

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM



KẾT LUẬN ĐIỀU TRA SỰ CỐ
TÀU BAY VN-A396 VA CHẠM TÀU BAY VN-A888
TRONG KHI KÉO/ĐẨY

Hà Nội, tháng 10 năm 2021.

I. CÁC THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ SỰ CỐ TÀU BAY

Vào lúc 12:04 (07:04 giờ quốc tế UTC), trong quá trình kéo/đẩy tàu bay vào vị trí 6T tại sân đỗ Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay (VAECO), Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài, Hà Nội, đã xảy ra va chạm giữa đầu mút cánh trái tàu bay VN-A396 và tàu bay VN-A888 đang đỗ tại vị trí 1H. Hậu quả, tàu bay VN-A888 vị một vết rách trên thân vỏ và tàu bay VN-A396 bị hư hại tại đầu mút cánh trái.

1.1. Thời gian, vị trí xảy ra sự cố

- Thời gian: 12h04 ngày 24/05/2021
- Vị trí: sân đỗ tàu bay số (1H, 6T) Công ty VAECO - Cảng HKQT Nội Bài

1.2. Phương tiện, thiết bị liên quan đến sự cố

- Phương tiện, thiết bị: Xe kéo đẩy
- Biển kiểm soát: HAN3-18-6002
- Đơn vị khai thác: Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay (VAECO)
- Hãng sản xuất: SCHOPF
- Số năm sử dụng: 06 năm (Năm sản xuất: 2015, Bắt đầu sử dụng từ: 05/11/2015).
- Ngày bảo dưỡng gần nhất: 22/04/2021
- Đơn vị bảo dưỡng: Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay

1.3. Tàu bay gặp sự cố

1.3.1 Tàu bay số đăng ký VN-A396

- Loại tàu bay: Airbus A321
- Số xuất xưởng: 5392
- Người khai thác: Tổng công ty Hàng không Việt Nam – CTCP (HVN)
- Tàu bay được kéo/đẩy từ xưởng bảo dưỡng số 01 (Hangar 01) đến vị trí số 6T trong khu vực sân đỗ Công ty VAECO.

1.3.2 Tàu bay số đăng ký VN-A888

- Loại tàu bay: Airbus A350
- Số xuất xưởng: 16
- Người khai thác: Tổng công ty Hàng không Việt Nam – CTCP
- Tàu bay đang bảo quản dừng bay tại vị trí số 1H (bên cạnh vị trí đỗ số 6T) từ ngày 30/11/2020.

1.4 Thông tin về nhân viên hàng không

Các cá nhân liên quan đều có thời gian làm nhiệm vụ nghỉ ngơi đầy đủ, đáp ứng quy định.

1.4.1 Nhóm kéo/đẩy tàu bay VN-A396

Tổng số 05 nhân sự

a) Nhóm trưởng, người chỉ huy kéo đẩy (gọi tắt là NVKT#1)

- Sinh năm: 1984
- Hạn hiệu lực giấy phép: 30/09/2023
- Đơn vị công tác: Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO
- Được huấn luyện quy trình kéo/đẩy tàu bay (SOP 6.1) ngày 21/08/2020

b) Các nhân viên cảnh giới

1) Nhân viên cảnh giới cánh trái (gọi tắt là NVKT#2)

- Sinh năm: 1986
- Hạn hiệu lực giấy phép: 31/08/2021
- Đơn vị công tác: Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO
- Được huấn luyện quy trình kéo/đẩy tàu bay (SOP 6.1) ngày 20/08/2020

2) Nhân viên cảnh giới cánh phải (gọi tắt là NVKT#3)

- Sinh năm: 1976
- NVKT#3 hiện đang đảm nhận công việc thợ kỹ thuật (Qualified Mechanic), chưa có Giấy phép, năng định do Cục HKVN cấp.
- Đơn vị công tác: Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO
- Được huấn luyện quy trình kéo/đẩy tàu bay SOP 6.1 ngày 17/07/2020

3) Nhân viên cảnh giới đuôi tàu bay (gọi tắt là NVKT#4)

- Sinh năm: 1986
- Hạn hiệu lực giấy phép: 30/09/2023
- Đơn vị công tác: Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO
- Được huấn luyện quy trình kéo/đẩy tàu bay (SOP 6.1) ngày 21/08/2020

c) Lái xe kéo/đẩy (gọi tắt là lái xe)

- Sinh năm: 1961
- Hạn hiệu lực giấy phép: 23/12/2027
- Đơn vị công tác: Phân xưởng TBMD - Trung tâm Phục vụ bảo dưỡng Hà Nội, VAECO
- Được huấn luyện quy trình kéo/đẩy tàu bay SOP 6.1 ngày 11/01/2021

1.4.2 Nhân sự lập kế hoạch và phân công công việc

a) Nhân sự lập kế hoạch (gọi tắt là NVKH)

- Sinh năm: 1981
- Hạn hiệu lực giấy phép: 28/02/2025
- Đơn vị công tác: Tổ điều hành, Phòng kỹ thuật, Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO

b) Nhân sự phân công công việc kéo/dẩy tàu bay VN-A396 (gọi tắt là Tổ trưởng)

- Sinh năm: 1962
- Hạn hiệu lực giấy phép: 30/11/2022
- Đơn vị công tác: Trung tâm bảo dưỡng Ngoại trường Hà Nội, VAECO
- Chức vụ: Tổ trưởng Tổ AIRBUS - Đội bảo dưỡng số 3.

1.5 Thông tin về thời tiết

Theo thông tin chung, tàu bay VN-A396 được kéo/dẩy vào thời điểm ban ngày, không mưa, tầm nhìn không bị hạn chế.

1.6 Thông tin về sân đỗ tàu bay của Công ty VAECO

Vị trí đỗ 6T nằm giữa vị trí 1H và 2H được Công ty VAECO đưa vào khai thác nhằm phục vụ đợt cao điểm tàu bay dừng bay nhiều do dịch bệnh COVID-19 dẫn đến thiếu vị trí đỗ.

- Phương thức kéo/dẩy tàu bay vào vị trí 6T: Được quy định trong SOP 6.1.5.3 tham chiếu đến Sơ đồ kéo dắt trên sân đỗ VAECO Nội Bài (với chi tiết cụ thể tại Phụ lục I và II):

- Nhu cầu bãi tạm phát sinh trong giai đoạn Covid-19, từ thực tế sản xuất các trung tâm bảo dưỡng đưa yêu cầu đến Ban kỹ thuật, Ban kỹ thuật căn cứ vào yêu cầu, thông số kỹ thuật của từng máy bay, khảo sát, xây dựng bản vẽ, đảm bảo khoảng cách an toàn cho từng loại máy bay tại các bãi đỗ, chủ trì liên hệ với các đơn vị (Trung tâm bảo dưỡng, Ban Đảm bảo chất lượng, Trung tâm phục vụ bảo dưỡng) để kéo thử nghiệm, điều chỉnh và hoàn thiện sơ đồ kéo dắt hoàn chỉnh, được Ban Đảm bảo chất lượng phê duyệt. Các rủi ro đã được đánh giá trong quá trình xây dựng bản vẽ, nghiệm thu và nêu rõ trong bản vẽ (các điều kiện cho từng bãi đỗ).

1.7 Tóm tắt diễn biến sự cố

Diễn biến sự cố được căn cứ theo báo cáo (số A321/802 ngày 25/05/2021 của VAECO và ATCL-21-18 ngày 25/05/2021 của HVN) và kết quả phỏng vấn (09h ngày 03/06/2021 và 15h ngày 08/06/2021) các thành phần liên quan (thực hiện kéo/dắt theo quy trình SOP 6.1) theo giờ Hà Nội, cụ thể như sau:

1.7.1 Lập kế hoạch và phân công thực hiện công việc kéo/dẩy

- Lúc 10:00 Ngày 24/05/2021, Tàu bay VN-A396 đang đỗ tại xưởng bảo dưỡng số 1 (Hangar 1) VAECO Hà Nội.

- Lúc 10h20 ngày 24/05/2021: NVKH đang trực điều hành kỹ thuật thuộc Trung tâm Bảo dưỡng (TTBD) Ngoại trường Hà Nội nhận được yêu cầu từ TTBD Nội trường đề nghị giải phóng tàu bay VN-A396 ra khỏi hangar 1 để TTBD Nội trường HAN sử dụng hangar 1 làm công tác bảo dưỡng cho tàu bay khác. Sau khi rà soát các vị trí đỗ còn trống trên sân VAECO, NVKH đã trực tiếp lập kế hoạch kéo/dẩy tàu bay VN-A354 đang đỗ tại vị trí 2H đến vị trí nỏ

máy số 16V, kéo/đẩy tàu bay VN-A396 vào vị trí 6T và gửi bản kế hoạch này cho cán bộ Đội 3 TTBD ngoại trường Hà Nội để thực hiện, đồng thời thông báo cho Trung tâm phục vụ bảo dưỡng biết để triển khai xe kéo/đẩy.

- Lúc 10h30, sau khi nhận được kế hoạch kéo/đẩy tàu bay VN-A396 ra vị trí 6T, Tổ trưởng đã phân công NVKT#1 làm nhóm trưởng nhóm kéo/đẩy cùng với NVKT#3, NVKT#4 và 02 nhân viên khác tham gia nhóm kéo đẩy. Tuy nhiên sau đó có 02 nhân viên đã được giao công việc khác nên không tham gia cùng với nhóm kéo đẩy. Nhóm kéo/đẩy đã bổ sung thêm NVKT#2 tham gia nhóm kéo đẩy. Tổng số 04 nhân viên kỹ thuật trực tiếp tham gia kéo/đẩy tàu bay VN-A396 (NVKT#1, NVKT#2, NVKT#3, NVKT#4).

- Trung tâm phục vụ bảo dưỡng Hà Nội đã cử 01 lái xe kéo/đẩy tham gia thực hiện kế hoạch trên.

1.7.2 Quá trình kéo đẩy

- Trước thời điểm kéo/đẩy tàu bay VN-A396, tàu bay VN-A354 đã được di chuyển khỏi vị trí đỗ số 2H ra vị trí nổ máy 16V, trong khi tàu bay VN-A888 đang đỗ tại vị trí 1H và không thể di chuyển được do đang trong trạng thái bảo quản dừng bay (các bánh chính đang được bọc bịt), vị trí 6T không có tàu bay (Sơ đồ vị trí đỗ tại Phụ lục I).

- Nhóm kéo/đẩy (NVKT#1, NVKT#2, NVKT#3, NVKT#4 và Lái xe) đã thảo luận về kế hoạch kéo/đẩy trước khi thực hiện như sau: cấu hình tàu bay không có điện, không có thuỷ lực nên không có phanh và không có thông thoại giữa buồng lái và mặt đất, NVKT#1 lên buồng lái để cấp điện và liên lạc với đài kiểm soát xin phép đẩy tàu bay, NVKT#2 cảnh giới cánh trái, NVKT#3 cảnh giới cánh phải, NVKT#4 cảnh giới đuôi tàu bay. Nhóm kéo/đẩy đã thống nhất phương pháp cảnh giới tín hiệu bằng tay và hô hiệu lệnh, lái xe quan sát và thực hiện theo hiệu lệnh của các nhân viên cảnh giới.

- Sau khi thảo luận, NVKT#1 lên buồng lái và cấp nguồn điện ngoài cho tàu bay để thông thoại với đài kiểm soát mặt đất để xin phép đẩy tàu VN-A396 từ hangar 1 đến vị trí 6T (NVKT#1 không rời khỏi buồng lái trong suốt quá trình kéo/đẩy tàu bay).

- Các nhân viên cảnh giới thực hiện kết nối cần dắt của xe kéo/đẩy với tàu bay, rút chèn, để chèn lên xe kéo/đẩy, di chuyển đến vị trí được phân công và ra tín hiệu cho lái xe đẩy tàu ra khỏi hangar 1.

- Lái xe kéo/đẩy đẩy tàu VN-A396 thẳng ra khỏi hangar 1, vòng qua tàu bay VN-A888 (vị trí 1H) để vào vị trí 6T. Khi đã vòng qua đuôi tàu bay VN-A888, lái xe điều khiển xe đi chậm lại, tập trung sự chú ý vào giàn thang (dock) phía sau vị trí 6T. Lái xe đánh giá nếu đẩy của sớm, đuôi tàu bay VN-A396 có thể sát với giàn thang (dock) nên lái xe đã quyết định đẩy chéo tàu bay VN-A396 vào gần với VN-A888 để lấy góc cua rộng.

- Lúc 12:04, khi đầu mút cánh trái tàu bay VN-A396 ở vị trí cách tàu bay VN-A888 khoảng 5m, lúc này NVKT#4 đã rời vị trí cảnh giới đuôi và đứng cảnh giới tại cánh trái cùng NVKT#2. NVKT#2 và NVKT#4 đã ra tín hiệu bằng tay để xe kéo/đẩy dừng lại. Tuy nhiên xe kéo/đẩy tiếp tục di chuyển. NVKT#2 và NVKT#4 tiếp tục ra tín hiệu dừng lại và hét lên cảnh báo nhưng xe kéo/đẩy vẫn tiếp tục di chuyển. Khi lái xe nhận ra cảnh báo và dừng lại, đầu mút cánh bên trái tàu bay VN-A396 đã va chạm với phần vỏ trên thân tàu bay VN-A888 (Hình ảnh hồng học tại Phụ lục III, IV).

1.8 Hậu quả

- Tàu bay VN-A888 bị rách phần vỏ ngoài ở phần thân tại vị trí khung sườn (Frame) số 25-26, thanh chống (Stringer) số 27 bên trái tàu bay với kích thước 74 x 140 mm (Hình ảnh tại Phụ lục IV). Hồng học nằm ngoài giới hạn trong tài liệu sửa chữa cấu trúc (Airbus Task A350-A-53-21-61-04001-661A-A) của nhà sản xuất.

- Tàu bay VN-A396 bị hư hỏng 01 chổi phóng tĩnh điện (Static Discharger) trên đầu mút cánh trái (Wing-tip) (Hình ảnh tại Phụ lục III).

II. Phân tích

Ngay sau khi xảy ra sự cố, Công ty VAECO, Tổng công ty HKVN - CTCP đã thực hiện báo cáo bắt buộc theo quy trình gửi đến Cục HKVN để tiến hành điều tra xác minh nguyên nhân xảy ra sự cố.

Căn cứ vào diễn biến sự cố và theo quy định tại Phần 19, Thông tư 01/2011/TT-BGTVT, Cục HKVN đánh giá đây là sự cố uy hiếp an toàn mức an toàn cao (mức C). Cục HKVN đã thực hiện các bước như sau:

- Thành lập tổ điều tra sự cố theo Quyết định số 1063/QĐ-CHK ngày 26/5/2021.

- Thu thập, kiểm tra hồ sơ, tài liệu, tường trình, bằng chứng liên quan đến sự cố.

- Tiến hành kiểm tra thực tế tàu bay, phương tiện, khu vực xảy ra sự cố.

- Tổ chức phỏng vấn các cá nhân liên quan đến sự cố.

Kết quả thu thập thông tin, đánh giá và phân tích của tổ điều tra như sau:

- Phương tiện, trang thiết bị: được bảo dưỡng đầy đủ và còn hạn hiệu lực;

- Yếu tố thời tiết tốt, khung giờ làm việc đúng theo phân công của tổ chức;

- Các cá nhân liên quan có: Giấy phép, chứng chỉ, công tác huấn luyện đào tạo, thời gian làm nhiệm vụ, nghỉ ngơi; đáp ứng đầy đủ theo quy định và còn hạn hiệu lực.

- Các nhân viên cảnh giới (NVKT#2, NVKT#3, NVKT#4) và Lái xe kéo/đẩy trong quá trình hội ý về phương thức kéo đẩy, đã biết quy định không được kéo tàu bay vào vị trí 6T khi có tàu bay tại vị trí 1H, 2H nhưng do nhận

định chủ quan trong trường hợp vị trí 2H không có tàu bay thì có thể kéo/đẩy tàu bay VN-A396 vào vị trí 6T một cách an toàn nên không báo lại cho nhóm trưởng (NVKT#1).

2.1 Nhân sự lập kế hoạch (NVKH)

Khi nhận được thông tin phải kéo/đẩy tàu bay VN-A396 ra khỏi hangar 1, NVKH đã kiểm tra tình trạng vị trí đỗ tàu bay trong sân đỗ VAECO và nhận thấy chỉ còn trống vị trí 6T và vị trí nổ máy, đồng thời tàu bay VN-A888 bảo quản dừng bay tại vị trí 1H không thể di chuyển. Theo quy định (tại SOP 6.1) khi có tàu bay đỗ tại vị trí 1H, 2H thì không được kéo/đẩy tàu bay vào vị trí 6T. NVKH đã không báo cáo lại lãnh đạo cấp trên (theo quy định của SOP 10.22 và Chương 8 Hệ thống quản lý an toàn) mà vẫn thực hiện lập kế hoạch sai (lập kế hoạch kéo tàu VN-A396 vào vị trí 6T khi tàu bay VN-A888 đang đỗ tại vị trí 1H).

2.2 Tổ trưởng Tổ AIRBUS - Đội bảo dưỡng số 3 Trung tâm bảo dưỡng ngoại trường (Tổ trưởng)

Khi nhận được kế hoạch kéo/đẩy tàu VN-A396 từ hangar 1 đến vị trí 6T, Tổ trưởng chỉ sắp xếp 01 nhóm trưởng và 04 thành viên tham gia đẩy tàu bay như vậy không đủ nguồn lực so với yêu cầu tại quy trình đẩy tàu khi không có phanh (SOP 6.1.5.1, 6.1.6.2) cần 07 người tham gia chưa tính lái xe kéo/đẩy.

Tổ trưởng biết quy định khi có tàu bay ở vị trí 1H, 2H thì không được phép kéo/đẩy tàu bay vào vị trí 6T nhưng khi nhận được kế hoạch kéo/đẩy vẫn thực hiện phân công công việc cho nhóm kéo/đẩy mà không có ý kiến phản hồi với lãnh đạo cấp trên (theo quy định của SOP 10.22 và Chương 8 Hệ thống quản lý an toàn).

2.3 Nhóm trưởng, người chỉ huy kéo/đẩy tàu bay VN-A396 (NVKT#1)

NVKT#1 đã không thực hiện đúng quy trình đẩy tàu bay khi không có phanh (SOP 6.1.5.1, 6.1.6.2) cần 07 nhân sự tham gia kéo/đẩy (chưa tính lái xe kéo/đẩy), cụ thể NVKT#1 đã tổ chức kéo đẩy khi chỉ có 04 nhân viên kỹ thuật.

NVKT#1 đã không thực hiện đúng quy trình SOP 6.1.5.3 (Không kéo/đẩy tàu bay vào vị trí 6T khi vị trí 1H, 2H có tàu bay đang đỗ) cụ thể NVKT#1 tổ chức kéo đẩy vào vị trí 6T trong khi vị trí 1H có tàu VN-A888. NVKT#1 biết quy định không được kéo/đẩy tàu bay vào vị trí 6T khi vị trí 1H, 2H có tàu bay nhưng khi nhận được kế hoạch kéo/đẩy đã không báo lại cho Tổ trưởng mà vẫn tổ chức thực hiện.

NVKT#1 đã không thực hiện đúng nhiệm vụ của người chỉ huy kéo/đẩy theo quy định tại SOP 6.1.5.1.4, cụ thể NVKT#1 đã ngồi trên buồng lái trong suốt quá trình kéo đẩy.

2.4 Nhân viên cảnh giới cánh trái (NVKT#2)

Trong quá trình kéo/đẩy, NVKT#2 đã thực hiện đúng quy trình và nhiệm vụ được phân công.

2.5 Nhân viên cảnh giới cánh phải (NVKT#3)

Trong quá trình kéo/đẩy, NVKT#3 đã thực hiện đúng quy trình và nhiệm vụ được phân công.

2.6 Nhân viên cảnh giới đuôi tàu bay (NVKT#4)

Trong quá trình kéo/đẩy, NVKT#4 đã rời vị trí và di chuyển đến cánh trái để cảnh giới cùng NVKT#2, không tuân thủ quy định tại SOP 6.1.5.1.5

2.7 Lái xe kéo/đẩy

Lái xe kéo đẩy thực hiện công việc kéo đẩy khi không có nhân viên chỉ huy kéo đẩy đứng tại đúng vị trí theo quy định tại SOP 6.1.5.1.1 và 6.1.5.1.2

Trong quá trình kéo/đẩy lái xe bị phân tán sự tập trung do phải quan sát cùng lúc hiệu lệnh từ cả 3 nhân viên cảnh giới.

Tại thời điểm xảy ra sự cố, lái xe đang tập trung tầm nhìn về dàn thang (dock) phía sau vị trí 6T dẫn đến không nhận biết được tín hiệu cảnh báo từ các nhân viên cảnh giới.

III. Kết luận

3.1 Nguyên nhân trực tiếp

- Nhân viên kỹ thuật chịu trách nhiệm Nhóm trưởng, người chỉ huy kéo/đẩy đã không thực hiện đúng nhiệm vụ của người chỉ huy kéo/đẩy theo quy định tại SOP 6.1.5.1.4; không triển khai thực hiện đúng phương thức kéo đẩy theo quy định tại SOP 6.1.5.3 và 6.1.6.2.

- Lái xe kéo đẩy thực hiện việc kéo đẩy khi không có nhân viên chỉ huy kéo đẩy đứng tại đúng vị trí theo quy định tại SOP 6.1.5.1.1 và 6.1.5.1.2

3.2 Nguyên nhân gián tiếp

- Nhân viên lập kế hoạch, Tổ trưởng, Nhân viên chỉ huy kéo đẩy mặc dù đã nắm rõ quy định không được kéo/đẩy vào vị trí 6T khi có tàu bay tại vị trí 1H, 2H nhưng do nhận định chủ quan trong trường hợp vị trí 2H không có tàu bay thì có thể kéo/đẩy tàu bay VN-A396 vào vị trí 6T một cách an toàn nên đã triển khai thực hiện từ khâu lập kế hoạch, phân công công việc đến việc trực tiếp thực hiện công việc mà không có bất kỳ ý kiến phản hồi đối với lãnh đạo cấp trên, không tuân thủ quy định của SOP 10.22 (Maintenance error detect and rectification) và Chương 8 (Hệ thống báo cáo, dữ liệu an toàn) của Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.

- Tổ trưởng sắp xếp thiếu nhân sự để thực hiện công việc so với quy định tại quy trình nội bộ của TTBD Ngoại trường Hà Nội mục 2.4.6.1.

IV. Khuyến cáo an toàn

Căn cứ tính chất sự việc, nhằm ngăn ngừa sự cố tương tự xảy ra trong tương lai và để đảm bảo an toàn, Cục HKVN yêu cầu:

4.1. Công ty TNHH MTV kỹ thuật máy bay

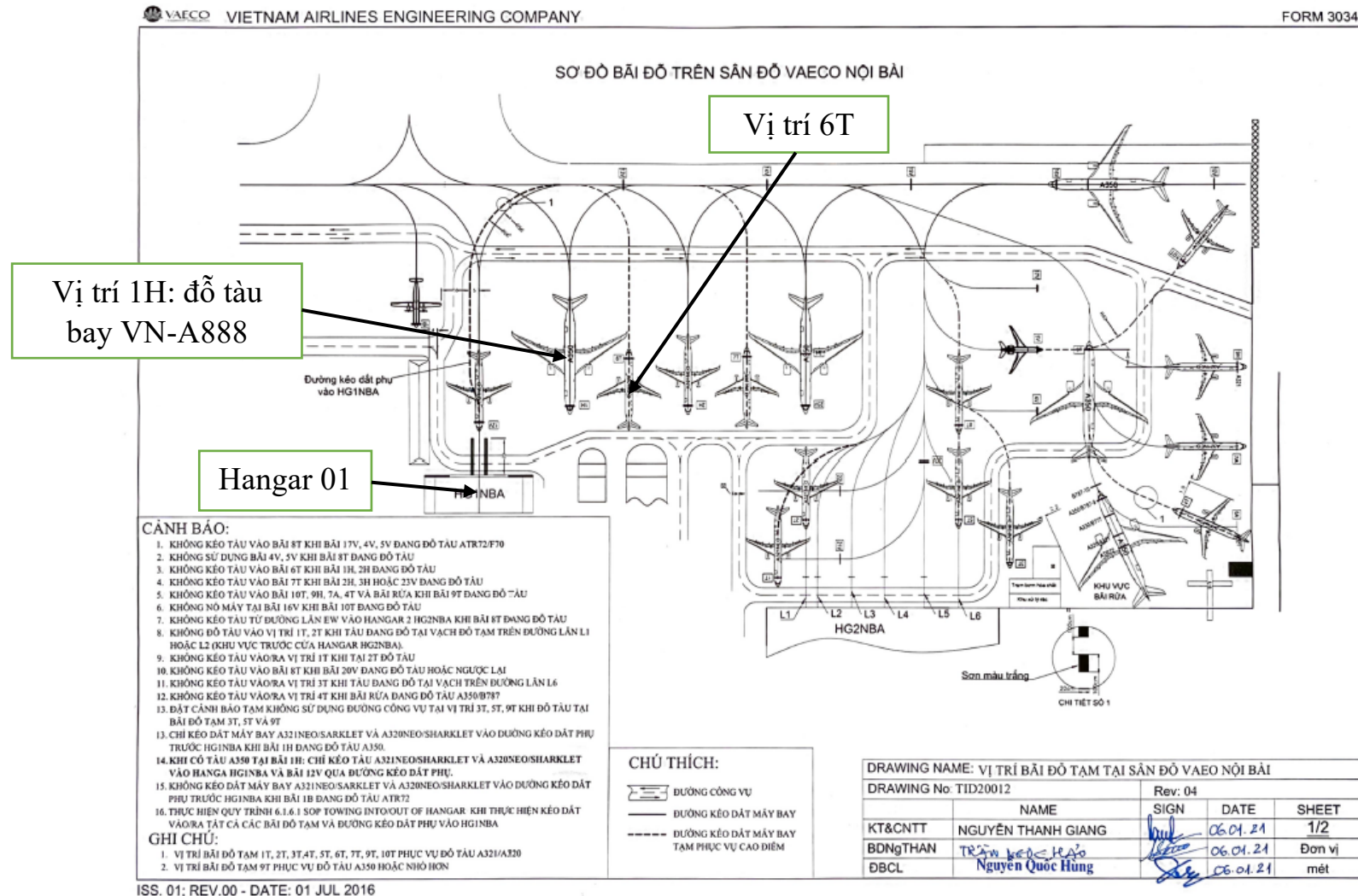
- Tiến hành giảng bình sự cố đến tất cả các đơn vị, cá nhân liên quan đến dây chuyền kéo/đẩy tàu bay. Yêu cầu tất cả nhân viên tuân thủ tuyệt đối quy trình, quy định khai thác tiêu chuẩn.

- Huấn luyện lại quy trình khai thác tiêu chuẩn (SOP), Hệ thống quản lý an toàn (SMS) đối với các cá nhân liên quan.

- Phối hợp với Tổng công ty HKVN-CTCP tiến hành đánh giá hỏng hóc, tổ chức phương án sửa chữa, khắc phục hỏng hóc..

- Nghiên cứu, rà soát lại các vị trí đỗ tàu bay, điều chỉnh các bất hợp lý, bổ sung phương thức kéo/đẩy phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay (ảnh hưởng của dịch bệnh COVID-19).

PHỤ LỤC I: SƠ ĐỒ VỊ TRÍ ĐỖ TRÊN SÂN ĐỒ VAECO NỘI BÀI



PHỤ LỤC II: PHƯƠNG THỨC KÉO/ĐẨY TÀU BAY TRONG SÂN ĐỖ VAECO

VAECO SOP 6.1.5.3

- *Towing/pushback must followed all above requirements (6.1.5.1, 6.1.5.2)*
- *Qualified VAECO staffs or other staffs, who are trained this SOP 6.1 procedure, are permitted to perform towing of aircraft into/ out of VAECO hangar or nearby hangar area.*
- *The Towing leader is prohibited to seat behind/on tractor cabin / tow bar during towing within VAECO area.*
- *Clearance monitor is mandatory in VAECO area.*
- *Towing to parking position at NBA/SGN must follow limitations in “SO DO KEO DAT TREN SAN DO VAECO NBA/SGN”.*
- *There are some parking positions at NBA, SGN must focus and pay more attention during towing process. These positions are described in “SO DO KEO DAT TREN SAN DO VAECO NBA/SGN”.*

PHỤ LỤC III: HÌNH ẢNH HỎNG HÓC TÀU BAY VN-A396



PHỤ LỤC IV: HÌNH ẢNH HỎNG HÓC TÀU BAY VN-A888

