

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 11/2024, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 07 tháng 11 năm 2024, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 11/2024. 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 10/2024	Đánh giá
ARL	94.39 %	91.80 %	Không đạt MT
OCR	2.50 %	7.86 %	Không đạt MT
DR A321	99.63 %	99.71 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.64 %	đạt MT
DR B787	99.25 %	99.20 %	Không đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.29 %	Không đạt MT

- Chỉ số ARL/OCR trong tháng 10 không đạt MT do đang giai đoạn cao điểm bảo dưỡng định kỳ trong đó A620 phát sinh Leak at Fuel Nozzle tube, A365 kéo dài do chảy dầu thủy lực tại cangk, B221 kéo dài do AP Function Inop.

II. Công tác quản lý điều hành:

- Công tác định kỳ tàu bay:
 - KT và VAECO phối hợp rà soát lại nội dung các EO, thời điểm sắp xếp thực hiện trong định kỳ trên nguyên tắc những EO nào tiềm ẩn khả năng phát sinh công việc hoặc phát sinh đặt hàng PTVT cần được ưu tiên làm sớm để có thời gian xử lý, tránh gây kéo dài định kỳ tương tự như đối với tàu A620 do thực hiện chống rung vừa qua.
 - Ban QLVT rà soát tổng thể các yêu cầu về chứng chỉ tài liệu để các cơ sở bảo dưỡng/đại tu cung cấp sớm trước khi bàn giao động cơ/thiết bị cho VNA tránh kéo dài định kỳ như trường hợp tàu A512 do thiếu End User certificate.
- Ban QLVT và TTCU VAECO rà soát lại công tác quản lý các thiết bị trong kho khi có khuyến cáo về thời hạn và điều kiện bảo quản tại chứng chỉ. Ban QLVT làm việc với các đối tác cung ứng dịch vụ Pooling về vấn đề này.
- Ban KT và VAECO tiếp tục tăng cường đẩy nhanh tiến độ thực hiện các chương trình kỹ thuật cơ bản trong tháng 11/2024, đặc biệt đối với đội bay ATR72, đảm bảo tình trạng kỹ thuật của các tàu bay ở tình trạng tốt nhất sẵn sàng phục vụ cao điểm.

- Ban QLVT phối hợp cùng KT, VAECO để rà soát và báo cáo phương án mua bổ sung PTVT cho VIP Kit (nếu cần) để đảm bảo không ảnh hưởng đến TAT định kỳ tàu bay. Ban KT làm việc cùng OCC để tối ưu hóa công tác xếp lịch định kỳ trên cơ sở kế hoạch các chuyến bay đặc biệt.

III. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Vấn đề rò rỉ tại Pylon Drain Tube: Nguyên nhân được xác định do cọ sát giữa vòng kẹp và các đường ống tại Pylon. Tại vị trí này có 4 đường ống có rủi ro ảnh hưởng, yêu cầu ban VAECO lên chương trình kiểm tra và thay chủ động theo tình trạng thực tế của các đường ống này.
- Hồng học SAV: Nguyên nhân chủ yếu do cảm biến tốc độ bị nhiễu hoặc mòn cuộn dây solenoid. Ban KT và VAECO tiếp tục rà soát để tháo đổi các khối cao giờ đi sửa chữa chủ động theo khuyến cáo của PW, đồng thời tiếp tục làm việc với Cục HKVN để nói lỏng hạn AD liên quan đến vấn đề này.
- Hồng học cửa buồng hàng: Nguyên nhân do dây điện bị đứt do cọ sát với Door Sill Latch panel trong thời gian dài. Yêu cầu ban KT và VAECO nguyên cứu phương án kiểm tra dây điện khu vực đóng mở cửa buồng hàng với tần suất thích hợp.

2. Đội bay A350:

- Ban KT, QLVT và VAECO tiếp tục triển khai các giải pháp sau hội thảo chuyên đề ATA 29 của Airbus và tiếp tục làm việc đối với các vấn đề chưa có giải pháp triệt để nâng cao độ tin cậy tàu bay, thiết bị.
- Hồng học liên quan đến hệ thống thủy lực trên tàu A892 gây AOG: Nguyên nhân sơ bộ Airbus nghi ngờ do lỗi panel điều khiển. Ban KT, QLVT và VAECO tiếp tục phối hợp với nhà sản xuất để điều tra nguyên nhân gốc.
- Vấn đề chảy dầu thủy lực tại MFO: Nguyên nhân có thể do các xung thủy lực gây ảnh hưởng tới các đường ống và khớp nối. Yêu cầu VAECO lên chương trình triển khai EO kiểm tra và siết lại các khớp nối tại các vị trí xung yếu cho toàn bộ đội tàu bay A350.

3. Đội bay B787:

- Rửa Heat Exchanger: Ban KT và VAECO triển khai áp dụng phương pháp rửa mới cho đội tàu B787 của VNA do đã chứng tỏ hiệu quả tốt trên đội tàu của LATAM.
- Hồng học liên quan đến CMSC: Nguyên nhân do độ tin cậy của khối IGBT trong A4 card. Ban KT và VAECO tiếp tục triển khai chương trình thay thế CMSC tại vị trí EMP (trước mắt cho đội B787-9) trên cơ sở đảm bảo tối ưu trong quá trình khai thác. Đồng thời làm việc với nhà sản xuất để đẩy nhanh tiến độ ban hành giải pháp cho CMSC ở các vị trí khác.
- EBPSU: Hồng học thường xuất hiện trong giai đoạn chuyển nguồn điện, Thales và Boeing vẫn đang tiếp tục nghiên cứu để xác định nguyên nhân gốc. Yêu cầu VAECO

theo sát FIM task khi thực hiện khắc phục hỏng hóc này, trong trường hợp phải thay HBBC, yêu cầu ban QLVT và ban KT phối hợp để gửi thiết bị sang Thales/Safran để phục vụ công tác điều tra.

- Hỏng hóc FMU: Trong giai đoạn 2022-2024 có tần suất hỏng hóc tăng chủ yếu tập trung ở 1 số tàu bay cụ thể. Ban KT tiếp tục làm việc với Boeing để xác định nguyên nhân gốc.
- Yêu cầu các cơ quan đơn vị cần lưu ý và tập trung trong công tác đảm bảo kỹ thuật đội tàu bay B787 do sẽ được sử dụng nhiều làm tàu chuyên cơ trong thời gian tới. Ban KT, QLVT và VAECO phối hợp để đưa tàu A868 vào khai thác trong thời gian sớm nhất.

4. **Đội bay ATR72:**

- Các cơ quan đơn vị đẩy mạnh triển khai các nội dung về tăng cường bảo dưỡng, quản lý kỹ thuật đội tàu bay ATR72 trong tháng 11/2024.
- Đội tàu bay ATR72 dự kiến sẽ khai thác hết năm 2026, yêu cầu ban KT, QLVT và VAECO rà soát và báo cáo tổng thể về phương án đại tu động cơ/càng, công tác cung ứng và đảm bảo kỹ thuật cho đội tàu ATR72 trên cơ sở tối ưu về chi phí và không ảnh hưởng đến khai thác.
- Hỏng hóc Fuel Temp: Do vấn đề fuel Temp indicator, thiết bị này có độ tin cậy cao và rất hiếm khi xảy ra hỏng hóc cả 2 khối trên tàu cùng thời điểm. Ban QLVT/VAECO bổ sung dự phòng để đảm bảo khai thác.
- Ban QLVT đẩy nhanh tiến độ cung ứng các hạng mục còn thiếu để đưa tàu B225 trở lại khai thác.

IV. Công tác nội thất:

- Ban KT phối hợp cùng các đơn vị liên quan đẩy nhanh tiến độ chương trình nâng cao chất lượng nội thất kết hợp tại các định kỳ, xử lý các ADD tồn đọng và các dự án lớn của khối KT.

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 10		So sánh		Đánh giá
		Số vụ	KPI	Với tháng 09/2024	Với cùng kỳ 2023	
Sự cố bắt buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật	2,92	5	5,24	Giảm 02 vụ	Tăng 01 vụ	Không Đạt MT
Nhân nhượng	15,19	15	15,72	Giảm 22 vụ	Giảm 01 vụ	Không Đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11,39	3	3,14	Giảm 04 vụ	Giảm 07 vụ	Đạt MT

Cất lốp tàu bay	8,77	5	5,24	Giảm 02 vụ	Giảm 03 vụ	Đạt MT
Vụ việc PDA	2,42	3	3,14	Tăng 03 vụ	Giảm 02 vụ	Không Đạt MT
Vụ việc FOD	7,70	13	13,63	Tăng 05 vụ	Giảm 02 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 10/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của đội tàu A321 không 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 90%, không 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:

- Các chỉ số vụ việc KT phải báo cáo CHK (MOR); nhân nhượng tàu bay tuy vẫn cao, không đạt mục tiêu nhưng có xu hướng tốt dần lên. Đề nghị các đơn vị tiếp tục triển khai các giải pháp để kéo giảm hơn nữa các chỉ số này.
- Đối với tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS đội bay A321 chưa đạt yêu cầu: Đề nghị các đơn vị BKT, SQD, Vaeco tập trung theo dõi, khắc phục ngay các hỏng hóc phát sinh, chủ động download các dữ liệu còn thiếu để đảm bảo chỉ số năm 2024 đạt mục tiêu đề ra.
- Đối với công tác kiểm soát FOD: Đề nghị ban SQD chủ trì, tổng hợp các vụ việc FOD, làm việc với các đơn vị liên quan để có các giải pháp kiểm soát hiệu quả.
- Đối với công tác báo cáo tự nguyện: Đề nghị các đơn vị trong khối tuyên truyền, khuyến khích cán bộ, nhân viên chủ động báo cáo các vấn đề an toàn trong đơn vị nếu có.
- Đối với các vụ việc AT (va chạm tàu bay khi kéo dất, sai lỗi con người, tai nạn lao động): Đề nghị SQD chủ trì phối hợp cùng Vaeco, BKT điều tra, xác định nguyên nhân gốc để triển khai các giải pháp phòng ngừa hiệu quả.
- Đối với công tác CMR: Đề nghị SQD chủ trì, phối hợp cùng Vaeco tăng cường kiểm tra, đánh giá cơ sở dữ liệu trên AMOS để kịp thời có các khuyến cáo, đề ra các giải pháp khắc phục, đảm bảo chất lượng dữ liệu đúng, đủ.
- Yêu cầu thủ trưởng các CQ, ĐV triển khai thực hiện nghiêm túc TBKL này, báo cáo kết quả thực hiện cho Tổ trưởng thông qua thư ký để tổng hợp, chuẩn bị cho phiên họp tiếp theo và cập nhật cho Ban KT để theo dõi, giám sát trước ngày 30/11/2024.

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

Nơi nhận:

- TGD (đề 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 10 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.**

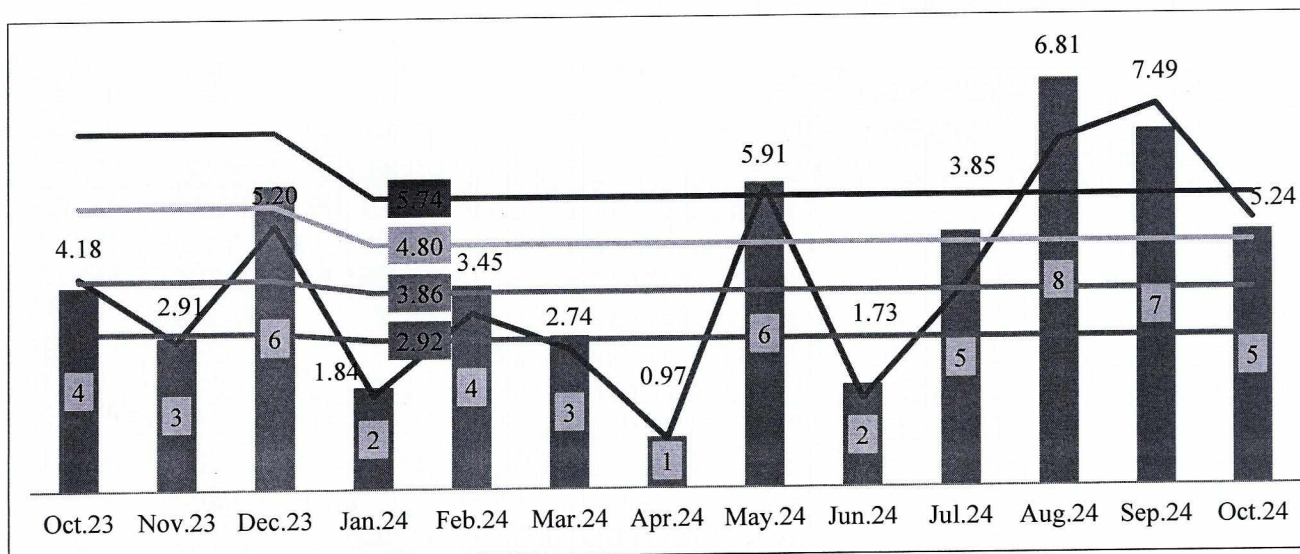
TT	Thời gian	Loại tàu bay/ Số đăng ký/ Chặng bay	Nội dung sự cố	Phân loại
1	02/10	A350 VN-A892 VN251 HAN-SGN	Cơ trưởng báo cáo, trong khi bay bằng, ECAM cảnh báo HYD ENG 1 PUMP LOW PRESS & HYD Y SYS TEMP HI APPEARED. Thực hiện LDGs EXTENDED BY GRAVITY, tàu bay hạ cánh an toàn. Tại SGN thực hiện CASE DRAIN FILTER YELLOW ENG #1, ENG #2 REPLACED, HP FILTER YELLOW ENG #1, ENG #2 REPLACED, PUMP ENG #1 YELLOW (2JY1) REPLACED; EDP YELLOW ENG #2 REPLACED, ENGINE RUN IS SATIS PER MP A350-A-71-XX-XX-04001-132 AA REV9/2024. Tàu bay đưa vào khai thác ngày 03/10/2024.	E
2	15/10	B787 VN-A869 VN422 SGN-PUS	Cơ trưởng báo cáo, trong khi TAXI OUT, tàu bay xuất hiện MSG SLAT DRIVE EICAS. Cơ trưởng quyết định quay lại để kiểm tra. Thực hiện MMSG: 27-22462 C/O FIM TASK 27-80-F1-38A-421A REV 127. DO GROUND TEST 27 HIGH LIFT SYSTEM/SYSTEM/ SLATS/PRIMARY FCM C. TEST PASSED. MSG GONE. FLAP UP AND EXTEND SEVERAL NORMAL. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
3	17/10	A321 VN-A324 VN178 DAD-HAN	Thực hiện TRANSIT CHECK, phát hiện có rò rỉ nhiên liệu tại FDRV OF ENG 1. Tiến hành thay thế HOUSING AND SEAL OF FUEL TUBE I.A.W AMM 79-21-43-000/400-010-B, khởi động ENGINE RUN IDLE FOR LEAK CHECK, kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác ngày 18/10/2024.	E
4	18/10	ATR72 VN-B220 VN1893 SGN-VCS	Cơ trưởng báo cáo trong khi TAXI, FUEL TEMP 1 AND 2 OVER 57°C, cơ trưởng quyết định quay lại để kiểm tra. Thực hiện thay thế LH ENGINE FUEL TEMPERATURE-SENSOR I.A.W AMM ATR-A-73-35-60-00001-520A/720A-A REV 01 JUL2024, kiểm tra kết quả tốt.	E
5	19/10	A321 VN-A507 VN223 HAN-SGN	Cơ trưởng báo cáo, trong khi khởi động động cơ, ECAM cảnh báo "ECAM ENG 2 START VALVE FAULT (START VALVE NOT CLOSED)" APPEARED. Thực hiện REF TSM: 80-11-00-810-828-A REV 08/24. INSPECT VISUAL STARTER AIR VALVE AND MANUAL OVERRIDE STARTER CONTROL SATIS. RESET EEC 2 AND DO AN ENG #1 AND ENG#2 START AND RUN TO IDLE REF AMM: 71-00-00-720-811-A SATIS; Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác ngày 20/10/2024.	E

Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 10/2024.

- 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.

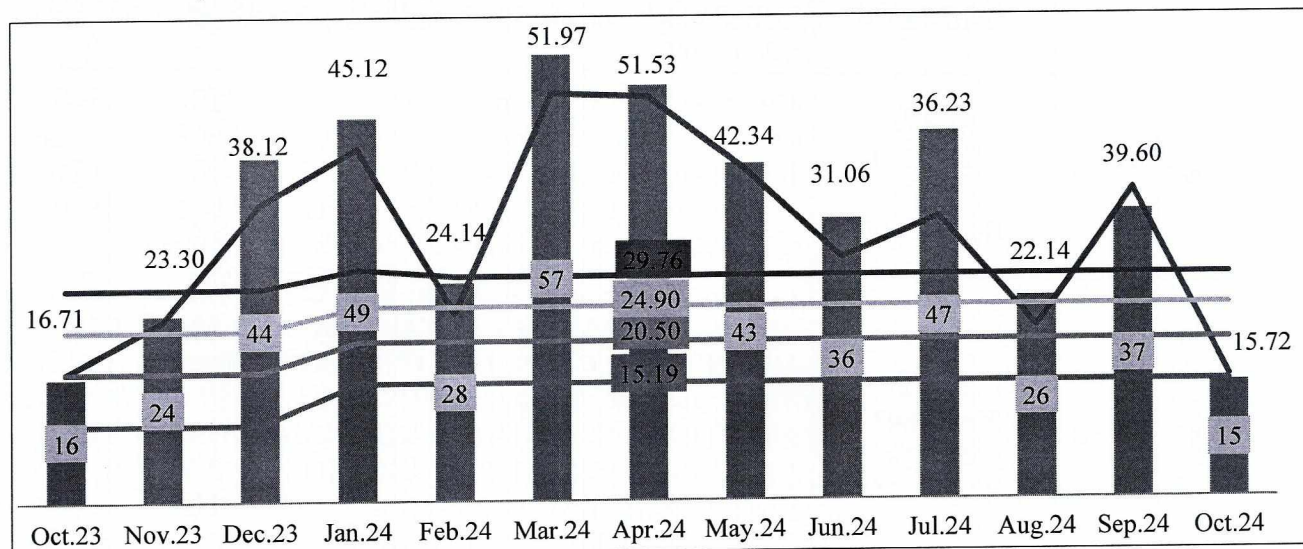


Biểu đồ 3.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố MOR M&E

Nhận xét:

- Tháng 10/2024 có 05 báo cáo kỹ thuật loại E phải báo cáo, giảm 02 báo cáo so với tháng trước và tăng 01 báo cáo so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 5.24 báo cáo/10000 CB; giảm 2.25 điểm so với tháng trước và tăng 1.06 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,92 báo cáo/10000 CB.
- 10 tháng năm 2024 có 43 báo cáo, tăng 14 báo cáo và tương ứng tăng 1.26 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 3.94 báo cáo/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.



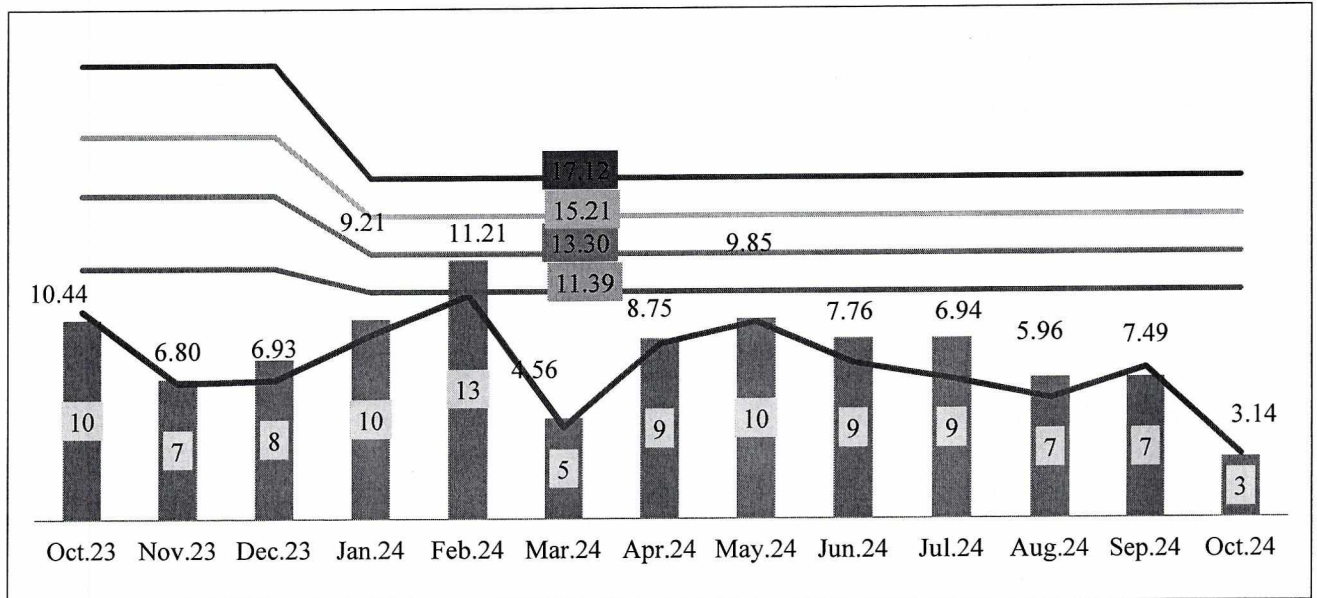
Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 10/2024 đã cấp 15 NN (03KT + 12VT), giảm 22 NN so với tháng trước và giảm 01 NN so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 15.72 NN/10000 CB, giảm 23.88 điểm so với tháng trước và giảm 0.99 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 15,19 NN/10000CB.

- 10 tháng năm 2024 đã cấp 391 NN, tăng 190 NN và tương ứng tăng 17.25 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 35.85 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).

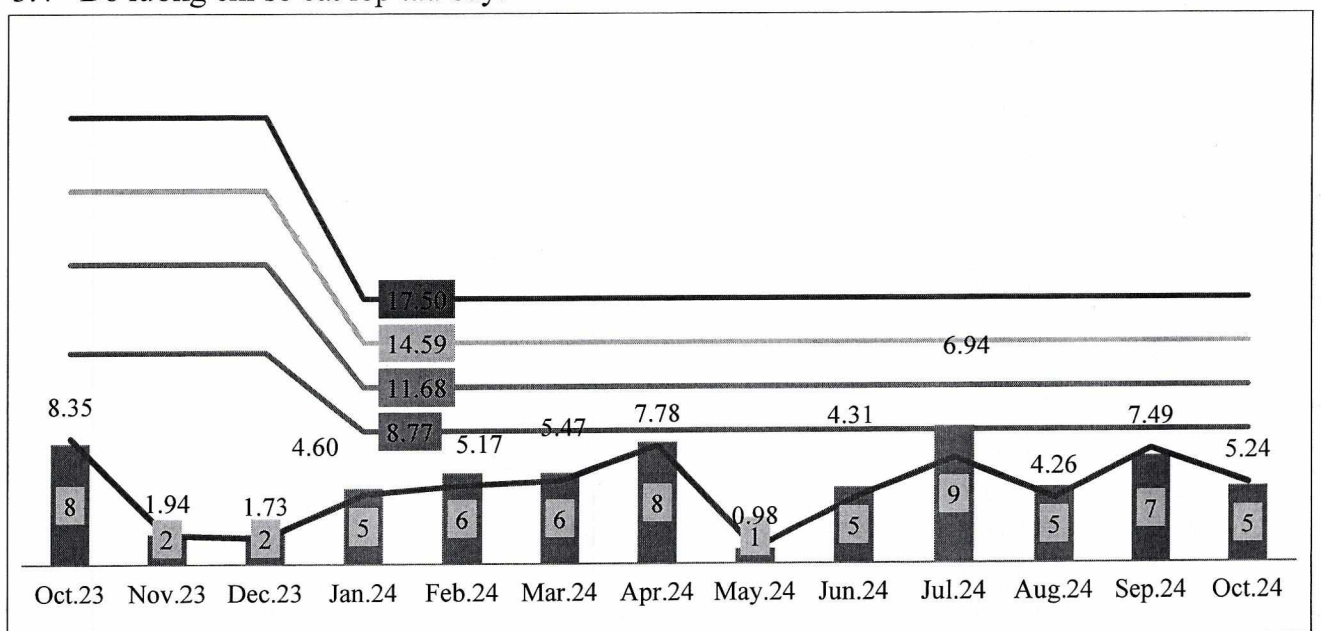


Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 10/2024 xảy ra 03 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (03GTB), giảm 04 vụ so với tháng trước và giảm 07 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 4.19 vụ/10000CB, giảm 4.35 điểm so với tháng trước và giảm 7.30 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 11.39 vụ/ 10000 CB.
- 10 tháng năm 2024 có 82 sự kiện GĐKT, giảm 51 vụ việc tương ứng giảm 4.78 điểm so với cùng kỳ năm 2023. KPI 10 tháng năm 2024 là 7.52 đạt mục tiêu năm 2024.

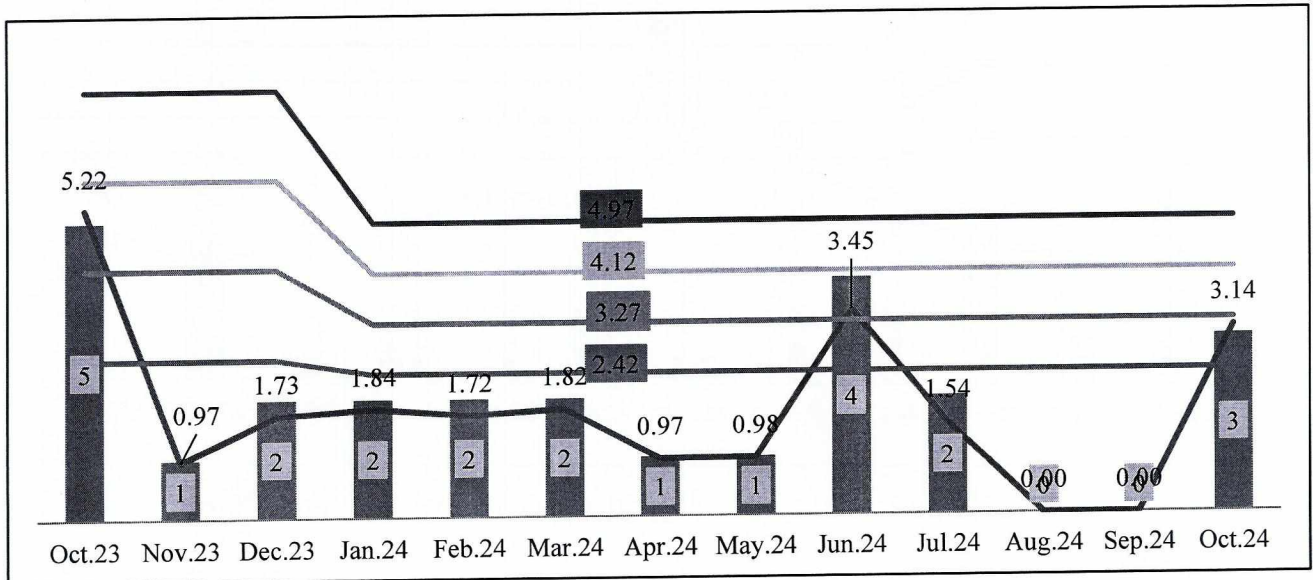
3.4 Đo lường chỉ số cắt lớp tàu bay.



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

Nhận xét:

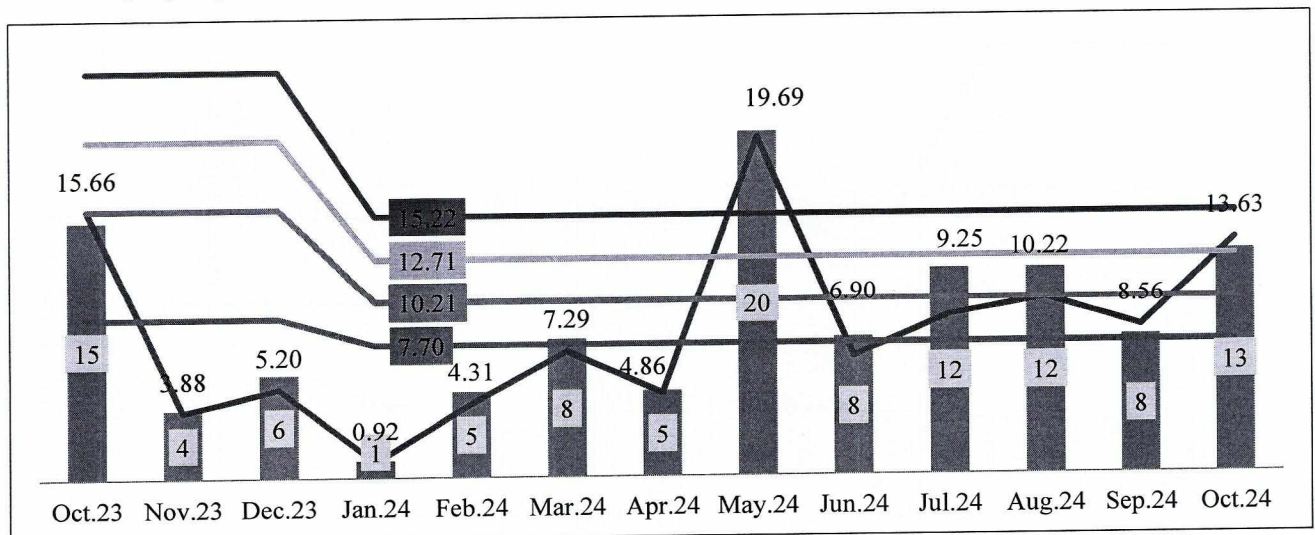
- Tháng 10/2024 có 05 vụ việc tàu bay bị cất lốp, giảm 02 vụ so với tháng trước và giảm 03 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 5.24 vụ/10000 CB, giảm 2.25 điểm so với tháng trước và giảm 3.11 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 8,77 vụ/ 10000 CB.
- 10 tháng năm 2024 có 57 vụ việc, giảm 53 vụ và tương ứng giảm 4.95 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 5.23 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 10/2024 có 03 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay, tăng 03 vụ so với tháng trước và giảm 02 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 3.14 vụ/10000CB, tăng 3.14 điểm so với tháng trước và giảm 2.08 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,42 vụ/10000CB.
- 10 tháng năm 2024 có 17 vụ việc, giảm 12 vụ việc và tương ứng giảm 1.12 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 1.56 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

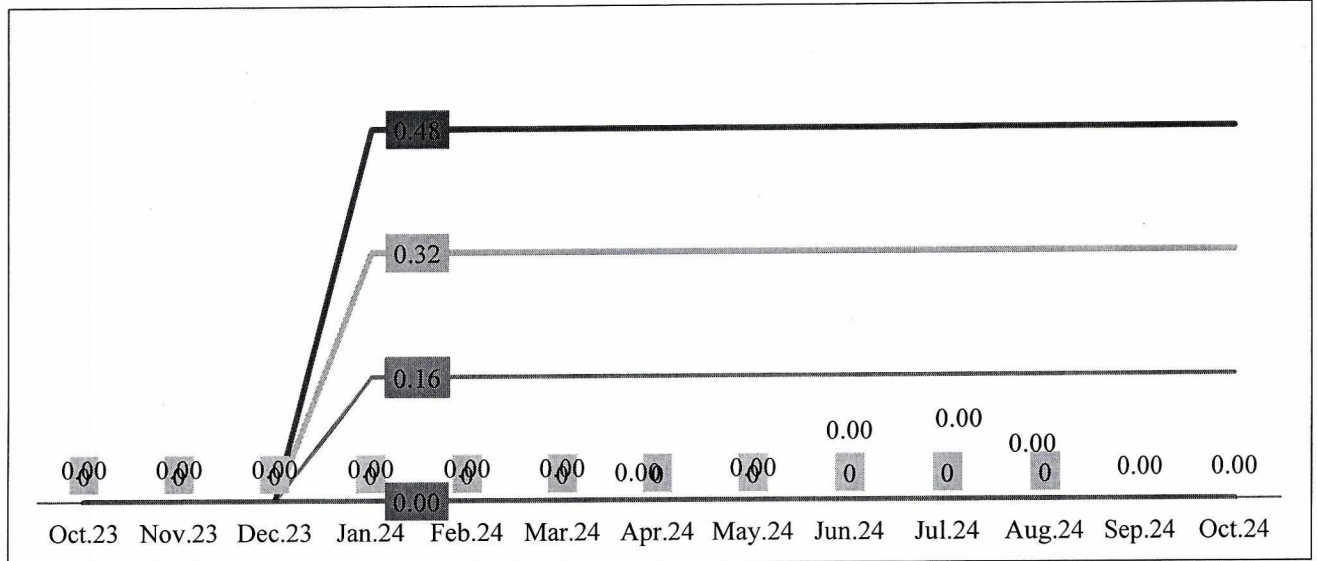
3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD

Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 10/2024 có 13 vụ việc FOD (09 vụ chim va +03 vụ sét đánh +01FOD), tăng 05 vụ so với tháng trước và giảm 02 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 10/2024 là 13.63 vụ/10000CB, tăng 5.07 điểm so với tháng trước và giảm 2.03 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 7,70 vụ/10000CB.
- 10 tháng năm 2024 có 92 vụ việc, tăng 02 vụ và tương ứng tăng 0.11 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 8.44 vụ/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số tắt động cơ trên không:



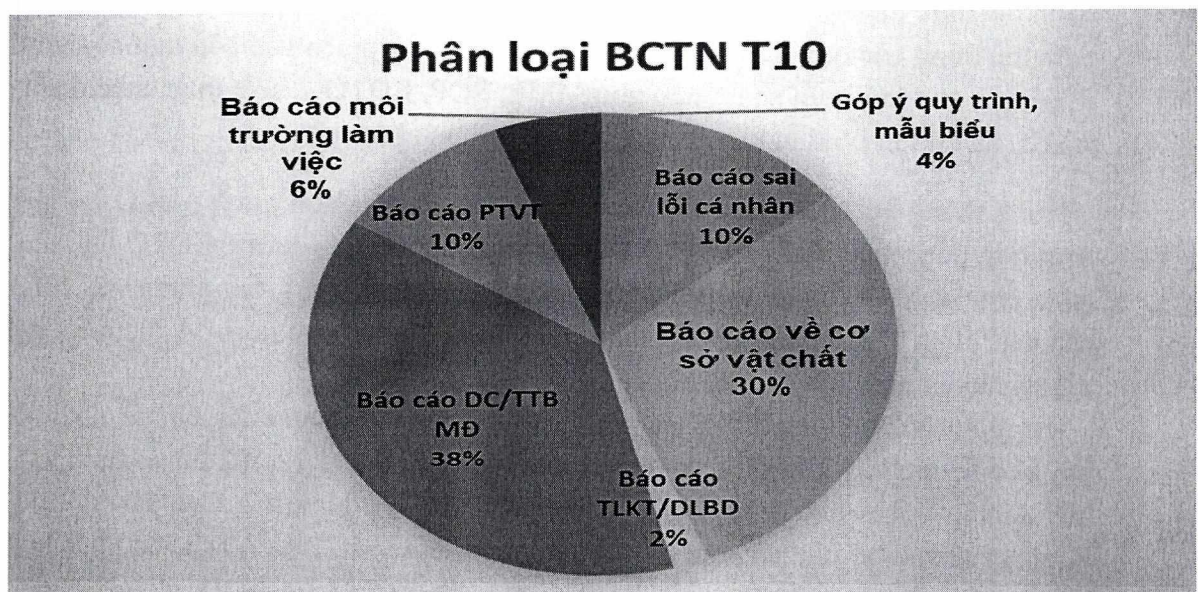
Biểu đồ 3.7: Chỉ số tắt động cơ trên không

Nhận xét:

- Tháng 10/2024 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 10/2024 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2024.
- 10 tháng năm 2024 có 00 vụ việc, giảm 01 vụ tương ứng giảm 0.09 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI 10 tháng năm 2024 là 0.00 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số báo cáo tự nguyện

- Tháng 9/2024: 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	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	99	97	91	88	96			95	Đạt
A350		95%	96	96	93	95	92	86	96	92	96	95			95	Đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96	93	87	91	94	88			85	Không Đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90	89	92	88	87	89			95	Không Đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80	99	100	100	99	78			92	Không Đạt
A320	NEO							100	100	53	98	98				Đạt
ATR		95%	95	95	100	96	98	100	100	100	96	100			95	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93	94	96	90	90	90			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 10/2024:

- Tháng 10/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay A321 không đạt yêu cầu. BKT đang phối hợp cùng VAECO khắc phục.
- Chỉ số tỷ lệ gián đoạn khai thác vì lý do KT, tỷ lệ cất lopp tàu bay và chỉ số tắt động cơ trên đạt mục tiêu, chỉ số khác không 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:

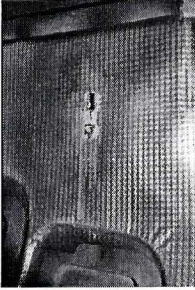
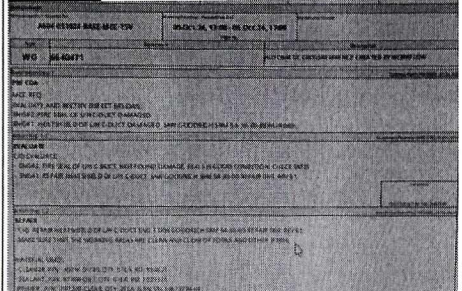
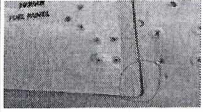
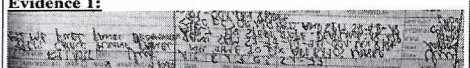
- Trong tháng 10/2024, Ban ATCL đã thực hiện đánh giá Ban KT theo kế hoạch kết hợp đánh giá thực hiện quản lý bảo dưỡng EDTO đội tàu bay A350. Nhìn chung Ban KT đã tuân thủ đúng các quy định, quy trình hiện hành. Tuy nhiên vẫn còn một số điểm cần hoàn thiện liên quan tới một số tài liệu như MME, SOP, EDTO... Kết thúc cuộc đánh giá, ban ATCL đã đưa ra 06 điểm khuyến nghị và 02 điểm nhận xét.
- Trong tháng 10/2024, Ban ATCL cũng đã tiến hành đánh giá VAECO tại HAN và SGN theo hợp đồng bảo dưỡng VNA-VAECO và công tác bảo dưỡng EDTO cho tàu bay A350. Nhìn chung, VAECO đã tuân thủ hợp đồng bảo dưỡng VNA, tuy nhiên vẫn còn nhiều điểm cần cải thiện. Đoàn đánh giá đã đưa ra 01 điểm không phù hợp, 13 điểm khuyến nghị, 03 điểm khuyến nghị
- Tháng 10/2024, Cục HKVN đã tiến hành kiểm tra gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 05 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 10/2024 theo định kỳ: VN-A323, VN-A398, VN-A604, VN-A867, VN-A897. Sau khi kiểm tra Cục HKVN đã đưa ra 08 Finding về các hư hại trên tàu bay chưa được kiểm soát. Ban ATCL đã phối hợp cùng Ban

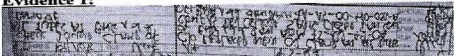
KT và VAECO khắc phục, đưa ra các biện pháp phòng ngừa và báo cáo Cục HKVN. Hiện các tàu bay đã được gia hạn Chứng chỉ đúng thời hạn

- Tàu bay VN-A618 sau khi tháo bảo quản dừng bay ngày 27/10/2024 đã được Cục HKVN kiểm tra và cấp chứng chỉ CoA vào sáng ngày 28/10/2024.

- Tháng 11/2024, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 04 tàu bay hết hạn vào 28/11/2024: VN-A503, VN-A620, VN-A871, VN-A899 (VN-A503 hiện đang bảo quản dừng bay dài ngày nên sẽ được kiểm tra gia hạn sau).

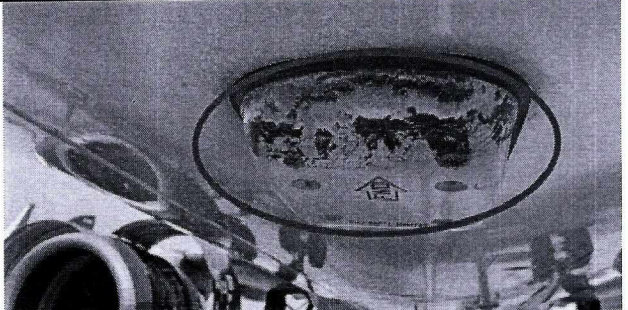
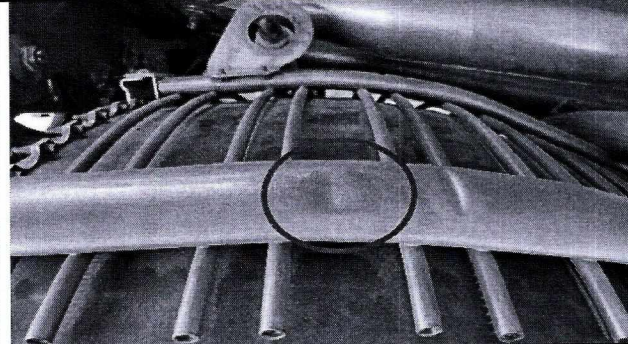
- Các Finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra C of A vừa qua:

VN-A604	604.01	HEATSHIELD OF LH C-DUCT ENG#1 DAMAGED 	Analysis: The heatshield of C-duct is inside and near the core Engine. Investigation showed that the heatshield might be exposed to FOD during maintenance causing dent and puncture. Root cause: This is considered a single failure and requires further evaluation.	Immediate Action 1: Repair heatshield of LH C-Duct IAW Goodrich SRM 54-30-00-Repair 069. WO#6640471 Evidence 1: 	Completed 08 OCT 2024
				Preventive Action 1: VNA is continuing to monitor, evaluate this type of defect in another Aircraft of A321 fleet.	Target to Complete 2024
VN-A398	398.01	PANEL 192MB FUEL PANEL DELAMINATION 	Analysis: The delamination at panel 192MB is due to the friction of this panel with air, dust and fine particles that lead to paint wear and, if no correction is applied, even to the structure wear with detrimental effects. Erosion can also be chemical due to reactions that may attack the paint. Investigation show that this type of defect did not find by the technician during WAC in Terminal Check. Root cause: This defect is an independent occurrence and needs further monitoring.	Immediate Action 1: ADD B1703 raised "PANEL 192MB FUEL PANEL DELAMINATION" IAW SRM 51-77-12-911-001. Apply Hi-speed tape. Deadline 18.128 (FC) (750FC or 120 Days) and SRM 52-42-18-283-001. TLG# 0029284 Item#13 Evidence 1: 	Completed 09 OCT 2024
	398.02	RUBBLE SEAL OF ENG#1 AT 1H CRACK 		Immediate Action 1: ADD B1702 raised "RUBBLE SEAL OF ENG#1 AT 1H CRACK" IAW AMM 72-32-87-054-A. Deadline within 50FC at 17428FC TLG# 0029284 Item#12 Evidence 1: 	Completed 09 OCT 2024
				Preventive Action 1: - VAECO continue monitor this defect on A321 fleet for adjust the interval of EO-2017-1294. - VNA will work with manufacturers about reliability of the equipment.	Target to Complete 2024

	398.03	CLAMP OF AIR TUBES AT ENG#1 & 2 DAMAGE 	Analysis: Investigation show that, the clamp of air tubes in Core engine damaged by experienced aging and heating in a long time lead to burn the seal around. Root cause: This defect can be considered as an independent occur.	Immediate Action 1: C/o replaced new 02 clamp at air tubes of ENG#1&2 IAW AMM 75-22-49-04 conf 13. Satis TLG# 0029284 Item#14 Evidence 1:  Preventive Action 1: VNA is continuing to monitor, evaluate this type of defect in another Aircraft of A321 fleet.	Completed 09 OCT 2024
VN-A897	897.01	ADHESIVE TAPE APPLIED ON HYD HOSE AT LH MLG LOOSEN 	Analysis: The tape adhesive is engineered for quick, easy use, this tape is made using a pressure-sensitive adhesive that adheres under pressure. Since they don't require additional curing steps or bonding materials, pressure-sensitive tapes are used to mount, fasten, and bond aerospace components securely and efficiently. They are also used to seal and cover specialized aerospace surfaces that cannot be painted or coated. With tape around on HYD hose at MLG Under vibration, dust, the outside temperature, it was peeled off and damaged partially. Root cause: This defect can be considered as an independent occur.	Immediate Action 1: Re-wrap the tape and safety end of tape by tie wrap IAW MP 2A 51.01.01001.25 BA-A. TLG# 0037671 Item#04 Evidence 1:  Preventive Action 1: VNA is continuing to monitor, evaluate this type of defect in another Aircraft of A350 fleet	Completed 09 OCT 2024 Target to Complete 2024

4.2 Công tác rà soát bảo dưỡng tàu bay CMR:

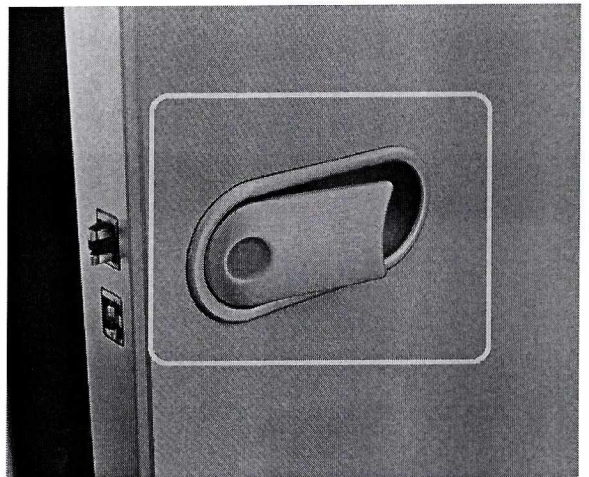
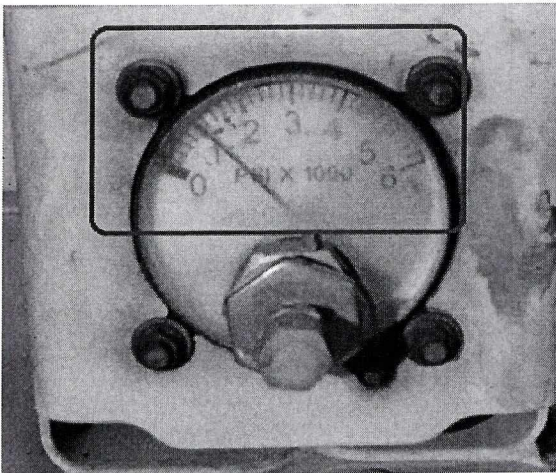
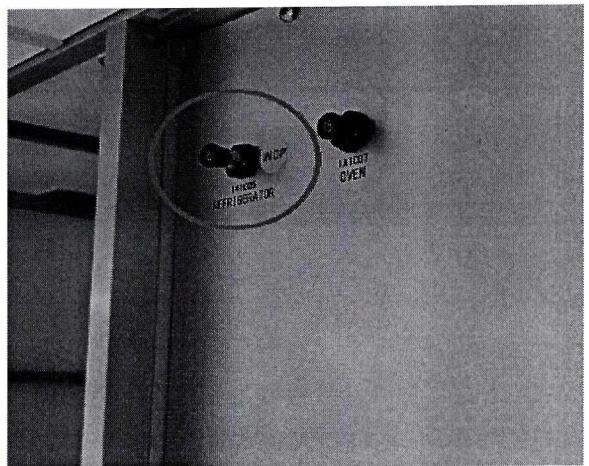
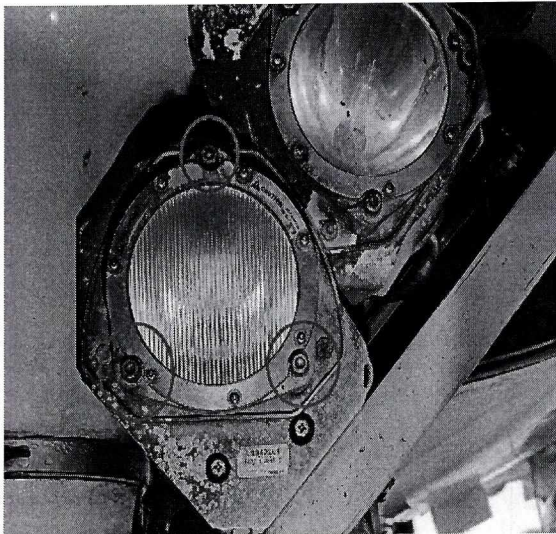
- Trong tháng 10, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 12 tàu bay (VN-A396, VN-A503, VN-A506, VN-A508, VN-A512, VN-A608, VN-618, VN-A620, VN-A870, VN-A871, VN-A894, VN-A899) hết hạn tháng 10/2024.
- Ngoài ra, ban ATCL đã tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 17 tàu bay hết hạn trong tháng 11/2024 (VN-A324, VN-A325, VN-A326, VN-A327, VN-A334, VN-A335, VN-A357, VN-A395, VN-A397, VN-A513, VN-A615, VN-A861, VN-A865, VN-A886, VN-A889, VN-A891, VN-A895).
- Trong đó có một số finding đáng chú ý sau:

VN-A620 (24/09/2024) VN178 DAD-HAN		TCAS ANTENNA: FWD LEADING EDGE COVERED BY SEALANT.	
VN-A871 (26/09/2024) VN247 HAN-SGN		ENG#2: DENT ON AXIAL HEADER AT POS. 11 O'CLOCK	

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

- Ngày 21/10/2024, trong khi kiểm tra tàu bay A866 của TCT tại sân bay MUC, Nhà chức trách Hàng không Đức đã đưa ra 04 khuyến cáo liên quan tới tình trạng kỹ thuật tàu bay chưa được ghi nhận. Ban ATCL đã phối hợp cùng Ban KT, VAECO khắc phục 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)	3	Required maintenance action not performed or not in accordance with applicable (MEL/AMM/SRM) instructions	L/H landing gear (L3342201) found without any locking wire (3 screws without locking wire) - see pictures. FWD galley CB of refrigerator pulled but not secured.	Open
A23	I	A6-I-4.3.1(a)	3	Required maintenance action not performed or not in accordance with applicable (MEL/AMM/SRM) instructions	NLG hydraulic accumulator pressure in range "charging required". OAT 12°C, pressure at gauge 1000 psi.	Open
B12	I	A8-IIIA-4.1.7.2, A8-IIIB-8.4(d), A8-VA-8.4(d)	2	Damaged wall panel or cabin crew seat lower stowage container access door latches not secure or unserviceable in the vicinity of emergency exit, possibly obstructing the exit	Cabin stowage compartment at door 3L with access door latch unflush.	Open
C09	M		2	Previous repair in poor condition	One popped fastener at lower belly fixed with HST. Fastener popped again.	Open



4.4 Báo cáo Quản lý rủi ro an toàn:

4.5 Chương trình đánh giá ATCL nội bộ:

- Hiện Ban ATCL đang tiến hành điều tra vụ việc tàu bay VN-A332 và chạm với tàu bay VN-A616 khi thực hiện kéo đẩy trong sân đỗ của VNAECO SGN ngày 21/10/2024. Ban ATCL sẽ báo cáo đầy đủ tới LD TCT và tổ SAG2 ngay khi hoàn thành công tác điều tra.

-----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- 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 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	Monitoring
5	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		Ban KT đã phối hợp với ĐB, Ban ATCL, TCNL hoàn thành việc rà soát và rút gọn các tài liệu và đã được chuyển đến Ban ATCL và Ban TCNL bằng văn bản để trình cấp lãnh đạo TCT xem xét phê duyệt:	Monitoring

6	SAG2- 08/2024-02	Đối với vấn đề nhân nhượng tàu bay	Ban SQD	Ban KT, QLVТ, VAECO	08/2024			Ban ATCL vẫn đang phối hợp cùng các CQ, ĐV nghiên cứu tìm phương án để giảm thiểu việc xin NN trong thời gian tới và phối hợp Ban KT hoàn thiện quy trình xin NN để khắc phục khuyến cáo Cục HKVN.	Monitoring
7	SAG2- 09/2024-03	Đối với khuyến cáo của CAAV, CHK nước ngoài	Ban SQD	Ban KT, VAECO	09/2024			Hiện Ban SQD đang phối hợp cùng Ban KT, VAECO để trả lời khuyến cáo của các Nhà chức trách đúng hạn (tiếp tục theo dõi).	Monitoring
8	SAG2- 09/2024-04	Đối với chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào LOMS/AGS	Ban SQD	VAECO, Ban KT	09/2024			Tổ AGS của Ban SQD đọc và thông báo tới VAECO/Ban KT về các trường hợp thiếu dữ liệu (tiếp tục theo dõi).	Monitoring

9	SAG2- 09/2024-07	Đối với nội dung công việc kiểm tra Pre-Flt/Transit CHK; Term CHK của các đội tàu bay	Ban KT	VAECO	09/2024			Giao BKT phối hợp cùng Vaeco rà soát, tối ưu danh mục theo tiêu chí giảm tối đa các công việc phải thực hiện ngoài Line, đảm bảo tính khả thi khi thực hiện nhất là khi VNA triển khai TAT transit 35 phút như hiện nay.	Monitoring
10	SAG2- 10/2024-01	Đối với chỉ số dữ liệu đầu vào cho hệ thống LOMS/AGS: Đối với các đội bay B787, A321 sử dụng WQAR	VAECO		10/2024			VAECO đã triển khai download dữ liệu thủ công trên các đội bay B787, A321 và chủ động giảm tần suất download dữ liệu xuống 4 ngày/lần (thay vì 8 ngày/lần như trước) để đảm bảo tỷ lệ đạt yêu cầu.	Closed
11	SAG2- 10/2024-02	Đối với các vụ việc FOD	Ban SQD		10/2024			Ban SQD đã triển khai đến các cảng hàng không các biện pháp hạn chế vụ việc chim va và vụ việc FOD.	Closed

12	SAG2- 10/2024-03	Đối với chỉ số báo cáo tự nguyện		VAECO, KT, SQD, QLVT	10/2024			Đề nghị các đơn vị thúc đẩy, tuyên truyền, khuyến khích CB, CV trong đơn vị chủ động trong công tác báo cáo	Monitoring
13	SAG2- 10/2024-04	Đối với công tác xin nhân nhượng tàu bay		VAECO, KT, SQD, QLVT	11/2024			Đề nghị các đơn vị tuân thủ quy trình xin nhân nhượng mới điều chỉnh để đảm bảo việc xin và phê chuẩn nhân nhượng được thông suốt, góp phần kiểm soát chỉ số KPI	Monitoring
14	SAG2- 11/2024-01	Các chỉ số vụ việc KT phải báo cáo CHK (MOR); nhân nhượng tàu bay tuy vẫn cao, không đạt mục tiêu nhưng có xu hướng tốt dần lên.		VAECO, KT, SQD, QLVT	11/2024			Đề nghị các đơn vị tiếp tục triển khai các giải pháp để kéo giảm hơn nữa các chỉ số này.	Open/ Monitoring

15	SAG2- 11/2024-02	Đối với tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS đội bay A321 chưa đạt yêu cầu	VAECO	SQD, Ban KT	11/2024			Đề nghị các đơn vị BKT, SQD, Vaeco tập trung theo dõi, khắc phục ngay các hỏng hóc phát sinh, chủ động download các dữ liệu còn thiếu để đảm bảo chỉ số năm 2024 đạt mục tiêu đề ra	Open/ Monitoring
16	SAG2- 11/2024-03	Đối với công tác kiểm soát FOD	Ban SQD		11/2024			Đề nghị ban SQD chủ trì, tổng hợp các vụ việc FOD, làm việc với các đơn vị liên quan để có các giải pháp kiểm soát hiệu quả	Open/ Monitoring
17	SAG2- 11/2024-04	Đối với các vụ việc AT (va chạm tàu bay khi kéo dắt, sai lỗi con người, tai nạn lao động)	Ban SQD	VAECO, Ban KT	11/2024			Đề nghị SQD chủ trì phối hợp cùng Vaeco, BKT điều tra, xác định nguyên nhân gốc để triển khai các giải pháp phòng ngừa hiệu quả	Open/ Monitoring

18	SAG2- 11/2024-05	Đối với công tác CMR	Ban SQD	VAECO				Đề nghị SQD chủ trì, phối hợp cùng Vaeco tăng cường kiểm tra, đánh giá cơ sở dữ liệu trên AMOS để kịp thời có các khuyến cáo, đề ra các giải pháp khắc phục, đảm bảo chất lượng dữ liệu đúng, đủ	Open/ Monitoring
----	------------------	----------------------	------------	-------	--	--	--	--	------------------

-----Hết phụ lục 2-----