

Số: **S90** /TB-TCTHK-KT

Hà Nội, ngày **22** tháng **4** năm 2025

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 04/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 16 tháng 04 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 04/2025. 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 03/2025	Đánh giá
ARL	94.39 %	95.33 %	đạt MT
OCR	1.95 %	- 1.52 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.76 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.72 %	đạt MT
DR B787	99.36 %	99.74 %	đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.63 %	Không đạt MT

- Chỉ số ARL/OCR trong tháng 12 đều đạt MT. Chỉ số DR của các đội bay đều đạt ngoại trừ đội ATR72 gần đạt MT 2025.

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Hồng học SAIV/SAOV: Ban KT cùng VAECO tiếp tục làm việc với Safran và STA về phương án nâng cấp cho 24 khối hiện đang phải gửi đi đại tu theo chương trình soft-time. Đối với vụ việc ATB/GTB của tàu A334, Ban KT làm việc với khối khai thác về việc quán triệt áp dụng FON (sau khi ấn T/O config) trong quá trình khai thác. Để hạn chế ATB, MOC/MCC hạn chế việc tiếp tục khai thác tàu bay khi có cảnh báo VENT SKIN VALVE FAULT trong quá trình lăn bánh.
- Hồng học bơm điện hệ thống Blue gây GTB tàu A332: Đây là hồng học đơn lẻ xuất hiện đối với các tàu lắp bơm Eaton. Yêu cầu ban KT và VAECO tiếp tục theo dõi độ tin cậy và phân tích SFR của thiết bị.
- Rò rỉ khí tại khu vực pack1 gây GTB tàu A335 : do Cable nối Heat Exchanger và Pack compressor bị hỏng do chất lượng xuống cấp sau thời gian dài khai thác. Yêu cầu ban KT và VAECO bổ sung nội dung kiểm tra cable khi check leak tàu bay, thực hiện siết lại khi có dấu hiệu lỏng. VAECO đảm bảo đủ vật tư dự phòng.

- Chảy dầu thủy lực: Vaeco thực hiện xin năng định và mua bổ sung tool để thực hiện chương trình kiểm tra check leak ở cả 02 đầu HAN và SGN; kết hợp kiểm tra check leak thủy lực và điều hòa trước cao điểm hè.
 - APU Shutdown: Trong tháng 3 đã xảy ra 4 trường hợp APU tự động ngắt, nguyên nhân do hỏng thiết bị đánh lửa. Nguyên nhân được nhà sản xuất Honeywell xác nhận do độ tin cậy của thiết bị P/N 3888058-7 thấp. Yêu cầu ban QLVT, KT làm việc với nhà sản xuất để cung cấp lại thiết bị P/N 3888058-5 (trước nâng cấp), hoặc thiết bị mới hơn (P/N 70721353-1).
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, dự kiến trong Q2/2025.
 - Hiện tượng mất tín hiệu SATCOM: Đây là hiện tượng hay xuất hiện thời gian gần đây, nguyên nhân do tín hiệu GPS bị mất hoặc nhiễu trong khi thiết bị trên tàu bay vẫn hoạt động tốt. Tại đầu SGN các bãi đỗ 09,10, 13,16, 29 là các nơi thường xảy ra mất tín hiệu. Yêu cầu ban KT làm việc với AIB để nghiên cứu phương án chuẩn hóa, nâng cao khả năng kháng nhiễu của hệ thống trong tương lai. Ban KT làm việc với khối khai thác về việc tuân thủ theo hướng dẫn tại các tài liệu khai thác khi gặp hiện tượng này.
3. Đội bay B787:
- Hỏng hóc rò rỉ dầu thủy lực tại HSTA: Nguyên nhân có thể do nước hoặc tạp chất xâm nhập dẫn đến hỏng lower seal. Boeing đề xuất giải pháp trước mắt nâng cấp lower seal theo SB của nhà sản xuất nhưng cho biết việc nâng cấp này cũng không thể hoàn toàn ngăn chặn được hỏng hóc. Yêu cầu ban KT tiếp tục làm việc với Boeing để có giải pháp triệt để, đồng thời đánh giá và báo cáo về phương án nâng cao tần suất kiểm tra rò rỉ thủy lực tại HSTA đối với một số tàu bay có rủi ro cao.
 - ARDC Harness chafing: Yêu cầu VAECO quán triệt tới nhân viên kỹ thuật trong quá trình bảo dưỡng, tháo lắp ARDC cần tuân thủ đúng theo AMM, tránh để bị xoắn, cọ sát bó dây.
 - Hỏng hóc bơm thủy lực trên A868: EDP không có dấu hiệu gãy trục nhưng xuất hiện mặt kim loại tại lọc. Nguyên nhân sơ bộ được đánh giá do khối cao giờ, mòn cơ khí gây hỏng hóc bên trong và tạo mặt kim loại. Yêu cầu VAECO tăng cường sử dụng, theo dõi hỏng hóc trên AHM để có các phương án chuẩn bị trước đối với các hỏng hóc dạng này.
4. Đội bay ATR72:
- Hỏng hóc ATPCS NOT ARMED: Đây là hỏng hóc phức tạp, có thể do nhiều nguyên nhân như AFU, torque sensor ... Yêu cầu VAECO, ban KT nghiên cứu phương án chủ động kiểm tra wiring, connector switch theo khuyến cáo của ATR, đồng thời làm việc với khối khai thác về việc thực hiện Dynamic test như hướng dẫn tại AOM 2018-07.

- B223 hạ cánh thô: Ban KT và QLVT tiếp tục làm việc với Safran và các đối tác về kết quả kiểm tra cồng trên B223 đồng thời đẩy nhanh phương án thuê cồng để đưa tàu trở lại khai thác trong thời gian sớm nhất.
- VAECO nghiên cứu tiếp tục triển khai các chương trình phục hồi cabin, cockpit ... đối với các tàu ATR dừng dài ngày. Nếu có vướng mắc cần báo cáo lãnh đạo để có phương án chỉ đạo kịp thời.
- Ban QLVT lưu ý khi mua PTVT đã qua sử dụng cho tàu bay ATR cần mua các thiết bị có chứng chỉ đại tu của các MRO được phê chuẩn EASA/FAA.

III. Công tác nội thất:

- Ban KT và VAECO rà soát và triển khai tiếp tục chương trình nâng cao chất lượng nội thất, đặc biệt là đối với chất lượng nội thất tại khoang thương gia.

IV. Công tác quản lý điều hành:

- Ban KT và VAECO lưu ý, rà soát các nội dung bảo dưỡng cần thực hiện đối với các tàu A350 chuẩn bị đưa trở lại khai thác do các tàu này đã dừng bay trong thời gian dài do thiếu động cơ. Ban QLVT yêu cầu các đối tác cam kết về ngày bàn giao động cơ để không ảnh hưởng đến kế hoạch khai thác của VNA.
- Chuẩn bị khai thác cao điểm Hè:
 - Ban KT chủ trì cùng VAECO, QLVT thực hiện rà soát tổng thể về các nội dung kiểm tra bảo dưỡng phòng ngừa, đánh chặn, các nội dung kỹ thuật cơ bản thuộc các hệ thống như điều hòa (ATA21), thủy lực (ATA29), thủy khí (ATA 36), APU... danh mục PTVT quay vòng và tiêu hao, xây dựng kế hoạch triển khai cụ thể hoàn thành trước cao điểm Hè 2025.
 - VAECO, Ban KT và QLVT làm việc với nhà sản xuất Michellin về ngưỡng đánh giá tầm soát thay lốp sớm trên các tàu của VNA. Ban QLVT đảm bảo cung ứng đủ lốp phục vụ khai thác cao điểm.
- VAECO rà soát lại, quán triệt tới cán bộ công nhân viên về công tác ghi chép và lưu trữ hồ sơ tài liệu kỹ thuật, đảm bảo tuân thủ các quy định hiện hành. Ban ATCL lưu ý tăng cường các nội dung đánh giá về hồ sơ kỹ thuật trong các kỳ CMR sắp tới.

V. Đánh giá tình hình thực hiện an toàn - Bộ chỉ số thực hiện an toàn:

1. Bộ chỉ số an toàn:

- Công tác quản lý An toàn lĩnh vực kỹ thuật 3 tháng đầu năm đạt kết quả tốt. Một số chỉ số KPI tuy chưa đạt mục tiêu năm 2025 nhưng so với cùng kỳ năm 2024 đều tốt hơn nhiều. Cụ thể:
 - Tháng 03/2025 có 11/13 chỉ số KPI đạt mục tiêu, 2 chỉ số chưa đạt mục tiêu bao gồm: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay loại 2 và Tỷ lệ cất lốp tàu bay.

- Quý I/2025 có 10/13 chỉ số KPI đạt mục tiêu, 03 chỉ số chưa đạt mục tiêu bao gồm: Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật, Nhân nhượng loại 2 (AMS, CMS, MME, AMP) và Giảm đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật.
- Đánh giá:
 - Đối với tỷ lệ nhân nhượng loại 2: Do cao điểm Tết, khai thác tăng mạnh, nguồn lực hạn chế nên đã linh hoạt điều chỉnh định kỳ, xin nhân nhượng đưa Đ/K các tàu ra ngoài giai đoạn cao điểm..
 - Đối với chỉ số giảm đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật: Chỉ số Q1/2025 tốt hơn so với cùng kỳ 2024 nhưng chưa đạt mục tiêu do yêu cầu năm 2025 đặt ra rất cao, trong khi Q1 là giai đoạn cao điểm. Việc kiểm soát kỹ thuật nhìn chung tốt, ngoại trừ một số sự cố phức tạp như trên tàu ATR-B223.
- 2. Chỉ số Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS:
 - Tháng 03/2025 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của đội tàu A320/A321NEO và B787 không đạt mục tiêu.
 - Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào tháng 3 và quý 1 đạt 94%, đạt yêu cầu của CHK (90%).

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 công tác báo cáo, giải trình các khuyến cáo COA với CHK: Giao ban SQD chủ trì, tổ chức họp giữa các đơn vị liên quan (SQD, BKT, VAECO, QLVT...) để đánh giá, tìm nguyên nhân gốc, đề ra các giải pháp khắc phục hiệu quả và là đại diện VNA giải trình với CHK, các đơn vị liên quan hỗ trợ.
2. Đối với công tác CMR: Đề nghị tăng cường hiệu quả, hiệu lực của công tác CMR. Yêu cầu: BKT cử đại diện tham gia các đoàn đánh giá CMR cùng SQD; Vaeco nâng cao chất lượng báo cáo, giải trình khắc phục khuyến cáo đúng hạn.
3. Đối với chỉ số nhân nhượng loại 2 (CMS, MME, AMP...) chưa đạt mục tiêu: Đề nghị BKT chủ trì, triển khai các giải pháp để giảm thiểu việc xin nhân nhượng đảm bảo đạt mục tiêu đề ra.

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 01/05/2025./.

Nơi nhận:

- TGĐ (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
BỘ CHỈ SỐ THỰC HIỆN AN TOÀN LĨNH VỰC KỸ THUẬT

STT	Tên chỉ số	MT 2025 (vv/10000CB)	Tháng 03	So sánh		Đánh giá tháng 3	Quý 1.2025	So sánh		Đánh giá quý 1
			KPI	Tháng 02/2025	Với cùng kỳ 2024		KPI	Q4/2024	Với cùng kỳ 2024	
1	Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật	0.15	0.00	Bằng	Bằng	Đạt MT	0.20	Giảm 01 vụ	Tăng 01 vụ	Không Đạt MT
2	Vụ việc mức E	4.10	1.78	Bằng	Giảm 01 vụ	Đạt MT	2.05	Giảm 06 vụ	Giảm 02 vụ	Đạt MT
3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0.22	0.00	Bằng	Giảm 01 vụ	Đạt MT	0.00	Giảm 01 vụ	Giảm 02 vụ	Đạt MT
4	Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1.02	0.00	Bằng	Giảm 03 vụ	Đạt MT	0.58	Giảm 03 vụ	Giảm 03 vụ	Đạt MT
5	Báo cáo tự nguyện	53	55	Giảm 03 vụ	Tăng 07 vụ	Đạt MT	165	Tăng 24 BC	Tăng 25 BC	Đạt MT
6	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21	8.91	Giảm 03 NN	Giảm 47 NN	Đạt MT	11.98	Giảm 06 NN	Giảm 93 NN	Đạt MT
7	Nhân nhượng loại 2...7 (AMS,CMS,MME,AMP)	24.20	27.61	Tăng 15 NN	Giảm 26 NN	Không Đạt MT	26.89	Tăng 45 NN	Giảm 42 NN	Không Đạt MT
8	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28	4.45	Giảm 07 vụ	Bằng	Đạt MT	7.60	Tăng 01 vụ	Giảm 02 vụ	Không Đạt MT
9	Cất lớp tàu bay	5.67	0.83	Tăng 04 vụ	Tăng 02 vụ	Không Đạt MT	3.80	Giảm 09 vụ	Giảm 04 vụ	Đạt MT
10	Vụ việc PDA	1.69	0.00	Giảm 01 vụ	Giảm 02 vụ	Đạt MT	0.88	Giảm 05 vụ	Giảm 03 vụ	Đạt MT
11	Vụ việc FOD	7.70	2.67	Giảm 01 vụ	Giảm 05 vụ	Đạt MT	2.92	Giảm 21 vụ	Giảm 04 vụ	Đạt MT
12	Vụ việc tắt máy trên không	0.00	0.00	Bằng	Bằng	Đạt MT	0.00	Bằng	Bằng	Đạt MT

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 đề 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 đã tiến hành điều tra khắc phục các hỏng hóc phát sinh, chủ động download các dữ liệu còn thiếu để đảm bảo tỷ lệ đạt yêu cầu.	Closed
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- 01/2025-02	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
9	SAG2- 02/2025-01	Đối với chỉ số nhân nhượng	Ban KT	Ban SQD	2/2025			Ban KT đã 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 áp dụng tính từ tháng 3.2025	Closed
10	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			MCC VAECO đã khuyến cáo các đối tác vệ sinh công nghiệp tổng thể toàn bộ cabin bao gồm làm sạch dải phát quang khẩn nguy.	Closed

11	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			Ban KT đã đưa task kiểm tra dây treo nắp thùng dầu vào làm Weekly check.	Closed
12	SAG2- 04/2025-01	Đối với công tác báo cáo, giải trình các khuyến cáo COA với CHK	Ban SQD	KT VAECO QLVT	4/2025			Giao ban SQD chủ trì, tổ chức họp giữa các đơn vị liên quan (SQD, BKT, Vaeco, QLVT...) để đánh giá, tìm nguyên nhân gốc, đề ra các giải pháp khắc phục hiệu quả và là đại diện VNA giải trình với CHK, các đơn vị liên quan hỗ trợ	Open/ Monitoring
13	SAG2- 04/2025-02	Đối với chỉ số nhân nhượng loại 2 (CMS,MME,AMP...) chưa đạt mục tiêu	Ban KT		4/2025			Đề nghị BKT chủ trì, triển khai các giải pháp để giảm thiểu việc xin nhân nhượng đảm bảo đạt mục tiêu đề ra.	Open/ Monitoring