

CHỈ THỊ

Về việc tăng cường đảm bảo an toàn hoạt động bay trong mùa mưa bão và các điều kiện thời tiết xấu

Theo dự báo của Trung tâm dự báo khí tượng thủy văn quốc gia (KTTV TU), năm 2022 thời tiết các khu vực tại Việt Nam có thể có những bất thường so với trung bình khí hậu. Lượng mưa khu vực ven biển Trung Bộ và Tây Nguyên trong các tháng 10-11/2022 được dự báo khả năng cao hơn trung bình hàng năm và có thể xảy ra các đợt mưa lớn liên tiếp. Số lượng cơn bão ảnh hưởng trực tiếp đến Việt Nam trong năm nay tuy dự báo không tăng so với trung bình khí hậu (khoảng 04-06 cơn) nhưng KTTV TU cảnh báo khả năng bão di chuyển và diễn biến phức tạp, xảy ra dồn dập vào các tháng cuối năm 2022. Ngoài ra, cần đề phòng các hiện tượng thời tiết nguy hiểm như dông, lốc, mưa đá trên phạm vi toàn quốc.

Nhằm đảm bảo an toàn hoạt động bay trong mùa mưa bão và các điều kiện thời tiết xấu, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) chỉ thị:

1. Đối với tất cả các cơ quan, đơn vị:

- Tuân thủ nghiêm các quy định của Cục HKVN về công tác đảm bảo an toàn khai thác hoạt động bay;

Tăng cường kiểm tra công tác đảm bảo an toàn khai thác tại cơ sở; chủ động phát hiện các bất cập, mối nguy an toàn và kịp thời khắc phục;

- Tổ chức rà soát các phương án, trang thiết bị phục vụ việc chằng neo, neo buộc các công trình, đài, trạm và neo đầu, phòng chống bão, lốc cho tàu bay; quán triệt đội ngũ nhân viên làm việc trong khu bay phải tuân thủ các quy trình, cảnh báo về thời tiết nguy hiểm, tránh các rủi ro do sét đánh;

- Tổ chức kiểm tra rà soát công tác phối hợp hiệp đồng phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn (PCTT&TKCN); kiểm tra hệ thống thông tin tín hiệu, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ công tác PCTT&TKCN hàng không;

- Thực hiện tốt công tác báo cáo an toàn bao gồm báo cáo theo Chương trình quản lý an toàn (SMS) (báo cáo bắt buộc, báo cáo tự nguyện); phổ biến nâng cao văn hoá an toàn trong đảm bảo an toàn hàng không.

2. Người khai thác tàu bay:

- Chủ động theo dõi chặt chẽ diễn biến của mưa, bão để điều chỉnh kế hoạch hoặc thay đổi lịch bay cho phù hợp và đảm bảo an toàn tuyệt đối đối với hoạt động bay;

- Chỉ đạo người lái, bộ phận điều hành khai thác bay tuân thủ nghiêm các quy trình khai thác chuẩn do Cục HKVN phê chuẩn, các phương thức bay, huấn luyện không lưu; tập trung chú ý trong quá trình bay, kịp thời liên lạc với cơ sở điều hành bay liên quan khi cần trợ giúp để đảm bảo an toàn chuyến bay;

- Quán triệt các chuyến bay có thời gian bay 30 phút trở lên phải khai thác kỹ các thông tin cảnh báo thời tiết nguy hiểm trên đường bay, dự báo sân bay, đặc biệt là dự báo xu thế (TREND) và tư vấn với cơ quan khí tượng liên quan về tình hình thời tiết ảnh hưởng. Rà soát tăng cường công tác chuẩn bị (briefing) trước chuyến bay cho người lái về điều kiện khí tượng và khả năng tiếp thu của các sân bay khai thác để chủ động kế hoạch bay và sử dụng sân bay dự bị phù hợp;

- Bổ sung và triển khai chính sách giới hạn tốc độ gió cạnh tối đa trong điều kiện thời tiết mưa lớn khi hạ cánh trên đường cất hạ cánh không có hệ thống quan trắc đo lượng nước đọng trên mặt đường cất hạ cánh (CHC) (theo tài liệu của Nhà sản xuất tàu bay là 15kt);

- Người lái tàu bay duy trì việc tuân thủ các giới hạn về tốc độ quy định trong sơ đồ phương thức tiếp cận, đặc biệt trong khu vực tiếp cận chót (trong vòng bán kính 15 dặm);

- Tăng cường nội dung huấn luyện trong Buồng lái mô phỏng (Simulator) các tình huống hạ cánh trong điều kiện thời tiết bất lợi, thời tiết diễn biến bất ngờ, đặc biệt đối với tình huống hạ cánh trong điều kiện có gió đứt, gió giật, gió cạnh xuất hiện đột ngột, trong đó trọng tâm tập trung vào các thao tác chống gió cạnh, giữ và tiếp đất đúng tâm đường CHC và chuẩn bị tâm lý sẵn sàng bay lại vòng 2 khi gặp điều kiện bất lợi (Go around mindset);

- Khuyến cáo tổ lái quan sát yếu tố gió cạnh, gió đuôi hiển thị trên thiết bị của tàu bay (yếu tố gió, chênh lệch địa tốc và tốc độ đồng hồ), so sánh với tốc độ gió do KSVKL cung cấp và có thể sử dụng các thông số này để ra quyết định phù hợp trong trường hợp cần thiết. Thực hiện phương pháp tiếp cận ổn định sớm (Early Stabilized Approach) trong trường hợp gió đuôi lớn hơn 10kt;

- Phân tích, đánh giá nguyên nhân các sự kiện liên quan tới tiếp cận không ổn định; đưa ra biện pháp khắc phục phòng ngừa để giảm tỉ lệ tiếp cận không ổn định đáp ứng mục tiêu của Bộ chỉ số an toàn hàng không; rà soát, sửa đổi bổ sung quy trình khai thác trong trường hợp cần thiết để làm rõ chính sách bay lại (Go-around); tổ chức bình giảng, huấn luyện đảm bảo người lái tàu bay có đủ kiến thức, kỹ năng để nhận dạng, phòng tránh và xử lý trong trường hợp tiếp cận không ổn định, đảm bảo chuyến bay thực hiện an toàn;

- Thực hiện đầy đủ Chương trình phân tích tham số bay (Flight Data Analysis Program), đảm bảo tối thiểu 90% số chuyến bay khai thác được đọc và phân tích dữ liệu bay; thực hiện đầy đủ việc phân tích, xác định nguyên nhân, các biện pháp khắc phục phòng ngừa đối với các sự kiện có nguy cơ uy hiếp an toàn cao đối với an toàn bay; báo cáo đầy đủ, kịp thời về Cục HKVN để kiểm tra, đánh giá, giám sát.

3. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam:

3.1 Chỉ đạo các cơ sở điều hành bay, kiểm soát viên không lưu (KSVKL):

- Liên tục nắm bắt thông tin khí tượng, đặc biệt về các điều kiện thời tiết bất lợi cho hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm để chủ động phương án điều hành phù hợp và kịp thời cung cấp thông tin, tư vấn cho người lái. Tăng cường quan sát giám sát tình hình không lưu, kịp thời phát hiện các tình huống uy hiếp an toàn bay để khuyến cáo và có biện pháp trợ giúp tổ lái hiệu quả;

- Giám sát việc tuân thủ các giới hạn tốc độ của tàu bay và báo cáo các trường hợp vi phạm về Cục HKVN để xử lý theo quy định;

- KSVKL không được cấp huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh cho tàu bay hoặc phải hủy bỏ huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh (nếu đã cấp) khi có đủ chỉ 01 trong các yếu tố công bố trong Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu đạt hoặc thấp hơn giá trị AOM (Aerodrome Operation Minima); đối với các sân bay/đường CHC/phương thức tiếp cận áp dụng cả 02 tiêu chí VIS (tầm nhìn ngang) và RVR (tầm nhìn đường CHC) trong Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu, VIS (tầm nhìn ngang) và RVR được tính là 2 tiêu chí độc lập.

- KSVKL ngừng tiếp thu tàu bay, không cấp huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh hoặc hủy bỏ huấn lệnh (nếu đã cấp) cho tàu bay khi xảy ra các trường hợp sau:

+ Có mưa dông mạnh (+TSRA) hoặc mưa mạnh (+RA, +SHRA) trên đường CHC sử dụng (Over Runway) kết hợp với VIS hoặc RVR giảm thấp tiệm cận giá trị khai thác tối thiểu (phương thức áp dụng VIS/RVR như ở trên), hoặc

+ Có mưa dông vừa hoặc mạnh (TSRA/+TSRA) hoặc mưa mạnh (+RA, +SHRA), kết hợp với gió cạnh lớn hơn 15kt hoặc gió giật lớn hơn 25kt trên đường CHC sử dụng (Over Runway), hoặc

+ Có gió đứt trên đường CHC sử dụng (Windshear Over Runway) và mây vũ tích (CB), dông (TS) trong bản tin quan trắc sân bay gần nhất.

** giá trị VIS/RVR thấp tiệm cận AOM được xác định như sau:*

VIS: giá trị khai thác tối thiểu VIS sân bay + 300m

RVR: giá trị khai thác tối thiểu RVR + 100m.

3.2 Chỉ đạo các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng (cơ sở MET):

- Quán triệt các cơ sở MET tại sân bay về việc đảm bảo chất lượng và tính liên tục của số liệu quan trắc khí tượng phục vụ hoạt động bay; chủ động trao đổi, thông báo cho cơ sở điều hành bay liên quan (APP/TWR) khi xuất hiện hoặc dự kiến xuất hiện các điều kiện thời tiết nguy hiểm cho hoạt động bay như mây vũ tích (CB), mưa dông mạnh, lốc, sét, mưa to, gió giật, gió cạnh lớn, gió đứt tầng thấp, VIS/RVR giảm thấp, trần mây (ceiling) thấp... để KSVKL lập phương án và ra quyết định phù hợp;

- Tăng cường công tác dự báo, cảnh báo, tư vấn thời tiết cho người khai thác bay và KSVKL: theo dõi chặt chẽ tình hình diễn biến thời tiết trong khu vực trách nhiệm, cập nhật bản tin cảnh báo, dự báo khi nhận định có thay đổi đạt

ngưỡng so với bản tin đã phát hành; tăng cường công tác tư vấn xu thế xuất hiện hoặc diễn biến các hiện tượng thời tiết ảnh hưởng tới hoạt động bay; nghiên cứu áp dụng các phương thức tư vấn thông tin khí tượng dạng tường minh, dễ khai thác hơn nhằm tăng hiệu quả trợ giúp hãng bay, người lái và KSVKL.

3.3 Chỉ đạo kiểm tra, rà soát ngay việc đảm bảo hệ thống thiết bị quan trắc sân bay chính và dự phòng, đặc biệt đối với thiết bị đo gió, khí áp, tầm nhìn, tầm nhìn đường CHC tại các sân bay có tần suất bay cao và thường xuyên có nguy cơ xảy ra thời tiết xấu ảnh hưởng đến an toàn bay.

3.4 Chỉ đạo Trung tâm Quản lý luồng không lưu nghiên cứu nâng cấp, chính thức hóa mô hình trao đổi nhóm trực tuyến (đang thử nghiệm bước đầu có hiệu quả tích cực) bao gồm cơ sở quản lý luồng không lưu, các cơ sở cung cấp dịch vụ điều hành bay, khí tượng, các hãng hàng không, các cảng hàng không, và các bên liên quan khác, giúp kịp thời tư vấn cho hãng bay, người lái, KSVKL về các điều kiện thời tiết bất lợi ảnh hưởng đến hoạt động bay, phối hợp ra quyết định điều phối lại luồng không lưu, giảm ách tắc và giảm nguy cơ mất an toàn bay trên toàn quốc.

4. Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP, Cảng HKQT Vân Đồn:

- Chỉ đạo các đơn vị tăng cường công tác phối hợp trao đổi, khai thác thông tin dự báo: cảnh báo sớm về thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng tới hoạt động khai thác tại sân bay cho toàn bộ các nhân viên hoạt động trong khu bay, các bộ phận liên quan tại Cảng hàng không, khu bay theo quy định, đảm bảo an toàn khai thác;

- Giám sát và cung cấp kịp thời thông tin tình trạng đường CHC có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động cất, hạ cánh của tàu bay cho cơ sở không lưu liên quan;

- Tổ chức kiểm tra, bảo dưỡng các hồ neo đậu tàu bay, hệ thống chằng néo tại nhà ga, các công trình, đài trạm và có phương án khắc phục khi có hỏng hóc xảy ra;

- Đối với phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu bay khi không phục vụ bay phải được tập kết đúng nơi quy định và phải có phương án neo buộc khi có bão, dông, lốc. Đồng thời kiểm tra việc tuân thủ quy định này của các đơn vị có phương tiện, trang thiết bị hoạt động tại khu bay.

5. Đối với các công trình đang thi công: Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án, các đơn vị thi công:

- Bố trí nhân lực, vật tư, thiết bị, tập trung thi công đáp ứng yêu cầu tiến độ đề ra, cố gắng hoàn thành các hạng mục dở dang trước mùa mưa bão năm nay;

- Chú ý thời điểm dừng kỹ thuật thi công khi có dự báo bão lũ để đảm bảo an toàn cho người, công trình, máy móc, phương tiện, trang thiết bị, không để máy móc, thiết bị và phương tiện thi công ở những vị trí dễ bị sạt trượt và lở đất;

- Các công trình tại các cảng hàng không, sân bay đang thi công hoặc nâng cấp, cải tạo có thời gian thi công dài phải có biện pháp tập trung giải quyết phần công trình dưới nước, kết hợp với biện pháp chống va trôi, neo giữ bảo vệ công trình, vật tư, thiết bị khi có bão hay lũ lụt.

6. Các Cảng vụ hàng không:

- Tăng cường kiểm tra công tác PCTT&TKCN các đơn vị hoạt động tại cảng hàng không, sân bay; yêu cầu các đơn vị hoàn thành ngay việc khắc phục các tồn tại trong công tác PCTT&TKCN trước mùa mưa bão;

- Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không để đảm bảo tuyệt đối an toàn trong hoạt động khai thác tại các cảng hàng không, đặc biệt chú trọng khi có tình huống thời tiết xấu, mưa, dông, bão.

Cục HKVN yêu cầu các cơ quan, đơn vị khẩn trương triển khai thực hiện Chỉ thị này. Trong quá trình triển khai, nếu có vướng mắc hoặc các đề xuất cần kịp thời báo cáo về Cục HKVN để được hướng dẫn, phối hợp giải quyết.

Chỉ thị này thay thế các chỉ thị số 2876/CT-CHK ngày 10/7/2020, chỉ thị số 3200/CT-CHK ngày 30/7/2020 và chỉ thị số 4377/CT-CHK ngày 11/10/2021 của Cục trưởng Cục HKVN./. *ke*

Nơi nhận:

- Cục trưởng;
- Các Phó Cục trưởng;
- VATM;
- ACV; Cảng HKQT Vân Đồn;
- VNA, VJC, PIC, BAV;
- VSA, VAG, VFC, HAA, HTX, VNH;
- VASCO;
- Cảng vụ HKMB, MT, MN;
- Các phòng: QLCHKS, TCATB;
- Lưu: VT, QLHĐB (16).



CỤC TRƯỞNG

Đinh Việt Thắng