

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 06/2024, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 11 tháng 06 năm 2024, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 6/2024. Sau khi nghe báo cáo của các cơ quan, đơn vị PTGD kết luận những nội dung chính như sau:

I. KPI:

Các chỉ số KPI của Khối Kỹ thuật trong năm:

KPI	Mục tiêu 2024	Tháng 5/2024	Đánh giá
ARL	94.39 %	93.55 %	Không đạt MT
OCR	2.50 %	3.13 %	Không đạt MT
DR A321	99.63 %	99.73 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.21 %	Không đạt MT
DR B787	99.25 %	99.57 %	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.80 %	đạt MT

- Chỉ số ARL trong tháng 5 không đạt MT do tiếp tục cao điểm bảo dưỡng định kỳ (Đội A350 có A897 định kỳ Y06, A886 định kỳ Y03; Đội A321 có A396 định kỳ Y12, A339 định kỳ C02; Đội B787 có A862 định kỳ Y03).
- Chỉ số DR A350 không đạt MT do các hỏng hóc xảy ra trên các hệ thống thủy lực (EDP), chống đóng băng (anti-ice valve), điều khiển (spoiler), khởi động động cơ (Air Starter), TCAS. Khối cần rà soát, nâng cao chỉ số DR của đội bay A350.

II. Công tác quản lý điều hành:

- Wướng mắc phát sinh trong quá trình sử dụng hệ thống AMOS: Trong thời gian đầu chuyển đổi hệ thống MRO IT của Khối KT không tránh khỏi những phát sinh, vì vậy, yêu cầu VAECO và các đơn vị tổng hợp các vấn đề và gửi tổ chuyên môn AMOS để có phương án xử lý, hướng dẫn kịp thời.
- VAECO rút kinh nghiệm về công tác ghi chép hồ sơ tài liệu kỹ thuật, hạn chế trường hợp ghi sai thông tin tương tự như vụ việc pintle pin của tàu A608.
- Ban QLVT chủ trì phối hợp cùng VAECO rà soát lại quy trình phối hợp, quản lý giá đỡ động cơ đảm bảo không ảnh hưởng đến việc thay động cơ trên tàu bay trong thời gian cao điểm sắp tới.

III. Công tác kỹ thuật:

- Đội bay A321:

- ELAC: Ban KT phối hợp cùng ban QLVT đề lên chương trình gửi một số thiết bị cao giờ đi thực hiện nâng cấp chủ động để giảm thiểu rủi ro gây ảnh hưởng khai thác.
 - Starter Valve: hỏng hóc chủ yếu do vỡ trục hoặc retainer ring. Các thiết bị do STA cung cấp đều do cơ sở bảo dưỡng Global Air Services thực hiện, yêu cầu ban QLVT phối hợp cùng KT để yêu cầu STA làm việc với đối tác này về chất lượng bảo dưỡng.
2. Đội bay A350: Độ tin cậy có xu hướng giảm và trong tháng 5 đạt mức thấp hơn mục tiêu năm 2024
- Stator Anti-ice Valve: Hiện trên thế giới chưa có vấn đề về kỹ thuật đối với thiết bị này, tuy nhiên do hệ thống nhạy cảm đối với sự thay đổi của lực đẩy nên có khả năng xuất hiện cảnh báo giả nếu phi công không thực hiện đúng quy trình tại FCOM. Đối với vấn đề này Ban KT chủ trì làm việc với Khối Khai thác để lưu ý vấn đề này, đồng thời lên kế hoạch nâng cấp phần mềm lên 16.x trong thời gian sớm nhất sau khi nhà sản xuất ban hành SB.
 - TCAS Antenna water ingress: Hầu hết xảy ra tại vị trí top antenna do dễ bị nước xâm nhập. Yêu cầu VAECO quán triệt NVKT tuân thủ nghiêm theo khuyến cáo của Airbus tại các tài liệu khi thực hiện các nội dung bảo dưỡng, kiểm tra, bảo dưỡng, trát keo ... để hạn chế vấn đề này.
 - EDP over heat: Các nguyên nhân kỹ thuật đã được nhà sản xuất nhận diện liên quan đến lỗi thiết kế và vật liệu. Yêu cầu Ban KT phối hợp cùng VAECO hoàn tất việc nâng cấp phần mềm hệ thống thủy lực HMCA trên toàn bộ đội tàu của VNA, đồng thời lên kế hoạch nâng cấp bơm EDP lên chuẩn -07.
 - HYD Reservoir High Temp: Nguyên nhân do lỗi của Hydraulic Exchange bypass valve có S/N dưới PUR3000. Yêu cầu VAECO lưu ý khi thực hiện mua bổ sung.
 - Engine Starter Failure: Nhà sản xuất động cơ RR vẫn đánh giá nguyên nhân khả năng do vấn đề Oil servicing. Yêu cầu VAECO bổ sung quy định ghi lại bằng video mỗi lần thực hiện nạp dầu cho starter để có cơ sở làm việc với đối tác khi gửi thiết bị hỏng đi sửa chữa.
 - Do độ tin cậy khai thác của đội tàu A350 đang có xu hướng giảm và thấp hơn mục tiêu, yêu cầu các đơn vị trong Khối Kỹ thuật triển khai thực hiện các giải pháp sau:
 - Rà soát lại Tech Log trong 6 tháng gần nhất, ISI, TFU ... và các tài liệu của Airbus, nhà sản xuất để đánh giá và lên chương trình đánh chặn, phòng ngừa cho các hỏng hóc tiềm ẩn, nâng cao độ tin cậy khai thác của tàu bay và các thiết bị thuộc top removal.
 - Rà soát công tác cung ứng vật tư cho đội tàu bay, đặc biệt là các phương án cung ứng khi tài khí tàu bay hỏng hóc tại các out station nước ngoài.
 - Nâng cao chất lượng công tác phối hợp giữa Khối Kỹ thuật và Khai thác để giảm thiểu các trường hợp gián đoạn khai thác không đáng có.
3. Đội bay B787:

- Hồng học FMU: Ban KT tiếp tục làm việc với BOE về nguyên nhân (nếu có) hiện tượng các hồng học liên quan FMU tập trung trên 3 tàu A861/A865/A866. Ban QLVT làm việc với KLM về chất lượng sửa chữa thiết bị.
 - Hồng học vỡ bolt gắn Magnet Ring/Flux Link: Yêu cầu VAECO ban hành hướng dẫn kiểm tra tình trạng các bolt này mỗi lần thay lớp. VSTEА thực hiện kiểm tra bảo dưỡng trong shop tuân thủ đúng theo tài liệu của nhà sản xuất.
 - Ban QLVT tiếp tục tìm phương án thuê thêm động cơ GENX để đảm bảo khai thác.
4. Đội bay ATR72:
- Yêu cầu VASCO trong quá trình khai thác tàu bay nếu có các vấn đề về kỹ thuật cần ghi chép đầy đủ vào Tech Log, Cabin Log để VAECO có cơ sở triển khai kiểm tra, khắc phục.
 - VASCO làm việc với tổ chuyên môn AMOS về nội dung dữ liệu sai lệch trong hệ thống để khắc phục kịp thời.

IV. Công tác nội thất:

- Ban QLVT làm việc với Collins về phương án đảm bảo cung ứng, sửa chữa Chiller đúng thời hạn để đảm bảo PTVT phục vụ khai thác và xóa các ADD tồn đọng.
- Ban ATCL làm việc với Cục HKVN để xin phê chuẩn các năng định sửa chữa các thiết bị trên cabin (Armcap, PCU ...) và chủ động thực hiện mạ Teflon trong nước cho các toilet bow để tiết kiệm chi phí.
- Ban KT phối hợp cùng các đơn vị liên quan đẩy nhanh tiến độ các dự án chuyển đổi cấu hình, IFC. Báo cáo các cấp lãnh đạo theo đúng quy định hiện hành.

V. Đánh giá tình hình thực hiện an toàn - Bộ chỉ số thực hiện an toàn:

- Bộ chỉ số an toàn:

KPI	MT (vv/10000CB)	Tháng 05		So sánh		Đánh giá
		Số vụ	KPI	Với tháng 04/2024	Với cùng kỳ 2023	
Sự cố bắt buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật	2,92	7	6,45	Tăng 5 vụ	Tăng 3 vụ	Không Đạt MT
Nhân nhượng	15,19	44	40,57	Giảm 10 NN	Tăng 35 NN	Không Đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11,39	10	9,22	Tăng 1 vụ	Giảm 2 vụ	Đạt MT
Cất lớp tàu bay	8,77	1	0,92	Giảm 7 vụ	Giảm 11 vụ	Đạt MT
Vụ việc PDA	2,42	1	0,92	Bằng	Giảm 2 vụ	Đạt MT
Vụ việc FOD	7,70	20	18,44	Tăng 15 vụ	Tăng 8 vụ	Không Đạt MT
Vụ việc tắt máy trên	0,00	0	0	Bằng	Bằng	Đạt MT

không						
-------	--	--	--	--	--	--

- Chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS:
 - Tháng 5/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay A321WQAR và A350 chưa đạt yêu cầu. BKT đang phối hợp cùng VAECO xác định nguyên nhân và khắc phục.
 - Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào đạt 93%, đạt yêu cầu của CHK (92%).

Biểu đồ đo lường bộ Chỉ số thực hiện an toàn lĩnh vực M&E tại Phụ lục 1

VI. Nhiệm vụ và giải pháp cụ thể:

- Đối với các vụ việc sai lỗi bảo dưỡng trong tháng 5/2024: Đề nghị Vaeco tổ chức giảng bình, rút kinh nghiệm và đề ra các giải pháp phòng ngừa.
- Chuẩn bị cho đánh giá IOSA: Đề nghị ban SQD chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị chuẩn bị, đảm bảo sẵn sàng để đạt kết quả tốt nhất.
- Đề nghị các đơn vị triển khai đánh giá sự thay đổi, quản lý rủi ro khi đưa hệ thống AMOS và đội tàu bay A320NEO vào khai thác, đảm bảo các hoạt động được thông suốt, đảm bảo an toàn tuyệt đối.

Các cơ quan, đơn vị thuộc khối Kỹ thuật nhanh chóng triển khai thực hiện kết luận này./.

Nơi nhận:

- TGD (để b/c);
- Các PTGD;
- KT, QLVT, ATCL, KTNB;
- VAECO, VASCO, VSTEAS;
- Lưu VT (vuongtran);

**KT. TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Chiến Thắng

PHỤ LỤC 1

BÁO CÁO QUẢN LÝ AN TOÀN THÁNG 05 NĂM 2024

- 1. Báo cáo sự cố bắt buộc theo yêu cầu của QCATHK 19.031 và Quy chế báo cáo an toàn hàng không số 399/QĐ-CHK, ngày 25/02/2015 của Cục HKVN.**

TT	Thời gian	Loại tàu bay/ Số đăng ký/ Chặng bay	Nội dung sự cố	Phân loại
1	09/5	A321 VN-A615 VN107 DAD-SGN	Sau khi tàu bay được PUSH BACK cho chuyển bay VN107, cơ trưởng báo cáo động cơ số 1 khởi động thành công, động cơ số 2 báo lỗi (ENG #2 START FAULT & LO START AIR PRESS). Cơ trưởng quyết định cho tàu bay quay về bãi đậu để kiểm tra hệ thống. Thực hiện kiểm tra động cơ số 2 phát hiện có mảnh kim loại tại HPT AIRSEAL CAVITY AT 6-7 O'CLOCK POSITION. Thực hiện thay động cơ tàu A615 theo WP A615-130524-CHK-ENGCHG, tàu bay đưa vào khai thác ngày 15/5	E
2	28/5	A350 VN-A898 VN212 SGN-HAN	Trong quá trình chuẩn bị khởi hành, Cơ trưởng báo cáo ENG# 2 CAN NOT START. Cơ trưởng quyết định cho tàu bay quay lại bãi đậu để kiểm tra. Thực hiện thay thế PNEUMATIC STARTER của động cơ số 2 theo IAW MP A350-A-80-11-61-02001-520/720A-A REV 5/24, kiểm tra kết quả tốt. tàu bay được tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
3	29/5	A350 VN-A896 VN98 SGN-SFO	Trong chuyến bay, cơ trưởng báo cáo STS "HYD Y SYS TEMP HI & Y PUMP 1+2 LOW PRESS" APPEARED. Tổ bay thực hiện A/C LDG EXTENDED BY GRAVITY AND LANDED SAFELY.	E
4	30/5	A321 VN-A612 VN122 SGN-DAD	Kiểm tra sau chuyến bay VN122/SGN-DAD, phát hiện lốp MW#4 WAS DEFLATED BECAUSE BRAKE ASSY #4 WAS JAMMED. Phanh ASSY No4 của tàu bay đang được kiểm soát theo ADD B1872 "BRAKE ASSY No4 DEACTIVED DUE TO WORN TO LIMIT" WAS RAISED I.A.W MEL 32-42-01 CAT C WITH EXPIRY ON 08/06/2024. Tiến hành thay thế MW ASSY NO.4 theo AMM 32-41-11-04, kiểm tra kết quả tốt. HVN thành lập tổ điều tra nội bộ	E
5	31/5	A321 VN-A390 VN1615 HAN-PXU	Quá trình lăn ra và khởi động động cơ số 2, cơ trưởng báo cáo "ENG 2 FAIL, ENG 2 START FAULT & AIR ENG 2 BLEED NOT CLSD". Tàu bay quay lại bãi đậu để khắc phục sự cố. Tàu bay thực hiện kiểm tra theo TSM 80-00-00-810-820-A REV MAY 2024 . C/O INSP NO EGT OVER LIMIT AND THEN OPS TEST BY ENG 2 RUN UP, kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục được đưa vào khai thác cùng ngày.	E

6	31/5	A321 VN-A359 VN1183 HPH-SGN	Trong quá trình TAKE -OFF, cơ trưởng báo cáo ""VENT SKIN VALVE FAULT - VENT BLOWER FAULT - VENT EXTRACT FAULT". Cơ trưởng quyết định REJECT TAKE-OFF và cho tàu bay lại bãi đậu để kiểm tra. Tàu bay được khắc phục sự cố và kiểm soát theo ADD B2608 WAS RAISED I.A.W MEL 21-26-04A	E
7	23/5	ATR72 VN-B219 OV8003 SGN-VKG	Hydraulic leaks at belly. Replaced LH fuse of emergency brake.	E

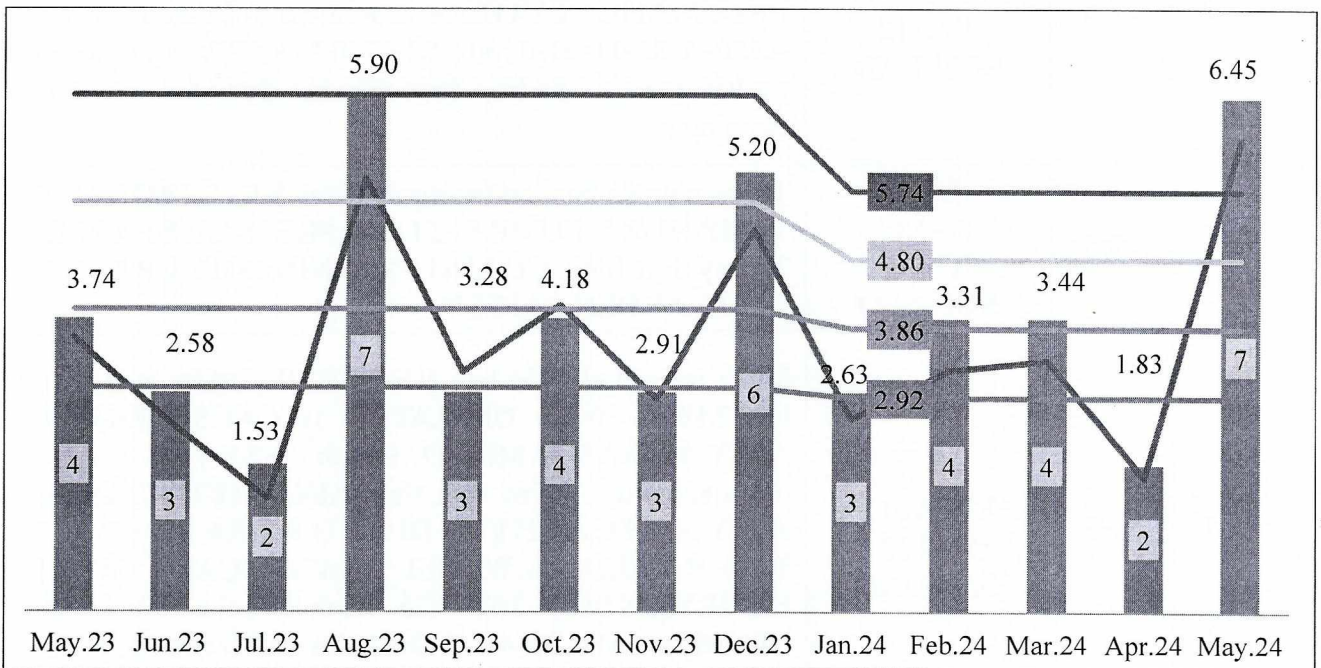
Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 05/2024.

2. Báo cáo nhận diện nguy hiểm và quản lý rủi ro an toàn (HIRA).

- 2.1 Báo cáo HIRA của Ban Kỹ thuật và QLVT: Không có báo cáo nhận diện mới.
 2.2 Báo cáo HIRA của công ty VAECO: Không có báo cáo nhận diện mới.
 2.3 Báo cáo HIRA của công ty VASCO: Không có báo cáo nhận diện mới.

3. Đo lường thực hiện an toàn - Bộ chỉ số thực hiện an toàn lĩnh vực M&E.

- 3.1 Chỉ số Tỷ lệ sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo lĩnh vực kỹ thuật - bảo dưỡng tàu bay.

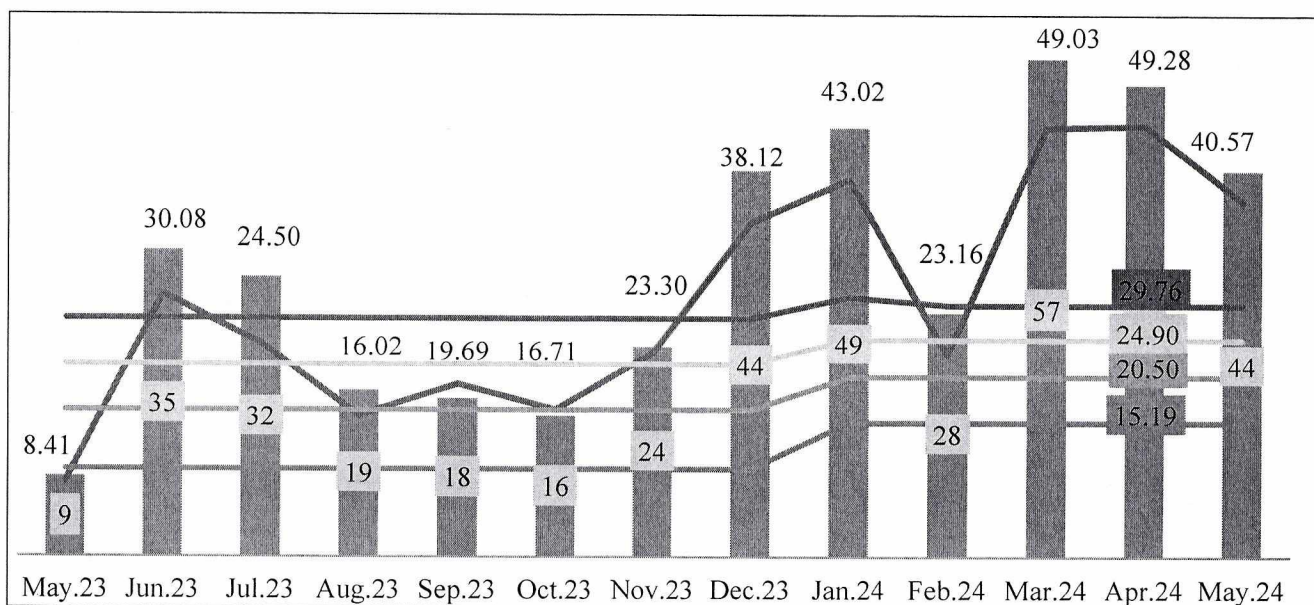


Biểu đồ 3.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố MOR M&E

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 có 07 báo cáo kỹ thuật loại E phải báo cáo, tăng 05 báo cáo so với tháng trước và tăng 03 báo cáo so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 6.45 báo cáo/10000 CB; tăng 4.62 điểm so với tháng trước và tăng 2.71 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,92 báo cáo/10000 CB.
- 05 tháng năm 2024 có 20 báo cáo, tăng 10 báo cáo và tương ứng tăng 1.62 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 05 tháng năm 2024 là 3.51 báo cáo/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.

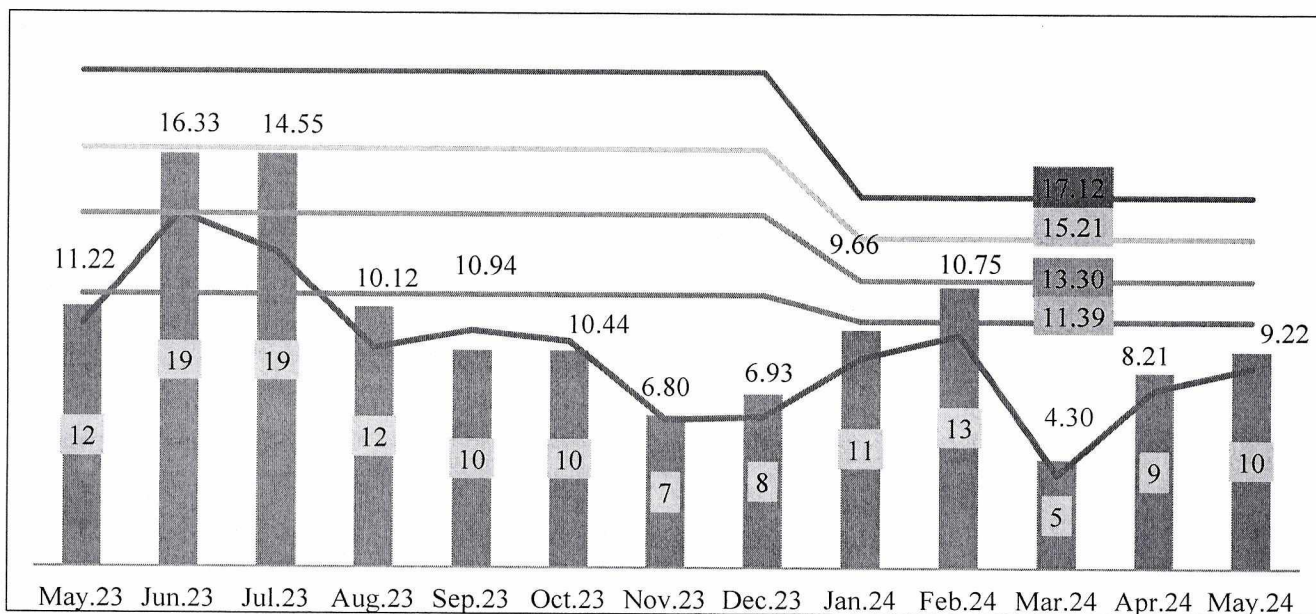


Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 đã cấp 44 NN (0KT + 43VT), giảm 10 NN so với tháng trước và tăng 35 NN so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 40.57 NN/10000 CB, giảm 8.71 điểm so với tháng trước và tăng 32.16 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 15,19 NN/10000CB.
- 05 tháng năm 2024 đã cấp 232 NN, tăng 151 NN và tương ứng tăng 23.43 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 05 tháng năm 2024 là 40.77 NN/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.3 Chỉ số Tỷ lệ gián đoạn khai thác do yếu tố kỹ thuật (O.I M&E).



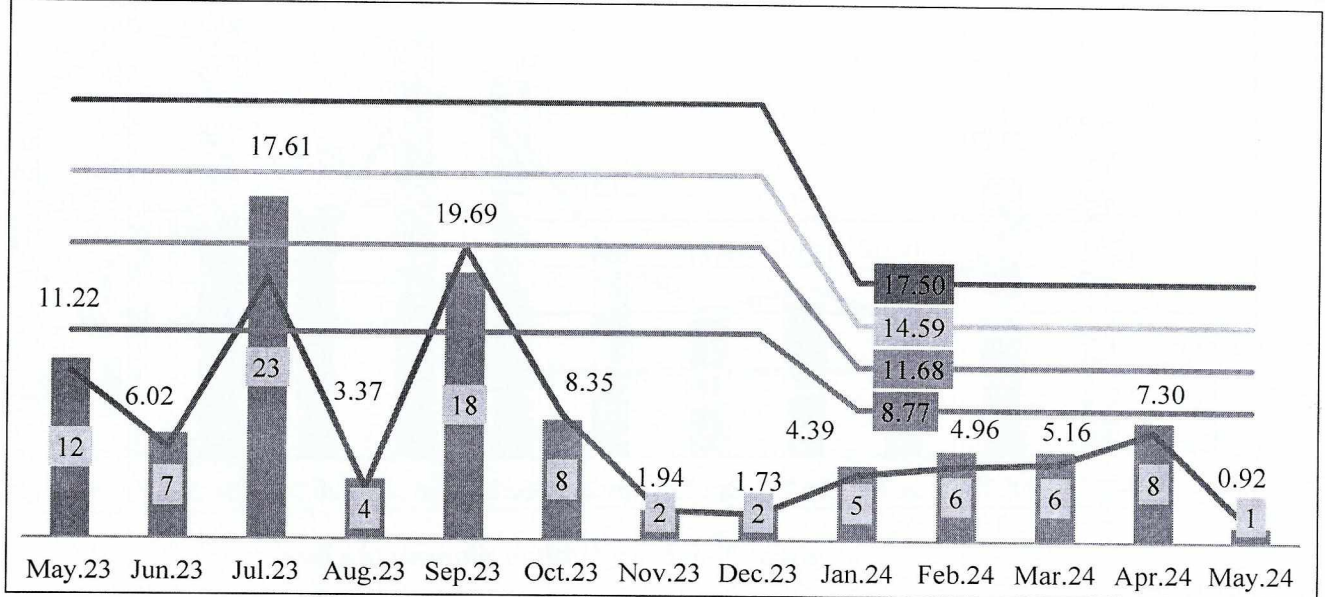
Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 xảy ra 10 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (02 R/TO+08 GTB), tăng 01 vụ so với tháng trước và giảm 02 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 9.22 vụ/10000CB, tăng 1.01 điểm so với tháng trước và giảm 2.0 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 11.39 vụ/ 10000 CB.

- 05 tháng năm 2024 có 48 sự kiện GĐKT, giảm 15 vụ việc tương ứng giảm 3.50 điểm so với cùng kỳ năm 2023. KPI 05 tháng năm 2024 là 8.43 đạt mục tiêu năm 2024.

3.4 Đo lường chỉ số cất lớp tàu bay.

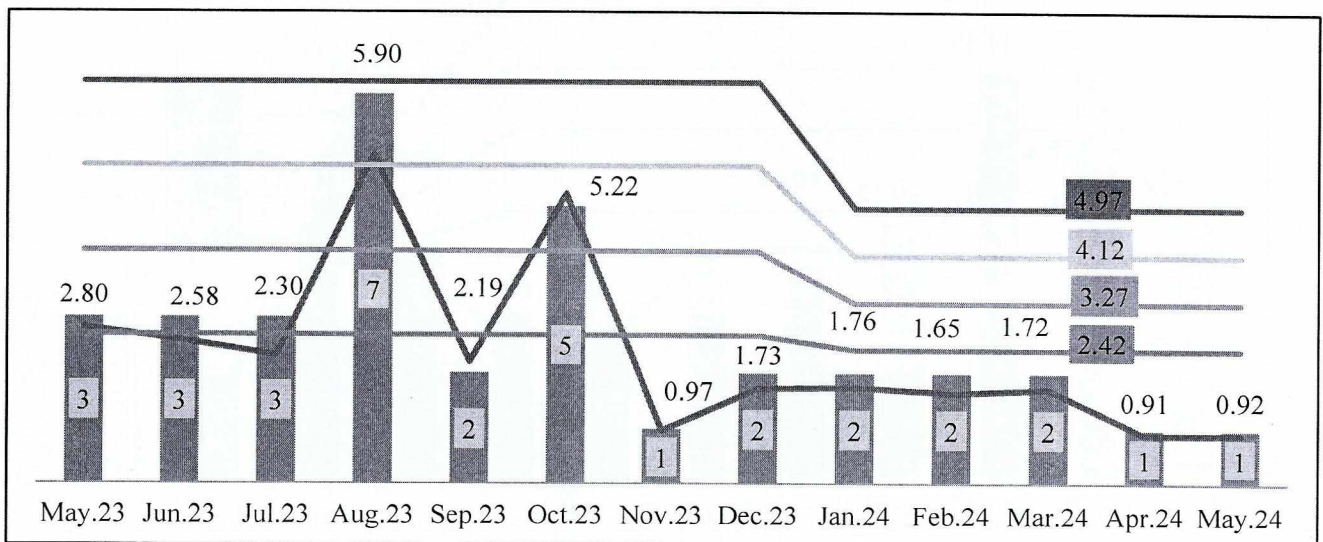


Biểu đồ 3.4: Tỷ lệ lớp tàu bay bị cất do vật ngoại lai.

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 có 01 vụ việc tàu bay bị cất lớp, giảm 07 vụ so với tháng trước và giảm 11 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 0.92 vụ/10000 CB, giảm 6.38 điểm so với tháng trước và giảm 10.30 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 8,77 vụ/ 10000 CB.
- 05 tháng năm 2024 có 26 vụ việc, giảm 24 vụ và tương ứng giảm 4.90 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 05 tháng năm 2024 là 4.57 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.5 Chỉ số đo lường số vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay (PDA)



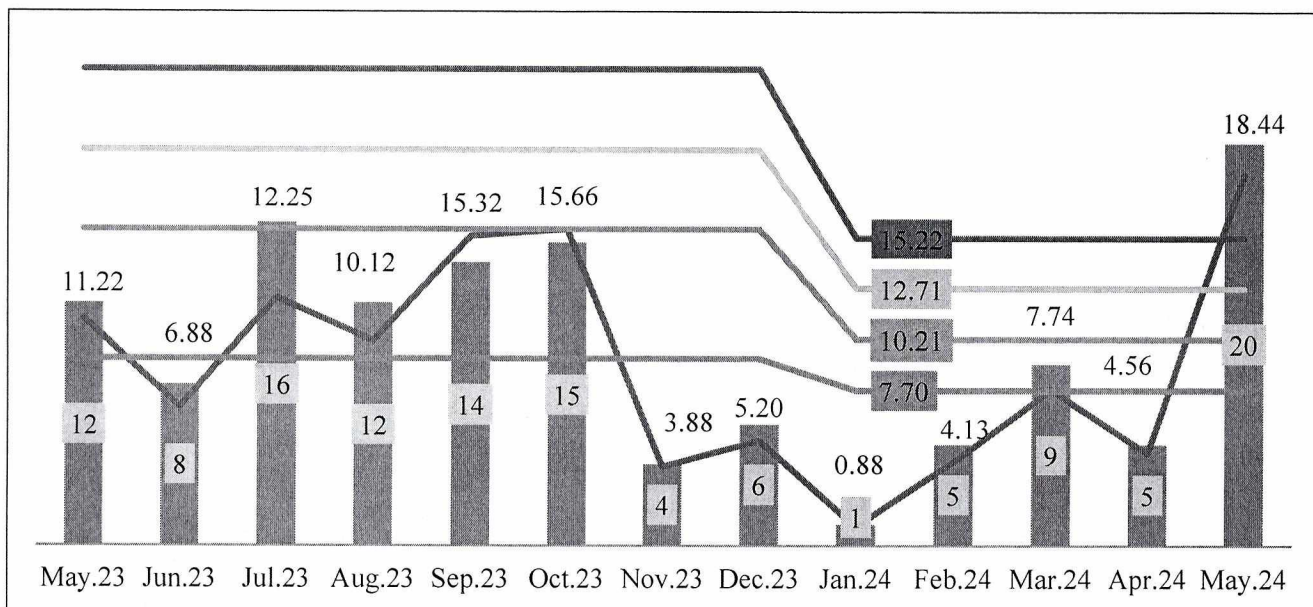
Biểu đồ 3.5: Tỷ lệ thiết bị rơi khỏi tàu bay.

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 có 01 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay; bằng số vụ tháng trước và giảm 02 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 0.92 vụ/10000CB, tăng 0.01 điểm so với tháng trước và giảm 1.88 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 2,42 vụ/10000CB.

- 05 tháng năm 2024 có 08 vụ việc, giảm 01 vụ và tương ứng giảm 0.29 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 05 tháng năm 2024 là 1.41 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD

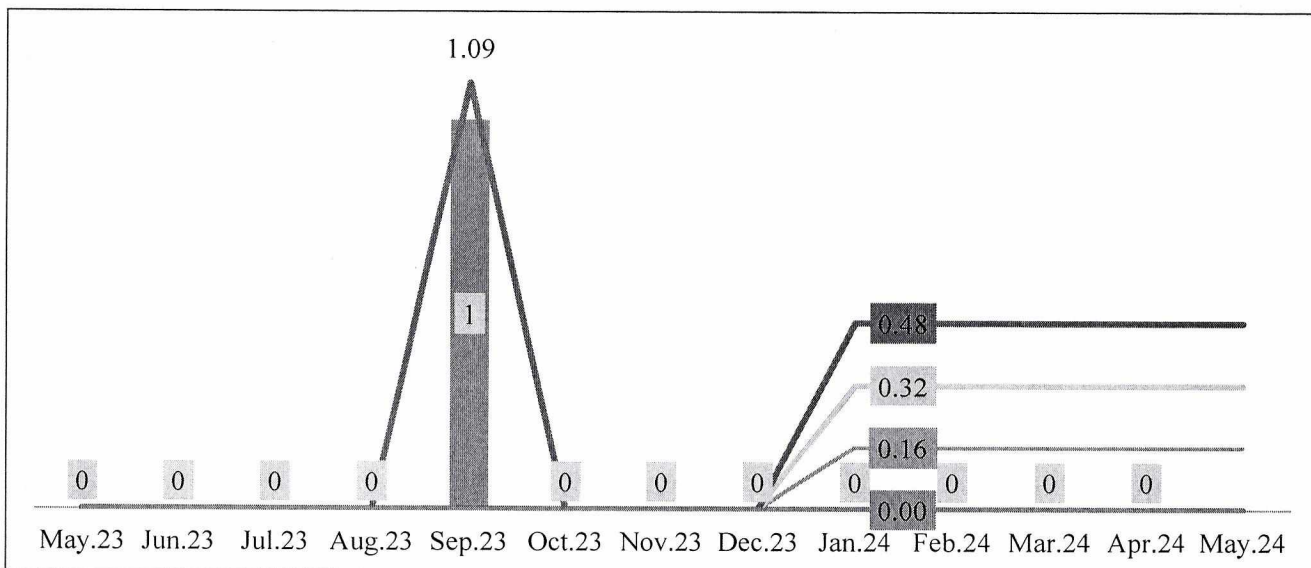


Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 có 20 vụ việc FOD (09 vụ chim va +09 vụ sét đánh+02 FOD), tăng 15 vụ so với tháng trước và tăng 08 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 05/2024 là 18.44 vụ/10000CB, tăng 13.88 điểm so với tháng trước và tăng 7.22 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 7,70 vụ/10000CB.
- 05 tháng năm 2024 có 40 vụ việc, tăng 15 vụ và tương ứng tăng 2.30 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 05 tháng năm 2024 là 7.03 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số tắt động cơ trên không:



Biểu đồ 3.7: Chỉ số tắt động cơ trên không

Nhận xét:

- Tháng 05/2024 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 05/2024 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2024
- 05 tháng năm 2024 có 00 vụ việc, đạt mục tiêu năm 2024.

3.8 Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho Hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS.

Đội bay		MT	Giá trị thực hiện (%)												MT	Đánh giá
		2024	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	2023	
B787		95%	98	94	99	95	98								95	Đạt
A350		95%	96	96	93	95	92								95	Không Đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96								85	Đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90								95	Không Đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80								92	Không Đạt
ATR		95%	95	95	100	96	98								95	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93								92	Không Đạt
	Đạt mục tiêu. Tiếp tục theo dõi và không cần có hành động bổ sung.		Thấp hơn mục tiêu đến 5%. Theo dõi. Nếu xảy ra 3 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.					Thấp hơn mục tiêu từ 6-10%. Nếu xảy ra 2 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.					Thấp hơn mục tiêu từ 11%. Khi xảy ra phải xác định nguyên nhân và có giải pháp.			

Biểu đồ 3.8: Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho AGS/LOMS.

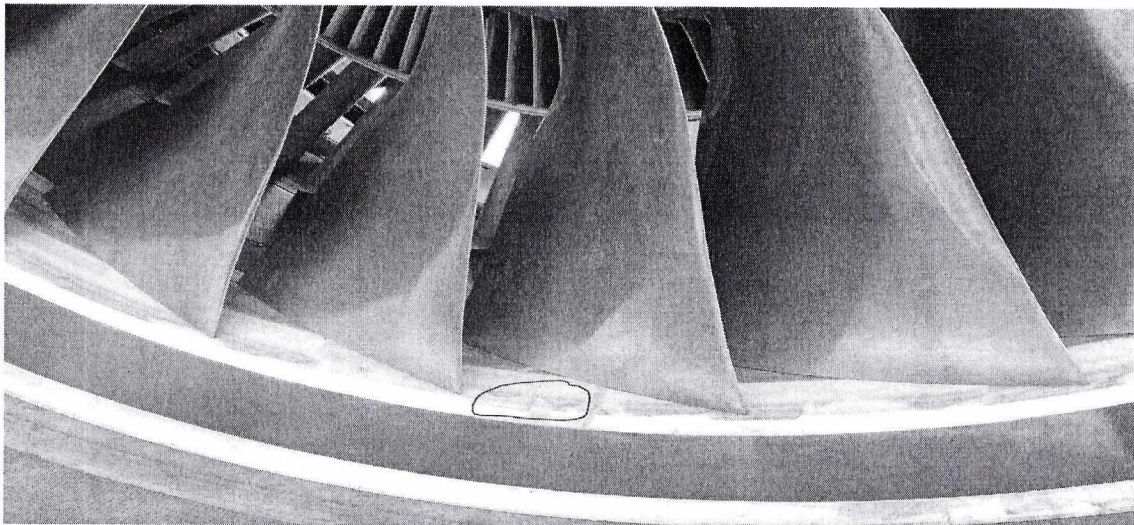
3.9 Đánh giá bộ chỉ số thực hiện an toàn tháng 05/2024:

- Tháng 5/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay A321WQAR/NEO và A350 chưa đạt yêu cầu. BKT đang phối hợp cùng VAECO xác định nguyên nhân và khắc phục.
- Chỉ số Tỷ lệ sự cố vụ việc bắt buộc, nhân nhượng tàu bay và vụ việc FOD không đạt mục tiêu, các chỉ số khác đạt mục tiêu.

4. Công tác đánh giá An toàn - Chất lượng và rà soát bảo dưỡng tàu bay.

4.1 Công tác kiểm tra, đánh giá của Nhà chức trách HKVN:

- Tháng 05/2024, Cục HKVN đã tiến hành gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 07 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 05/2024 theo định kỳ: A396, A506, A508, A512, A608, A870, A894. Riêng tàu bay A510, A511 và A618 hết hạn CoA vào 28/05/2024 hiện đang bảo quan dừng bay nên Ban ATCL sẽ phối hợp cùng Cục HKVN kiểm tra sau.
- Tháng 06/2024, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 11 tàu bay hết hạn vào 28/06/2024: B220, A324, A357, A395, A397, A501, A615, A865, A889, A891, A895
- Các Finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra C of A vừa qua:



VN-A396 CRACK AT FAN CASE ASSY ON ENG#2 AT 6H

A.D.D RAISED		DEFECT INFORMATION			
ADD ENTERED BY: <u>D.V. TRIU</u>		TX FROM TLP #: <u>WP VN00083701</u>			
SIGNATURE: <u>[Signature]</u>		MEL REF #: <u>50-20-01</u>			
L/APP No: <u>VAECO 1816AC</u>		ADD RAISED No: <u>B1334</u>			
DATE: <u>09/04/2024</u>		DEFER LIMIT: <u>D</u>			
STATION: <u>SGN</u>		DEADLINE: <u>07/08/2024</u>			
NIC RAISED: <u>YES (NO)</u>		P/N REQ.			
		EXTRACT REQ.			

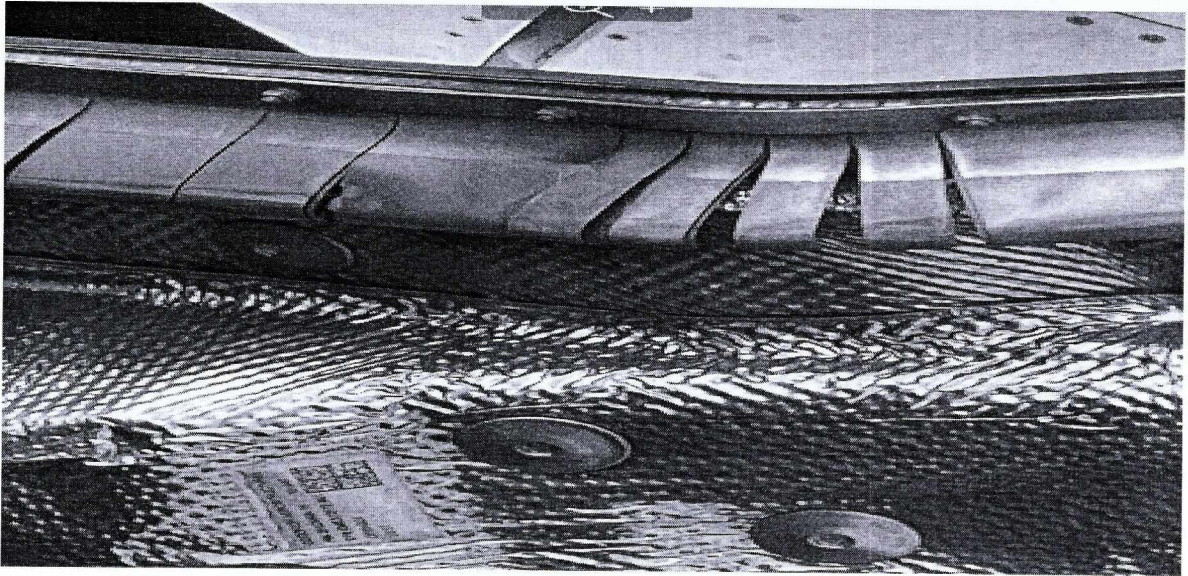
08 TRACTION ROLLERS OF FWD CARGO AND 05 TRACTION ROLLER OF AFT CARGO HAVE RUBBER PEEL OFF (TRACTION ROLLER OF PDU)

VN-A870 B1334 WAS RAISED BUT REF NOT CORRECTED

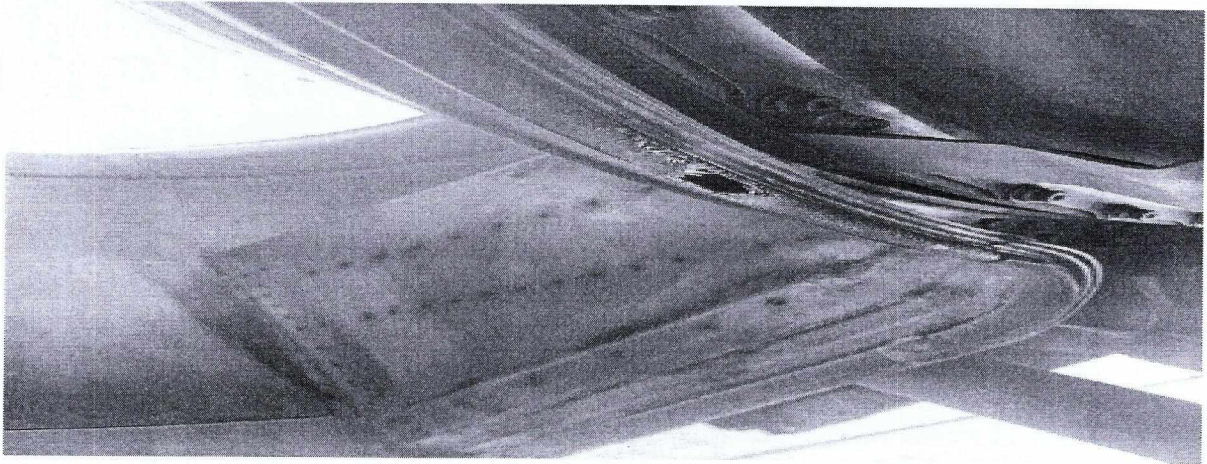
(Các hỏng hóc đã được Ban ATCL phối hợp cùng Ban KT và VAECO khắc phục và báo cáo Cục HKVN đúng hạn).

4.2 Công tác rà soát bảo dưỡng tàu bay CMR:

- Trong tháng 05, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 17 tàu bay (VN-A324, VN-A325, VN-A326, VN-A327, VN-A334, VN-A335, VN-A357, VN-A395, VN-A397, VN-A501, VN-A615, VN-A886, VN-A891, VN-A895, VN-A861, VN-A865) hết hạn tháng 05/2024 và tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 15 tàu hết hạn trong tháng 06/2024 (VN-A336, VN-A338, VN-A358, VN-A399, VN-A509, VN-A609, VN-A619, VN-A621, VN-A625, VN-A892, VN-A862, VN-A863, VN-A866, VN-A879, VN-B223).
- Trong đó có một số finding đáng chú ý sau:



VN-A895 ENG 1: TURKEY FEATHER SEAL DAMAGED



VN-A395 ENG 1: CNA FIRE SEAL DAMAGED

- 4.3 Công tác đánh giá ATCL của các Nhà chức trách Hàng không nước ngoài:
Không có khuyến cáo liên quan tới lĩnh vực kỹ thuật của Nhà chức trách HK nước ngoài trong tháng.
- 4.4 Báo cáo Quản lý rủi ro an toàn:
VN-A612 VN122 SGN-DAD 30/05/2024, sau khi hạ cánh xuống đường băng thì lớp số 4 bị xẹp, và bị bong các mảnh cao su trên đường CHC. TB Cảng đã kiểm tra sân đường và thu dọn các vết cao su, đường băng khai thác bình thường. Tàu tự lặn vào bãi đỗ số 23. Theo thông tin từ VAECO có thể do bị bó phanh dẫn tới lớp số 4 bị xẹp và đang tiến hành kiểm tra. VAECO tiến hành thay lớp chính số 3, số 4 và kiểm tra hệ thống phanh
- 4.5 Chương trình đánh giá ATCL nội bộ:
Tàu bay VN-A614, chuyến bay VN1414 SGN-BMV 23/05/2024 bị Hardlanding tại BMW với Gload là 2.695, Ban ATCL nhận thấy chưa có cơ sở đánh giá tàu bay được thực hiện đầy đủ các qui trình cần thiết đối với sự cố Hardlanding trước khi tàu bay về SGN, do vậy Ban ATCL sẽ tiến hành điều tra xác minh sự cố nêu trên.

PHỤ LỤC 2
RÀ SOÁT CÁC CÔNG VIỆC CỦA TỔ THEO THÔNG BÁO KẾT LUẬN

STT	Mã công việc SAG2	Nội dung công việc	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Ngày mở công việc	Thời hạn hoàn thành	Thời hạn gia hạn	Tóm tắt báo cáo thực hiện công việc/ Các tài liệu tham khảo	Tình trạng
1	SAG2- 01/2023-03	Đối với phản ánh của Ban SQD liên quan đến việc ghi dữ liệu QAR của đội tàu bay NEO (chỉ ghi khi cả hai động cơ đạt công suất trên 19%).	Ban KT		01/2023			Hiện Safran đang hoàn thành bản test thử software và sẽ triển khai cho một số tàu cụ thể để đánh giá khả năng về record dữ liệu.	Monitoring
2	SAG2- 07/2023-02	Tối đa các mẫu biểu giấy hiện đặt trên tàu bay vào tài liệu điện tử của tàu bay (CFP, EFB)	Ban KT	OCC, ĐB	07/2023			Ban CNTT đang làm việc với OCC để chốt về yêu cầu kỹ thuật	Monitoring
3	SAG2- 09/2023-04	Nghiên cứu tính khả thi của việc triển khai mẫu Fuel Order giữa PC-NVKT	Ban KT	Ban SQD, VAECO, OCC, ĐB	09/2023			Ban KT đã triển khai lấy ý kiến các trung tâm ngoại trường VAECO tính khả thi sử dụng web, tích hợp app Fuel Order nạp dầu. Dự kiến CNTT và OCC sẽ triển khai xây dựng phần mềm FMS mobile từ 6/2024 (có chức năng hiển thị thông tin fuel order)	Monitoring

4	SAG2- 03/2024-01	Liên quan tới Chỉ thị số 2032/CT-CHK, ngày 14/5/2021 về đảm bảo an toàn khai thác trong mùa mưa bão	Ban KT	Ban SQD	03/2024	29/03/2024	Ban KT đã phối hợp với ĐB, OCC và VAECO rà soát danh mục MEL items thuộc các ATA 22, 24, 27, 34 và các hệ thống điều khiển động cơ. OCC đồng ý gia hạn kéo dài thời gian khắc phục với tất cả các MEL item. VAECO đã gửi danh mục các MEL item đề xuất cho phép gia hạn kéo dài thời gian khắc phục hỏng hóc. Không nhận được ý kiến từ ĐB. Ban KT đang rà soát nội bộ để tổng hợp thành danh mục đề xuất đầy đủ và có thể xin ý kiến Cục HKVN.	Monitoring
5	SAG2- 04/2024-04	Đối với việc đảm bảo tình trạng kỹ thuật các tàu bay khi BQDB dài ngày	Ban KT	VAECO	04/2024		Các tàu hiện tại đang có sai lệch bảo quản vẫn có đủ điều kiện bảo quản tối đa 2 năm, nếu bảo quản trên 2 năm sẽ phải xin RDAF của AIB để bảo quản tiếp (theo kế hoạch hiện tại không có tàu NEO nào bảo quản trên 2 năm). Tuy nhiên, với cấu hình hiện tại (các tàu NEO đã tháo động cơ hoặc chuẩn bị tháo động cơ và đã rob APU phục vụ cho các tàu khai thác) sẽ không đáp ứng được yêu cầu cầu tăng cường bảo quản của Cục HKVN tại CV 82 năm 2021 (tàu bảo quản phải thực hiện các công việc liên quan đến tăng áp	Monitoring

								thủy lực, kiểm tra thông thoáng engine, chạy APU và điều hòa với interval 7 ngày). VAECO sẽ tiếp tục làm việc với AIB để tìm giải pháp thực hiện theo các yêu cầu của Cục HKVN	
6	SAG2- 05/2024-01	Liên quan đến kế hoạch đánh giá của ICAO đối với CAAV	VAECO	KT, SQD, QLVT	05/2024			VAECO đã phối hợp với CHK tiếp đón đoàn đánh giá của ICAO thực hiện kiểm tra tại VAECO đạt kết quả tốt.	Closed
7	SAG2- 05/2024-02	Đối với kế hoạch đánh giá, gia hạn chứng chỉ IOSA của IATA	Ban SQD		05/2024			- Ban SQD: Báo cáo và làm việc với đối tác để thực hiện đánh giá sau cao điểm hè, tránh ảnh hưởng đến khai thác của TCT. - Các đơn vị liên quan: Chuẩn bị và báo cáo theo kế hoạch đã triển khai của SQD.	Closed

8	SAG2- 05/2024-03	Đối với việc xây dựng và triển khai chỉ số KPI về báo cáo tự nguyện	Ban KT	Ban QLVT, VAECO	05/2024			- Ban KT đã triển khai văn hóa báo cáo tự nguyện đến CBNV trong Ban. - Triển khai thống kê, xây dựng quy trình xử lý báo cáo (đánh giá, phân loại, khắc phục...), đề xuất chỉ số KPI mục tiêu cho năm 2025	Monitoring
9	SAG2- 06/2024-01	Đối với các vụ việc sai lỗi bảo dưỡng trong tháng 5/2024	VAECO		06/2024			Đề nghị Vaeco tổ chức giảng bình, rút kinh nghiệm và đề ra các giải pháp phòng ngừa	Open/ Monitoring
10	SAG2- 06/2024-02	Chuẩn bị cho đánh giá IOSA	Ban SQD		06/2024			Đề nghị ban SQD chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị chuẩn bị, đảm bảo sẵn sàng để đạt kết quả tốt nhất	Open/ Monitoring

11	SAG2- 06/2024-03	Quản lý rủi ro khi đưa hệ thống AMOS và đội tàu bay A320NEO vào khai thác	VAECO	Ban KT				Đề nghị các đơn vị triển khai đánh giá sự thay đổi, quản lý rủi ro khi đưa hệ thống AMOS và đội tàu bay A320NEO vào khai thác, đảm bảo các hoạt động được thông suốt, đảm bảo an toàn tuyệt đối.	Open/ Monitoring
----	------------------	---	-------	--------	--	--	--	--	------------------

-----Hết phụ lục 2-----