

Số: 967 /TB-TCTHK-KT

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2024

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 07/2024, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 05 tháng 07 năm 2024, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 7/2024. 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 6/2024	6 tháng năm 2024	Đánh giá
ARL	94.39 %	96.29 %	94.35%	Không đạt MT
OCR	2.50 %	9.00 %	1.09%	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.65 %	99.70%	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.45 %	99.51%	đạt MT
DR B787	99.25 %	99.70 %	99.56%	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.44 %	99.75%	đạt MT

- Chỉ số ARL 6 tháng đầu năm tiệm cận MT, các chỉ số KPI khác đều đạt MT trong năm 2024. Riêng DR đội ATR72 trong tháng 6 không đạt mục tiêu do phát sinh một số hỏng hóc chủ yếu liên quan đến hệ thống điện, tách lớp gốc lá cánh quạt ...

II. Nhiệm vụ trọng tâm 6 tháng cuối năm 2024:

- Nguồn lực tàu bay: Tối ưu hóa nguồn lực cho 6 tháng cuối năm và chuẩn bị nguồn lực tàu bay giai đoạn Tết 2025. Chuyển các lịch định kỳ thực hiện vào tháng 9 và 10 năm 2024 để giải phóng tàu bay tháng 1 và 2 năm 2025.
- Tối ưu hóa các gói định kỳ phù hợp nguồn lực. Triển khai các chương trình đánh chặn và kiểm soát hỏng hóc cấu trúc. Kiểm soát tình trạng các tàu bay BQDB dài ngày.
- Tối ưu hóa chương trình bảo dưỡng động cơ nhằm giảm thời gian sửa chữa góp phần giảm số lượng AOG trong cuối 2024 – đầu 2025. Đàm phán với các đối tác liên quan đến các Slot bảo dưỡng động cơ, thời gian quay vòng thiết bị.
- Đảm bảo kỹ thuật đội bay: Chủ động nghiên cứu, triển khai các giải pháp tổng thể, kết hợp với ứng dụng chuyển đổi số nâng cao hiệu quả quản lý kỹ thuật, tăng độ tin cậy của thiết bị, hệ thống tàu bay. Rà soát, nâng cao các giải pháp điều hành, đảm bảo độ sẵn sàng khai thác, hạn chế tối đa ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất kinh doanh của TCT.
- Tiếp tục đàm phán với các đối tác để gia hạn các tàu bay VALC; tiếp nhận tàu bay mới theo kế hoạch và bàn giao các tàu cho PA.

- Tiếp tục hoàn thiện sửa đổi hợp đồng VNA-VAECO trên cơ sở sử dụng hệ thống MRO IT mới. Đàm phán với các đối tác động cơ/Pool về đền bù dừng tàu (RR, PW), Reconcile năm 2024 (KLM), hỗ trợ SSA (PW), chính sách giá và danh mục PTVT Pool (STA).
- Triển khai các dự án IFC; TIMS2; E-Tech Log; chuyển đổi cấu hình tàu bay theo đúng tiến độ.

III. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Hồng hóc FCV/ACM Gasket: Có thể gây ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống Pack dẫn đến chậm chuyển hoặc GTB. Hiện tại Airbus và Liebherr chưa có giải pháp triệt để cho vấn đề này. Yêu cầu ban QLVT làm việc với ST cung ứng thiết bị thay thế cho các khối gần vượt ngưỡng soft time (10.000 FH) hiện đang áp dụng cho đội tàu của VNA. VAECO nghiên cứu bổ sung tool kiểm tra bằng camera để phát hiện leak sớm.
- Hồng hóc liên quan đến hệ thống CIDS: Nguyên nhân do một số linh kiện cũ đã ngừng sản xuất, đứt dây điện... đối với vấn đề này yêu cầu ban KT rà soát lại việc thực hiện thông báo tới Đoàn tiếp viên quán triệt tuân thủ hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất. Ban QLVT làm việc với STAE về phương án nâng cấp handset lên chuẩn N40-1C và DEU -B lên Z043H0100110 để giảm thiểu cảnh báo giả do việc sử dụng các linh kiện cũ đã ngừng sản xuất.
- Hồng hóc SFCC: Phần lớn các khối khi đi shop đều là NFF. Yêu cầu VAECO khi thực hiện T/S cần làm kỹ các bước theo đúng tài liệu và ghi chép hồ sơ đầy đủ. Ban QLVT yêu cầu cơ sở bảo dưỡng có trách nhiệm hỗ trợ đối với các khối sau khi sửa chữa tiếp tục phát sinh hồng hóc trong thời gian ngắn.
- Đội bay A321CEO sẽ tiếp tục được khai thác trong thời gian dài, yêu cầu ban KT chủ trì rà soát và lên kế hoạch thực hiện các chương trình kỹ thuật cơ bản cần thiết, đưa các thiết bị cao giờ đi kiểm tra để đảm bảo độ tin cậy và an toàn khai thác.

2. Đội bay A350:

- Spoiler: Hồng hóc do đứt gãy mối hàn trong bảng mạch của FCRM. Tạm thời trong khi MOOG chưa có giải pháp triệt để yêu cầu VAECO thực hiện tạm thời swap các FCRM sang vị trí GO-IF để có thể mở MEL tránh ảnh hưởng đến khai thác khi xảy ra hồng hóc.
- Hồng hóc Radar thời tiết: Do chất lượng của khối AESU và Drive Unit thấp và tài liệu AFI của Airbus không đầy đủ dẫn đến quá trình T/S không đúng hướng. Yêu cầu ban KT tiếp tục làm việc với nhà sản xuất Honeywell về chất lượng thiết bị, đồng thời yêu cầu Airbus rà soát và cập nhật AFI.
- Fan Track Liner: Trong quá trình khai thác các scrow gắn Fan track liner có thể bị lỏng so rung động. Vấn đề này chỉ có thể được khắc phục triệt để khi gửi động cơ đi sửa chữa/nâng cấp ở shop. Đề nghị ban KT và VAECO nghiên cứu và có giải pháp căn cơ đối với vấn đề này cho các động cơ dự kiến khai thác đến cuối năm 2025 mới gửi đi theo kế hoạch.

- Ban KT làm việc với AIB đẩy nhanh tiến độ ban hành RDAF, ban QLVT đảm bảo tiến độ động cơ về để VAECO thực hiện các nội dung kiểm tra và bảo dưỡng cần thiết, đưa tàu A889 vào khai thác trước 30/7.
3. **Đội bay B787:**
- Hồng học ELEC GEN SYS: Nguyên nhân chủ yếu do lỗi của VFSG, hiện tại Boeing và Collins đã có chương trình nâng cấp lên chuẩn H04 để hạn chế lỗi LOP (Low oil pressure) và hồng trực đồng thời có kế hoạch nâng cấp lên chuẩn H05 để khắc phục triệt để. Ban KT tiếp tục làm việc với nhà sản xuất để triển khai chương trình này.
 - Hồng học đài đo cao vô tuyến RA: Đây là hồng học chấp chờn và chịu ảnh hưởng nhiều bởi yếu tố môi trường. Boeing đã có kế hoạch ban hành giải pháp thay thế đầu cắm và antenna trong năm 2024, tuy nhiên trước mắt yêu cầu ban KT, VAECO triển khai đến các trung tâm bảo dưỡng ngoại trường cũng như các đối tác bảo dưỡng tàu cho VNA tại nước ngoài thực hiện lau bề mặt antenna mỗi khi trời mưa để hạn chế xuất hiện hồng học gây ảnh hưởng khai thác.
 - Yêu cầu VAECO tăng cường sử dụng chương trình SSA vào công tác theo dõi, phân tích và dự báo hồng học trên đội tàu B787.
 - VAECO, KT và QLVT rà soát và tối ưu danh mục VIP Kit cho tàu thuê chuyến đặc biệt đi Lào.
4. **Đội bay ATR72:**
- Đội bay ATR72 có tuổi đời cao nên các hồng học phần lớn liên quan đến thiết bị lão hóa. Ban KT chủ trì rà soát và làm việc với nhà sản xuất ATR để có các giải pháp, khuyến cáo cho nhà khai thác đảm bảo an toàn, hiệu quả.
 - Hồng học DC GEN: Chủ yếu do mòn chổi than quá giới hạn. Ban KT và VAECO nghiên cứu và báo cáo phương án tăng tần suất thay chổi than chủ động trùng với tần suất thay bearing và đại tu máy phát ở nước ngoài để hạn chế vấn đề này.
 - Ban KT và VAECO phối hợp nghiên cứu phương án đòi bảo hiểm cho động cơ trên tàu B225 bị rỉ do bảo quản dài ngày, đồng thời rà soát lại công tác bảo quản tàu bay/động cơ để hạn chế các hồng học phát sinh khi đưa tàu bay trở lại khai thác. Ban KT và VAECO làm việc với PW Canada về việc bảo quản động cơ tại Vietnam do các động cơ rất nhạy cảm với môi trường ẩm.

IV. Công tác nội thất:

- Ban KT và VAECO tìm hiểu số liệu hồng học chiller của các hãng bay khác để so sánh với VNA và có giải pháp phù hợp.
- Ban KT và VAECO nhanh chóng đánh giá tổng thể phương án tự thực hiện bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống giải trí của Thales so với phương án gia hạn hợp đồng hiện tại, báo cáo các cấp có thẩm quyền theo đúng quy định.

V. Công tác quản lý điều hành:

- Ban KT chủ trì chương trình kiểm tra chủ động và khắc phục, thay thế sớm các Inlet Cowl trên đội tàu bay A321, VAECO rà soát để giảm thời gian sửa chữa các thiết bị này tại phân xưởng.
- Vấn đề ghi chép MPL của động cơ: Đối với các động cơ đã tháo xuống chờ gửi đi đại tu, sửa chữa, yêu cầu QLVT và VAECO hạn chế tháo, vật thiết bị, QEC; khi cần tháo, vật thì phải có qui trình theo dõi, ghi chép đầy đủ để tránh tình trạng mất kiểm soát cấu hình.
- Ban KT, QLVT và VAECO làm việc với nhà sản xuất tàu bay, động cơ để rà soát tổng thể nội dung các chương trình bảo quản dừng bay dài ngày đảm bảo hạn chế tối đa phát sinh khi đưa tàu bay trở lại khai thác, đặc biệt trong bối cảnh VNA sẽ dừng số lượng lớn tàu bay trong thời gian tới do vấn đề động cơ.
- Ban KT và VAECO đẩy nhanh tiến độ đàm phán hợp đồng VNA- VAECO trong đó có cập nhật chỉ số KPI mục tiêu về TAT định kỳ tàu bay vào phụ lục hợp đồng để kiểm soát.
- Ban KT và QLVT rà soát và củng cố lại quy trình phối hợp đòi bảo hành, đảm bảo đầy đủ quyền lợi cho TCT.

VI. 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 06		So sánh		Đánh giá
		Số vụ	KPI	Với tháng 05/2024	Với cùng kỳ 2023	
Sự cố bất buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật	2,92	5	4,09	Giảm 2 vụ	Tăng 2 vụ	Không Đạt MT
Nhân nhượng	15,19	38	31,05	Giảm 06 NN	Tăng 03 NN	Không Đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11,39	9	7,35	Giảm 01 vụ	Giảm 10 vụ	Đạt MT
Cắt lớp tàu bay	8,77	5	4,09	Tăng 04 vụ	Giảm 02 vụ	Đạt MT
Vụ việc PDA	2,42	4	3,27	Tăng 03 vụ	Tăng 01 vụ	Không Đạt MT
Vụ việc FOD	7,70	8	6,54	Giảm 12 vụ	Bằng	Đạt MT
Vụ việc tắt máy trên không	0,00	0	0	Bằng	Bằng	Đạt MT

- Chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS:
 - Tháng 6/2024 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 94%, 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

VII. Nhiệm vụ và giải pháp cụ thể:

- Đối với việc tỷ lệ dữ liệu đầu vào các đội tàu bay A350, A321 thấp: Đề nghị các đơn vị tập trung T/S, khắc phục các tàu có hỏng hóc; phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến dịch vụ truyền dữ liệu (SIM data; TTB CNTT...).
- Đối với việc tài liệu MEL có sai lệch, sai thông tin: Đề nghị BKT trao đổi với OCC để chỉnh sửa và kiểm soát tài liệu khi ban hành bản cập nhật.
- Đối giảm thiểu các vụ việc tàu bay GTB: Giao BKT chủ trì, phối hợp cùng Vaeco, OCC, ĐB, SQD nghiên cứu, đánh giá xây dựng chính sách để ủy quyền cho PC tiếp tục cho tàu bay khai thác khi phát sinh hỏng hóc liên quan đến một số mục MEL sau khi đã đóng cửa, đẩy tàu bay vào khai thác.
- Đối với công tác khắc phục các khuyến cáo CMR, COA: Đề nghị Vaeco nghiêm túc thực hiện khắc phục, khắc phục đúng hạn các khuyến cáo.

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

Nơi nhận:

- TGĐ (để b/c);
- Các PTGD;
- KT, QLVТ, ATCL, KTNB;
- VAECO, VASCO, VSTEА;
- Lưu VT (vuongtran);

KT. TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

Nguyễn Chiến Thắng

PHỤ LỤC 1

BÁO CÁO QUẢN LÝ AN TOÀN THÁNG 06 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	01/6	ATR72 VN-B219 VN1890 VCS-SGN	Engine #2 fails to start. Replace RH DC generator. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
2	07/6	A350 VN-A891 VN19 HAN-CDG	Cơ trưởng báo cáo WX RADAR 1 + 2 FAULT, tàu bay quay lại hạ cánh HAN để khắc phục hỏng hóc. Thực hiện kiểm tra và thay thế RTU1 AND RTU2 theo IAW MP TASK 34-71-33-00001-520A/720A-A(REV 0624), kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
3	07/6	ATR72 VN-B219 0V8098 SGN-VCS	Engine #1 blade #2, #3 & #5 de-bond at roots. C/O permanent repair 03 propeller blades of ENG #1 IAW CMM 61-13-12, repair 4-4 rev.08.	E
4	19/6	A321 VN-A392 VN1393 SGN-UIH	Sau chuyến bay kiểm tra phát hiện HYDRAULIC LEAK ON R/H T/R OF ENG #2. Kiểm tra theo AMM 05-50-00-790-001-A phát hiện leak at HYD synchronous tube (PN AE70994-1) on RH T/R of ENG #2. Thực hiện thay thế TUBE I.A.W AMM 78-32-44-04 CONF 13, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
5	26/6	ATR72 VN-B219 0V8067 SGN-VCS	Engine #2 blade #1 de-bonds at root. Replaced ENG #2, propeller blade #1 satis ref MP ATR-A-61-11-60-A0001-520A/720A-A REV 01/24	E

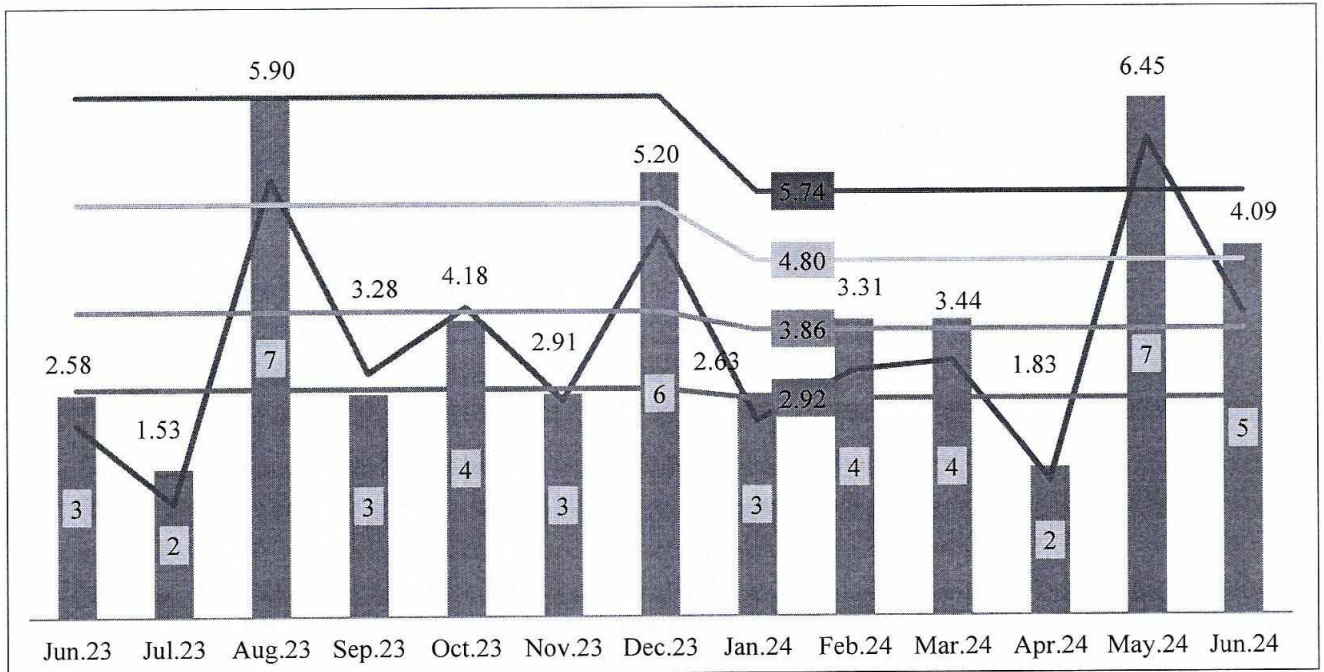
Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 06/2024.

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.

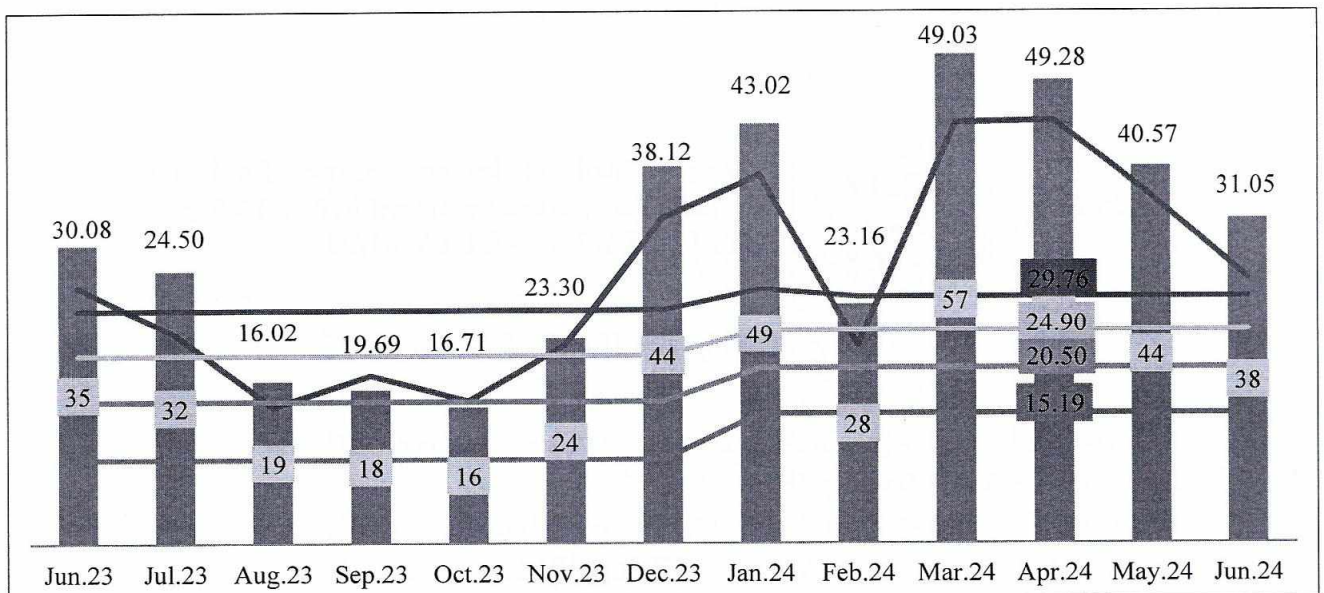


Biểu đồ 3.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố MOR M&E

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 có 05 báo cáo kỹ thuật loại E phải báo cáo, giảm 02 báo cáo so với tháng trước và tăng 02 báo cáo so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 4.09 báo cáo/10000 CB; giảm 2.36 điểm so với tháng trước và tăng 1.51 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,92 báo cáo/10000 CB.
- Quý II năm 2024 có 14 báo cáo, tăng 03 báo cáo tương ứng tăng 0.69 điểm so với cùng kỳ 2023
- 06 tháng năm 2024 có 25 báo cáo, tăng 12 báo cáo và tương ứng tăng 1.60 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 06 tháng năm 2024 là 3.62 báo cáo/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.

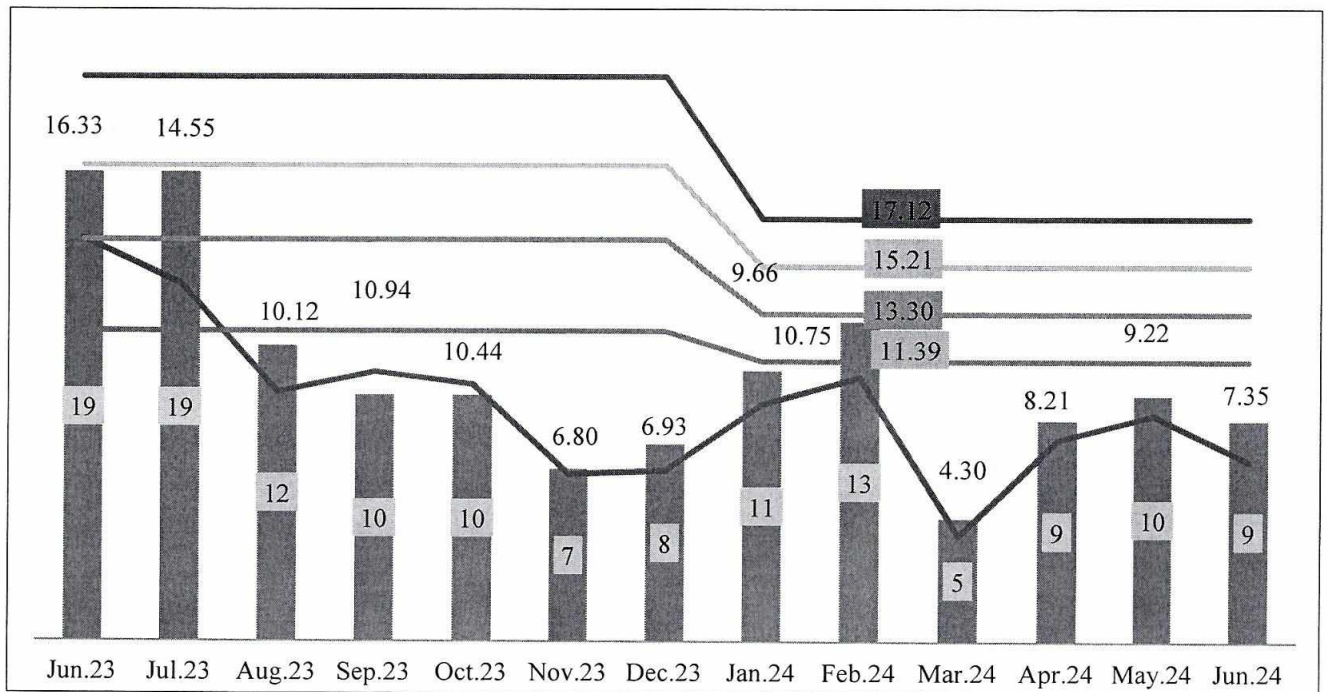


Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 đã cấp 38 NN (04KT + 34VT), giảm 06 NN so với tháng trước và tăng 03 NN so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 31.05 NN/10000 CB, giảm 9.52 điểm so với tháng trước và tăng 0.97 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 15,19 NN/10000CB.
- Quý II năm 2024 có 136 NN, tăng 84 NN và tương ứng tăng 23.79 điểm so với cùng kỳ 2023.
- 06 tháng năm 2024 đã cấp 270 NN, tăng 154 NN và tương ứng tăng 21.05 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 06 tháng năm 2024 là 39.05 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).

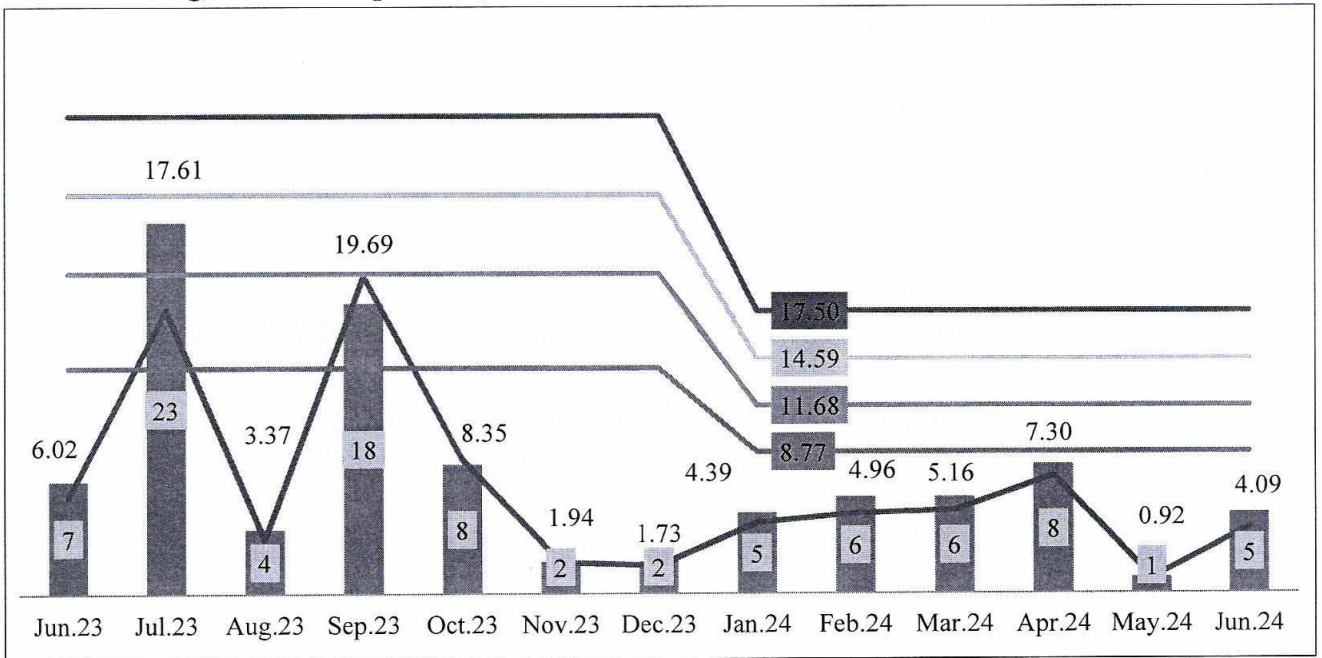


Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 xảy ra 09 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (01 ATB+01 R/TO+07 GTB), giảm 01 vụ so với tháng trước và giảm 10 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 7.35 vụ/10000CB, giảm 1.87 điểm so với tháng trước và giảm 8.98 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 11.39 vụ/ 10000 CB.
- Quý II năm 2024 có 28 vụ việc, giảm 20 vụ việc và tương ứng giảm 6.68 điểm so với cùng kỳ 2023
- 06 tháng năm 2024 có 57 sự kiện GĐKT, giảm 25 vụ việc tương ứng giảm 4.48 điểm so với cùng kỳ năm 2023. KPI 06 tháng năm 2024 là 8.24 đạt mục tiêu năm 2024.

3.4 Đo lường chỉ số cắt lớp tàu bay.

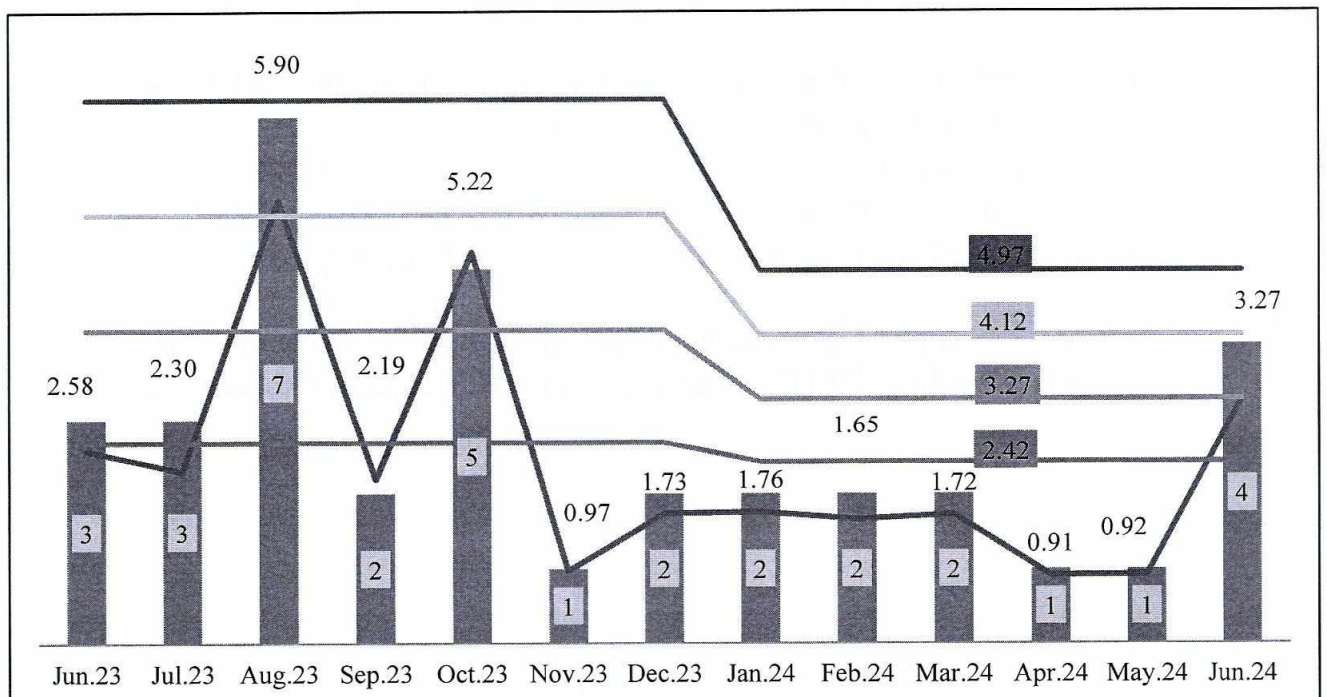


Biểu đồ 3.4: Tỷ lệ lớp tàu bay bị cắt do vật ngoại lai.

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 có 05 vụ việc tàu bay bị cắt lớp, tăng 04 vụ so với tháng trước và giảm 02 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 4.09 vụ/10000 CB, tăng 3.17 điểm so với tháng trước và giảm 1.93 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 8,77 vụ/ 10000 CB.
- Quý II năm 2024 có 14 vụ việc, giảm 19 vụ việc và tương ứng giảm 6.14 điểm so với cùng kỳ 2023
- 06 tháng năm 2024 có 31 vụ việc, giảm 26 vụ và tương ứng giảm 4.36 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 06 tháng năm 2024 là 4.48 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

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

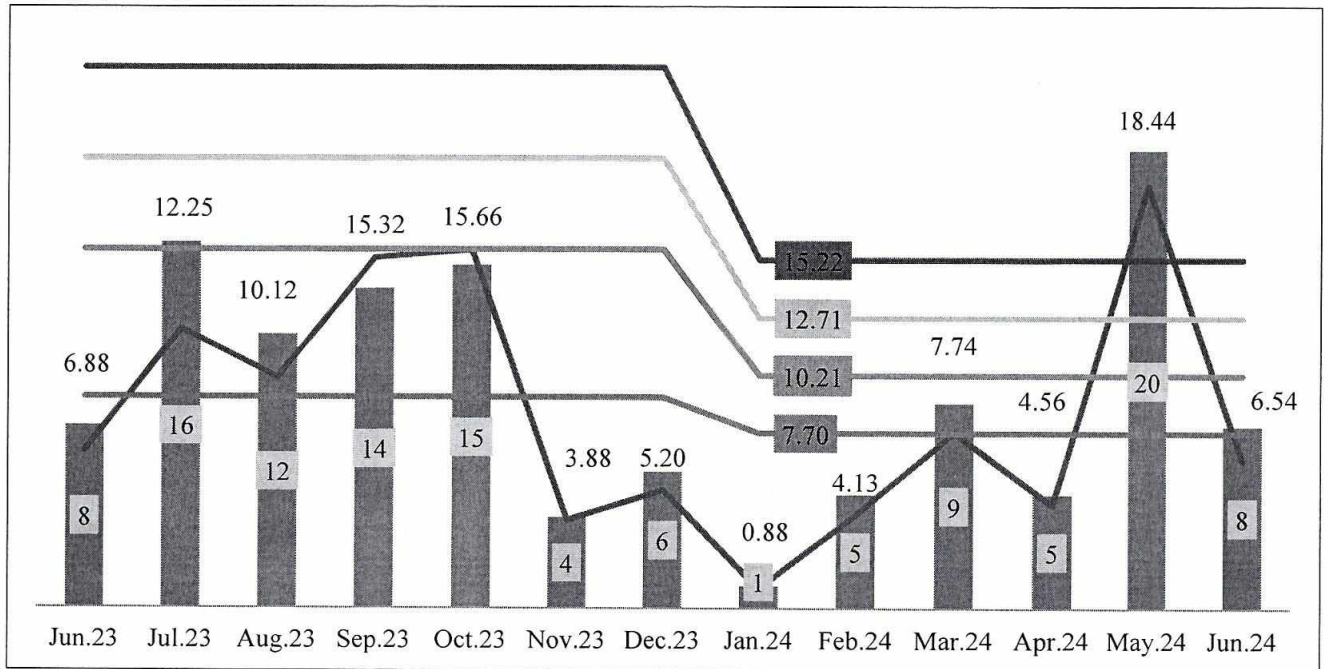


Biểu đồ 3.5: Tỷ lệ thiết bị rơi khỏi tàu bay.

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 có 04 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay, tăng 03 vụ so với tháng trước và tăng 01 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 3.27 vụ/10000CB, tăng 2.35 điểm so với tháng trước và tăng 1.88 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,42 vụ/10000CB.
- Quý II năm 2024 có 06 vụ việc, bằng số vụ việc và tương ứng giảm 0.10 điểm so với cùng kỳ 2023
- 06 tháng năm 2024 có 12 vụ việc, bằng số vụ việc và tương ứng giảm 0.12 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 06 tháng năm 2024 là 1.74 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD

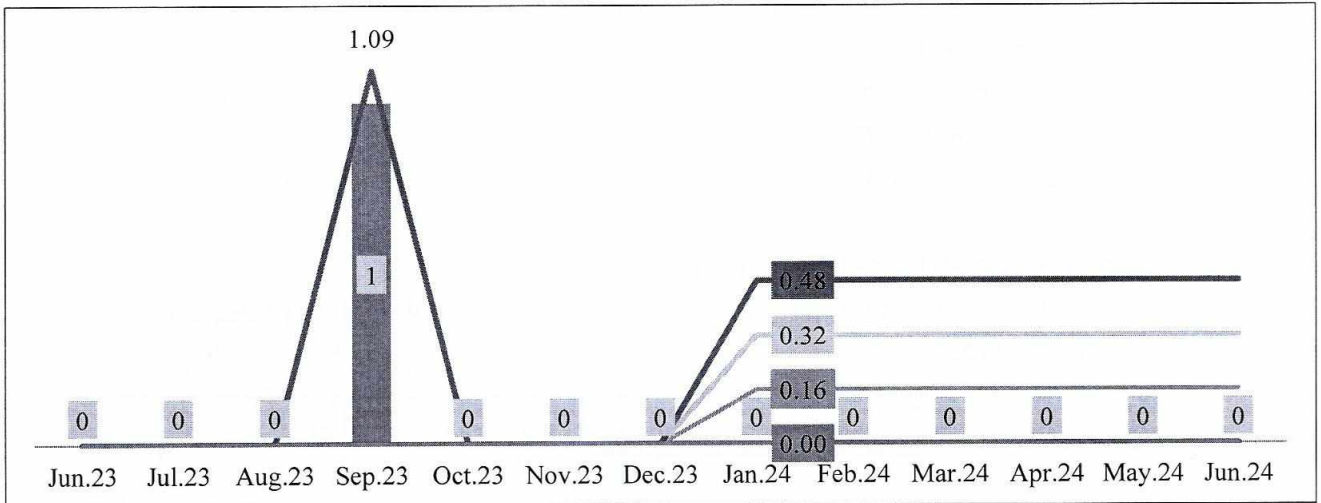


Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 06/2024 có 08 vụ việc FOD (06 vụ chìm va +02 vụ sét đánh), giảm 12 vụ so với tháng trước và bằng số vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 06/2024 là 6.54 vụ/10000CB, giảm 11.90 điểm so với tháng trước và giảm 0.34 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 7,70 vụ/10000CB.
- Quý II năm 2024 có 33 vụ việc, tăng 07 vụ việc và tương ứng tăng 1.61 điểm so với cùng kỳ 2023
- 06 tháng năm 2024 có 48 vụ việc, tăng 15 vụ và tương ứng tăng 1.82 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 06 tháng năm 2024 là 6.94 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 06/2024 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 06/2024 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2024
- Quý II năm 2024 có 00 vụ việc, đạt mục tiêu năm 2024.
- 06 tháng năm 2024 có 00 vụ việc, đạt mục tiêu năm 2024.

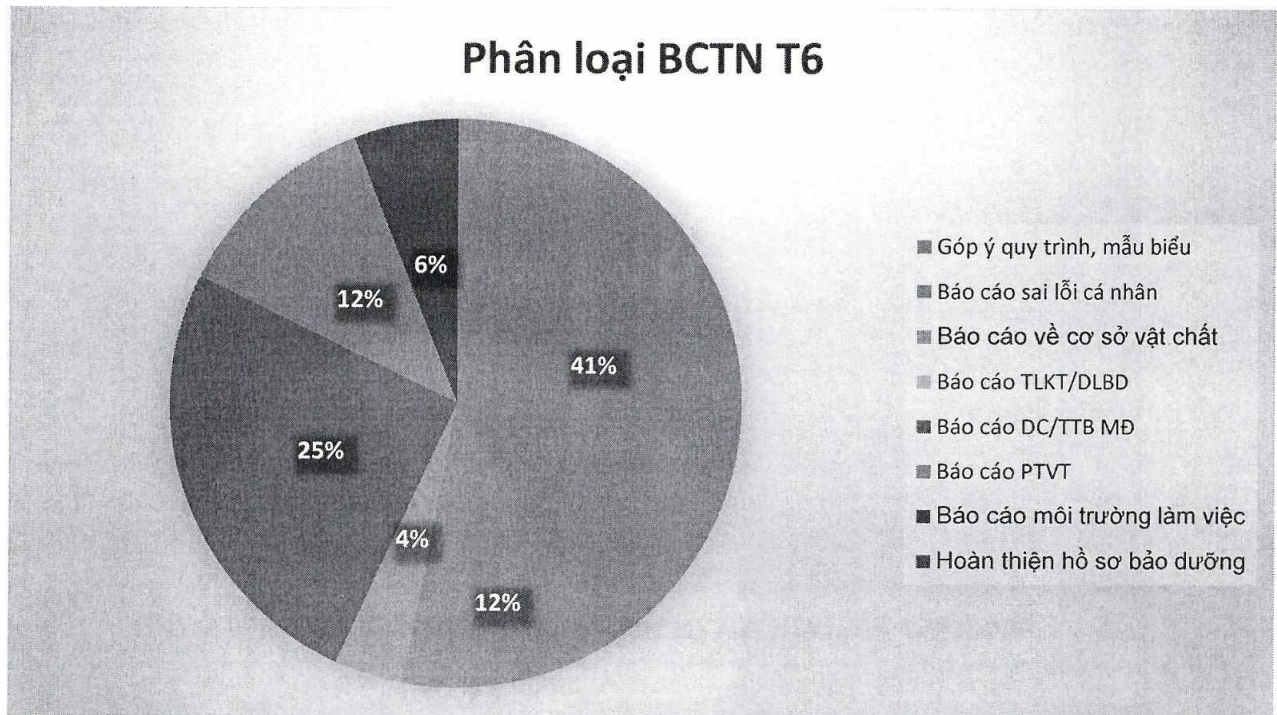
3.8 Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho Hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS.

Đội bay	MT 2024	Giá trị thực hiện (%)												MT 2023	Đánh giá
		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec		
B787	95%	98	94	99	95	98	99							95	Đạt
A350	95%	96	96	93	95	92	86							95	Không Đạt
A321	QAR	95	97	97	91	96	93							85	Đạt
A321	WQAR	96	98	96	91	90	89							95	Không Đạt
A321	NEO	88	91	97	91	80	99							Đạt	Đạt
ATR	95%	95	95	100	96	98	100							95	Đạt
Total	94%	94	96	96	93	93	94							92	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.

3.8 Chỉ số báo cáo tự nguyện

- Tháng 6/2024: Hệ thống QLAT của VAECO ghi nhận 51 BCTN, các BCTN được phân loại như sau:



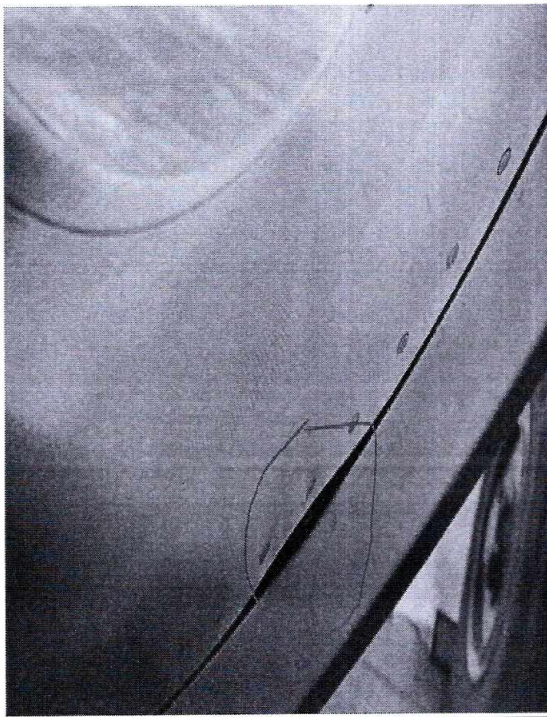
3.9 Đánh giá bộ chỉ số thực hiện an toàn tháng 05/2024:

- Tháng 6/2024 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.
- Chỉ số Tỷ lệ sự cố vụ việc bắt buộc, nhân nhượng tàu bay và vụ việc thiết bị rơi khỏi máy bay không đạt mục tiêu, các chỉ số khác đạt mục tiêu.

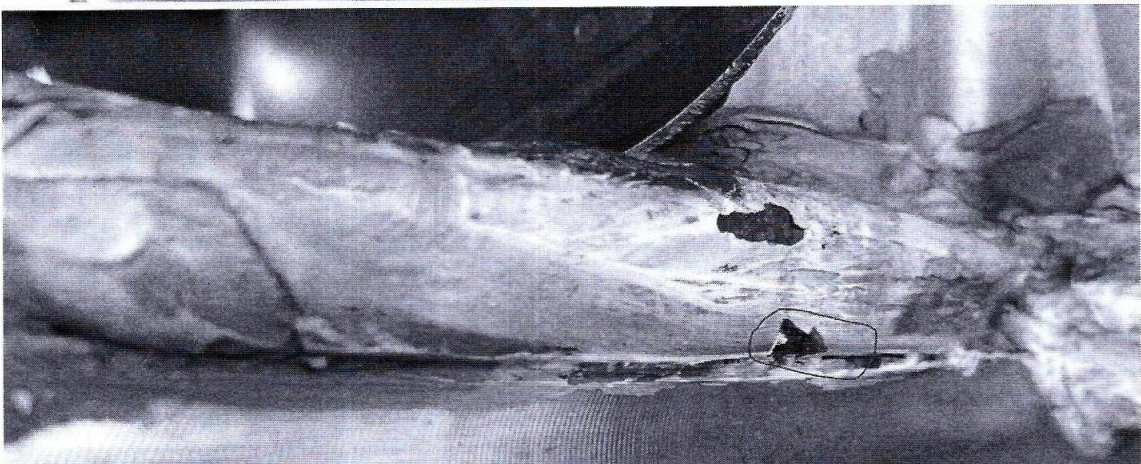
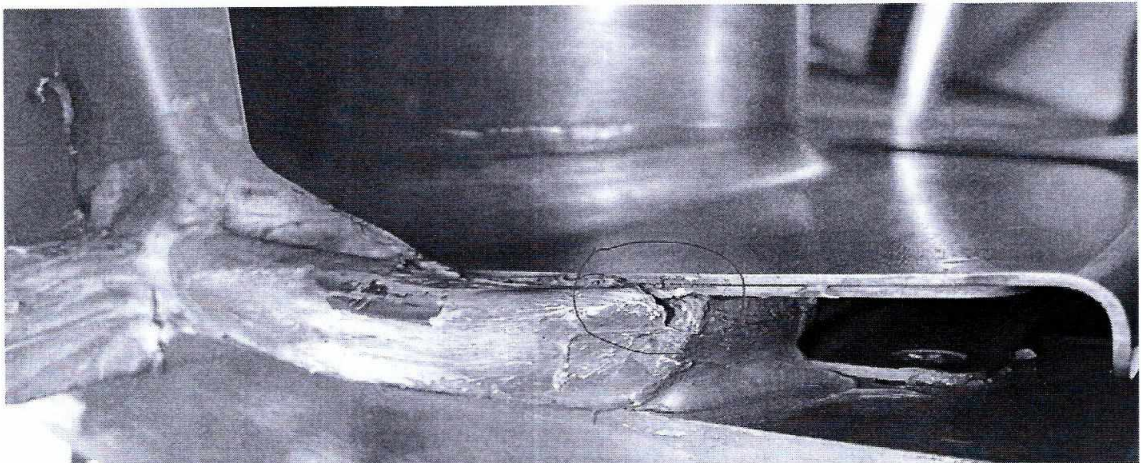
4. Công tác đánh giá An toàn - Chất lượng và rà soát bảo dưỡng tàu bay.

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

- Tháng 06/2024, Cục HKVN đã tiến hành gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 10 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 06/2024 theo định kỳ: VN-B220, A324, A357, A395, A397, A501, A615, A865, A891, A895.
- Tháng 07/2024, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 05 tàu bay hết hạn vào 28/07/2024: B223, A399, A609, A866, A892. Riêng các tàu B225, A509, A619, A621 đang BQDB, Ban ATCL sẽ phối hợp cùng Cục HKVN kiểm tra sau khi tàu bay tháo bảo quản.
- Đối với CoA của tàu bay VN-A888, Ban ATCL hiện đang phối hợp cùng Cục HKVN để cấp phép bay đặc biệt và gia hạn CoA cho tàu bay sớm nhất có thể sau khi tàu bay hoàn thành tháo bảo quản và ký chứng chỉ CRS-SMI
- Các Finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra C of A vừa qua:



VN-A357 ENG#2 CNA DISBOND AND FIRE SEAL DAMAGED



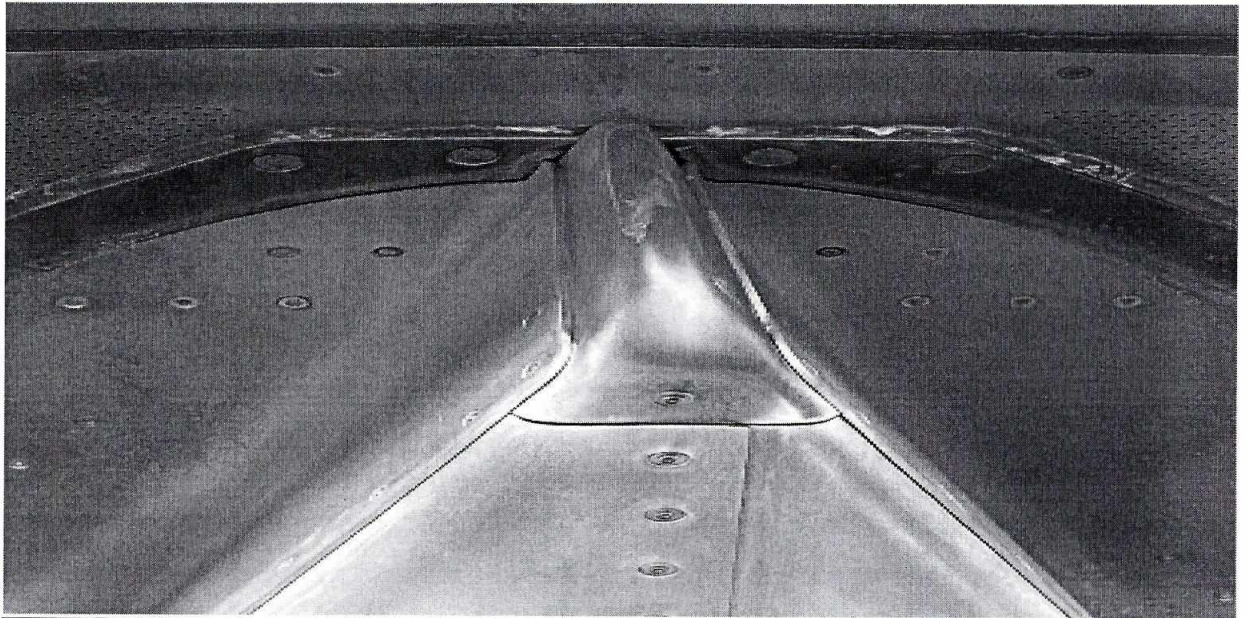
**VN-A895 FIRE SEAL AT LOWER INTERSERVICE FAIRING OF ENG#1
HAS SMALL SIGN OF LAYERS SPLIT**

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

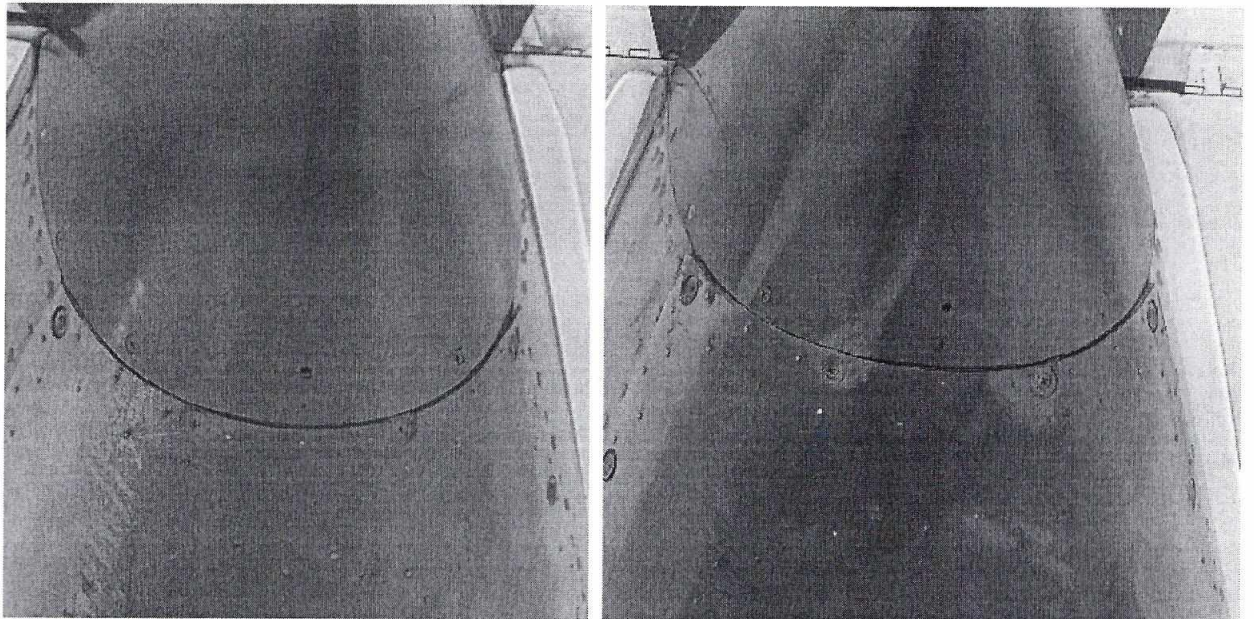
4.2 Công tác rà soát bảo dưỡng tàu bay CMR:

- Trong tháng 06, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 15 tàu bay (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) hết hạn tháng 06/2024 và tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 15 tàu hết hạn trong tháng 07/2024 (VN-A339, VN-A353, VN-A354, VN-A356, VN-A505, VN-A601, VN-A605, VN-A606, VN-A611, VN-A612, VN-A613, VN-A893, VN-A898, VN-A872, VN-A874).

- Trong đó có một số finding đáng chú ý sau:



VN-A609 ENG#1: RIVETS MISSING A HEAD ON UPPER CNA



VN-B223 ENG 1+2: AFT COWL DELAMINATED

ADD ENTERED BY PHAM NGOC BINH	TX FROM TLP # W/O VN24366708	MEL REF # RDAF 81376010/004/2024 ISSUE A	ADD RAISED No: 1519	DEFER LIMIT 6 MONTH
SIGNATURE [Signature]	WAITING RESOLUTION FROM AIRBUS FOR REPAIRS			DEADLINE 13/10/2024
LIAPP No VARIO 1105AC	OUTLINED IN RDAF 81376010/004/2024 ISSUE A			MAINT PROC YES ☒ NO ☐
DATE 16/04/2024				OPS PROC YES ☒ NO ☐
STATION HAN				OPS LIMIT YES ☒ NO ☐
NTC RAISED YES ☒ NO ☐	P/N REQ.	EXTRACT REQ.		STA
ADD REVIEWED BASE CHECK	DATE	FOREMAN	Q/A	

ADD ENTERED BY H.M. CUONG	TX FROM TLP # VARIO 1105AC	MEL REF # RDAF 81180701/28/2023 # B	ADD RAISED No: B880	DEFER LIMIT
SIGNATURE [Signature]	WAITING PERMANENT SOLUTION			DEADLINE 30/06/2024
LIAPP No VARIO 1105AC				MAINT PROC YES ☒ NO ☐
DATE 03.07.2023				OPS PROC YES ☒ NO ☐
STATION HAN				OPS LIMIT YES ☒ NO ☐
NTC RAISED YES ☒ NO ☐	P/N REQ.	EXTRACT REQ.		STA
ADD REVIEWED BASE CHECK	DATE	FOREMAN	Q/A	

VN-A397 & VN-A891: ADD RAISED WITHOUT CONTENT

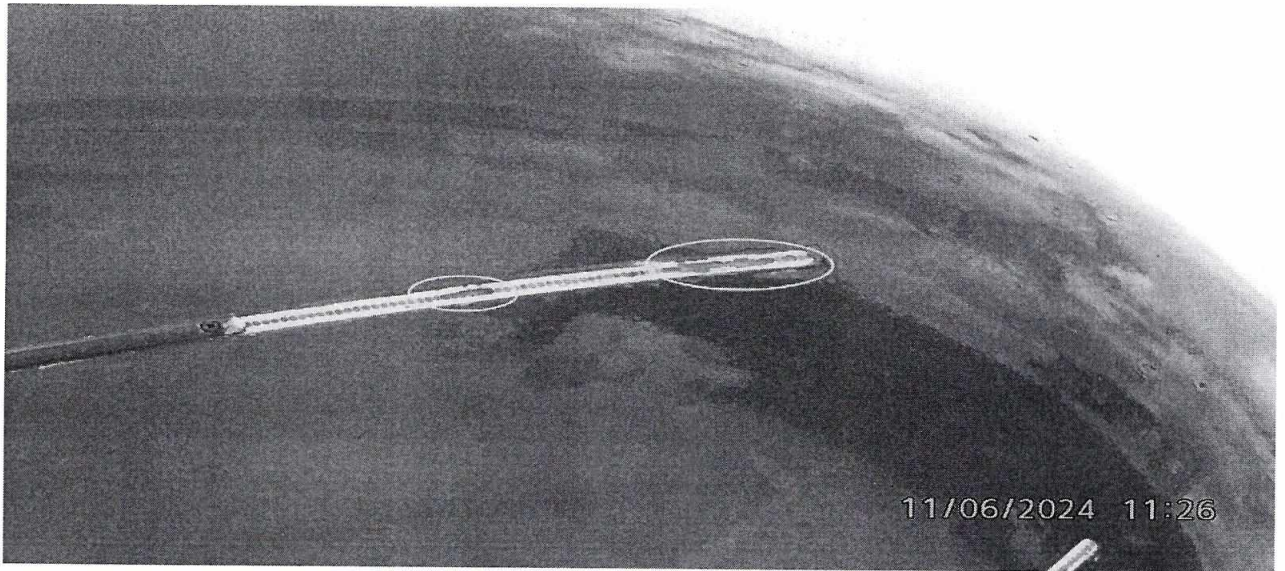
4.3 Công tác đánh giá ATCL của các Nhà chức trách Hàng không nước ngoài:

Ngày 11/06/2024, trong khi kiểm tra tàu bay A862 của TCT tại sân bay FRA, Nhà chức trách Hàng không Đức đã đưa ra 01 khuyến cáo liên quan tới tình trạng kỹ thuật tàu bay chưa được ghi nhận. Ban ATCL đã phối hợp cùng VAECO, Ban KT khắc phục ngày 16/04/2024 và báo cáo Nhà chức trách Hàng không Đức theo đúng quy định.

Findings							
Code	Std	Ref	Cat	Finding	Detailed Description	Status	
A23	I	A6-I-4.3.1(a)(c), A6-I-4.5.4, A6-I-6.1.3	2	No evidence of identification nor monitoring of significant defect	See item C01.	Open	
C01	M		G		Found lightning diverter strips at radome with damages and interruptions (missing dots). See attached pictures as evidence.	NR	

1/ V I L		1/ NOTED TRS		AUTH No: VARIO 1105AC	TOTAL BLOC
0 2 5 3 - 1 1 2		CREW	MON	PLACE: HAN	LOG
REP: W/O: 6219790		0 2		TIME/DATE: 25/06/24	TAKE - OFF
RE: CHK & RPL RADOME		5 3 - 1 1 2		SIGN: [Signature]	FLIGHT TIME
DIVERTER STRIP SEGMENT		1 2 3 4 5 6		AUTH No: VARIO 1105AC	PREVIOUS LG
REC'D				PLACE: HAN	TOTAL FLIGH
				TIME/DATE: 25/06/24	SOI
				SIGN:	PREVIOUS LG
				AUTH No:	FULL STOP I
					TOUCH & GO
					TOTAL LDOS





4.4 Báo cáo Quản lý rủi ro an toàn:

4.5 Chương trình đánh giá ATCL nội bộ:

-----Hết phụ lục 1-----

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 DB, 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 DB. 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- 05/2024-03	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
7	SAG2- 06/2024-01	Đối với các vụ việc sai lỗi bảo dưỡng trong tháng 5/2024	VAECO		06/2024			VAECO đã thực hiện giảng bình kỹ thuật đối với các sự cố và đề ra các giải pháp phòng ngừa.	Closed

8	SAG2- 06/2024-02	Chuẩn bị cho đánh giá IOSA	Ban SQD		06/2024			IATA đã thực hiện đánh giá IOSA tại TCT từ 24-28/6/2024 và đã đưa ra 23 Finding, 12 Observation trong đó Lĩnh vực Kỹ thuật có 04 Finding (01 Finding MNT và 04 Finding về ORG).	Closed
9	SAG2- 06/2024-03	Quản lý rủi ro khi đưa hệ thống AMOS và đội tàu bay A320NEO vào khai thác	VAECO	Ban KT	07/2024			Ban KT, Ban QLVT và VAECO đã thực hiện đánh giá rủi ro sự thay đổi AMOS trước khi GO LIVE hệ thống và rủi ro được chấp nhận không có yêu cầu bổ sung đối với đội tàu bay A320NEO đưa vào khai thác.	Closed
10	SAG2- 07/2024-01	Đối với việc tỷ lệ dữ liệu đầu vào các đội tàu bay A350, A321 thấp	VAECO	Ban KT, SQD, IT	07/2024			Đề nghị các đơn vị tập trung T/S, khắc phục các tàu có hỏng hóc; phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến dịch vụ truyền dữ liệu (SIM data; TTB CNTT...).	Open/ Monitoring

11	SAG2- 07/2024-02	Đối với việc tài liệu MEL có sai lệch, sai thông tin	Ban KT	Ban SQD, VAECO	07/2024			Đề nghị BKT chủ trì, phối hợp cùng Vaeco và ban SQD làm việc cùng OCC để chỉnh sửa và kiểm soát tài liệu khi ban hành bản cập nhật.	Open/ Monitoring
12	SAG2- 07/2024-03	Đối giảm thiểu các vụ việc tàu bay GTB	Ban KT	Ban SQD, VAECO, OCC, DB	07/2024			Giao BKT chủ trì, phối hợp cùng Vaeco, OCC, DB, SQD nghiên cứu, đánh giá xây dựng chính sách để ủy quyền cho PC tiếp tục cho tàu bay khai thác khi phát sinh hỏng hóc liên quan đến một số mục MEL sau khi đã đóng cửa, đẩy tàu bay vào khai thác.	Open/ Monitoring
13	SAG2- 07/2024-04	Đối với công tác khắc phục các khuyến cáo CMR, COA	VAECO		07/2024			Đề nghị VAECO nghiêm túc thực hiện khắc phục, khắc phục đúng hạn các khuyến cáo	Open/ Monitoring

14	SAG2- 07/2024-05	Đối với việc ghi chép TLP	VAECO		07/2024			Đề nghị VAECO quán triệt đến các NVKT cần tuân thủ nghiêm túc hướng dẫn để nhất quán trong cách thức ghi chép TLP trên toàn hệ thống.	Open/ Monitoring
----	------------------	---------------------------	-------	--	---------	--	--	---	------------------

-----Hết phụ lục 2-----