

Số: 199 /TB-TCTHK-KT

Hà Nội, ngày 19 tháng 2 năm 2025

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 02/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 07 tháng 02 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 02/2025. 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 2025	Tháng 01/2025	Đánh giá
ARL	94.39 %	97.36 %	đạt MT
OCR	1.95 %	- 2.47 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.80 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	98.78 %	Không đạt MT
DR B787	99.36 %	99.62 %	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.52 %	Không đạt MT

- Chỉ số ARL/OCR trong tháng 12 đều đạt MT. Chỉ số độ tin cậy cất cánh đội tàu bay A350 và ATR72 không đạt MT do số lượng GTB và delay tăng.

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Hồng hóc Skin outlet valve: VSTEА đã thực hiện đại tu 31 khối không tuân thủ đúng theo tài liệu. Yêu cầu ban QLVT làm việc với VSTEА và ST để có phương án và lộ trình khắc phục cụ thể cho các thiết bị này. Ban ATCL giám sát việc thực hiện các biện pháp khắc phục của VSTEА sau khi có khuyến cáo.
- Hồng hóc do chảy dầu thủy lực tại đường ống thủy lực của MLG actuator: Yêu cầu VAECO nghiên cứu phương án mua bổ sung và đặt sẵn các ống loại cũ (chi phí thấp) này trên các tàu A35x để tránh AOG tàu bay.
- A353 GTB do hồng hóc liên quan đến hệ thống chống đóng băng ống không tót: Đã có FON hướng dẫn xử lý vấn đề này tuy nhiên phi công không đủ thời gian tra tài liệu dẫn đến tàu quay lại. Ban KT thông báo tới khối khai thác tiếp tục áp dụng FON một cách triệt để, trừ trường hợp bất khả kháng.
- A339 GTB dphanh nóng: Đây là báo giả do cảm biến có độ tin cậy thấp. Airbus khuyến cáo sử dụng cảm biến loại cũ. Ban KT và QLVT tiếp tục làm việc với đối tác về vấn đề này.

- Hiện tượng mất đỉnh tán trên panel của Pylon: thường xảy ra trên các tàu cũ, khi hoạt động trong điều kiện rung lắc dẫn đến rơ/lỏng các đỉnh tán. Ban KT và VAECO nghiên cứu và báo cáo phương án giảm tần suất kiểm tra trong AMS.
 - Ban KT và QLVT rà soát và báo cáo tình trạng hỏng hóc của các HP valve trên đội tàu A321 trong thời gian vừa qua.
2. Đội bay A350:
- Hỏng hóc FCRM/EM: Đây là vấn đề toàn cầu, Airbus /Moog hiện vẫn chưa có giải pháp triệt để cho hỏng hóc này. Ban KT tiếp tục làm việc với các đối tác để triển khai nhanh giải pháp tạm thời dán keo tại các mối hàn của bản mạch.
 - A899 GTB do hỏng hóc Stabilizer E3 Actuator: hỏng hóc phức tạp, đã thực hiện nhiều bước khắc phục nhưng vẫn chưa xử lý triệt để. Ban KT tiếp tục theo dõi và làm việc với Airbus/Parker để tìm hiểu nguyên nhân gốc và giải pháp cụ thể.
 - A889 GTB do hỏng hóc Fuel Eng LP Valve: thống kê trên toàn cầu mới chỉ xảy ra 1 lần gây gián đoạn khai thác. Ban KT và QLVT cung cấp SFR và phối hợp với nhà sản xuất để đánh giá hỏng hóc này.
 - A892 GTB do FADEC System Fault: Nguyên nhân do phần mềm EEC. Ban KT thông báo các đơn vị thuộc khối khai thác nghiêm túc thực hiện theo hướng dẫn tại TFU 73.20.00006 ((đợi 10 giây sau khi chọn ENG START selector rồi mới bật ENG MASTER) để giảm thiểu gián đoạn khai thác.
 - Hỏng hóc ENG CTL Sys Fault: Có nhiều nguyên nhân khác nhau dẫn đến xuất hiện hỏng hóc này. Đối với tàu A893 là do VSV system. Ban KT nghiên cứu và báo cáo về phương án thực hiện định kỳ bôi trơn VSV đối với các động cơ mới về hoặc thực hiện giải pháp tăng cường bôi trơn chủ động sau khi xuất hiện hỏng hóc lần đầu (tương tự như đã áp dụng trên V2500).
3. Đội bay B787:
- Hỏng hóc ELEC Gen R: Gây RTO tàu bay A879, ban KT đẩy nhanh tiến độ nâng cấp VFSG lên cấu hình H05 để khắc phục.
 - A863 AOG do chảy dầu tại HSTA: Nguyên nhân do hỏng hóc lower seal do nước hoặc tạp chất xâm nhập. Giải pháp tạm thời là nâng cấp Lower và Upper seal theo VSB của MOOG, tuy nhiên theo khuyến cáo của Boeing việc nâng cấp này cũng chưa chắc chắn có thể khắc phục hiện tượng này. Yêu cầu ban KT, VAECO tiếp tục thực hiện kiểm tra chảy dầu tại HSTA theo tần suất tại MPD.
4. Đội bay ATR72:
- Hỏng hóc Static inverter: Nguyên nhân chủ yếu do tuổi thọ thiết bị cao, phần lớn hỏng hóc do quá nhiệt tại một số linh kiện trong khối. Ban KT phối hợp với VAECO làm việc với nhà sản xuất tàu bay, thiết bị về các khuyến cáo trong công tác đảm bảo kỹ thuật cho tàu bay có tuổi.

- B223 GTB do TO CONFIG: Đây là hỏng hóc phức tạp, phải thực hiện khắc phục nhiều bước và đợi kết quả để loại trừ và xác định nguyên nhân gốc do hệ thống tàu bay ATR không có nhiều cảm biến. Yêu cầu ban KT và VAECO tiếp tục theo dõi và làm việc với ATR để khắc phục hỏng hóc này.

III. Công tác nội thất:

- VAECO tiếp tục triển khai chương trình phục hồi chất lượng nội thất. Ban KT và VAECO lên kế hoạch cụ thể kết hợp thực hiện tại các định kỳ lớn trong năm 2025.
- Ban KT và tổ dự án đẩy nhanh tiến độ các chương trình lớn bao gồm chuyển đổi cấu hình, Connectivity, ... theo đúng kế hoạch. Nếu có vướng mắc, báo cáo lãnh đạo TCT để có phương án chỉ đạo kịp thời.

IV. Công tác quản lý điều hành:

- VAECO tiếp tục làm việc với ban KT đẩy nhanh tiến độ triển khai nội dung nhập dữ liệu 4 ký tự ATA vào hệ thống AMOS để phục vụ công tác quản lý, điều hành.
- Yêu cầu ban QLVT và KT làm việc với Rolls Royce cũng như các nhà sản xuất, sửa chữa động cơ khác về vấn đề slot và TAT dài, yêu cầu hỗ trợ VNA để đảm bảo nguồn lực khai thác đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm.

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 01		So sánh		Đánh giá
		Số vụ	KPI	Với tháng 12/2024	Với cùng kỳ 2024	
Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật	0,15	1	0,79	Bằng	Tăng 01 vụ	Không Đạt MT
Vụ việc mức E	4,10	3	2,37	Tăng 01 vụ	Tăng 01 vụ	Đạt MT
Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0,22	0	0,00	Giảm 01 vụ	Giảm 01 vụ	Đạt MT
Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1,02	2	1,58	Tăng 01 vụ	Bằng	Không Đạt MT
Báo cáo tự nguyện	53	52		Tăng 06 vụ	Tăng 06 vụ	Không Đạt MT
Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25,21	19	15,84	Giảm 01 vụ	Giảm 30 NN	Đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7,28	9	7,50	Giảm 04 vụ	Giảm 01 vụ	Không Đạt MT
Cất lớp tàu bay	5,67	1	0,83	Giảm 11 vụ	Giảm 04 vụ	Đạt MT
Vụ việc PDA	1,69	2	1,67	Giảm 01 vụ	Bằng	Đạt MT

Vụ việc FOD	7,70	3	2,37	Giảm 03 vụ	Tăng 02 vụ	Đạt MT
Vv tắt máy trên không	0,02	0	0,00	Bằng	Bằng	Đạt MT

- Chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS:

- Tháng 01/2025 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của đội tàu A321 WQAR&NEO và B787 không đạt mục tiêu, BKT đang phối hợp cùng VAECO/SQD khắc phục các đội tàu còn lại.
- 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.

VI. Nhiệm vụ và giải pháp cụ thể:

- Đối với chỉ số nhân nhượng; Giao BKT, phối hợp cùng SQD triển khai đánh giá, xây dựng chỉ số KPI để quản trị từ năm 2025 các nhân nhượng liên quan đến AMP/CMP Task; các nhân nhượng cho các sai lệch quy trình trong bảo dưỡng, hiệu chuẩn dụng cụ....
- Đề nghị ban SQD báo cáo PTGD AT để triển khai họp giảng bình vụ việc quên rút chèn tàu bay B225 ngày 08/01/2025 nhằm triển khai các giải pháp ngăn ngừa kịp thời, nhất là các điểm chưa phù hợp trong các tài liệu GOM, LMM... nếu có.
- Đối với khuyến cáo của nhà chức trách sân bay CDG về dải phát quang khẩn nguy trên tàu bay A897 ngày 09/01/2025: Giao VAECO chủ trì, triển khai các giải pháp phù hợp để đảm bảo vệ sinh trên toàn đội bay.
- Đối với kiến nghị bổ sung nội dung kiểm tra dây treo nắp thùng dầu trên đội bay A320/A321 vào nội dung của Weekly Check: Giao BKT thực hiện trong tháng 2.

Yêu cầu thủ trưởng các CQ, ĐV triển khai thực hiện nghiêm túc TBKL này, báo cáo kết quả thực hiện cho PTGD – GDK Kỹ thuật, Tổ trưởng tổ SAG#2 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 01/03/2025./.

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
TỔNG
CÔNG TY
HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CTCP
QU. LONG BIÊN - T.P HÀ NỘI

Nguyễn Chiến Thắng

PHỤ LỤC 1
BÁO CÁO QUẢN LÝ AN TOÀN THÁNG 01 NĂM 2025

- 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	08/1	ATR72 VN-B225 VN8096 VCS-SGN	Sau khi NVKT ngắt headset với tổ bay đã quên không rút chèn bánh mũi mà tiến hành đẩy xe dựng chèn chóp tới vị trí đã được quy định bởi sân bay, tàu bay đã lăn bánh và lớp bánh mũi va vào chèn trước và đẩy chèn ra xa khoảng 0.5m.	D
2	09/01	A350 VN-A899 VN240 SGN-HAN	DURING TAXI CAPT CALL VHF APPEAR MSG "F/CTL STABILIZER". C/O MAINTENANCE AND RAISED MEL STABILIZER ELECTRICAL MOTOR	E
3	06/01	A350 VN-A893 VN781 SGN-MEL	DURING TAXI CAPT REPORT VIA VHF: FUEL CTR TK L PMP RUN CONTINUOUSLY. CAPT DECIED A/C GTB FOR CHECK. C/O RPLD PRESS_SWITCH - STR TK PUMP 1 SATIS	E
4	04/01	ATR72 VN-B223 0V8073 SGN-VCS	DURING TAKE OFF CAPT INFORM VIA VHF TAKE OFF CONFIG (DEFECT REPETITIVE), CAPT DECIED RTO & GTB FOR CHECK. REPLACED TRANSMITTER 16 CV, CHK FLAP LOCK ACTUATOR NO FOUND LEAK, CHECK SATIS	E

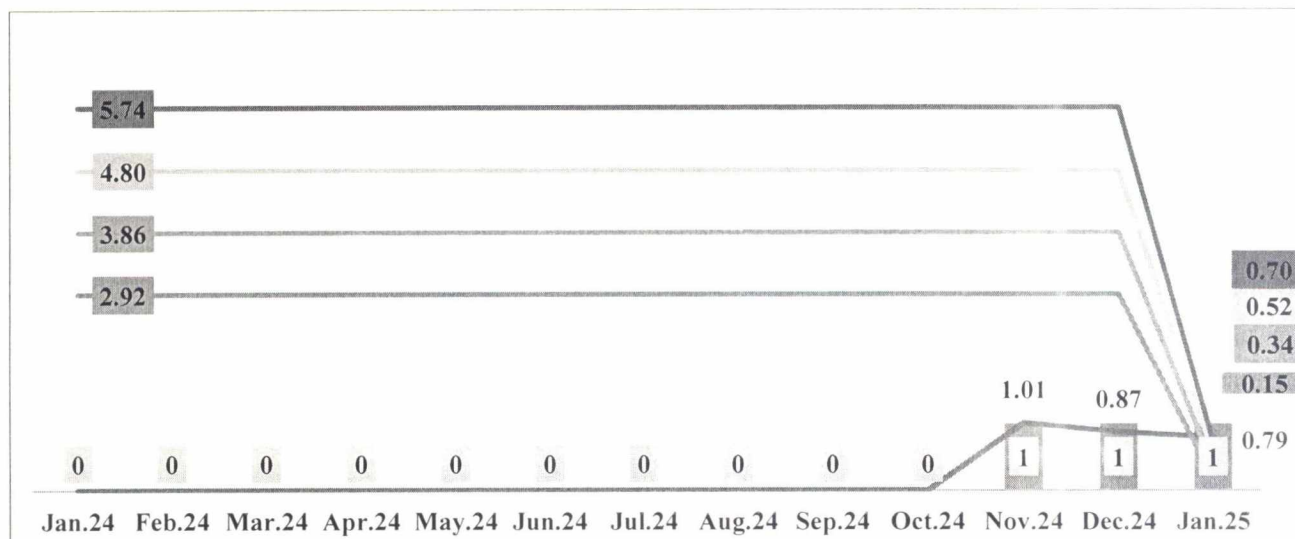
Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 01/ 2025.

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 mức A, B, C, D lĩnh vực kỹ thuật.

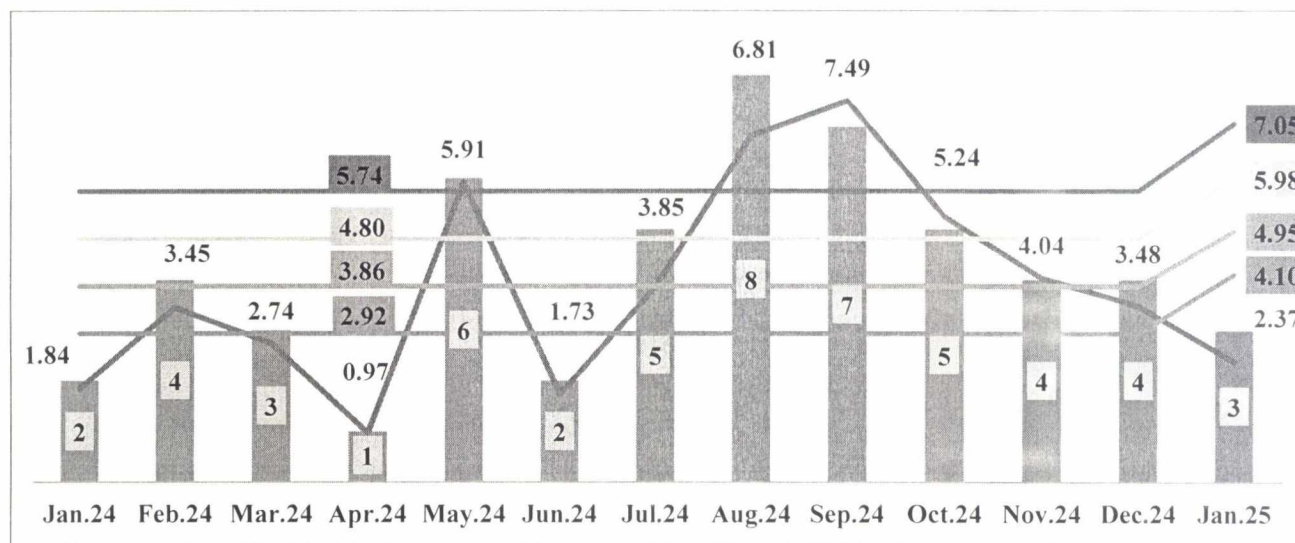


Biểu đồ 3.1.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố mức A, B, C, D.

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 01 báo cáo sự cố mức D, bằng số báo cáo so với tháng trước và tăng 01 báo cáo so với cùng kỳ năm 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 0.79 báo cáo/10000 CB; giảm 0.08 điểm so với tháng trước và tăng 0.79 điểm so với cùng kỳ 2024. Không đạt mục tiêu năm 2025 là 0.15 báo cáo/10000 CB.

3.1 Chỉ số Tỷ lệ sự cố, vụ việc mức E lĩnh vực kỹ thuật.

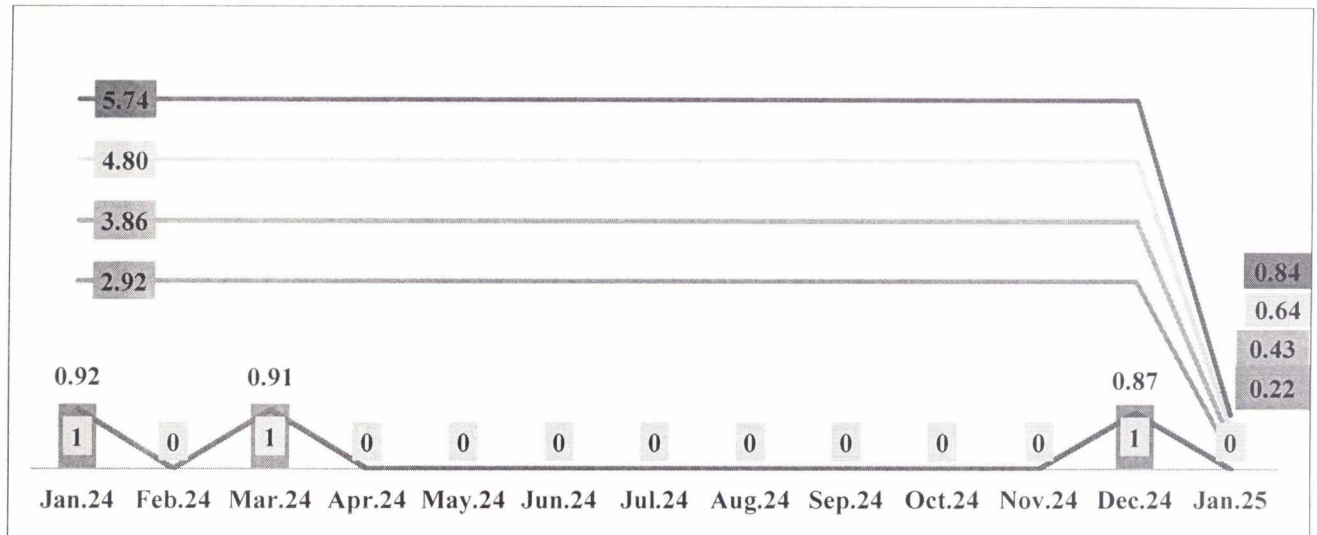


Biểu đồ 3.1.2: Tỷ lệ báo cáo sự cố, vụ việc mức E

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 03 báo cáo kỹ thuật (03 loại E) phải báo cáo, giảm 01 báo cáo so với tháng trước và tăng 01 báo cáo cùng kỳ năm 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 2.37 báo cáo/10000 CB; giảm 1.11 điểm so với tháng trước và tăng 0.53 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 4.10 báo cáo/10000 CB.

3.1 Chỉ số Tỷ lệ sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay.

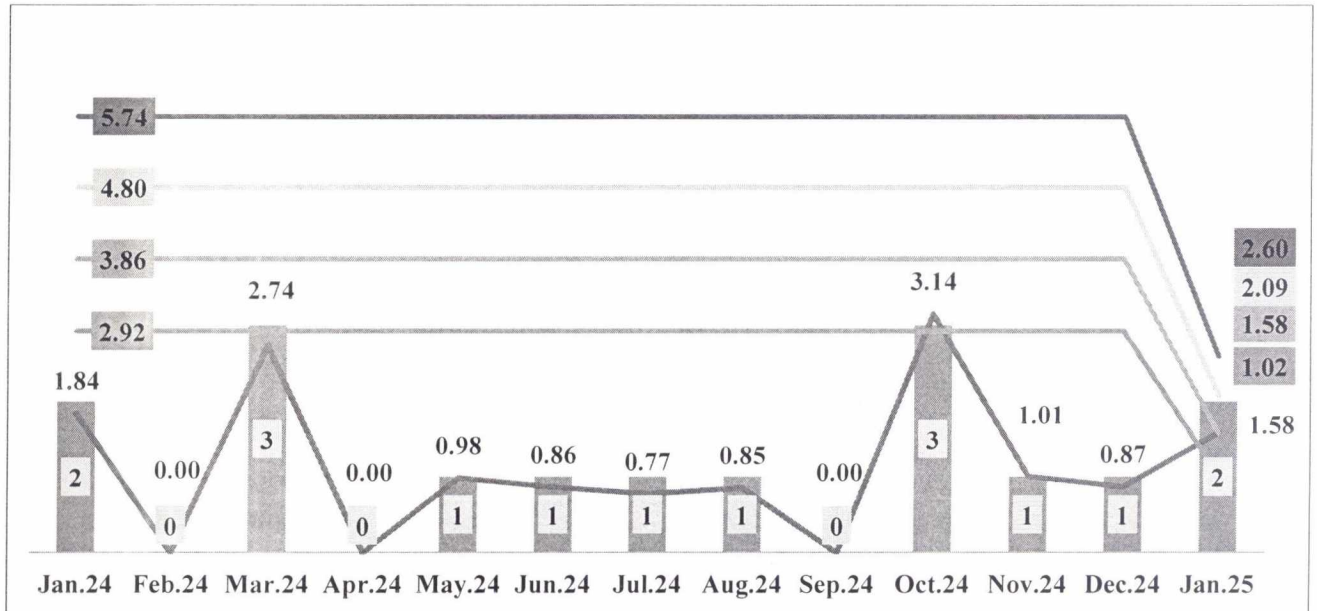


Biểu đồ 3.1.3: Tỷ lệ sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 00 báo cáo sự cố trong bảo dưỡng, giảm 01 báo cáo so với tháng trước và giảm 01 báo cáo cùng kỳ năm 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 0.00 báo cáo/10000 CB; giảm 0.87 điểm so với tháng trước và giảm 0.92 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 0.22 báo cáo/10000 CB.

3.1 Chỉ số Tỷ lệ sự cố, vụ việc do sai lỗi con người.

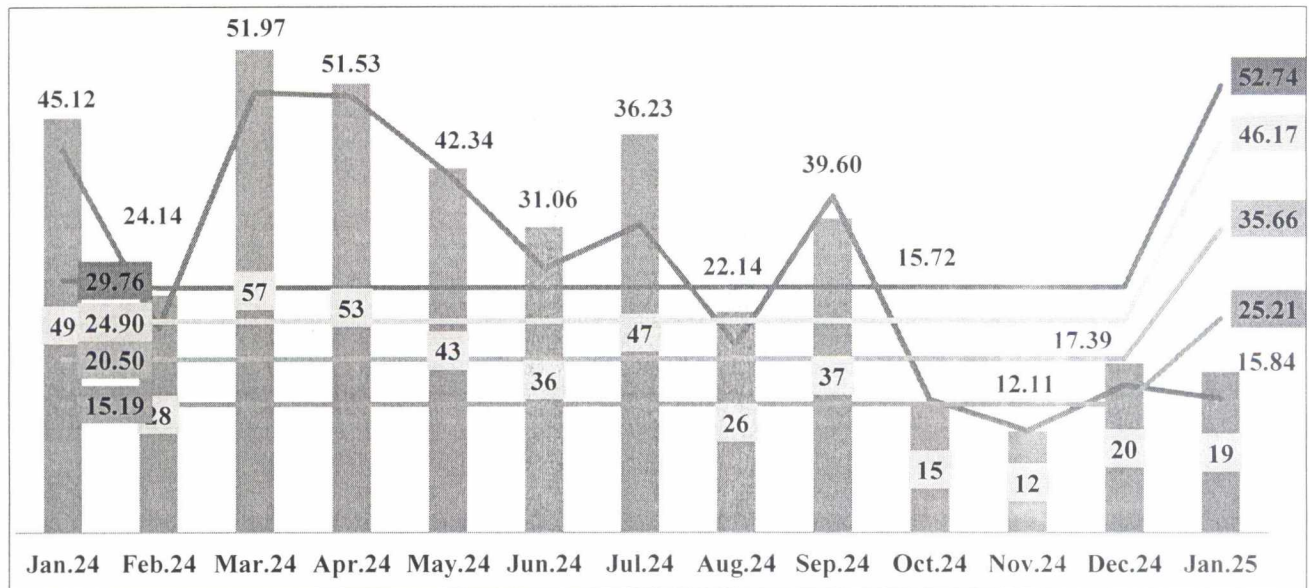


Biểu đồ 3.1.4: Tỷ lệ báo cáo sự cố, vụ việc do sai lỗi con người

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 02 báo cáo sự cố do sai lỗi con người, tăng 01 báo cáo sự cố so với tháng trước và bằng báo cáo cùng kỳ năm 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 1.58 sự cố/10000 CB; tăng 0.71 điểm so với tháng trước và giảm 0.26 điểm so với cùng kỳ 2024. Không đạt mục tiêu năm 2025 là 1.02 sự cố/10000 CB.

3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.

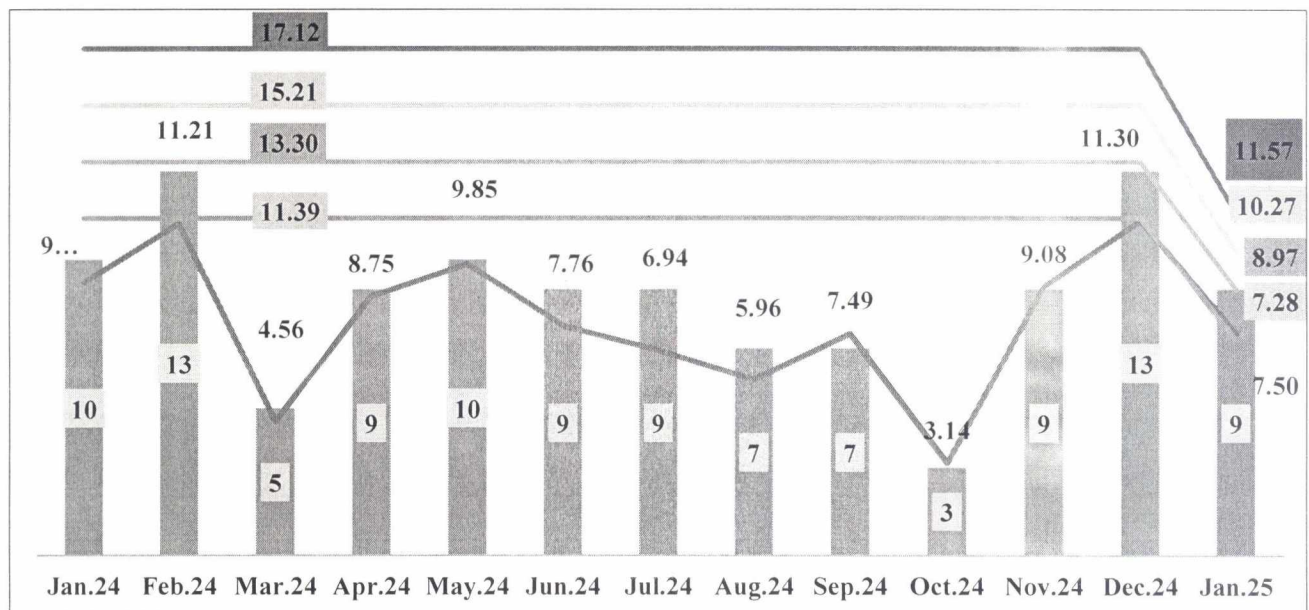


Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 đã cấp 19 NN (19VT), giảm 01 NN so với tháng trước và giảm 30 NN so với cùng kỳ năm 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 15.84 NN/10000 CB, giảm 1.55 điểm so với tháng trước và giảm 29.28 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 25.21 NN/10000CB.

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

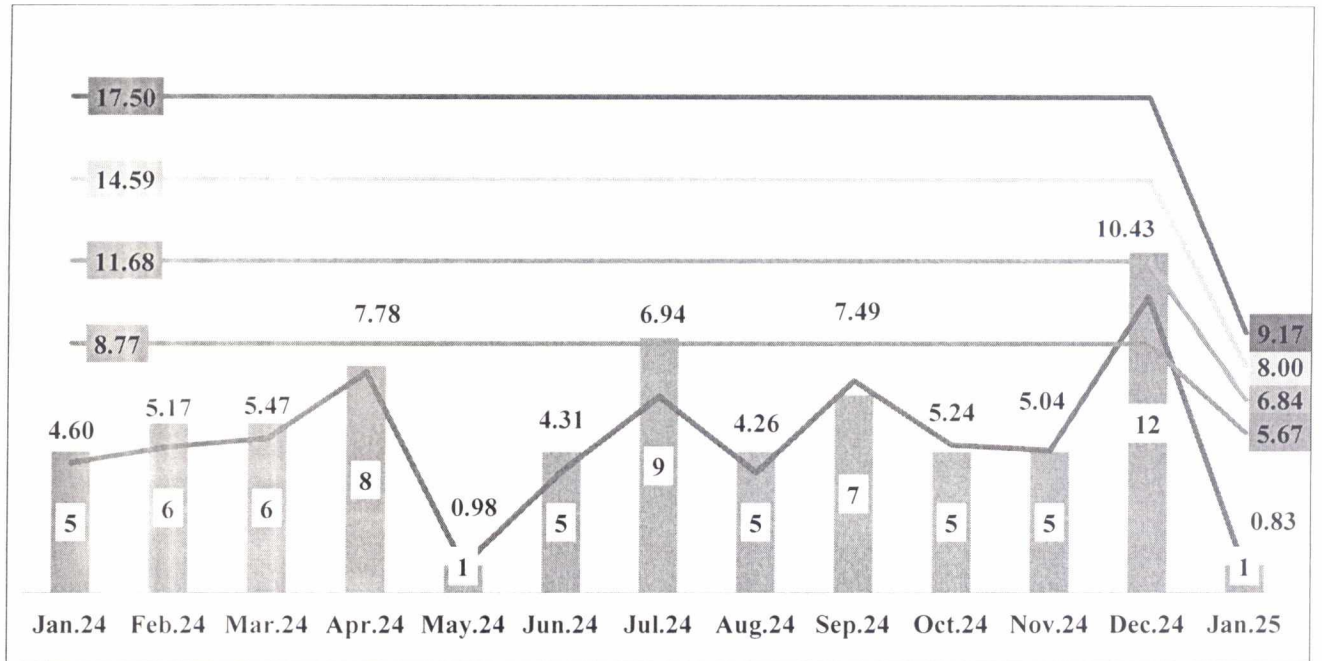


Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 xảy ra 09 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (01 R/TO+08GTB), giảm 04 vụ so với tháng trước và giảm 01 vụ so với cùng kỳ 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 7.50 vụ/10000CB, giảm 3.80 điểm so với tháng trước và giảm 1.71 điểm so với cùng kỳ 2024. Không đạt mục tiêu năm 2025 là 7.28 vụ/ 10000 CB.

3.4 Đo lường chỉ số cắt lớp tàu bay.

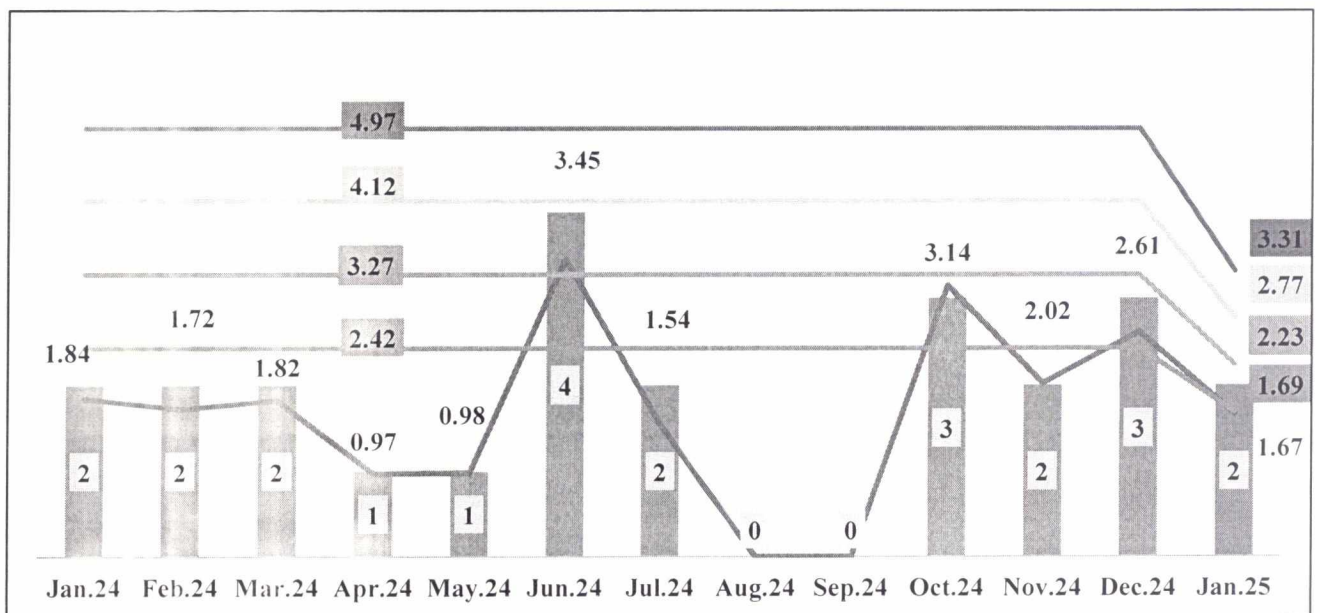


Biểu đồ 3.4: Tỷ lệ lớp tàu bay bị cắt do vật ngoại lai.

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 01 vụ việc tàu bay bị cắt lớp, giảm 11 vụ việc tháng trước và giảm 04 vụ so với cùng kỳ 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 1.83 vụ/10000 CB, giảm 9.60 điểm so với tháng trước và giảm 3.77 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 5,67 vụ/ 10000 CB.

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

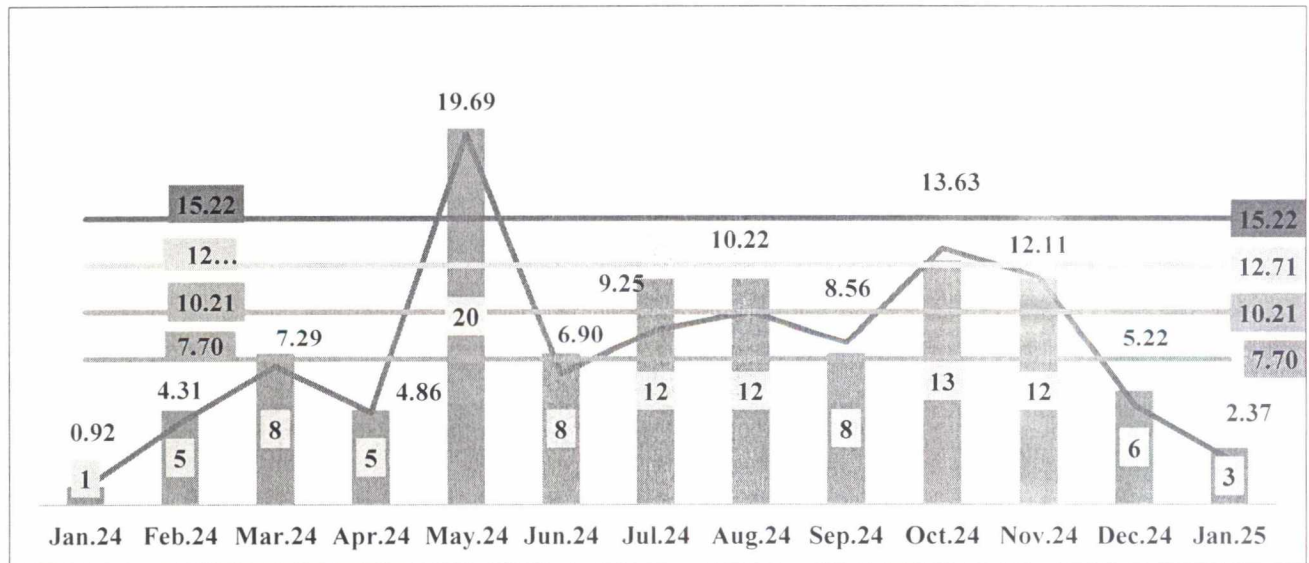


Biểu đồ 3.5: Tỷ lệ thiết bị rơi khỏi tàu bay.

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 02 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay, giảm 01 vụ so với tháng trước và bằng số vụ so với cùng kỳ 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 1.67 vụ/10000CB, giảm 0.94 điểm so với tháng trước và giảm 0.17 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 1.69 vụ/10000CB.

3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD

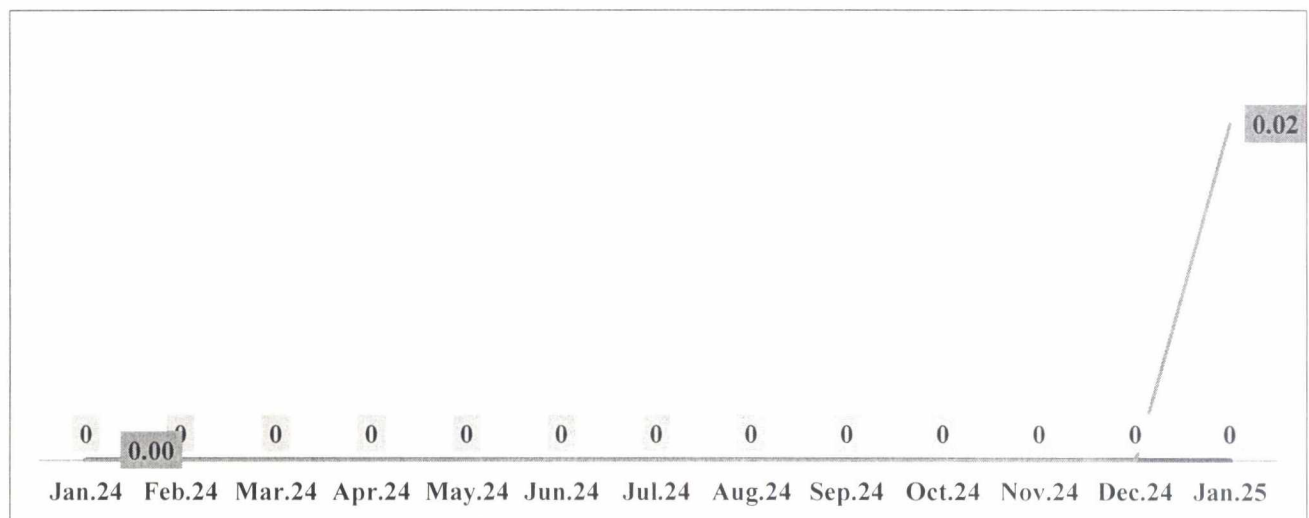


Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 03 vụ việc FOD (03 vụ chim va), giảm 03 vụ so với tháng trước và tăng 02 vụ so với cùng kỳ 2024.
- KPI tháng 01/2025 là 2.37 vụ/10000CB, giảm 2.85 điểm so với tháng trước và tăng 0.02 điểm so với cùng kỳ 2024. Đạt mục tiêu năm 2025 là 7,70 vụ/10000CB.

3.7 Chỉ số tắt động cơ trên không



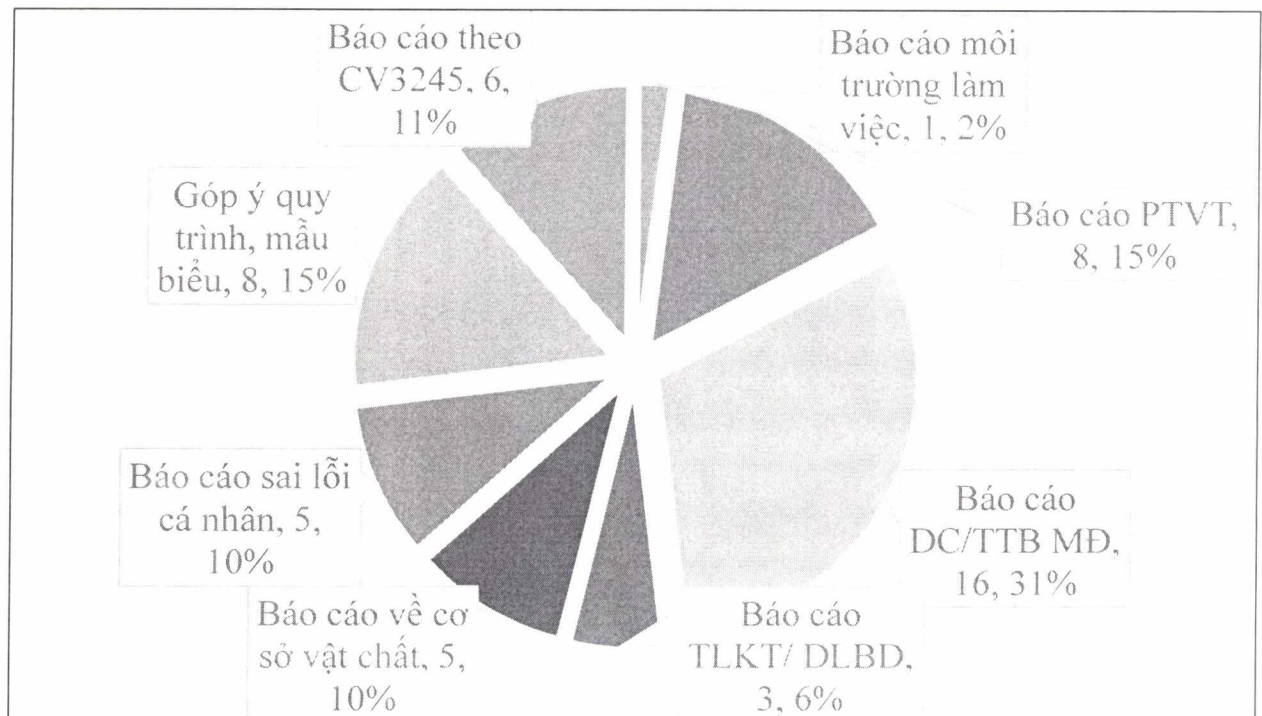
Biểu đồ 3.7: Chỉ số tắt động cơ trên không

Nhận xét:

- Tháng 01/2025 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 01/2025 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2025 là 0.02 vụ/10000CB.

3.7 Chỉ số báo cáo tự nguyện

- Tháng 12/2024: Tháng 01/2025: 52 BCTN, trong đó: Hệ thống QLAT của VAECO ghi nhận 46 BC + SQD chủ động báo cáo 06 BC theo CV3245.
- Đánh giá: KPI tháng 01/2025 không đạt mục tiêu năm 2025 là 53 BCTN/01 tháng.



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

Đội bay		MT 2025	Giá trị thực hiện (%)												MT 2024	Đánh giá
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec		
B787		95%	89												95	Không Đạt
A350		95%	98												95	Đạt
A321	QAR	90%	94												90	Đạt
A321	WQAR	95%	92												95	Không Đạt
A320/A321	NEO	95%	93												95	Không Đạt
ATR		95%	99												95	Đạt
Total		94%	94												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.

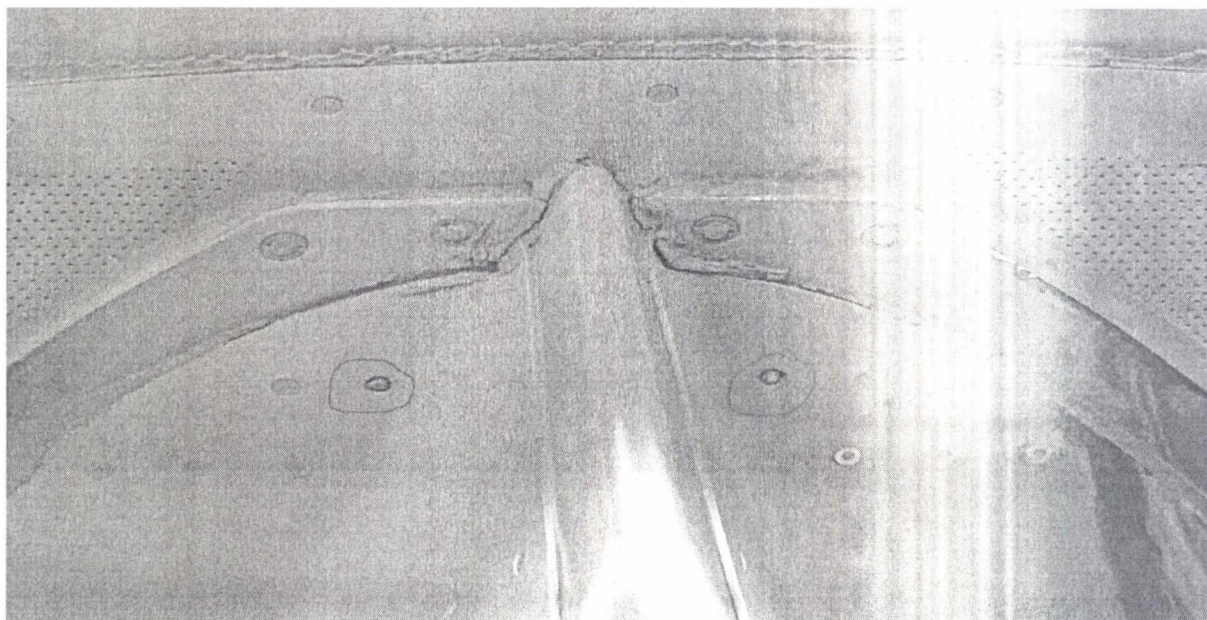
3.9 Đánh giá bộ chỉ số thực hiện an toàn tháng 01/2025:

- Tháng 01/2025 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay B787, A320/A321NEO không đạt mục tiêu. Các đội tàu khác đạt, BKT đang phối hợp cùng VAECO khắc phục.

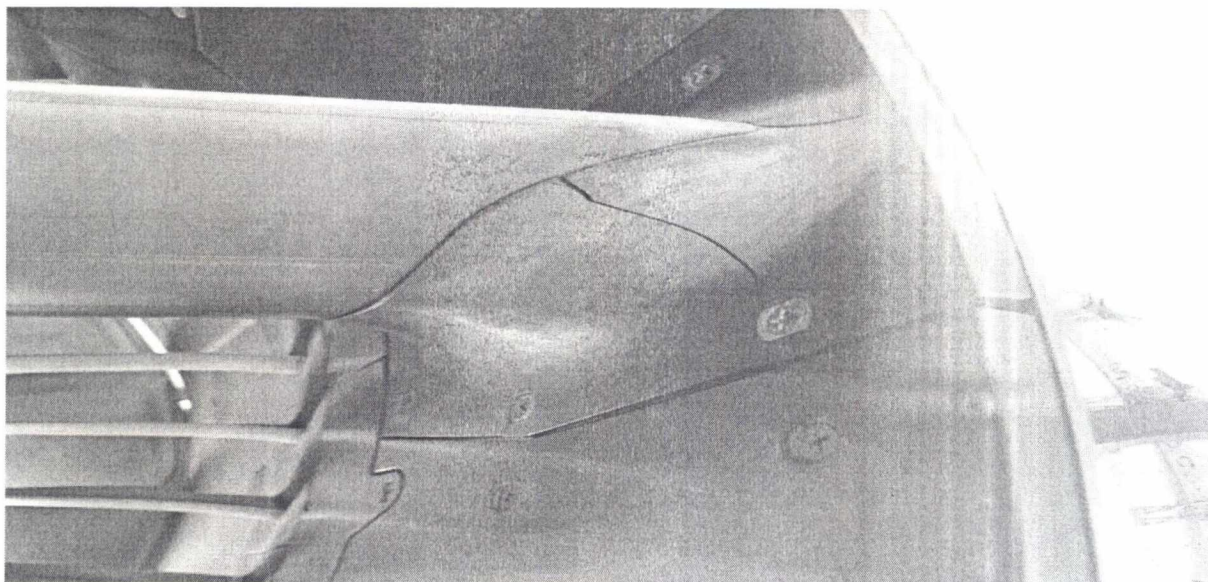
4. Công tác đánh giá An toàn - Chất lượng và rà soát bảo dưỡng tàu bay.

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

- Tháng 01/2025, Cục HKVN đã tiến hành kiểm tra gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 08 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 01/2025 theo định kỳ: VN-A336, VN-A338, VN-A358, VN-A862, VN-A863, VN-A878, VN-A879. Sau khi kiểm tra Cục HKVN đã đưa ra 09 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-A619, VN-A509, VN-A616, VN-A625 sau khi tháo bảo quan dừng bay đã được Cục HKVN kiểm tra và cấp chứng chỉ CoA đúng hạn.
- Tháng 02/2025, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 08 tàu bay hết hạn vào 28/02/2025: VN-A339, VN-A605, VN-A606, VN-A611, VN-A612, VN-A613, VN-A872, VN-A893.
- Một số finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra CoA vừa qua:



VN-A358 PENNIB FAIRING CN17 LH (01) AND RH (01) RIVET IS LOOSEN



VN-A338 ENG#2: RUBBER SEAL AT 3 O'CLOCK POSITION CRACK

4.2 Công tác rà soát bảo dưỡng tàu bay CMR:

- Trong tháng 01, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 16 tàu bay (VN-A339, VN-A353, VN-A356, VN-A505, VN-A515, VN-A601, VN-A605, VN-A606, VN-A611, VN-A612, VN-A613, VN-A893, VN-A898, VN-A872, VN-A874, VN-A877) hết hạn tháng 01/2025.

- Ngoài ra ban ATCL đã thực hiện bổ sung CMR cho tàu bay VN-A509, VN-A616, VN-A619 sau khi tháo bảo quản vào 01/2025.

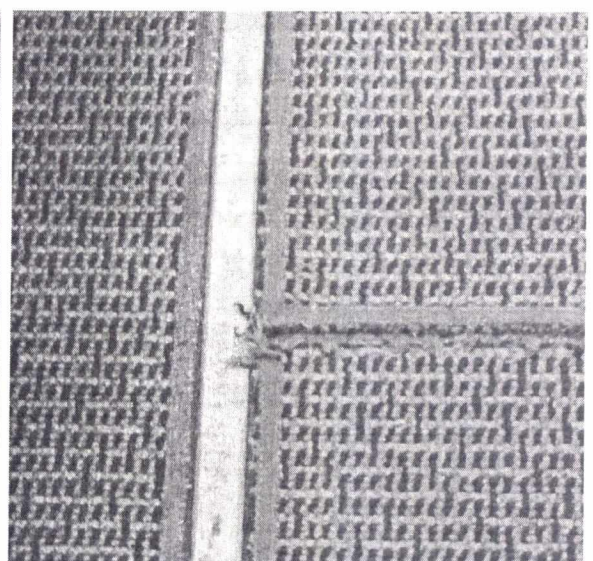
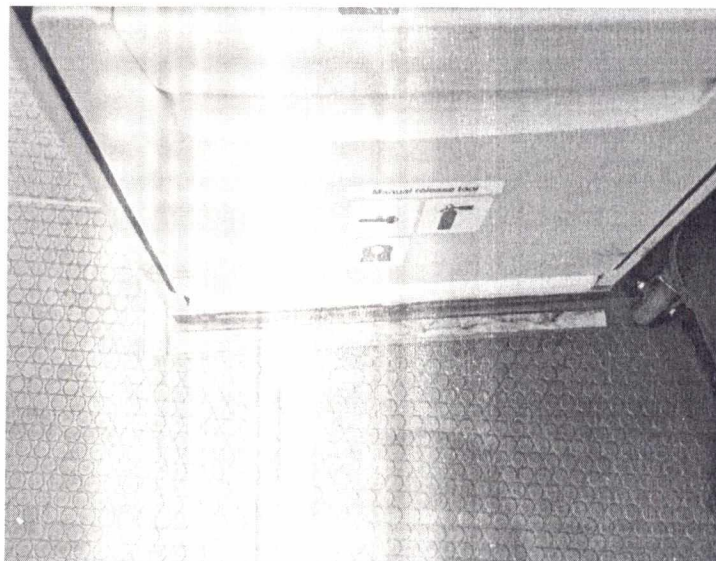
- Ban ATCL sẽ tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 13 tàu bay hết hạn trong tháng 02/2025 (VN-A329, VN-A331, VN-A390, VN-A392, VN-A393, VN-A514, VN-A602, VN-A603, VN-A610, VN-A868, VN-A873, VN-A887, VN-A896).

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

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

- Ngày 09/01/2025, trong khi kiểm tra tàu bay A897 của TCT tại sân bay CDG, Nhà chức trách Hàng không Pháp đã đưa ra 02 khuyến nghị liên quan tới tính trạng kỹ thuật tàu bay. Ngay sau khi nhận được thông tin, Ban ATCL đã phối hợp cùng Ban KT, VAECO tiến hành khắc phục và trả lời Nhà chức trách Hàng không Pháp.

B03	I	G		First Aid Kit (row 27 - left aisle) not directly accessible, presence of seat belts extensions over it.	NR
B07	M	Line maintenance	G	Floor path marking masked by carpet at row 16 (right aisle) and very dirty limiting its visibility.	NR
		A350-A-33-51-XX-00601-310A-			



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- 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

3	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
4	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

5	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
6	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			VAECO đang tiến hành điều tra xác định nguyên nhân, khắc phục các hỏng hóc phát sinh, chủ động download các dữ liệu còn thiếu để đảm bảo tỷ lệ đạt yêu cầu	Monitoring
7	SAG2- 12/2024-02	Triển khai KL 1830/TCTHK-ATCL ngày 01/12/2024 của PTGD AT	Ban SQD		12/2024			Báo cáo PTGD AT để xem xét về việc không bắt buộc các đơn vị Vaeco, Vasco thực hiện báo cáo, nhận diện các RRAT lên hệ thống AQD. Lý do: Các đơn vị đã có hệ thống QLAT riêng biệt, hiệu quả và nằm trong hệ thống đã được CHK phê chuẩn.	Monitoring

8	SAG2- 01/2025-01	Đối với 03 khuyến cáo của CHK đưa ra khi thực hiện kiểm tra, gia hạn COA tàu bay ATR/VN-B225	Ban KT	VAECO, SQD	1/2025			Ban KT chủ trì, phối hợp cùng Ban SQD, VAECO rà soát, đánh giá, khắc phục trả lời đúng hạn CAAV. Tàu đã đưa vào khai thác đúng hạn.	Closed
9	SAG2- 01/2025-02	Tỷ lệ dữ liệu đầu vào LOM/AGS các đội tàu B787, A321 chưa đạt mục tiêu	VAECO	Ban KT, SQD	1/2025			Đề nghị các đơn vị tiếp tục triển khai các giải pháp để khắc phục	Monitoring
10	SAG2- 02/2025-01	Đối với chỉ số nhân nhượng	Ban KT	Ban SQD	2/2025			Giao BKT, phối hợp cùng SQD triển khai đánh giá, xây dựng chỉ số KPI để quản trị từ năm 2025 các nhân nhượng liên quan đến AMP/CMP Task; các nhân nhượng cho các sai lệch quy trình trong bảo dưỡng, hiệu chuẩn dụng cụ....	Open/ Monitoring

11	SAG2- 02/2025-02	Đối với khuyến cáo của nhà chức trách sân bay CDG về dải phát quang khẩn nguy trên tàu bay A897 ngày 09/01/2025	VAECO		2/2025			Giao Vaeco chủ trì, triển khai các giải pháp phù hợp để đảm bảo vệ sinh trên toàn đội bay	Open/ Monitoring
12	SAG2- 02/2025-03	Đối với kiến nghị bổ sung nội dung kiểm tra dây treo nắp thùng dầu trên đội bay A321	Ban KT		2/2025			Giao BKT rà soát, triển khai sớm	Open/ Monitoring

-----Hết phụ lục 2-----