV tối thiểu cần duy trì để đảm bảo an toàn bay trong giai đoạn bay bằng;
 - ✓ Nghiên cứu xây dựng quy định chia ca nghỉ ngơi phù hợp trên chuyến bay cho TV.
 - ✓ Xây dựng hướng dẫn nghỉ ngơi cho TV trước khi thực hiện những chặng bay có yếu tố mệt mỏi cao.
- 

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN