

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 08/2024, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 6 tháng 08 năm 2024, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 8/2024. 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 7/2024	Đánh giá
ARL	94.39 %	97.98 %	đạt MT
OCR	2.50 %	- 4.20 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.65 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.50 %	đạt MT
DR B787	99.25 %	99.37 %	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.45 %	Không đạt MT

- Chỉ số ARL trong tháng 5 đều đạt MT ngoại trừ DR đội bay ATR gần đạt

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A320/321:

Một số lỗi trên tàu bay A320NEO mới nhận

- Báo giả ELT Main Message trên A320NEO: Nguyên nhân do lỗi không đồng bộ tín hiệu giữa DMC và ELT-DT. VAECO lưu ý NVKT tạm thời áp dụng hướng dẫn của Airbus tại ISI 31.39.0003 để xác định báo giả trong khi chờ giải pháp triệt để nâng cấp phần mềm dự kiến vào Q4/2024.
- Starter Air Valve (SAV) bị kẹt: nguyên nhân của hỏng hóc đã được nhận diện tuy nhiên thường xảy ra đối với các thiết bị cao giờ. Trường hợp trên A513 là tàu mới nhận, yêu cầu ban KT và QLVT phối hợp đòi bảo hành.

Các vấn đề kỹ thuật trên đội tàu bay A321

- Sense line: Trong tháng 7 có 7 sự kiện liên quan đến hỏng hóc sense line, yêu cầu VAECO quán triệt tuân thủ về lực torque theo AMM khi thực hiện tháo, lắp đường ống. VAECO bổ sung mức kho đảm bảo khai thác.
- EBAS: Ban KT và QLVT đánh giá chương trình chủ động nâng cấp cho một số khối cao giờ. Ban KT báo cáo tổng thể chương trình nâng cấp cho các thiết bị cao giờ trên đội tàu bay của VNA.

- Chảy dầu thủy lực tại đường ống của MLG door actuator: Ban KT chủ trì cùng VAECO tiếp tục triển khai các chương trình chống chảy dầu thủy lực, đồng thời yêu cầu Airbus hỗ trợ cung cấp 1 số đường ống MLG hose actuator loại mới do chi phí cao hơn thiết bị loại cũ và thường xuyên gây ảnh hưởng khai thác.
 - Air Starter: Ban QLVT cung cấp SFR để Ban KT đánh giá và có khuyến cáo STA về chất lượng sửa chữa. VAECO rà soát việc tuân thủ qui trình servicing thiết bị.
 - Kẹt cửa buồng hàng: Yêu cầu VAECO xem xét và chỉnh sửa lại EO để thực hiện rà soát tổng thể tình trạng kỹ thuật và bôi trơn các cơ cấu cơ khí có khả năng gây kẹt, thực hiện trên đội bay A321 trong tháng 8-9.
 - Inlet Cowl: VAECO xây dựng kế hoạch mở rộng và nâng cao năng lực cho shop bảo dưỡng Inlet Cowl, Fan Cowl, T/R. Trước mắt giảm thiểu thời gian cho các thủ tục hành chính giữa các đơn vị để giảm thời gian sửa chữa IC.
2. Đội bay A350:
- Pack #2 INOP: Gây ATB cho tàu A892, nguyên nhân do hỏng hóc coupling do rung lắc khi bay. Yêu cầu VAECO thực hiện siết clamp và căn chỉnh các sensing element theo đúng tài liệu. Ban KT nghiên cứu chương trình kiểm tra leak kết hợp trong mùa thấp điểm tương tự như đối với đội tàu bay A321 do đội A350 cũng đã khai thác gần 10 năm.
 - Starter Fault: VNA đã phải hủy 4 khối starter, với chi phí trên 130K USD/khối và nhà sản xuất chưa có cải tiến mới, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tuân thủ qui trình Oil Servicing. Do vậy, yêu cầu VAECO và ban KT rà soát, đồng thời làm việc với AIB, RR về các điều chỉnh trong quy trình kiểm tra và nạp dầu cho Starter, quán triệt tới từng NVKT về tầm quan trọng của việc tuân thủ qui trình khi làm servicing khối starter.
3. Đội bay B787:
- Hỏng hóc EBPU: Gây 4 sự kiện chậm chuyển, nguyên nhân do gián đoạn nguồn điện khi giai đoạn chuyển đổi (power transfer). Yêu cầu VAECO quán triệt lưu ý của BOE về thời gian sau khi reset CB khi thực hiện FIM task. Ban KT và QLVT phối hợp khi gửi thiết bị sang Thales (thay contactor) để điều tra nguyên nhân gốc.
4. Đội bay ATR72:
- Hỏng hóc Excess Cabin ALT: Gây ATB tàu B221, nguyên nhân do khối Digital Contrller. Ban KT làm việc với nhà sản xuất ATR về vấn đề này.

III. Công tác quản lý điều hành:

- Trong tháng 8-9/2024 dự kiến có nhiều chuyên cơ, yêu cầu KT, QLVT và VAECO tập trung rà soát và chuẩn bị chu đáo.
- Ban KT và VAECO rà soát và xem xét lại công tác bọc bịt động cơ, càng cho các tàu bay bảo quản dài ngày. Đảm bảo giảm thiểu rủi ro đọng nước gây rỉ các thiết bị và tuân thủ theo các tài liệu, quy định hiện hành.

- Ban KT rà soát kế hoạch bảo quản dùng bay với mục tiêu không để tàu nào dùng bảo quản quá 1 năm.
- Ban QLVT phối hợp với VAECO để có kế hoạch cung ứng bù cho các thiết bị tháo/mượn trong quá trình khai thác.
- VAECO phối hợp cùng ban KT và ATCL để nhanh chóng hoàn thiện hồ sơ và phản biện Cục HKDD để xin phê chuẩn thiết kế Ipad Holder cho đội tàu bay của VNA.

IV. Công tác nội thất:

- Ban QLVT phối hợp với VAECO làm việc với các đối tác để đảm bảo cung ứng chiller cho đội bay của VNA phục vụ khai thác.
- Ban KT, VAECO tiếp tục triển khai các chương trình nâng cao chất lượng cabin (ECP), các dự án, chương trình chống rò rỉ chất lỏng ... theo tiến độ.

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 06		So sánh		Đánh giá
		Số vụ	KPI	Với tháng 06/2024	Với cùng kỳ 2023	
Sự cố bắt buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật	2,92	5	3,99	Tăng 3 vụ	Tăng 3 vụ	Không Đạt MT
Nhân nhượng	15,19	47	37,53	Tăng 11 NN	Tăng 15 NN	Không Đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11,39	9	7,19	Bằng	Giảm 10 vụ	Đạt MT
Cắt lớp tàu bay	8,77	9	7,19	Tăng 04 vụ	Giảm 14 vụ	Đạt MT
Vụ việc PDA	2,42	2	1,60	Giảm 02 vụ	Giảm 01 vụ	Đạt MT
Vụ việc FOD	7,70	12	9,58	Tăng 04 vụ	Giảm 04 vụ	Không 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 7/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay đều rất tốt, vượt mục tiêu đề ra ngoại trừ đội A321QAR & WQAR chưa đạt mục tiêu. Đối với các đội bay chưa đạt mục tiêu, BKT đang phối hợp cùng VAECO/SQD khắc phục.
 - Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào đạt 96%, 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 việc đào tạo, cấp ủy quyền cho Cơ trưởng kiểm tra trước chuyến bay và ký xác nhận đưa tàu bay vào khai thác: Giao các đơn vị BKT, TCNL, VAECO, SQD, DB phối hợp hoàn thành và xin phê chuẩn chương trình đào tạo; điều chỉnh, cập nhật các tài liệu, quy trình liên quan. Đề nghị hoàn thành trong tháng 8/2024.
- Đối với vấn đề nhân nhượng tàu bay: Các hồ sơ xin nhân nhượng phải do lãnh đạo cơ quan đơn vị ký và trình giám đốc lĩnh vực trước khi trình Cục HKDD. Ban SQD chủ trì:
 - Phối hợp cùng KT, QLVT và Vaeco: Hoàn thành báo cáo giải trình UBAT nguyên nhân số nhân nhượng tăng cao; các giải pháp đã triển khai để khắc phục và các đề xuất kiến nghị để giảm thiểu việc xin nhân nhượng trong thời gian tới.
 - Phối hợp cùng BKT rà soát, điều chỉnh quy trình xin nhân nhượng để khắc phục các khuyến cáo của CHK.
- Đối với việc mất kiểm soát hạn của FAK trên tàu A891 do CHK Pháp phát hiện và khuyến cáo: Đề nghị Vaeco rà soát lại các quy trình, quy định liên quan đến công tác kiểm tra, kiểm soát các TTB khẩn nguy, giảng bình và khuyến cáo toàn hệ thống để tránh việc mất kiểm soát tương tự.

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);



Nguyễn Chiến Thắng

PHỤ LỤC 1
BÁO CÁO QUẢN LÝ AN TOÀN THÁNG 07 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	04/7	A350 VN-A892 VN240 SGN-HAN	Tàu bay khai thác với ADD PACK 2 INOP. Trong khi lấy độ cao, tại mực bay FL190, ECAM cảnh báo "AIR L WING LEAK" THEN "AIR PACK 1+2 FAULT" AND "CAB PRESS EXCESS CAB ALT". Tàu bay quay lại để thực hiện kiểm tra. Thực hiện kiểm tra REF.AFI A350-A-36-22-XX-07005-421A-A, CHECKED AND ADJUSTED THE SENSING ELEMENTS OF L/H WING I.A.W MP A350-A-36-22-19-00001-310A-A, kết quả tốt. Thực hiện thay thế THE DAMAGED COUPLING FOR PACK 2 I.A.W IPD A350-A-ZS-21-5284-01000-94BA-A, kết quả tốt. Kiểm tra C/O ERU BOTH ENGINES, hoạt động tốt. Tàu bay được tiếp tục đưa vào khai thác ngày 05/7/2024.	E
2	13/7	A321 VN-A609 VN1276 SGN-TDH	Cơ trưởng báo cáo, trong khi lấy độ cao. Có ECAM "HYD G ENG 1 PUMP LO PR" & "HYD G SYS LO PR". Cơ trưởng quyết định cho tàu bay quay lại SGN. Thực hiện kiểm tra theo REF.TSM 29-11-00-810-803A phát hiện HYDRAULIC LEAK AT FLEXIBLE HOSE (2765GM) AT L/H L/G DOOR. Thực hiện thay thế FLEXIBLE HOSE (2765GM) AT L/H L/G DOOR I.A.W AMM 32-31-39-04 CONF00, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay được tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
3	22/7	A321 VN-A327 VN7266 SGN-VII	Sau khi TAKE-OFF, cơ trưởng báo cáo AIR ENG 1+2 BLEED FAULT. Các hồng hóc của tàu bay đang được kiểm soát theo ADD B2070 "ENG BLEED 2 FAULT", cơ trưởng quyết định cho tàu bay quay lại SGN để khắc phục hồng hóc. Tại SGN thực hiện thay thế ENG 1 VALVE-OVERPRESSURE, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay được tiếp tục đưa vào khai thác ngày 24/7/2024.	E
4	28/7	A321 VN-A332 VN1602 BMV-HAN	Sau chuyến bay phát hiện ENG 2 WIREMESS OF ENG AIR INLET COWL MISSING FROM 5 TO 7 O'CLOCK WITH DIMENSSION: 49 X 59 CM - PDA CAT 1. Tàu dừng bay để thay thế ENG 2 INLET COWL	E
5	30/7	A350 VN-A893 VN219 HAN-SGN	Trong quá trình PUSHBACK, cơ trưởng báo cáo ENG #1 STARTER FAULT. Cơ trưởng quyết định cho tàu bay quay lại để kiểm tra. Tại HAN kiểm tra phát hiện LOWER START AIR DUCT AND STARTER có hồng hóc. Thực hiện thay thế ENG #1 AIR STARTER theo I.A.W AMM A350-A-80-11-61-02001-520A/720A-A và ENG #1 LOWER STARTER AIR theo I.A.W AMM A350-A-80-13-61-00001-520A/720A-A, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác ngày 31/7/2024.	E

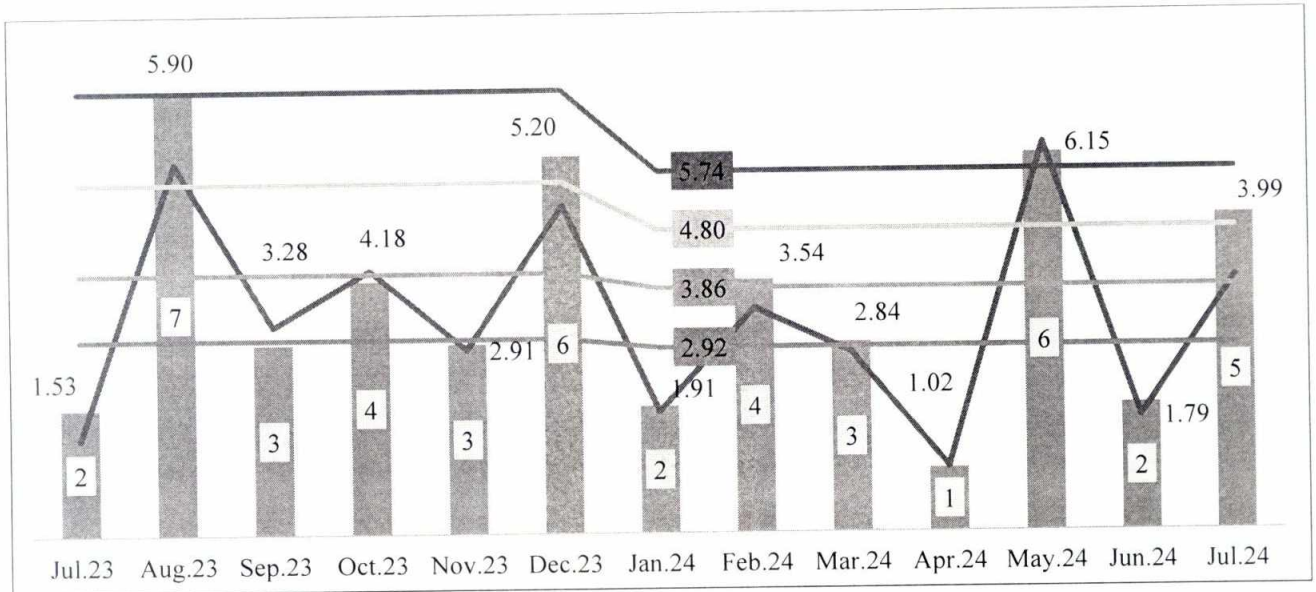
Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 07/2024.

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.

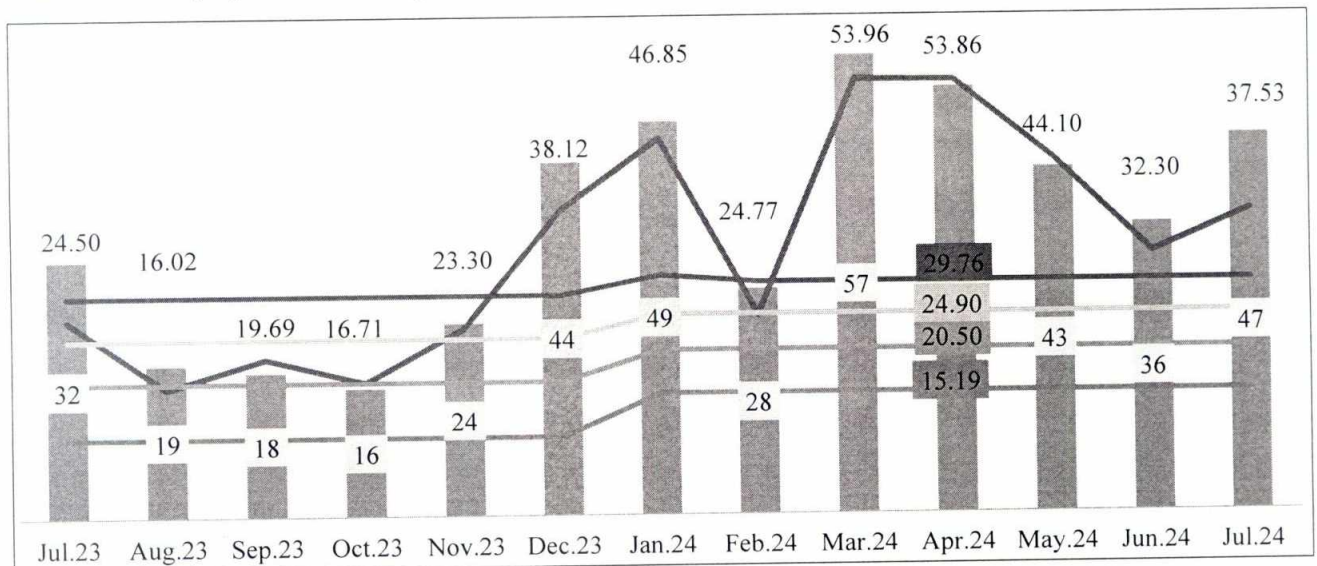


Biểu đồ 3.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố MOR M&E

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 có 05 báo cáo kỹ thuật loại E phải báo cáo, tăng 03 báo cáo so với tháng trước và tăng 03 báo cáo so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 3.99 báo cáo/10000 CB; tăng 2.20 điểm so với tháng trước và tăng 2.36 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,92 báo cáo/10000 CB.
- 07 tháng năm 2024 có 23 báo cáo, tăng 08 báo cáo và tương ứng tăng 1.10 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 07 tháng năm 2024 là 3.04 báo cáo/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

- 3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.

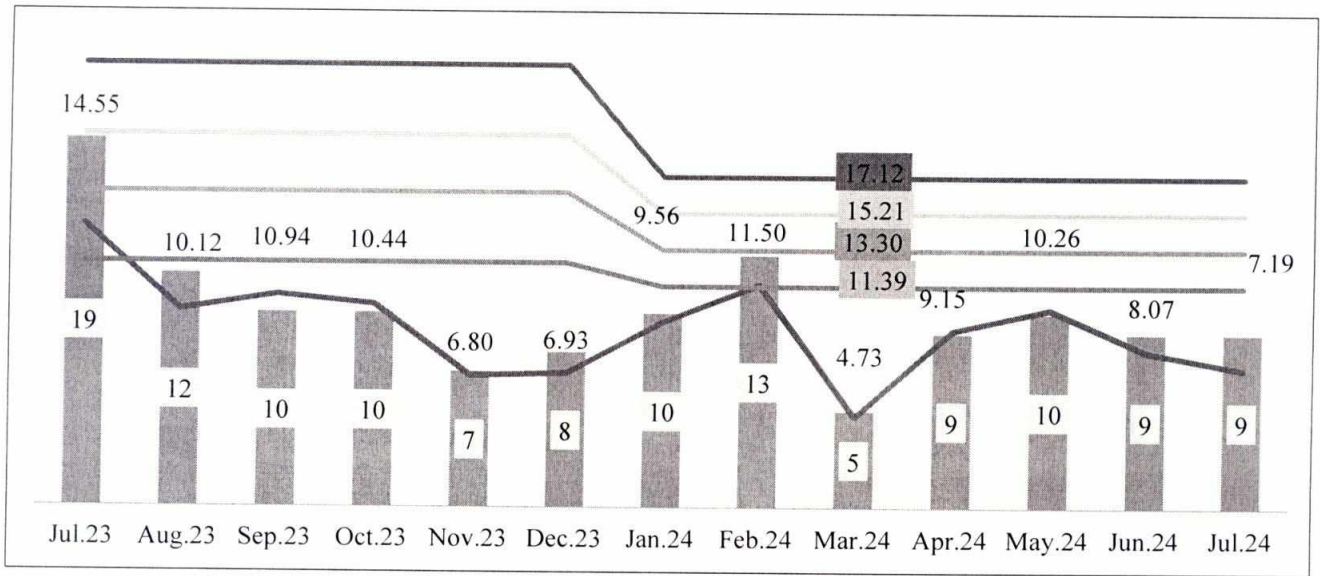


Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 đã cấp 47 NN (02KT + 45VT), tăng 11 NN so với tháng trước và tăng 15 NN so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 37.53 NN/10000 CB, tăng 5.23 điểm so với tháng trước và tăng 13.03 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 15,19 NN/10000CB.
- 07 tháng năm 2024 đã cấp 313 NN, tăng 165 NN và tương ứng tăng 22.32 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 07 tháng năm 2024 là 41.41 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).

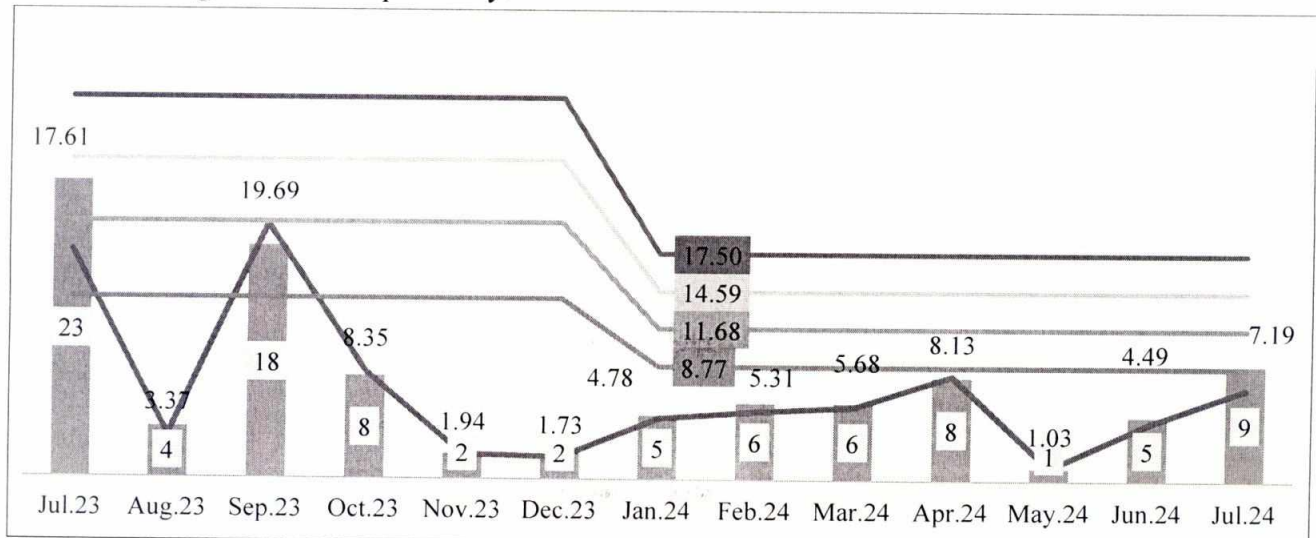


Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 xảy ra 10 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (04 ATB+01 R/TO+04 GTB), bằng số vụ tháng trước và giảm 10 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 7.19 vụ/10000CB, giảm 0.88 điểm so với tháng trước và giảm 7.36 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 11.39 vụ/ 10000 CB.
- 07 tháng năm 2024 có 65 sự kiện GĐKT, giảm 36 vụ việc tương ứng giảm 4.43 điểm so với cùng kỳ năm 2023. KPI 07 tháng năm 2024 là 8.60 đạt mục tiêu năm 2024.

3.4 Đo lường chỉ số cắt lớp tàu bay.

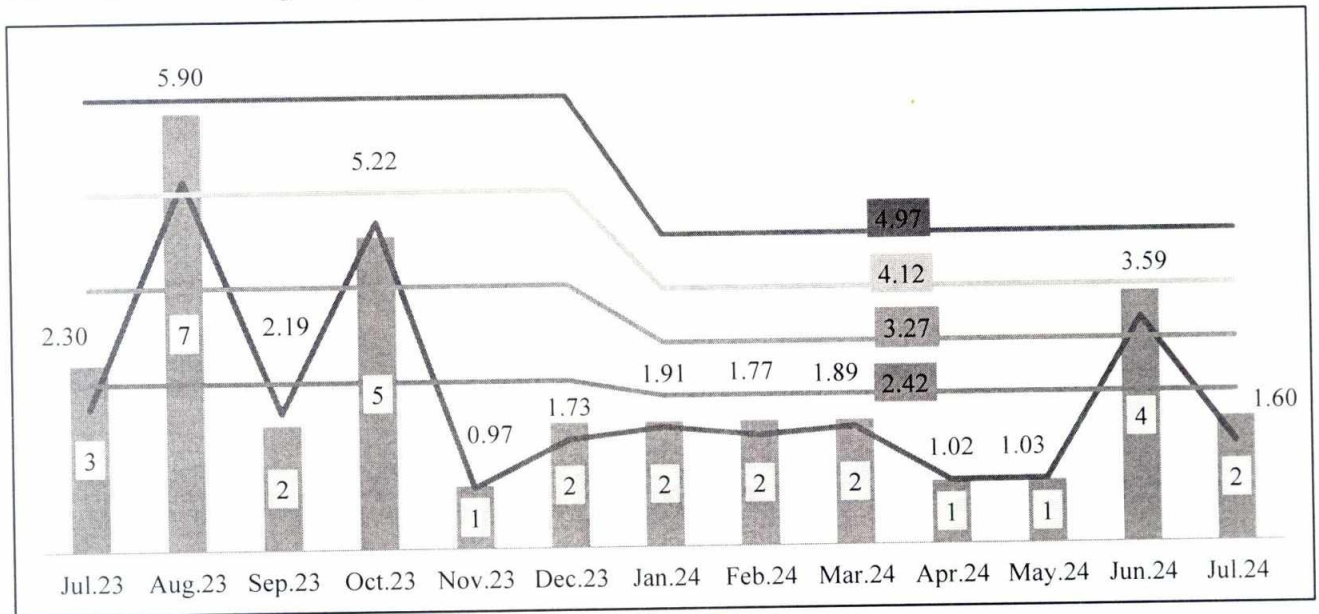


Biểu đồ 3.4: Tỷ lệ lớp tàu bay bị cắt do vật ngoại lai.

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 có 09 vụ việc tàu bay bị cất lớp, tăng 04 vụ so với tháng trước và giảm 14 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 7.19 vụ/10000 CB, tăng 2.70 điểm so với tháng trước và giảm 10.42 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 8,77 vụ/ 10000 CB.
- 07 tháng năm 2024 có 40 vụ việc, giảm 40 vụ và tương ứng giảm 5.03 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 07 tháng năm 2024 là 5.29 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

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

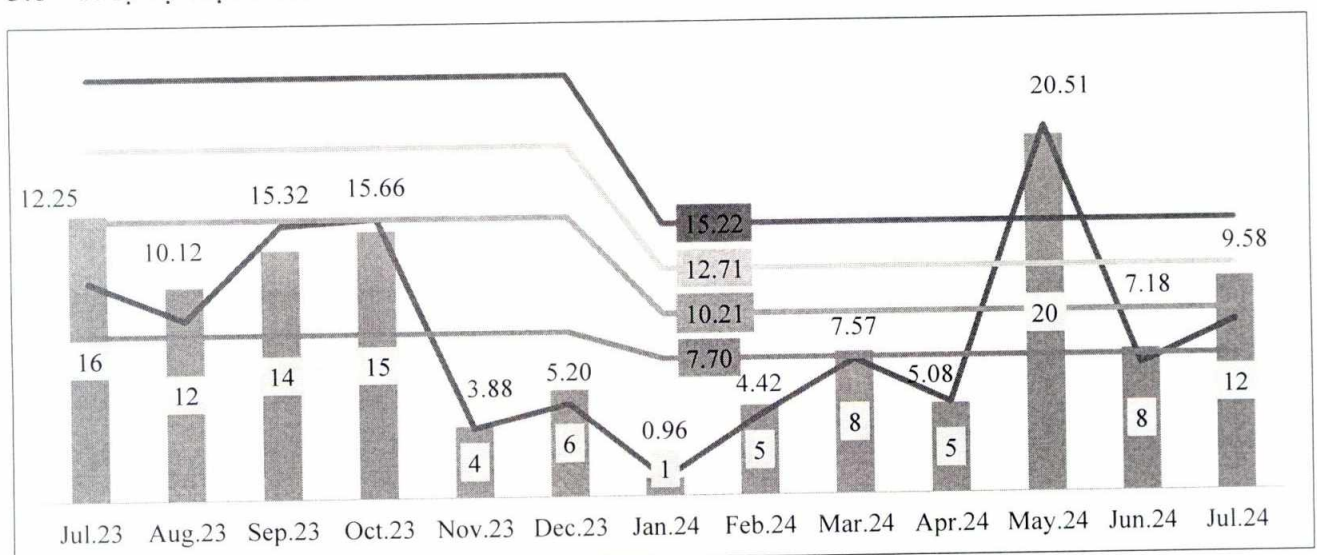


Biểu đồ 3.5: Tỷ lệ thiết bị rơi khỏi tàu bay.

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 có 02 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay, giảm 02 vụ so với tháng trước và giảm 01 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 1.60 vụ/10000CB, giảm 1.99 điểm so với tháng trước và giảm 0.83 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 2,42 vụ/10000CB.
- 07 tháng năm 2024 có 14 vụ việc, giảm 01 vụ việc và tương ứng giảm 0.70 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 07 tháng năm 2024 là 1.85 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD

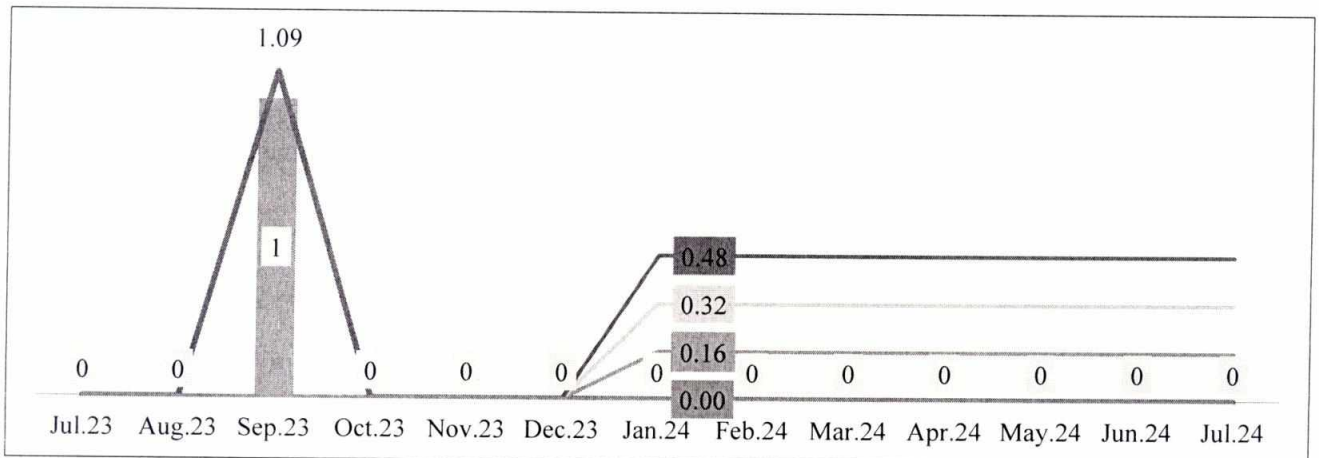


Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 có 12 vụ việc FOD (10 vụ chim va +02 vụ sét đánh), tăng 04 vụ so với tháng trước và giảm 04 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 07/2024 là 9.58 vụ/10000CB, tăng 2.40 điểm so với tháng trước và giảm 2.67 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 7,70 vụ/10000CB.
- 07 tháng năm 2024 có 59 vụ việc, tăng 10 vụ và tương ứng tăng 1.49 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 07 tháng năm 2024 là 7.81 vụ/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số tắt động cơ trên không:



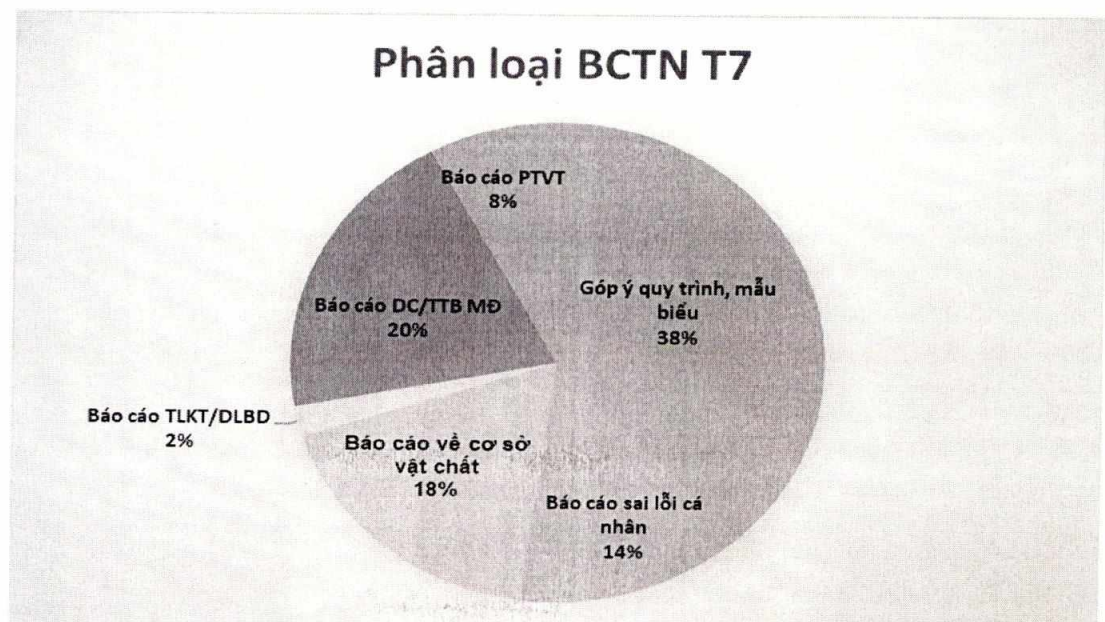
Biểu đồ 3.7: Chỉ số tắt động cơ trên không

Nhận xét:

- Tháng 07/2024 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 07/2024 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2024
- 07 tháng năm 2024 có 00 vụ việc, đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số báo cáo tự nguyện

- Tháng 7/2024: Hệ thống QLAT của VAECO ghi nhận 50 BCTN, các BCTN được phân loại như sau:



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	97						95	Đạt
A350		95%	96	96	93	95	92	86	96						95	Đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96	93	87						85	Không Đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90	89	92						95	Không Đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80	99	100						92	Đạt
A320	NEO							100	100							
ATR		95%	95	95	100	96	98	100	100						95	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93	94	96						92	Đạt
	Đạt mục tiêu.		Thấp hơn mục tiêu đến 5%.					Thấp hơn mục tiêu từ 6-10%.					Thấp hơn mục tiêu từ 11%.			
Tiếp tục theo dõi và không cần có hành động bổ sung.			Theo dõi. Nếu xảy ra 3 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.					Nếu xảy ra 2 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.					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 07/2024:

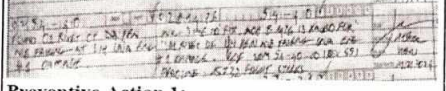
- Tháng 7/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay A321WQAR và QAR chưa đạt yêu cầu. BKT đang phối hợp cùng VAECO khắc phục.
- Chỉ số Tỷ lệ sự cố vụ việc bắt buộc, nhân nhượng tàu bay và vụ việc FOD không đạt mục tiêu, các chỉ số khác đạt mục tiêu.

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 07/2024, Cục HKVN đã tiến hành gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 05 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 07/2024 theo định kỳ: VN-B223, VN-A399, VN-A609, VN-A866, VN-A892, ngoài ra Cục HKVN đã tiến hành kiểm tra và gia hạn cho tàu bay VN-A888 sau khi tháo bảo quản.
- Tháng 08/2024, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 05 tàu bay hết hạn vào 28/08/2024: VN-A353, VN-A356, VN-A601, VN-A874, VN-A898.
- Đối với CoA của tàu bay VN-A889 hiện đang tháo bảo quản dừng bay, 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

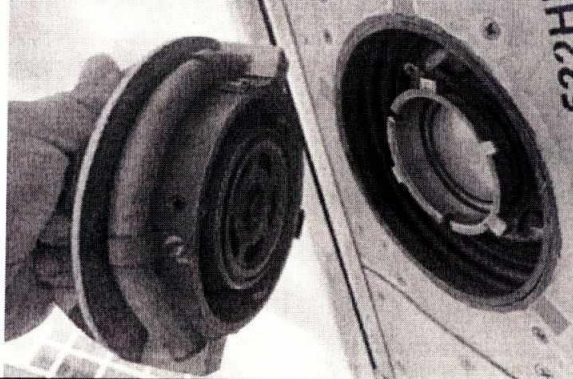
- Các Finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra C of A vừa qua:

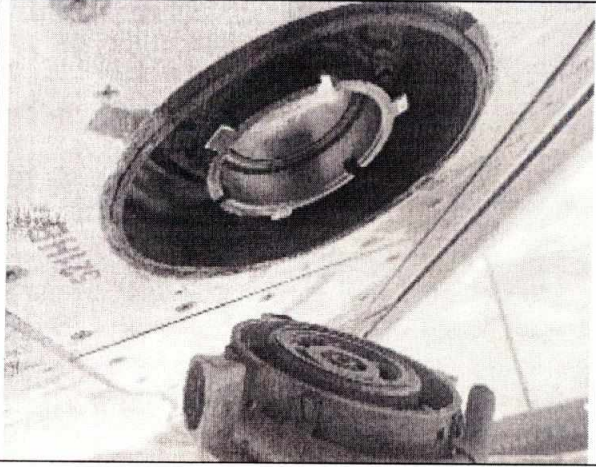
VN-A609	609.01	01 RIVET OF PEN NIB FAIRING AT L/H CAN ENG #1 DAMAGE 	Analysis: The head of rivet in aft position of C.N.A is largely affected by heat and vibration when engine operates. In addition to the inspection task within AMS, VAECO also issue the EO-2017-3175 "A321 FLEET CAN - INSPECTION" with interval 1 YEAR for checking condition of integrity C.N.A. This EO was performed on the Aircraft on 10 Nov 2023 with no finding. When performing inspection according to EO-2017-3175 on A321 Fleet in recent 12 months, there are 16 findings related to rivets on C.N.A (A356, A357, A358, A359, A363, A390, A392, A395, A396, A398, A602, A608, A611, A612, A614, A615) have been recorded. This rivet is small and is located relatively high above the ground, making it difficult for technicians to check. Root cause: This defect was omitted during technicians carry out walk around check.	Immediate Action 1: ADD B1426 raised for "01 RIVET OF PEN NIB FAIRING AT L/H CAN ENG #1 DAMAGE" ref SRM 54-40-00 Rev.55. Deadline 15.732 FC Evidence 1: TLG# 2056805 Item#02  Preventive Action 1: VNA is studying and evaluating to adjust the inspection interval accordingly	Completed 11 Jul 2024 Continuously
---------	--------	---	---	---	--

(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 07, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 14 tàu bay (VN-A339, VN-A353, VN-A356, VN-A505, VN-A601, VN-A605, VN-A606, VN-A611, VN-A612, VN-A613, VN-A893, VN-A898, VN-A872, VN-A874) hết hạn tháng 07/2024 và tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 16 tàu hết hạn trong tháng 08/2024 (VN-A513, VN-A329, VN-A331, VN-A390, VN-A392, VN-A393, VN-A602, VN-A603, VN-A610, VN-A616, VN-A623, VN-A624, VN-A887, VN-A896, VN-A868, VN-A873).
- Trong đó có một số finding đáng chú ý sau:

VN-A603 (17/07/2024) VN1381 DLI-SGN	LH REFUEL COUPLING: LANYARD MISSING	
--	--	--

VN-A602 (26/07/2024) VN158 DAD-HAN	RH-LH REFUEL COUPLINGS: LANYARD MISSING	
---	--	--

Báo cáo trên hệ thống AQD: Ngày 10/7/2024, Ban ATCL có nhận được báo cáo của Skypec về tình trạng hư hại của nắp thùng nhiên liệu trên các tàu bay A321 của Tổng công ty trong 02 tháng 05-06.

Thống kê theo dõi nắp thùng chứa nhiên liệu A320/A321-VNA trong tháng 5/2024:

Nội dung		Đơn vị	CNKVMB	CNKVMT	CNKVMN	NAFSC	TAPETCO
Số tàu A320/A321			62/62	52/62	49/62	10/62	39/62
Chi tiết mất xích	Mất xích có khuyên treo		34/62	22/52	12/49	05/10	06/39
	Mất xích + không có khuyên treo			06/52	19/49	-	24/39
	Mất xích + mất chốt		03/62	02/52	-	-	02/39
Chi tiết đứt xích	Đứt xích có khuyên treo		06/62	09/52	09/49	-	06/39
	Đứt xích + Không có khuyên treo		-	06/52	-	-	-
Mất chốt	Mất 01 chốt		-	-	-	-	-
	Mất 02 chốt		-	-	-	-	-
	Mất 03 chốt		-	-	-	-	-

Thống kê theo dõi nắp thùng chứa nhiên liệu A320/A321-VNA trong tháng 6/2024:

Nội dung		Đơn vị	CNKVMB	CNKVMT	CNKVMN	NAFSC	TAPETCO
Số tàu A320/A321			62/62	51/62	47/62	11/62	30/62
Mất xích có khuyên treo			36/62	20/51	31/47	01/11	04/30
Đứt xích có khuyên treo			06/62	12/51	-	-	-
Chi tiết khuyên treo	Mất xích + không có khuyên treo		08/62	07/51	-	06/11	19/30
	Đứt xích + không có khuyên treo		-	04/51	-	-	04/30
Mất chốt	Mất 01 chốt		-	-	01/47	-	01/30
	Mất 02 chốt		-	-	-	-	01/30
	Mất 03 chốt		-	-	-	-	-

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

Ngày 22/07/2024, trong khi kiểm tra tàu bay A891 của TCT tại sân bay CDG, Nhà chức trách Hàng không Pháp đã đưa ra 02 khuyến cáo liên quan tới tính trạng kỹ thuật tàu bay chưa được ghi nhận. Ban ATCL đã phối hợp cùng VAECO, Ban KT khắc phục và đang tìm kiếm nguyên nhân gốc để báo cáo Nhà chức trách Hàng không Pháp theo đúng quy định.

Findings						
Code	Std	Ref	Cat	Finding	Detailed Description	Status
B02	I	A6-I-6.16.1	1	Strap or buckle worn or damaged	Door 2L, cabin crew seat: harness frayed.	NR
B03	I	A6-I-6.2.2(a)	1	Contents of medical supplies past expiration date	FAK in doghouse behind row 27 with overdue expiry date (02 JUL 2024)	NR

The image shows a white fabric bag, likely for medical supplies, and a technical inspection tag. The tag is labeled "INSPECTION TAG" and contains the following information:

- PN: S6-01-0005-306
- W: Work type: CHECKED
- R: Remark: GRN ST05837233-13
- P: Part date: 19-Dec-23
- Exp. date: 02-Jul-24
- Store Inspector: DO NGOC QUYNH NHU

A circular stamp with the number "432 51" is visible on the tag. Below the tag, a portion of a technical form is visible, showing fields for "HÀNH ĐỘNG CHỮC PHỤC" and "ACTION TAKEN".

- 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- 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		1. Phối hợp với Shop để tìm nguyên nhân và giải pháp cho các khối QAR gửi đi shop. 2. MCC triển khai lấy QAR qua thẻ PCMCIA của khối QAR cho các tàu không truyền được dữ liệu.	Closed

8	SAG2- 07/2024-02	Đối với việc tài liệu MEL có sai lệch, sai thông tin	Ban KT	Ban SQD, VAECO	07/2024			Ban KT đã trao đổi nội dung MEL bị sai lệch thông tin trong cuộc họp kỹ thuật-khai thác ngày 30/07 khuyến cáo OCC cần rà soát kỹ tài liệu MEL trước khi ban hành phiên bản mới.	Closed
9	SAG2- 07/2024-03	Đối giảm thiểu các vụ việc tàu bay GTB	Ban KT	Ban SQD, VAECO, OCC, ĐB	07/2024			Ban KT đang phối hợp với các đơn vị ĐB, OCC, SQD, VAECO nghiên cứu tài liệu .	Open/ Monitoring
10	SAG2- 07/2024-04	Đối với công tác khắc phục các khuyến cáo CMR, COA	VAECO		07/2024			VAECO đã khắc phục các khuyến cáo CMR và COA và gửi báo cáo kết quả khắc phục đến các đơn vị	Closed

11	SAG2- 07/2024-05	Đối với việc ghi chép TLP	VAECO		07/2024			VAECO đã 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.	Closed
12	SAG2- 08/2024-01	Đối với việc đào tạo, cấp ủy quyền cho Cơ trưởng kiểm tra trước chuyến bay và ký xác nhận đưa tàu bay vào khai thác	Ban KT	VAECO SQD TCNL ĐB	08/2024	30/08/2024		Giao các đơn vị BKT, TCNL, VAECO, SQD, ĐB phối hợp hoàn thành và xin phê chuẩn chương trình đào tạo; điều chỉnh, cập nhật các tài liệu, quy trình liên quan đảm bảo tuân thủ bộ QCATHK. Đề nghị hoàn thành trong tháng 8/2024.	Open/ Monitoring
13	SAG2- 08/2024-02	Đối với vấn đề nhân nhượng tàu bay	Ban SQD	Ban KT, QLVT, VAECO	08/2024			- Phối hợp cùng BKT, QLVT và Vaeco: Hoàn thành báo cáo giải trình UBAT nguyên nhân số nhân nhượng tăng cao; các giải pháp đã triển khai để khắc phục và các đề xuất kiến nghị để giảm thiểu việc xin nhân nhượng trong thời gian tới. - Phối hợp cùng BKT rà soát, điều chỉnh quy trình xin nhân nhượng để khắc phục các khuyến cáo của CHK.	Open/ Monitoring

14	SAG2- 08/2024-03	Đối với việc mất kiểm soát hạn của FAK trên tàu A891 do CHK Pháp phát hiện và khuyến cáo	VAECO		08/2024			Đề nghị Vaeco rà soát lại các quy trình, quy định liên quan đến công tác kiểm tra, kiểm soát các TTB khẩn nguy, giảng bình và khuyến cáo toàn hệ thống để tránh việc mất kiểm soát tương tự	Open/ Monitoring
----	------------------	--	-------	--	---------	--	--	---	------------------

-----Hết phụ lục 2-----