

ĐẢM BẢO AN TOÀN KHAI THÁC BAY TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT BẤT LỢI

Hà Nội, ngày 01 tháng 7 năm 2025

NỘI DUNG

1 THỐNG KÊ KHAI THÁC 2024– 2025, THỰC TRẠNG BẤT LỢI DO ẢNH HƯỞNG TỪ THỜI TIẾT

2 CÁC GIẢI PHÁP ĐANG ÁP DỤNG

3 KIẾN NGHỊ

A photograph of an airport tarmac under a dramatic, stormy sky. Several aircraft are visible, including a large blue and white plane in the foreground and a smaller white plane with a purple tail. A control tower is visible in the background. The sky is filled with dark, heavy clouds, with some light breaking through on the right side.

THỐNG KÊ KHAI THÁC 2024– 2025

THỰC TRẠNG BẤT LỢI DO ẢNH HƯỞNG TỪ THỜI TIẾT

Thời tiết bất lợi là yếu tố hàng đầu gây ra gián đoạn trong hoạt động bay như delay, huỷ chuyến, chuyển hướng hạ cánh, ảnh hưởng tới an toàn và khai thác bay của các hãng hàng không nói chung.

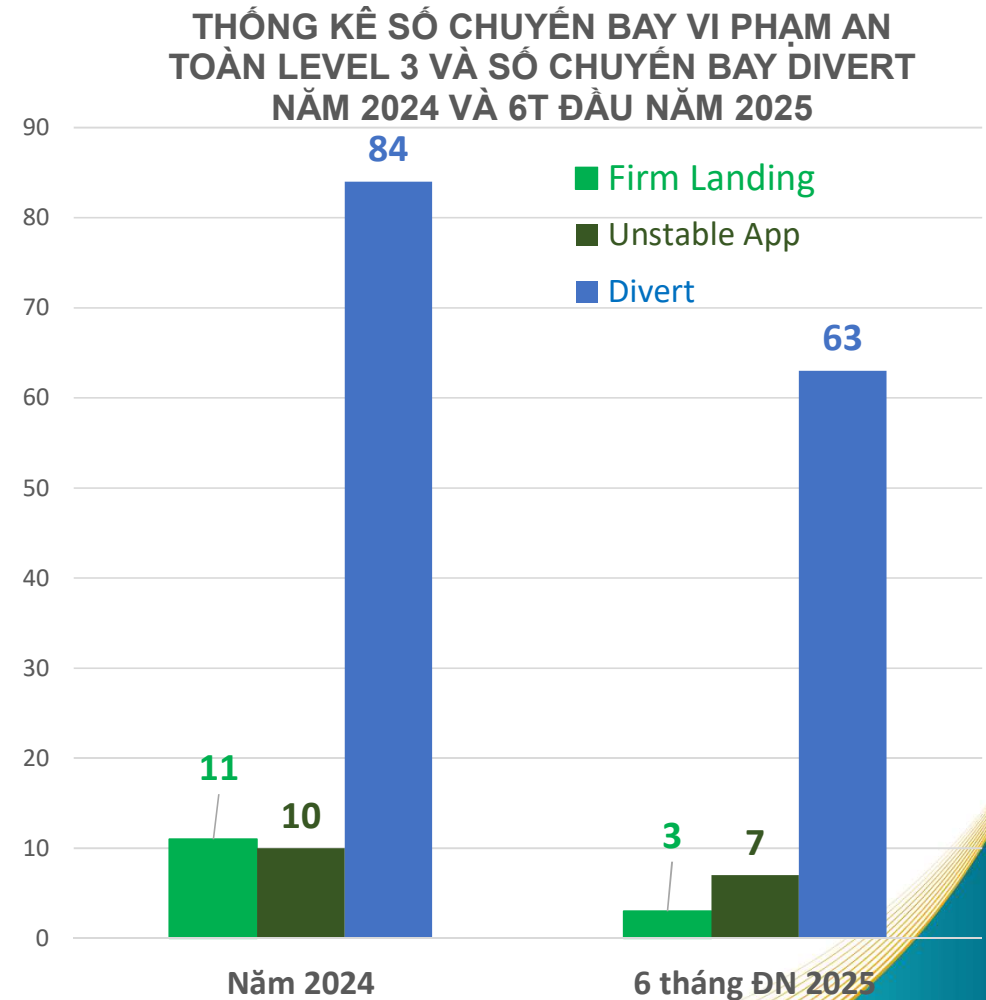
Riêng tại Việt Nam, do ảnh hưởng phức tạp của biến đổi khí hậu nên cuối năm 2024 và nửa đầu năm 2025 xuất hiện các hiện tượng mưa giông thất thường, trái mùa tại cả 3 miền Bắc, Trung, Nam gây ảnh hưởng lớn tới hoạt động khai thác bay của hãng



Theo thống kê sơ bộ:

1. Năm 2024:

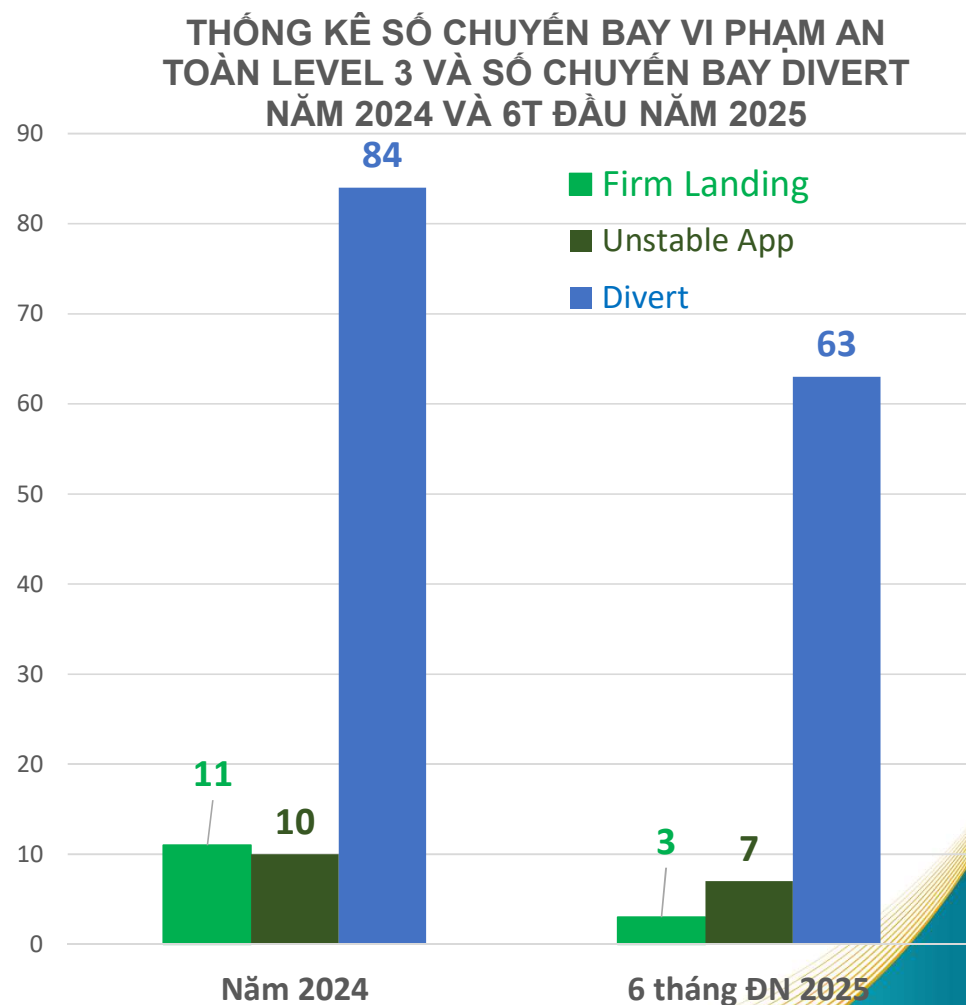
- ❖ Về an toàn có 11 chuyến bay vi phạm Firm landing phần nhiều do gió thay đổi giai đoạn tiếp cận chót, còn lại 10 chuyến do tiếp cận không ổn định.
- ❖ Về khai thác có 84 chuyến bay Divert trong năm 2024 tập trung vào các tháng 1,2,3 tại khu vực miền Bắc do ảnh hưởng của khí hậu lạnh gió mùa còn lại rơi vào các tháng 6-11 khi vào mùa mưa bão với mật độ khai thác cao.



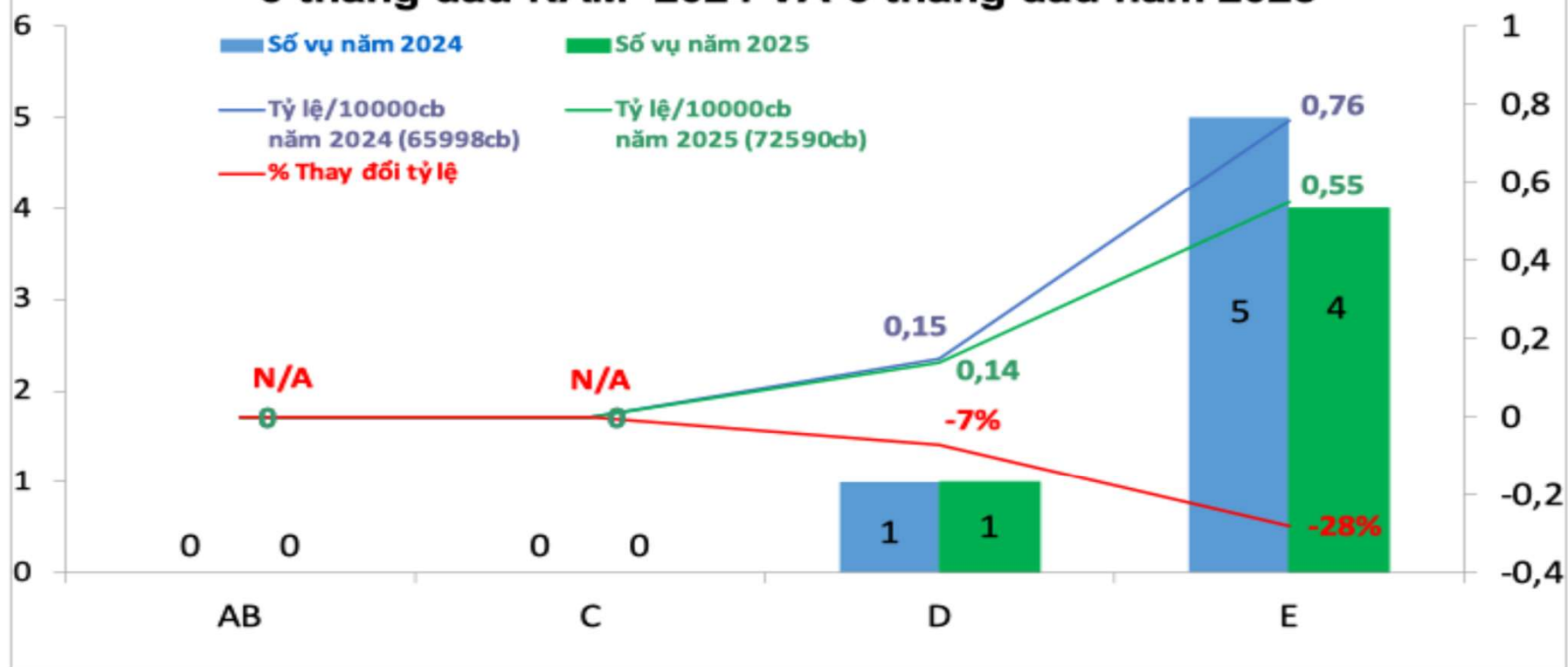
2. 6T DN 2025:

❖ Về an toàn có 3 chuyển Firm landing và 7 chuyển vi phạm lvl 3 tiếp cận không ổn định do điều kiện thời tiết gió đuôi và mưa giông. Đặc biệt vụ việc va chạm trên đường lăn tại sân bay Nội bài ngày 27/6 vụ việc vẫn đang được điều tra làm rõ.

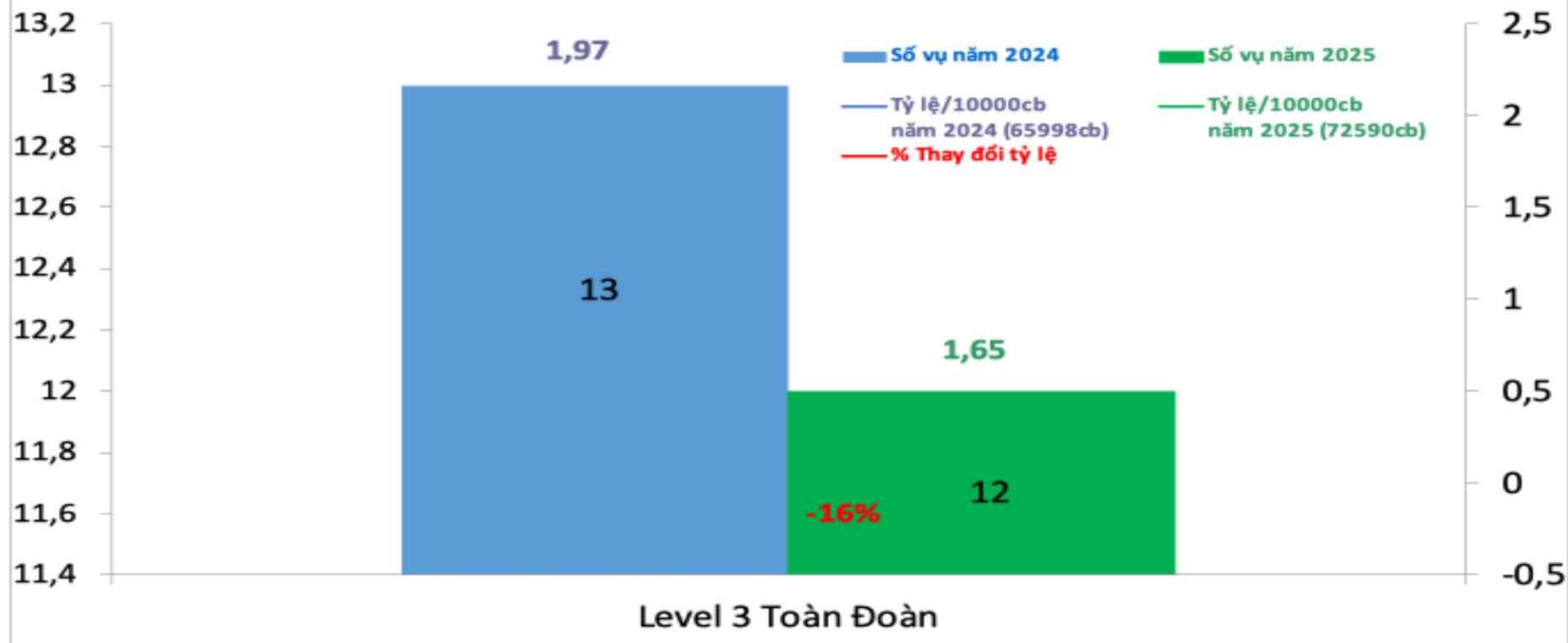
❖ Về khai thác chỉ tính riêng 6 tháng đầu năm 2025 đã có 63 chuyển bay Divert, đặc biệt giai đoạn tháng 6/2025 có 23 chuyển bay Divert có ngày 10/6 (5 chuyển), 11/6 (8 chuyển) tất cả đều do mưa giông lớn và ảnh hưởng của cơn bão số 1



TỔNG HỢP và SO SÁNH ABCDE 6 tháng đầu NĂM 2024 VÀ 6 tháng đầu năm 2025

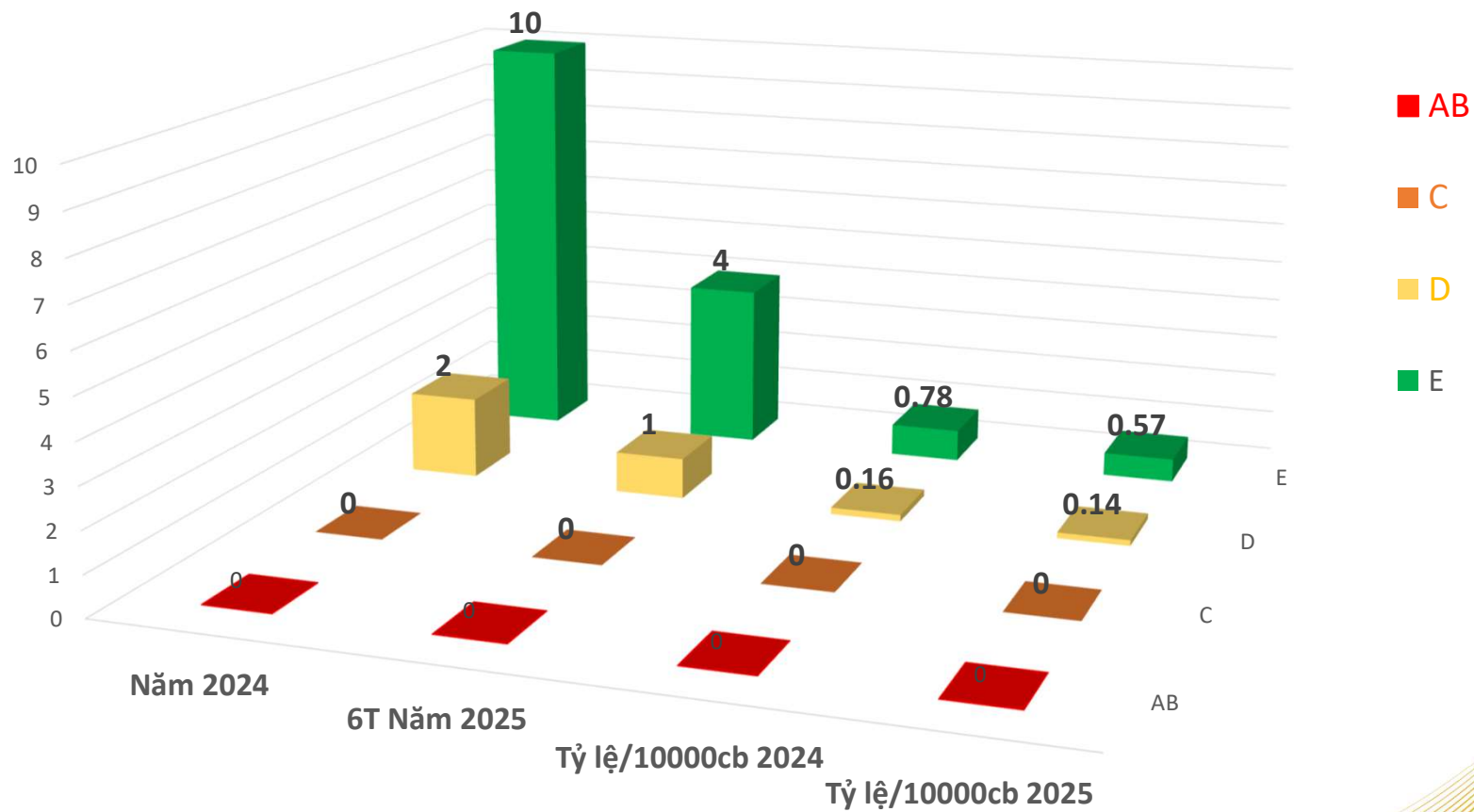


TỔNG HỢP và SO SÁNH LEVEL 3 TOÀN ĐOÀN 6 tháng đầu NĂM 2024 VÀ 6 tháng đầu năm 2025

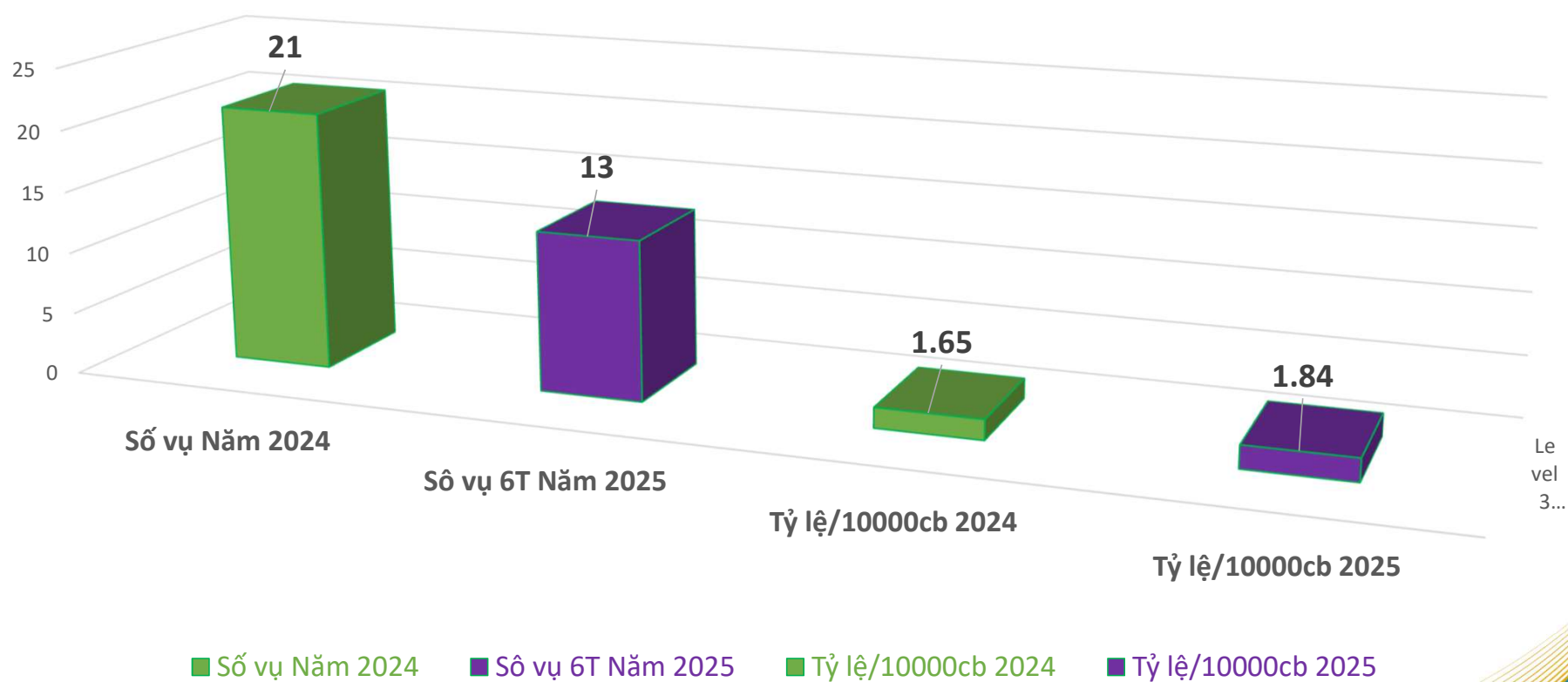


Dưới đây là một số vụ việc điển hình trong năm 2024 và 2025 do điều kiện thời tiết bất lợi gây ra cho hoạt động khai thác bay

TỔNG HỢP CÁC SỰ CỐ, VỤ VIỆC ABCDE NĂM 2024 VÀ 6T ĐẦU NĂM 2025



TỔNG HỢP CÁC VỤ VIỆC LEVEL 3 NĂM 2024 VÀ 6T ĐẦU NĂM 2025



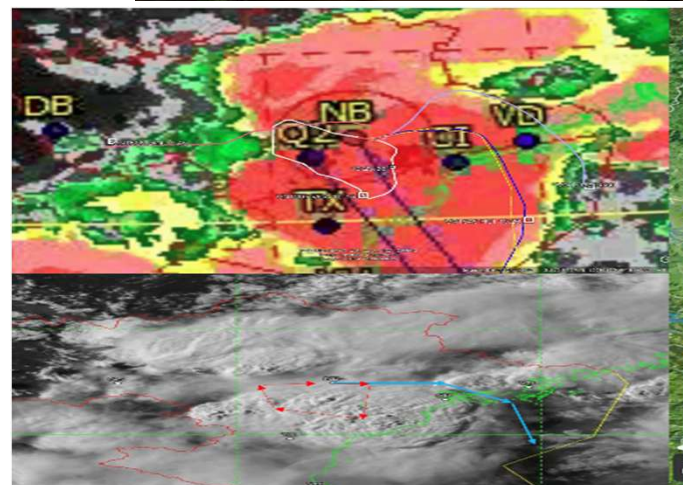


AIR TURN BACK DUE TO THE WINDSHIELD BROKEN WHILE FLYING THROUGH A BAD WEATHER AREA
HVN1207 HAN-VCA MAY.2024



HVN1207 HAN-VCA (19/5/2024)

CHUYẾN BAY VN1207 CẤT CÁNH TẠI HAN
TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT MƯA DÔNG
TRONG KHU VỰC ĐÃ QUAY LẠI HẠ CÁNH
TẠI HAN SAU KHI MÁY BAY GẶP MƯA ĐÁ
GÂY NỨT KÍNH BUỒNG LÁI.....





HVN248 SGN-HAN (19/5/2025)

CHUYẾN BAY HVN 248 SGN-HAN
GẶP NHIỀU ĐỘNG TRÊN MỨC BAY 390
SAU KHOẢNG 50 PHÚT BAY...MÁY BAY MẤT
300 FT (100M) ĐỘ CAO TRONG KHOẢNG
5S SAU ĐÓ ỔN ĐỊNH LẠI...



SINGAPORE AIRLINES B777-300R SQ321 LHR-SIN GẶP SEVERE TURBULENCE DIVERT TO BKK (21/5/2024)



**SINGAPORE AIRLINES B777-300R SQ321 LHR-SIN
ENCOUNTERED A SEVERE TURBULENCE
21.MAY.2024**

- One person died and multiple others were injured after a Singapore Airlines flight hit “severe turbulence” during a long-haul flight. The incident occurred on May 21, 2024, when Singapore Airlines flight SQ321, which was traveling from London to Singapore, encountered severe turbulence. The Boeing 777-300ER aircraft diverted to Bangkok, Thailand, where it made an emergency landing. There were a total of 211 passengers and 18 crew members on board.

36





CÁC GIẢI PHÁP ĐANG ÁP DỤNG

1. Tăng cường công tác tuyên truyền tới từng phi công thông qua

- ✓ Các bản tin an toàn, thông tin về thời tiết bất lợi (năm 2024 có 210 thông báo và 6 tháng đầu năm 2025 có 63 thông báo về an toàn, 4 chỉ thị của TGD và 4 thông báo về thời tiết bất lợi)
- ✓ Safety Bulletin hàng tháng
- ✓ Thông báo từ nhóm trưởng (nhóm viber của từng đội bay...)



REACH FURTHER
FLIGHT CREW DIVISION
OPERATION NOTICE

DATE: 11th June, 2025
NO: 115/DB-ATCL
TO: All pilots
SUBJECT: TYPHOON NUMBER 1 - WUTIP



A320/321 FLEET



A350 FLEET

From: Fleet Manager Team
To: All Pilots
Date: JUNE 15, 2025 No: 05
Sub: FLEET BULLETIN, MAY 2025

1. SAFETY OCCURRENCES:

UNSTABILIZED APPROACH
SUMMARY OF THE CASE:
Flight VN320, route SGN-KIX, operated using A350/VN-A888 aircraft.
The aircraft's technical condition was suitable for operation.
The crew's certificates and qualifications were valid. Work and rest schedules complied with FOM regulations.
Weather conditions at RJBB airport: wind 060/4 kt, visibility over 10 km.
Flight VN320 approached via ILS runway 06R. During the descent, tailwind ranged from 10 to 25 kt.
According to AGS data, at 1000 ft AGL, IAS = Vapp + 14 kt. The crew anticipated the speed to decrease, but due to tailwind and fluctuating speeds, the aircraft continued accelerating. At 644 ft AGL, IAS = Vapp + 18 kt, violating Level 2 standards for High Speed below 1000 ft.
At 476 ft AGL, the crew disengaged autopilot and decided to land.
After the flight, the crew submitted a report to AQD.

ROOT CAUSES:
Direct Causes:
The crew did not effectively manage the flight.
Failing to adhere to SOP 2.7.7 Stabilized Final Approach and FOM 8.3.1.9 guidelines for stabilized approach.
PM did not issue decisive warnings.
Indirect Causes:
Crew did the approach under tailwind conditions with fluctuating wind speed and direction.
Delayed flap 3 configuration due to noise abatement procedures (NAP).

LESSONS LEARNED:
Crew members must enhance their flight management skills. When doing the approach under tailwind conditions, crew should configure the landing settings earlier and utilize spoilers to reduce speed, ensuring the aircraft's stability at 1000 ft AGL.
Strict adherence to SOP 2.7.7 Stabilized Final Approach and FOM 8.3.1.9.
PM needs to issue more decisive warnings.

2. OPERATION OCCURRENCES:

Central
ang Tri,
r center
operating

Purser
weather

airports
OCC in

AND
TION

nding.
s were
due to
ach, 3
quest.
ng all

affect
safety
roach,
ersion,

seemed

out of

further

S OF

ANCE

A321
TION

2. Tổ chức các cuộc họp giảng bình về An toàn và Khai thác định kỳ hàng tháng, hoặc khi có yêu cầu từ lãnh đạo đoàn



3. Nâng cao chức năng hoạt động, vai trò của tổ SAG đoàn bay, tổ KTKT và đảm bảo nội dung các cuộc họp hàng tháng đạt chất lượng cao.

- *Tổ KTKT có các team phân tích các vụ việc ATB, GTB, GA, divert..*
- *Tổ SAG có các Team về điều tra an toàn kể cả các vụ việc LVL 2*



4. Bổ sung đưa vào bài bay định kỳ SIM các nội dung khai thác trong điều kiện thời tiết bất lợi

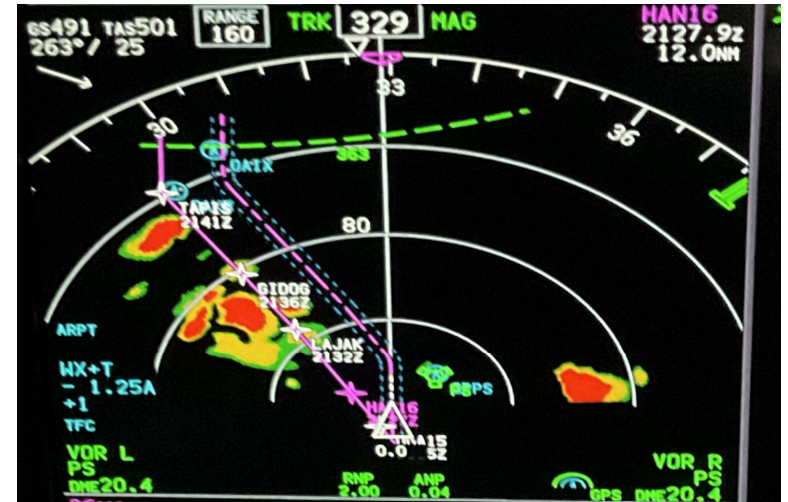
CM1 PF		M	2.	TAKE OFF WITH X-WIND - WINDSHEAR
		M	3.	SMOKE AND FUMES
		M	4.	ILS W APCH & LANDING 25R WITH STRONG/GUSTING X-WIND
		M	5.	TAKEOFF – HUD SYS CAPT
		M	6.	ENG L/R FAIL
		M	7.	RNP Y APCH RWY 07L – REJECTED LANDING DUE TO
	1h05'	M	8.	ILS W APCH RWY 25R – LANDING WITH STANDING WATER ON RWY
		M	9.	[UPRT] RUDDER AUTHORITY - ROLL DYNAMICS NEAR STALL ANGLE OF ATTACK AND ENVELOPE PROTECTION DEMONSTRATIONS
		M	10.	[UPRT] SLOW FLIGHT - FULL STALL - LANDING CONFIGURATION RECOVERY
		M	11.	[UPRT] GO AROUND AFTER HIGH BOUNCE LANDING
SCENARIO BASED TRAINING				
		M	12.	INIT TAKE OFF POSITION – SHORT BRIEFING
			13.	TAKE OFF WITH STRONG X-WIND



5. Tổ chức gặp gỡ, trao đổi kinh nghiệm, chia sẻ các vướng mắc giữa phi công và ATC trong hoạt động bay đặc biệt vào giai đoạn xuất hiện thời tiết xấu

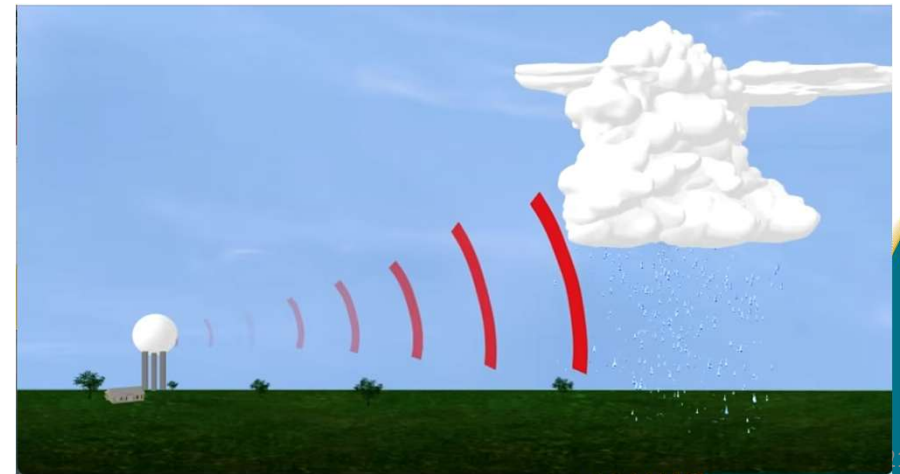
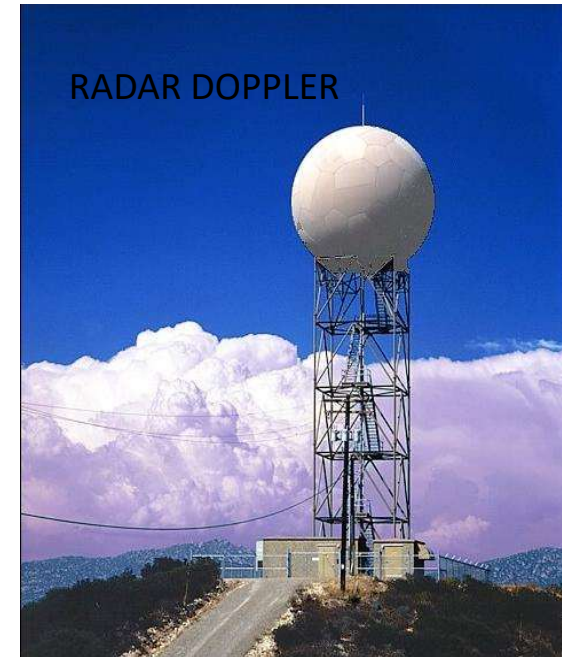


6. Tăng cường nghiên cứu thời tiết, tập trung canh nghe và liên lạc theo đúng quy trình đặc biệt khi bay qua khu vực Uncontrol airspace vừa có địa hình núi cao và không có chỉ dẫn của ATC trong điều kiện thời tiết xấu.



KIẾN NGHỊ

1. Nâng cao chất lượng, độ chính xác và tin cậy của các bản tin thời tiết từ các đầu sân bay, nâng cấp trang thiết bị, sử dụng dữ liệu vệ tinh cho hoạt động dự báo



2. Thực hiện phối hợp với các đầu sân bay để tiếp nhận hoặc cho phép máy bay cất cánh trong điều kiện thời tiết xấu



3. Xây dựng kênh liên lạc hiệu quả giữa hãng hàng không, các cảng hàng không, trung tâm quản lý bay và các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không tại sân bay



4. Đào tạo chuyên sâu về quản lý rủi ro thời tiết, kỹ năng xử lý tình huống khẩn cấp cũng như kỹ năng ra quyết định cho đội ngũ Phi công, Tiếp viên, Nhân viên kỹ thuật



5. Tổ chức, Phối hợp chia sẻ thông tin và học hỏi kinh nghiệm, công nghệ hoặc các giải pháp quản lý rủi ro về thời tiết trong hoạt động bay với các hãng hàng không, các tổ chức hàng không quốc tế và khu vực



THANK YOU!