

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 01/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 08 tháng 01 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 01/2025. 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 2024	Tháng 12/2024	Đánh giá
ARL	94.39 %	96.72 %	đạt MT
OCR	2.50 %	- 3.76 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.67 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.57 %	đạt MT
DR B787	99.25 %	99.39 %	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.57 %	Không đạt MT

- Chỉ số ARL/OCR trong tháng 12 đều đạt mục tiêu ngoại trừ chỉ số độ tin cậy cất cánh của ATR72 gần đạt.

II. Công tác quản lý điều hành:

- Trong giai đoạn cao điểm Tết do thiếu tàu và nguồn cung ứng PTVT có nhiều khó khăn, yêu cầu các đơn vị, trung tâm bảo dưỡng và các cá nhân theo dõi định kỳ tàu bay cần phối hợp chặt chẽ để đảm bảo tiến độ định kỳ đúng kế hoạch. Đối với 3 tàu thuê ướt, yêu cầu VAECO hỗ trợ tối đa cho đối tác để xử lý khi phát sinh hỏng hóc trong quá trình khai thác.
- Ban KT, QLVT và VAECO phối hợp xây dựng và quy trình và mẫu biểu để quản lý quá hạn, kéo dài định kỳ tàu bay.
- Ban KT chủ trì cùng VAECO rà soát lại quy trình quản lý thiết bị thọ mệnh tàu bay, điều chỉnh quy trình (nếu cần) do các khó khăn thực tế về nguồn cung toàn cầu đặc biệt đối với đội tàu ATR72. Ban QLVT làm việc với các đối tác Pooling để nâng cao chất lượng các thiết bị cung ứng cho đội tàu bay của VNA.
- Trong giai đoạn cao điểm Tết một số Term check sẽ thực hiện tại sân bay lẻ dẫn đến không thể thực hiện nội dung tải dữ liệu QAR sẽ gây ảnh hưởng đến chỉ số KPI của hệ thống LOM. Đề nghị tổ SAG2 lưu ý về vấn đề này.

- Ban QLVT, KT và VAECO rà soát tổng thể lại danh mục VIP KIT phục vụ chuyên cơ, chỉ giữ lại các hạng mục thực sự cần thiết do một số hỏng hóc đã có giải pháp kỹ thuật từ nhà sản xuất.
- VAECO rà soát lại công tác nhập số liệu ATA 4 ký tự và báo cáo lãnh đạo TCT về thực trạng và giải pháp để nâng cao chất lượng số liệu cho hệ thống.

III. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Hỏng hóc Avionic vent sys trên A620: Gây GTB tàu bay, nguyên nhân do hỏng hóc isolation valve. Trước đó đã nhiều lần xuất hiện cảnh báo liên quan đến hệ thống nhưng thực hiện reset hệ thống dưới mặt đất lại hoạt động tốt. Đề nghị VAECO lưu ý đối với các hỏng hóc khi xuất hiện cảnh báo nhiều lần mà chưa tìm được nguyên nhân gốc cần tìm hiểu kỹ hơn để có giải pháp xử lý sớm, giảm thiểu rủi ro gián đoạn khai thác.
- Hỏng hóc Anti ice F/O probe: gây GTB tàu A605. Tổ bay báo cáo khi thực hiện theo các bước khuyến cáo tại FON đã xuất hiện 1 loạt các cảnh báo liên quan đến hệ thống khác. Đây là lần đầu tiên xuất hiện hiện tượng này, do đó yêu cầu ban KT và VAECO thông báo cho khối khai thác tiếp tục sử dụng FON và theo dõi thêm để có điều chỉnh nếu cần.
- Hỏng hóc liên quan đến hệ thống ADIRU: Gần đây xuất hiện các hỏng hóc liên quan đến các con quay với tần suất tăng, nguyên nhân ban đầu có thể do tuổi thọ của ADIRU hoặc do việc thực hiện căn chỉnh trước chuyến bay của phi công. Ban KT tiếp tục làm việc với Honeywell để phát triển phần mềm theo dõi tuổi thọ con quay, đồng thời khuyến cáo tới khối khai thác về việc tuân thủ đầy đủ quy trình trước chuyến bay.
- Yêu cầu ban KT, VAECO khi nghiên cứu về các hỏng hóc của tàu bay, thiết bị cần chủ động thực hiện đánh giá tổng thể các yếu tố bao gồm tuổi thọ, tình trạng kỹ thuật, thiết kế ... để đảm bảo không bỏ sót nguyên nhân bản chất gây ra hỏng hóc.

2. Đội bay A350:

- Hỏng hóc LP VLV: Gây AOG tàu A892. Đã khắc phục hỏng hóc này sau khi VAECO thay rơ le 26KS1, tuy nhiên rơ le này không được khuyến cáo trong quy trình TSM của Airbus. Yêu cầu Ban KT làm việc với nhà sản xuất để cập nhật tài liệu.

3. Đội bay B787:

- Hỏng hóc HYD Pump trên tàu A867: đây là hỏng hóc phức tạp, phải thực hiện kiểm tra và thay thế nhiều thiết bị mới xử lý được. Ban KT làm việc với Boeing về việc cập nhật tài liệu TSM để phán ánh đúng nội dung thực hiện khắc phục hỏng hóc. Đối với các hỏng hóc lặp lại, phải thay thế nhiều thiết bị đề nghị VAECO rà soát các khối tháo xuống để dùng lại các khối không bị hỏng.

- Mất tín hiệu GPS trên A867: VAECO quán triệt tới các nhân viên kỹ thuật bay theo tàu về việc ưu tiên reset hệ thống thay vì mở ADD nhằm khắc phục triệt để lỗi, giảm thiểu rủi ro chậm hủy chuyển nhất là tại các sân bay nước ngoài.
- Vấn đề kỹ thuật của VFSG: VAECO phổ biến kinh nghiệm tới các NVKT trong công tác bảo dưỡng VFSG trên B787 do thiết bị này nhạy cảm với hoạt động tháo lắp.

4. **Đội bay ATR72:**

- VAECO rút kinh nghiệm về công tác bàn giao tàu và WO giữa các trung tâm bảo dưỡng, đặc biệt các công việc trong giai đoạn chuyển giao giữa Nội trường và ngoại trường, tránh lặp lại như trường hợp WO của tàu B223 gây GTB tàu bay.

IV. Công tác nội thất:

- VAECO tiếp tục triển khai chương trình ECP, KPI 700 ADD và tân trang nội thất của đội tàu bay ATR72.
- Ban KT và VAECO phối hợp để triển khai sử dụng màn hình giải trí trên A350 cho đội tàu bay B787.

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 12		So sánh		Đánh giá	
		Số vụ	KPI	Với tháng 11/2024	Với cùng kỳ 2023	Tháng 12/2024	Năm 2024
Sự cố bắt buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật	2,92	5	4,35	Tăng 02 vụ	Giảm 01 vụ	Không Đạt MT	3,91 Không đạt MT
Nhân nhượng	15,19	20	17,39	Tăng 08 NN	Giảm 24 NN	Không Đạt MT	32,43 Không đạt MT
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11,39	13	11,30	Tăng 04 vụ	Tăng 05 vụ	Đạt MT	7,97 Đạt MT
Cắt lớp tàu bay	8,77	12	5,07	Tăng 07 vụ	Tăng 10 vụ	Không Đạt MT	5,67 Đạt MT
Vụ việc PDA	2,42	3	2,61	Tăng 02 vụ	Tăng 01 vụ	Không Đạt MT	1,61 Đạt MT
Vụ việc FOD	7,70	6	5,22	Tăng 03 vụ	Bằng	Đạt MT	7,74 Không đạt MT
Vụ việc tắt động cơ trên không	0,00	0	0	Bằng	Bằng	Đạt MT	0,00 Đạt MT

- Chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS:
 - Chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS năm 2024 không đạt mục tiêu đề ra 93,0% so với 94% mục tiêu và đạt mục tiêu 92% do CHK yêu cầu.

Năm 2024 có 4/7 chỉ số KPI đạt mục tiêu đề ra. Ba chỉ số không đạt yêu cầu là chỉ số Sự cố bắt buộc phải báo cáo lĩnh vực kỹ thuật, Nhân nhượng, Vụ việc FOD. Đánh giá nguyên nhân các chỉ số KPI chưa đạt mục tiêu như sau:

a. Đối với chỉ số Báo cáo bắt buộc lĩnh vực kỹ thuật (MOR):

Năm 2024 đã có 51 báo cáo bắt buộc vì lý do kỹ thuật. Trong đó, có 02 báo cáo mức D và 49 báo cáo mức E, không có sự cố mức A, B, C.

Đánh giá:

- Một số hỏng hóc của các đội tàu bay chưa có các giải pháp khắc phục triệt để; đội bay có một số tàu đã cao tuổi, còn lắp các thiết bị cao giờ. Chưa được nâng cấp lên thế hệ cao nhất. Cụ thể:
 - Đội bay A350: Có 9/51 vụ việc MOR mức E, không có sự cố mức A, B, C, D. Trong đó:
 - ✓ 5/9 vụ việc liên quan đến hệ thống thủy lực trong đó nguyên nhân là do các hỏng hóc của EDP;
 - ✓ Các hỏng hóc liên quan đến hệ thống khởi động cơ, Fan Track Linner vẫn xảy ra
 - Đội bay A321: Có 30/51 vụ việc MOR mức E; 2 vụ việc mức D (đều liên quan đến hệ thống dẫn đường). Các hỏng hóc chủ yếu do độ tin cậy của thiết bị, hệ thống tàu bay. Một phần lý do là các thiết bị cao giờ, chậm được gửi đi nâng cấp và đại tu, hệ thống khai thác thời gian dài dẫn đến các gioăng đệm, seal giảm chất lượng, các chi tiết bị mài mòn, giảm chất lượng.
 - Các đội bay B787, ATR: Số vụ việc xảy ra đều là các vụ việc đơn lẻ, đã được đánh giá và nghiên cứu để tìm giải pháp.
 - Trong năm 2024 vẫn còn có các vụ việc sai lỗi bảo dưỡng gây hỏng hóc tàu bay:
 - Vụ việc tàu bay A350 VN-A887 chồm qua chèn và tiến về phía trước khoảng 10m trong quá trình làm bảo dưỡng.
 - Vụ việc tàu A332 va chạm với A616 do kéo chuyển bãi từ bãi số 36 sang bãi số 2, NVKT đã đẩy nhầm vào bãi 36 dẫn đến va chạm với A616 đang đỗ tại bãi số 3.
 - Các yếu tố góp phần khác:
 - Cục HKVN mở rộng tiêu chí bắt buộc báo cáo (công văn số 3243/CHK-TCTHK, ngày 01/7/2024;
 - Mở rộng phạm vi báo cáo các sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay; và do công tác báo cáo đã được nâng tầm.
- b. Chỉ số nhân nhượng tàu bay: năm 2024, chỉ số tăng rất cao, vượt xa mục tiêu đặt ra. Giá trị thực hiện của chỉ số là 32,43 NN/10000 CB, lớn hơn mục tiêu là 15,19 NN/10000 CB. Tổng số NN đã cấp: 423 NN; Cục phê chuẩn: 256 NN; Ban SQD phê chuẩn theo ủy quyền: 167 NN. Trong đó, NN gia hạn MEL là 260 NN.
- Đánh giá:** Nguyên nhân chủ yếu là do khó khăn trong cung ứng PTVT (396/423 NN, chiếm 93,6%), đặc biệt là trên đội tàu bay B787 (309/423 NN, chiếm đến 73%).
- c. Vụ việc FOD: Trong năm 2024 các vụ việc FOD chủ yếu do các yếu tố tự nhiên. Cụ thể 64/101 (chiếm 64%) vụ việc FOD do chim va; 24/101 (chiếm 24%) vụ do sét đánh. Các vụ việc còn lại chỉ khoảng 12% do nhiều nguyên nhân như cát sỏi, ốc vít ... gây nên. Tổ SAG#2 đã gửi các báo cáo, thống kê cho ban SQD để tiếp tục làm việc với các đơn vị

liên quan để có các giải pháp giảm thiểu.

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:

1. Đối với kết quả thực hiện tháng 12/2024:

- Tỷ lệ dữ liệu đầu vào LOMS/AGS các đội tàu bay B787, A321 chưa đạt mục tiêu, đề nghị các đơn vị tiếp tục triển khai các giải pháp để khắc phục.
- Đối với 03 khuyến cáo của CHK đưa ra khi thực hiện kiểm tra, gia hạn COA tàu bay ATR/VN-B225: Đề nghị BKT chủ trì, phối hợp cùng ban SQD, Vaeco rà soát, đánh giá, đề ra các giải pháp khắc phục để trả lời đúng hạn.

2. Mục tiêu năm 2025 và kế hoạch thực hiện để đạt mục tiêu đặt ra:

- Các thành viên tổ SAG#2 đã phân tích, cho ý kiến xác định giá trị mục tiêu của bộ chỉ số năm 2025. Sau khi thống nhất, tổ SAG#2 đề xuất:
 - Đối với các vụ việc MOR lĩnh vực Kỹ thuật: Để đảm bảo chỉ số được quản trị, phản ánh đúng, đủ, Tổ thống nhất thống kê, báo cáo các vụ việc phải báo cáo MOR bởi các chỉ số như sau:
 - ✓ Chỉ số báo cáo bắt buộc sự cố kỹ thuật (mức A, B, C, D);
 - ✓ Chỉ số báo cáo bắt buộc vụ việc kỹ thuật mức E;
 - ✓ Chỉ số báo cáo bắt buộc trong bảo dưỡng trong bảo dưỡng mức
 - ✓ Chỉ số sai lỗi con người trong bảo dưỡng tàu bay.
- Điều chỉnh giá trị mục tiêu các vụ việc tắt động cơ trên không theo giá trị trung bình của thế giới, không để mục tiêu tuyệt đối là 0%.
- Trong năm 2025, bổ sung tổng hợp, đánh giá số khuyến cáo của các nhà Chức trách hàng không. Trên cơ sở đó triển khai xây dựng giá trị mục tiêu, các mức cảnh báo của chỉ số này từ năm 2026 để từng bước quản trị tốt chỉ số.
- Với phân tích trên, các thành viên tổ đã thống nhất đề xuất UBAT phê duyệt các giá trị mục tiêu bộ chỉ số thực hiện an toàn năm 2025 của tổ SAG#2 như sau:

Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024	Đề xuất 2025	% tăng/giảm so với MT 2024	Các ngưỡng cảnh báo		
					Thấp	Vừa	Cao
Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật (vv/10000CB)		0.15	0.15	Bằng	0.34	0.52	0.70
Vụ việc mức E (vv/10000CB)*		3.91	4.10	Tăng 5%	4.95	5.98	8.05
Sự cố vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay		0.23	0.22	Giảm 5%	0.43	0.64	0.84
Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người		1.07	1.02	Giảm 5%	1.58	2.09	2.6
Nhân nhượng (NN/10000CB)	15.19	33.03	25.21	TB 6 tháng cuối năm	35.66	46.17	52.74
Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật (vv/10000CB)	11.39	7.66	7.28	Giảm 5%	8.97	10.27	11.57
Vụ việc cất/lắp (vv/10000CB)	8.77	5.67	5.67	Bằng	6.84	8.00	9.17
Vụ việc PDA (vv/10000CB)	2.42	1.69	1.69	Bằng	2.23	2.77	3.31

Vụ việc tàu bay bị FOD (không bao gồm vụ việc cất lớp)	7.70	8.43	7.70	Giảm 8%	10.21	12.7 1	15.22
Sự cố tắt động cơ trên không (vv/1000 FH)	0.00	0.00	0.02				
Báo cáo tự nguyện		48	53		Tăng 5%		
Số khuyến cáo An toàn sau mỗi lần đánh giá của các nhà chức trách HK	Tổng hợp, đánh giá trong năm 2025 để xem xét, xây dựng chỉ số KPI từ năm 2026						

- Đối với chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS:

Đội bay		Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024	Mục tiêu 2025
B787		95%	95%	95%
A350		95%	93%	95%
A321	QAR	90%	92%	90%
A321	WQAR	95%	92%	95%
A321	NEO	95%	88%	95%
A320	NEO		91%	95%
ATR		95%	98%	95%
Total		94%	93%	94%

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 05/02/2025./.

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

Nơi nhận:

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

KT TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC



Nguyễn Chiến Thắng

PHỤ LỤC 1
BÁO CÁO QUẢN LÝ AN TOÀN THÁNG 12 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	01/12	A321 VN-A621 VN141 DAD-SGN	Cơ trưởng báo cáo, tại mực bay FL320, xuất hiện cảnh báo ECAM “HYD Y RSVR LO LVL(2). Tàu bay hạ cánh an toàn xuống SGN và được kéo về bãi đỗ. Kiểm tra theo TSM 29-13-00-810-801A phát hiện rò rỉ tại PRESS SW 3074GD (PACKING IS BROKEN); Tiến hành thay thế PACKING REF AMM 29-13-17-000/400-802A REV 11/24. Kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác ngày 02/12/2024	E
2	09/12	A321 VN-A605 VN1829 SGN-PQC	Cơ trưởng báo cáo, tàu bay khai thác với ADD B1759 "IR3 FAULT". Trong chuyến bay có cảnh báo IR 2 AND IR3 FAULT, cơ trưởng quyết định quay lại SGN để khắc phục hỏng hóc. Thực hiện thay thế IR 2 + IR 3 theo I.A.W AMM 34-12-34-000/400-01A, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	D
3	09/12	A321 VN-A620 VN1831 SGN-PQC	Cơ trưởng báo cáo, trong khi Taxi có cảnh báo AVIONIC VENT SYS FAULT. Cơ trưởng quyết định cho tàu bay lại bãi đậu để kiểm tra. Thực hiện REF.TSM 21-28-00-810-829-A, ISOLATION VALVE (24HQ) WAS INOPERATED. DEACTIVATED THE ISOLATION VALVE (24HQ) AND ADD B710 "AVIONIC SKIN EXCHANGER SOLATION VALVE (24HQ) INOP" WAS RAISED I.A.W MEL 21-26-06B WITH DEADLINE 19-12-2024. Tàu bay tiếp tục đưa vào khai thác cùng ngày.	E
4	12/12	A321 VN-A323 VN931 HAN-LPQ	Cơ trưởng báo cáo, trong khi bay bằng tàu bay có cảnh báo ISIS OUT OF ORDER. Cơ trưởng quyết định quay lại HAN để khắc phục hỏng hóc. Thực hiện thay thế ISIS (22FN) I.A.W AMM TASK 34-22-25-000/400-001-A (REV 85), CARRIED OUT OPS TEST I.A.W AMM 34-22-25-710-054-A. Kiểm tra kết quả tốt, tàu bay tiếp tục khai thác cùng ngày	E
5	21/12	A350 VN-A893 VN780 MEL-SGN	Thực hiện TERMINAL CHECK, phát hiện FAN BLADE #17 OF ENG #1 WAS NICK (D = 5MM, L = 9MM) quá giới hạn. Thực hiện thay thế FAN BLADE #17 OF ENG#1 I.A.W MP A350-A-72-31-62-03001-520/720A-A REV 12/24, kiểm tra kết quả tốt. Tàu bay được tiếp tục đưa vào khai thác ngày 22/12/2024.	E

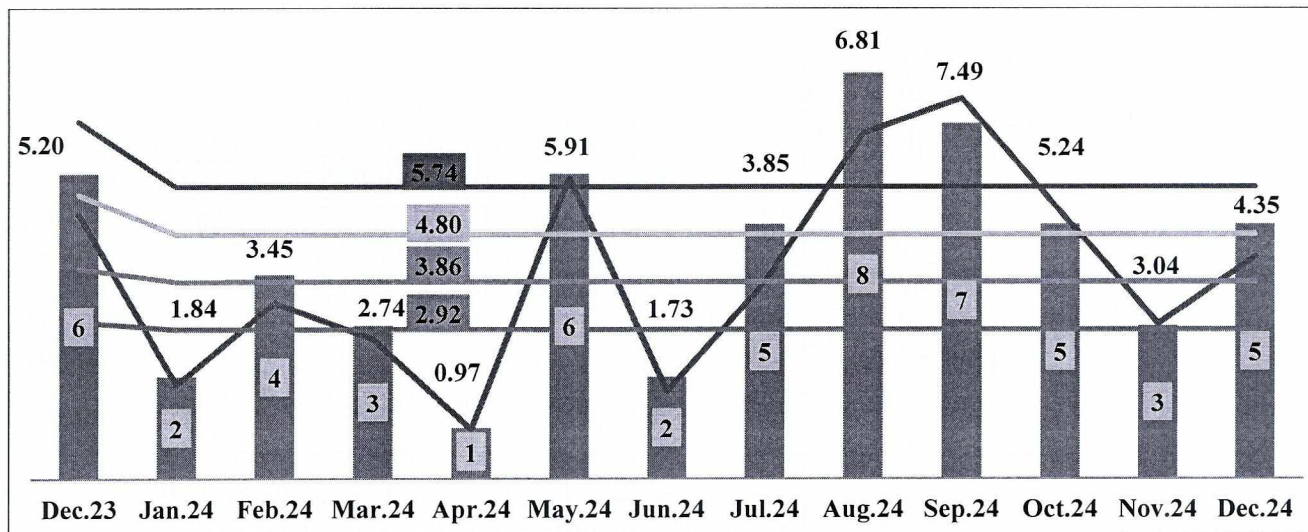
Bảng 1. Danh mục MOR M&E tháng 12/2024.

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.

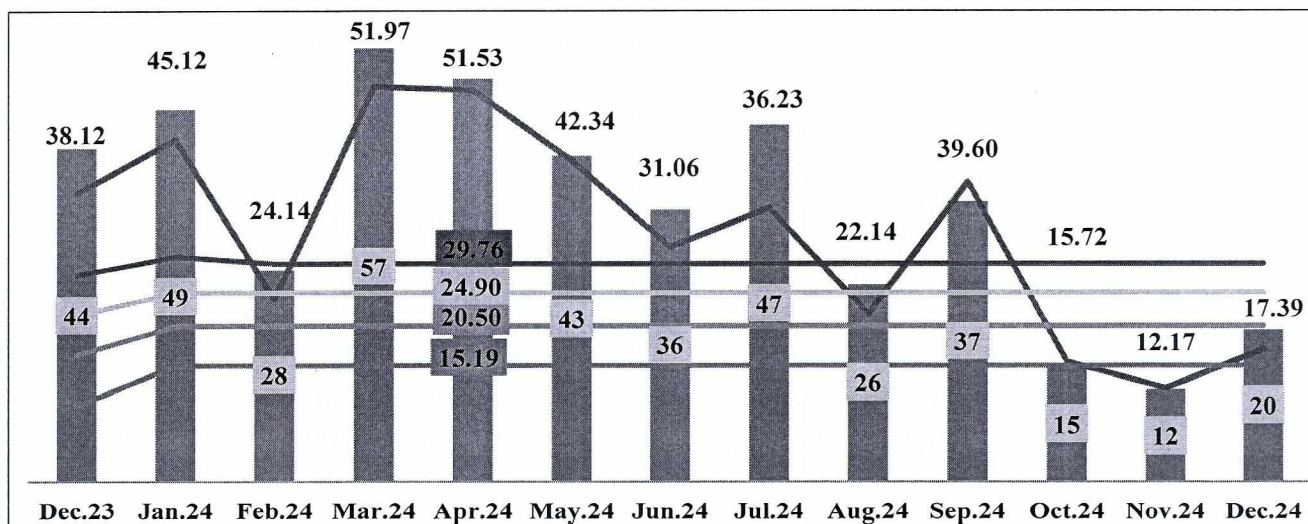


Biểu đồ 3.1: Tỷ lệ báo cáo sự cố MOR M&E

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 có 05 báo cáo kỹ thuật (01 loại D+04 loại E) phải báo cáo, tăng 02 báo cáo so với tháng trước và giảm 01 báo cáo cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 12/2024 là 4.35 báo cáo/10000 CB; giảm 1.31 điểm so với tháng trước và giảm 0.85 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,92 báo cáo/10000 CB.
- Năm 2024 có 51 báo cáo, tăng 13 báo cáo và tương ứng tăng 0.99 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI tháng năm 2024 là 3.91 báo cáo/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.2 Chỉ số Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay.



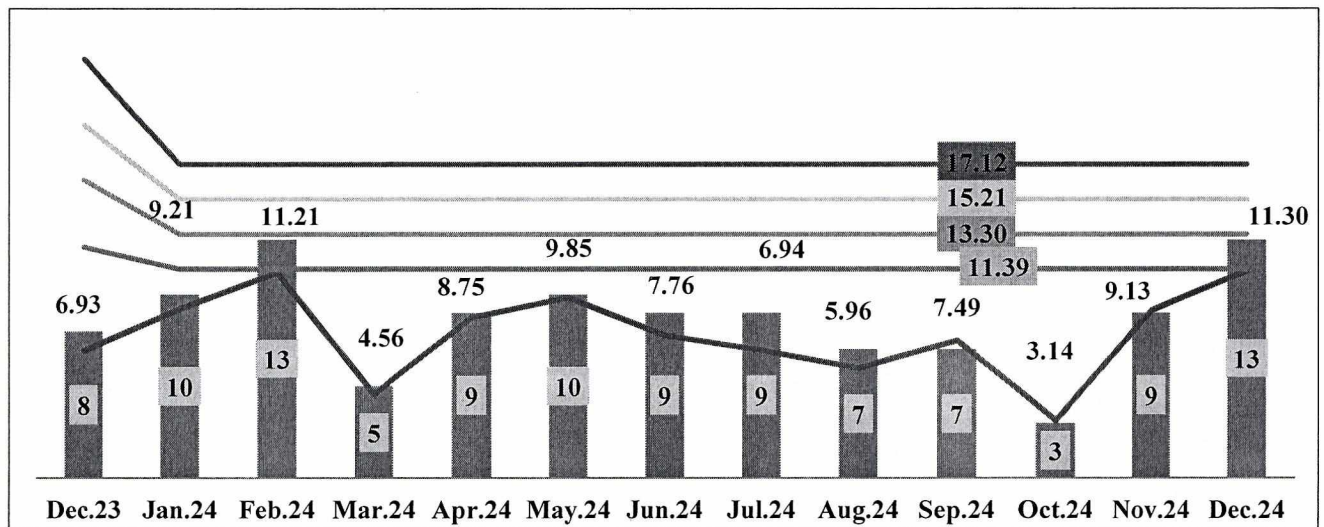
Biểu đồ 3.2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 đã cấp 20 NN (01KT + 19VT), tăng 08 NN so với tháng trước và giảm 24 NN so với cùng kỳ năm 2023.
- KPI tháng 12/2024 là 17.39 NN/10000 CB, tăng 5.22 điểm so với tháng trước và giảm 20.73 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 15,19 NN/10000CB.

- Năm 2024 đã cấp 423 NN, tăng 154 NN và tương ứng tăng 11.73 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI năm 2024 là 32.43 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).

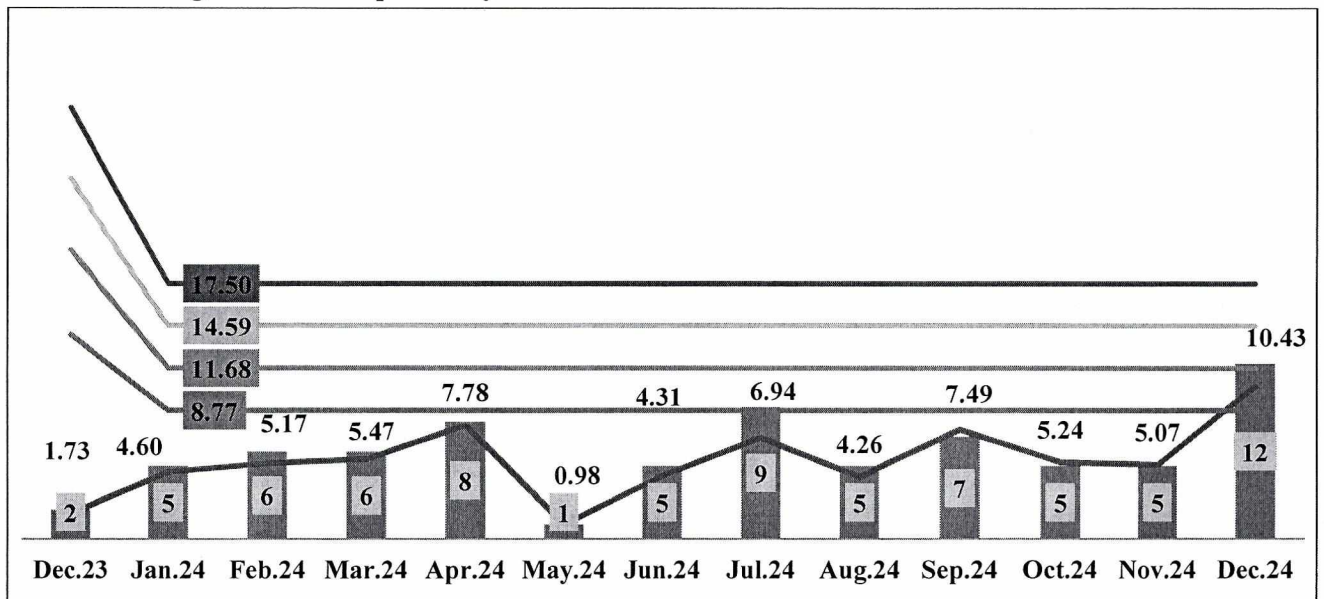


Biểu đồ 3.3: Tỷ lệ gián đoạn khai thác tàu bay vì lý do kỹ thuật

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 xảy ra 13 vụ việc tàu bay GĐKT vì lý do KT (02ATB+11GTB), tăng 04 vụ so với tháng trước và tăng 05 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 12/2024 là 11.30 vụ/10000CB, tăng 2.17 điểm so với tháng trước và tăng 4.37 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 11.39 vụ/ 10000 CB.
- Năm 2024 có 104 sự kiện GĐKT, giảm 44 vụ việc tương ứng giảm 3.42 điểm so với cùng kỳ năm 2023. KPI năm 2024 là 7.97 đạt mục tiêu năm 2024.

3.4 Đo lường chỉ số cắt lớp tàu bay.



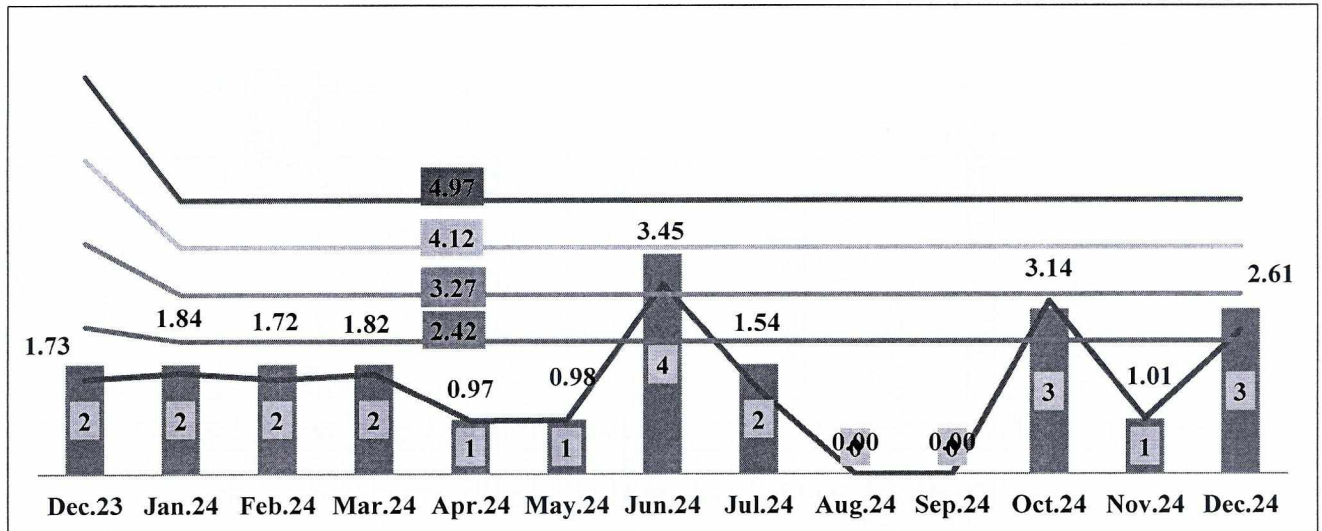
Biểu đồ 3.4: Tỷ lệ lớp tàu bay bị cắt do vật ngoại lai.

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 có 12 vụ việc tàu bay bị cắt lớp, tăng 07 vụ việc tháng trước và tăng 10 vụ so với cùng kỳ 2023.

- KPI tháng 12/2024 là 10.43 vụ/10000 CB, tăng 5.36 điểm so với tháng trước và tăng 8.70 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 8,77 vụ/ 10000 CB.
- Năm 2024 có 74 vụ việc, giảm 40 vụ và tương ứng giảm 3.10 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI năm 2024 là 5.67 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

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

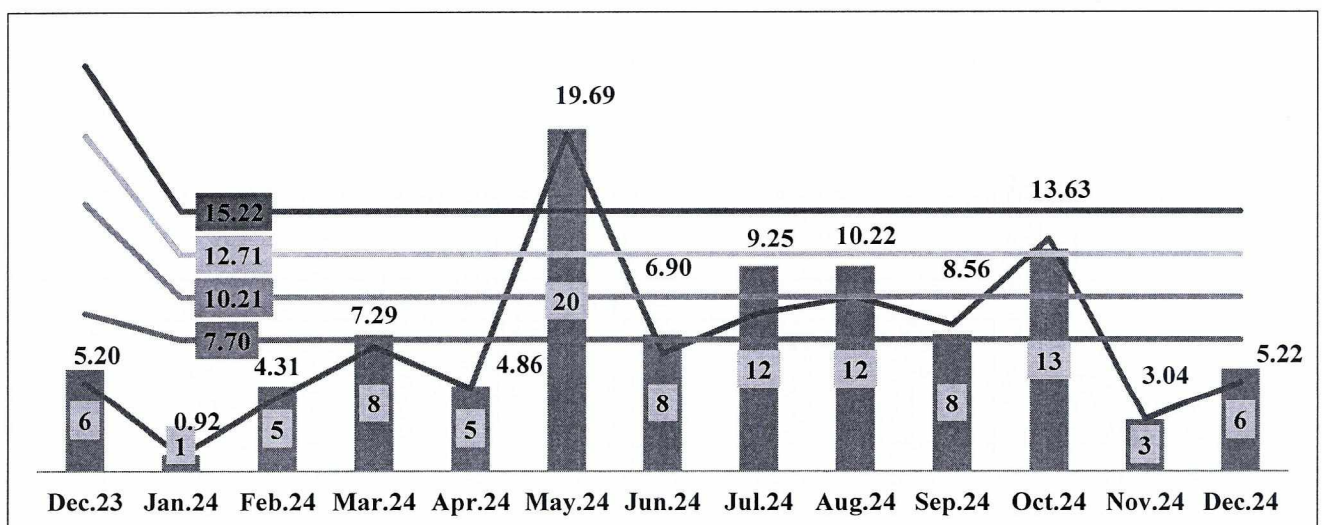


Biểu đồ 3.5: Tỷ lệ thiết bị rơi khỏi tàu bay.

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 có 03 vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay, tăng 02 vụ so với tháng trước và tăng 01 vụ so với cùng kỳ 2023.
- KPI tháng 12/2024 là 2.61 vụ/10000CB, tăng 1.60 điểm so với tháng trước và tăng 0.88 điểm so với cùng kỳ 2023. Không đạt mục tiêu năm 2024 là 2,42 vụ/10000CB.
- Năm 2024 có 21 vụ việc, giảm 11 vụ việc và tương ứng giảm 0.85 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI năm 2024 là 1.61 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.6 Tỷ lệ vụ việc FOD



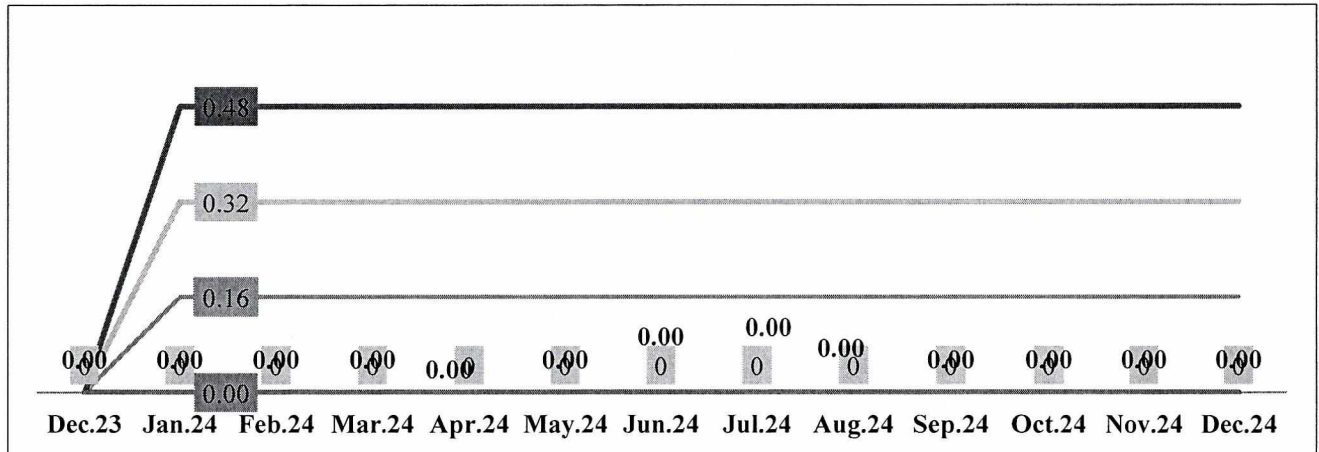
Biểu đồ 3.6: Tỷ lệ vụ việc FOD.

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 có 06 vụ việc FOD (05 vụ chim va +01 Groud handling), tăng 03 vụ so với tháng trước và bằng số vụ so với cùng kỳ 2023.

- KPI tháng 12/2024 là 5.22 vụ/10000CB, tăng 2.18 điểm so với tháng trước và tăng 0.02 điểm so với cùng kỳ 2023. Đạt mục tiêu năm 2024 là 7,70 vụ/10000CB.
- Năm 2024 có 101 vụ việc, tăng 01 vụ và tương ứng tăng 0.04 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI năm 2024 là 7.74 vụ/10000 CB, không đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số tắt động cơ trên không:



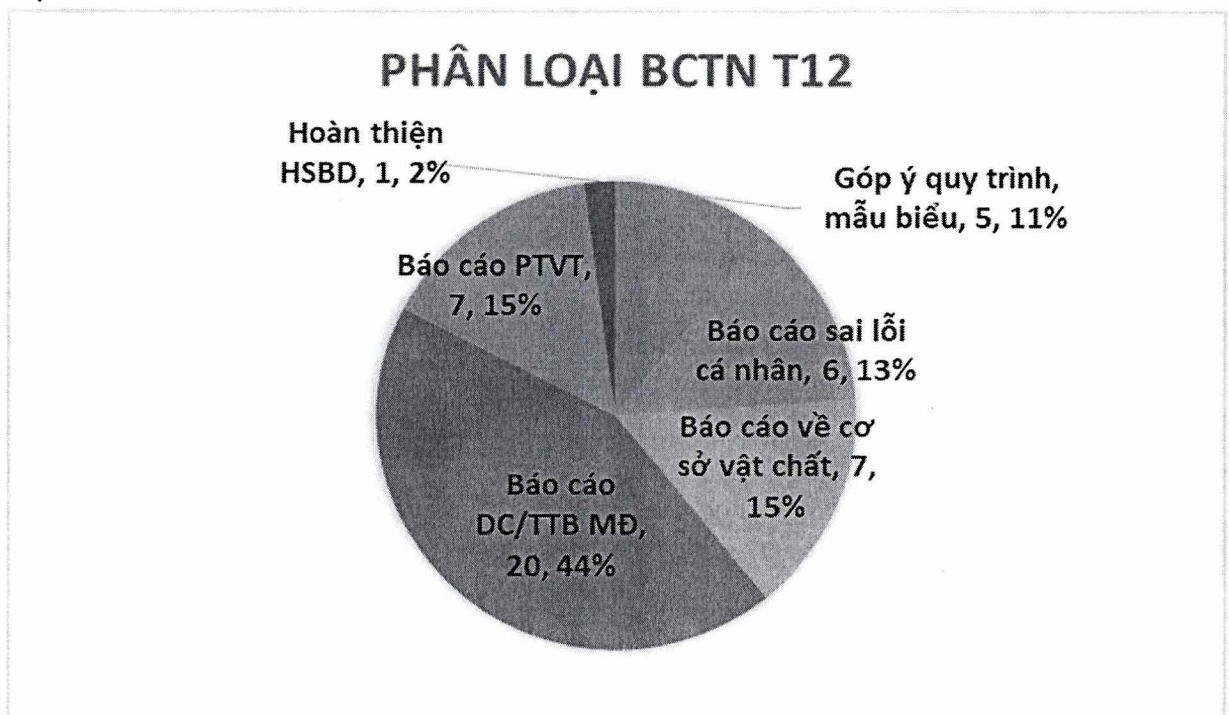
Biểu đồ 3.7: Chỉ số tắt động cơ trên không

Nhận xét:

- Tháng 12/2024 có 00 vụ việc tắt động cơ trên không.
- KPI tháng 12/2024 là 0,00 vụ/10000CB, đạt mục tiêu năm 2024.
- Năm 2024 có 00 vụ việc, giảm 01 vụ tương ứng giảm 0.08 điểm so với cùng kỳ 2023. Chỉ số KPI năm 2024 là 0.00 vụ/10000 CB, đạt mục tiêu năm 2024.

3.7 Chỉ số báo cáo tự nguyện

- Tháng 12/2024: Hệ thống QLAT của VAECO ghi nhận 46 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	91	86	95	Không Đạt
A350		95%	96	96	93	95	92	86	96	92	96	95	93	96	95	Đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96	93	87	91	94	88	82	82	85	Không Đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90	89	92	88	87	89	90	93	95	Không Đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80	99	100	100	99	78	41	65	92	Không Đạt
A320	NEO							100	100	53	98	98	97	93		Đạt
ATR		95%	95	95	100	96	98	100	100	100	96	100	98	100	95	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93	94	96	90	90	90	87	88	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 12/2024:

- Tháng 12/2024 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay A350, A320NEO và ATR72 đạt mục tiêu. Các đội tàu khác không đạt, BKT đang phối hợp cùng VAECO khắc phục.

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

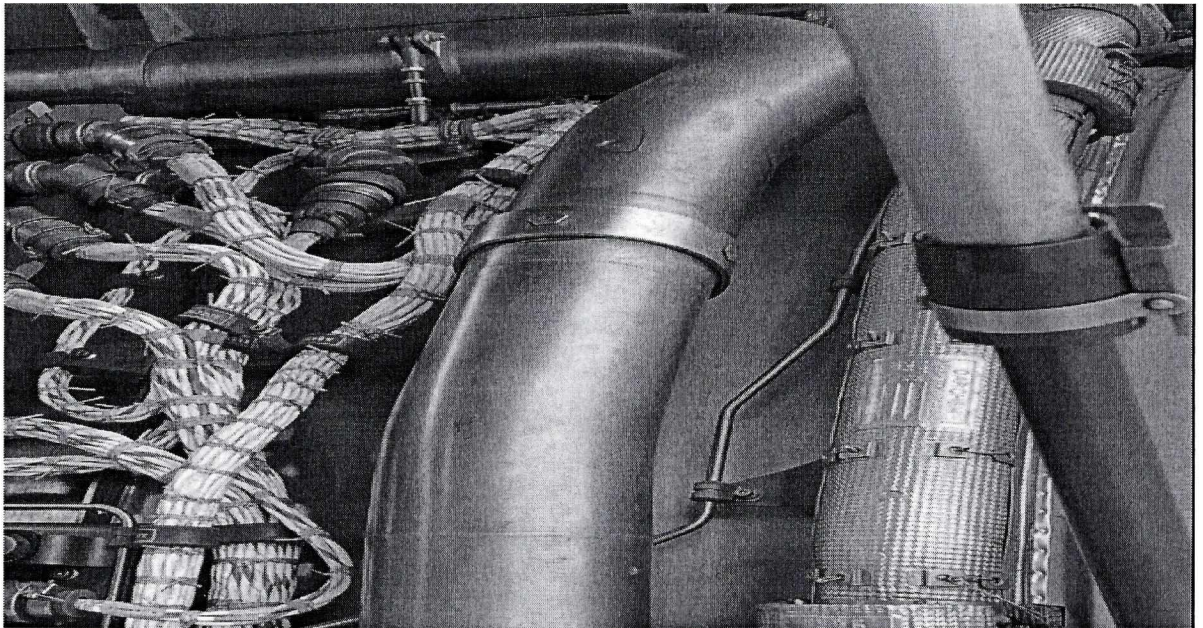
4.1 Công tác kiểm tra, đánh giá của Nhà chức trách HKVN:

- Tháng 12/2024, Cục HKVN đã tiến hành kiểm tra gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 07 tàu bay của TCT đã được kiểm tra trong tháng 12/2024 theo định kỳ: A325, A326, A327, A334, A335, A513, A861. Sau khi kiểm tra Cục HKVN đã đưa ra 11 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.

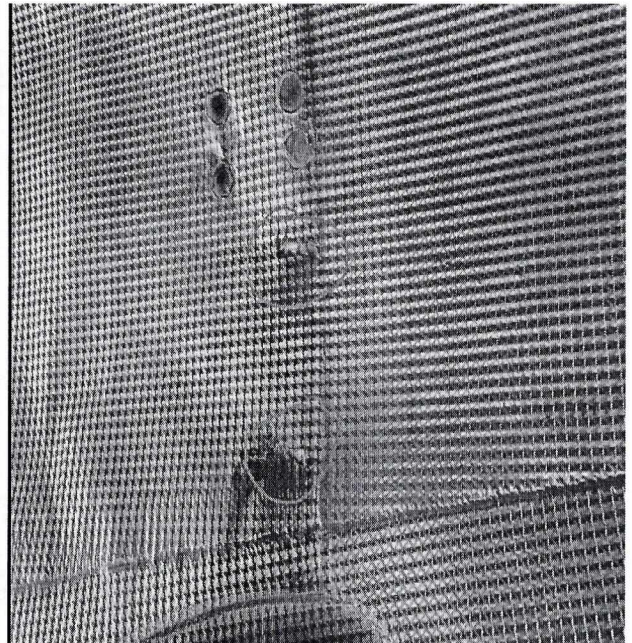
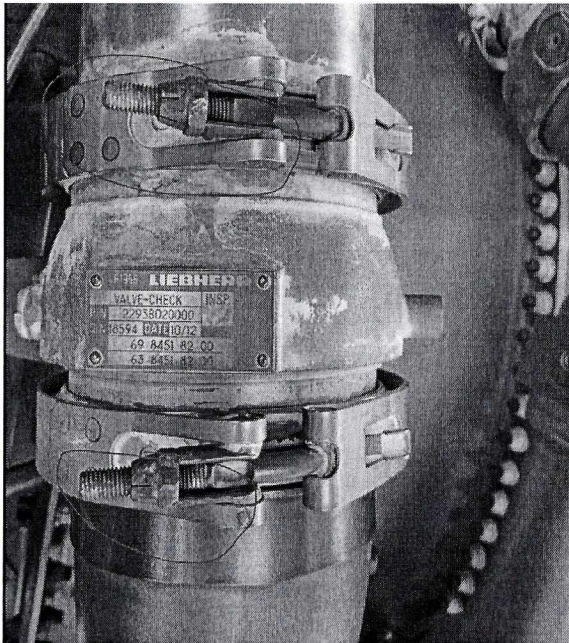
- Tàu bay B225 sau khi tháo bảo quản dừng bay ngày 30/12/2024 đã được Cục HKVN kiểm tra và cấp chứng chỉ CoA vào sáng ngày 31/12/2024.

- Tháng 12/2024, Ban ATCL tiếp tục phối hợp với Cục HKVN kiểm tra và gia hạn CoA cho 07 tàu bay hết hạn vào 28/12/2024: VN-A325, VN-A326, VN-A327, VN-A334, VN-A335, VN-A861, VN-A513 (VN-A886 hiện đang được bảo quản dừng bay).

- Một số finding đáng chú ý trong đợt kiểm tra CoA vừa qua:



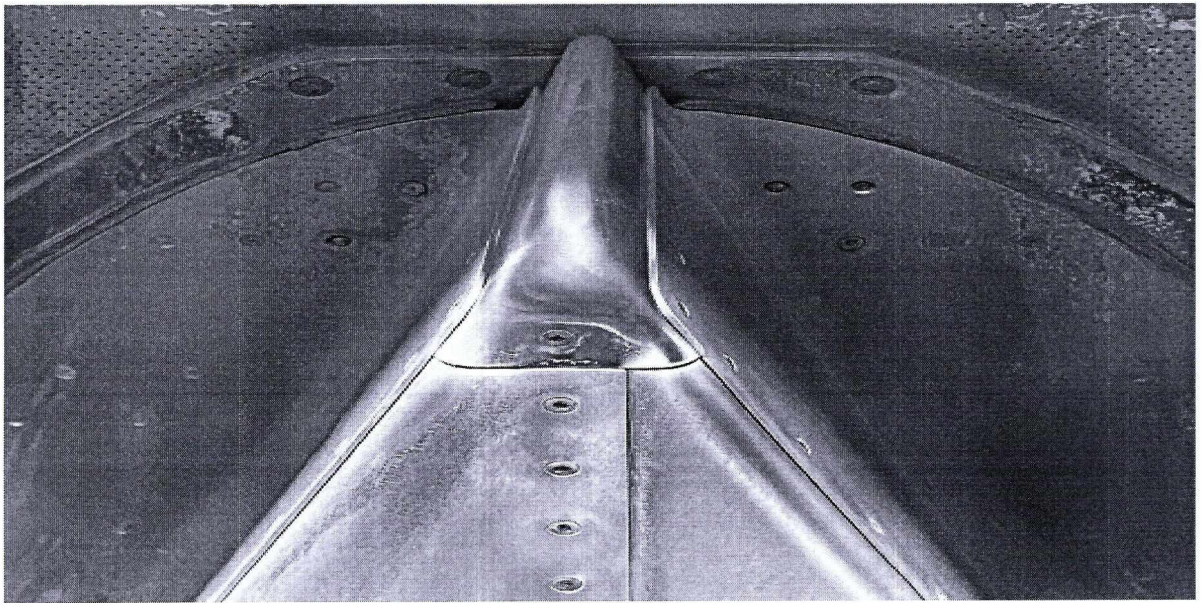
VN-A334 UPPER STARTER DUCT DENT OUT OF LIMIT OF ENG#2



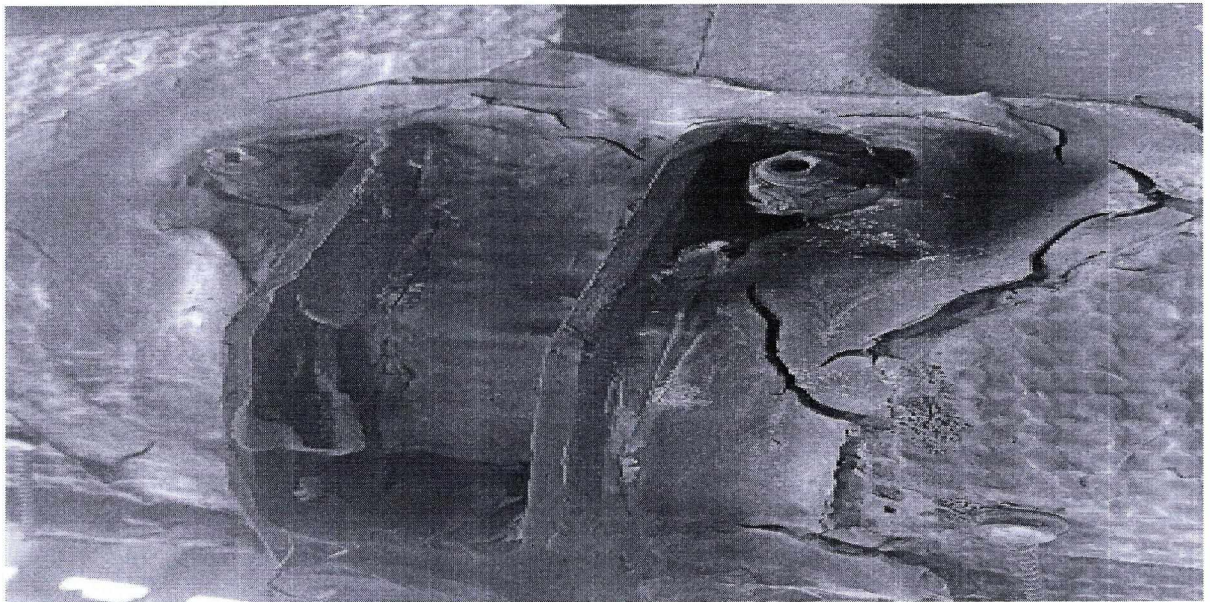
VN-A326 02 CLAMPs OF LH C-DUCT OF ENG#1 CHAFING WITH HEATSHIELD

4.2 Công tác rà soát bảo dưỡng tàu bay CMR:

- Trong tháng 12, Ban ATCL đã thực hiện gia hạn Chứng chỉ CMR cho 14 tàu bay (VN-A336, VN-A338, VN-A358, VN-A399, VN-A609, VN-A621, VN-A625, VN-A892, VN-A862, VN-A863, VN-A866, VN-A878, VN-A879, VN-B223) hết hạn tháng 12/2024.
- Ngoài ra ban ATCL đã thực hiện bổ sung CMR cho tàu bay B225 sau khi tháo báo quản vào 30/12/2024.
- Ban ATCL đã tiến hành kiểm tra hồ sơ và thực tế 16 tàu bay hết hạn trong tháng 01/2025 (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).
- Trong đó có một số finding đáng chú ý sau:



VN-A605: ENGINE#1: 02 RIVETS ON CNA MISSING A HEAD



VN-A606: ENGINE#1: BOLT CHAFING

- 4.3 Công tác đánh giá ATCL của các Nhà chức trách Hàng không nước ngoài:
- 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- 10/2024-04	Đối với công tác xin nhân nhượng tàu bay		VAECO, KT, SQD, QLVT	10/2024			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	Closed
7	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

8	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			Ban SQD đã chủ trì phối hợp cùng Vaeco, BKT điều tra, xác định nguyên nhân gốc để triển khai các giải pháp phòng ngừa hiệu quả	Closed
9	SAG2- 11/2024-05	Đối với công tác CMR	Ban SQD	VAECO				Ban ATCL đã bổ sung việc rà soát dữ liệu CMR trên AMOS vào công việc kiểm tra CMR hàng tháng và có Công căn yêu cầu VAECO thực hiện việc khắc phục, phòng ngừa nếu cần.	Closed
10	SAG2- 12/2024-01	Triển khai KL 1830/TCTHK-ATCL ngày 01/12/2024 của PTGD AT		Ban KT, QLVT				Tăng cường công tác quản lý rủi ro an toàn, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm tết sắp tới. Cập nhật, quản lý các yếu tố tiềm ẩn đã nhận diện lên hệ thống AQD (Module Risk).	Closed

11	SAG2- 12/2024-02	Triển khai KL 1830/TCTHK-ATCL ngày 01/12/2024 của PTGD AT	Ban SQD					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
12	SAG2- 12/2024-03	Chỉ số KPI	Ban KT	VAECO, SQD, QLVT				Ban KT đã phối hợp với các đơn vị đánh giá nguyên nhân các chỉ số KPI không đạt mục tiêu năm 2024 và xây dựng các chỉ số mục tiêu cho năm 2025	Closed
13	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				Đề nghị Ban KT chủ trì, phối hợp cùng Ban SQD, VAECO rà soát, đánh giá đề ra giải pháp khắc phục để trả lời đúng hạn.	Open/ Monitoring

14	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					Đề nghị các đơn vị tiếp tục triển khai các giải pháp để khắc phục	Open/ Monitoring
----	------------------	--	-------	-------------	--	--	--	--	---	------------------

-----Hết phụ lục 2-----