

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 06/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 05 tháng 06 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 06/2025. 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 05/2025	Đánh giá
ARL	94.39 %	93.82 %	Không đạt MT
OCR	1.95 %	- 3.39 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.70 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.41 %	Không đạt MT
DR B787	99.36 %	99.18 %	Không đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.44 %	Không đạt MT

- Chỉ số KPI của khối KT trong tháng 5 ở mức thấp hơn mục tiêu của năm, nguyên nhân do bắt đầu vào giai đoạn cao điểm tần suất khai thác có xu hướng tăng dẫn đến phát sinh một số hỏng hóc gây chậm hủy chuyến. ARL không đạt mục tiêu do đẩy sớm các định kỳ 8Y của B218 và B219 dẫn đến số giờ định kỳ tăng.

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- Đề nghị VAECO cần kiểm tra kỹ chất lượng sơn trước khi sơn tàu và có kiểm soát trong quá trình lưu kho phù hợp cho sơn để không lặp lại tình trạng sơn vốn cục.
- Một số trường hợp AOG do leak khí dù tàu đã được thực hiện EO chống leak khí trước đó không lâu: KT và VAECO rà lại nội dung EO chống leak khí, cần có hướng dẫn cụ thể hơn các vị trí cần kiểm tra leak.
- A604 ATB do cảnh báo FLAP SYS 1 FAULT: Ban KT làm việc với DB919 để rút kinh nghiệm do phi công tham chiếu sai tài liệu và không nắm được thông tin tại DAD không có hỗ trợ qua VHF.
- Hỏng hóc LP Fuel valve trên A608: Gây GTB với cùng cảnh báo lỗi hệ thống LP fuel valve. Đây là hỏng hóc ít xảy ra, và hiện tại nhà sản xuất Airbus cũng chưa có cảnh báo về độ tin cậy đối với thiết bị này. Yêu cầu ban KT và VAECO tiếp tục theo dõi và đánh giá thêm.
- Đối với các hỏng hóc liên quan đến ATA32:
 - o Tiếp tục thực hiện làm sạch truyền cảm nhiệt độ phanh;

- Lập KH thực hiện SB A320-32-1496 – nâng cấp proximity sensor trong mùa thấp điểm;
 - Làm việc với Airbus và Safran về chương trình nâng cấp BSCU, LGCIU, Control lever;
 - Engine Stall: Xảy ra nhiều lần trên tàu A621 gây gián đoạn khai thác, nguyên nhân chủ yếu do tổ bay không thực hiện đúng theo hướng dẫn tại NTC. VAECO quán triệt NVKT trao đổi thông tin về nội dung NTC trước chuyến bay với tổ bay một cách đầy đủ. Ban KT làm việc với DB919 để các Tổ bay A321 hiểu và nắm được nội dung NTC nói trên.
 - Hỏng hóc truyền cảm tại ổ bi số 4: Hiện tại PW không có hướng dẫn nào đối với N0.4 bearing pressure transducer. Đây là thiết bị không thể sửa chữa và đã bị đưa ra khỏi danh mục Pooling. Yêu cầu VAECO lưu ý khi thực hiện T/S cần vệ sinh sạch sẽ, siết lại đầu cảm để xác nhận hỏng hóc. Ban QLVT rà soát và đảm bảo cung ứng vật tư dự phòng cần thiết phục vụ khai thác.
 - Hỏng hóc gãy lá HPT động cơ GTF: đây là hỏng hóc tiềm ẩn nguy cơ IFSD. Ban KT làm việc với PW để có giải pháp phát hiện sớm hỏng hóc này.
2. Đội bay A350:
- Hỏng hóc Y EDP trên A896: Tổ bay đã thực hiện ngắt FSOV theo hướng dẫn tại tài liệu, tuy nhiên FSOV đã đóng chậm 7 phút dẫn đến quá nhiệt hệ thống thủy lực. Yêu cầu ban KT làm việc với Airbus tìm giải pháp.
 - A894 ATG do ENG Stall: Nguyên nhân khả năng do mảnh vỡ từ IPC2 làm hỏng hóc phần lõi động cơ. Ban KT làm việc với Rolls Royces yêu cầu cung cấp hướng dẫn soi bổ sung phần IPC tầng 1 và tầng 2 cho động cơ này.
3. Đội bay B787:
- Ban QLVT làm việc với AF/KLM yêu cầu chỉ cung cấp ECV đã làm mode drain hole (H05) để phục vụ khai thác.
 - ICS leak: VAECO lập kế hoạch và thực hiện Kiểm tra leak theo SIL 647 R1 khi lượng chất lỏng hệ thống ICS có xu hướng giảm.
 - Hỏng hóc VFSG: Số lượng hỏng hóc VFSG trong thời gian qua tăng, phát sinh nhiều chi phí. Đề nghị Ban KT, QLVT và VAECO thực hiện các nội dung tại báo cáo chuyên đề về hỏng hóc VFSG số 878/BC-TCTHK-KT.
 - Hỏng hóc Rudder PCU: VAECO rà soát tình trạng kỹ thuật, thực hiện đo điện trở EHSV trên các khối PCU khi chuẩn bị các chuyến bay thuê chuyến đặc biệt.
 - ARDC Harness chafing: hoàn thành kiểm tra tổng thể cho cả đội bay trước 30/6/25 và kiểm tra, sửa chữa dây mỗi khi thay bánh.
4. Đội bay ATR72:
- Hỏng hóc ATPCS not armed:

- Ban KT tiếp tục triển khai chương trình softtime của AFU; trao đổi với Tổ bay về việc thực hiện Dynamic Test theo khuyến cáo của ATR trong AOM 2018-07.
 - VAECO triển khai chủ động kiểm dây dẫn, đầu nối và microswitch box theo tần suất khuyến cáo của ATR với tần suất A check.
 - LDG can not retract/extend: Ban QLVT làm việc với cơ sở sửa chữa để thay cuộn dây solenoid trong LDG Selector Valve.
5. Công tác nội thất:
- Hồng học Chiller và Oven trên đội bay A350 ảnh hưởng nhiều đến chất lượng dịch vụ: đề nghị QLVT thúc đẩy việc cung ứng PTVT, KT làm việc với Safran để nâng cấp Oven sang loại mới;
 - VAECO tiếp tục chương trình làm mới nội thất khoang C tàu thân rộng;
 - KT chủ trì đảm bảo phần cứng hệ thống IFC hoạt động trên các tàu A893, A899, A891 để đảm bảo cho việc golive thành công;
 - KT triển khai các nội dung liên quan đến reconfig tàu A321 CEO.

III. Công tác quản lý điều hành:

- Ban KT, QLVT và VAECO nâng cao công tác phối hợp trong việc đánh giá tình trạng kỹ thuật các thiết bị như Nacelles, Fan Cowl để giảm thiểu thời gian cung ứng, sửa chữa, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm.
- Ban KT và VAECO phối hợp đánh giá về chi phí mua tài khoản để sử dụng các CMM cho VAECO. Báo cáo lãnh đạo TCT để có phương án chỉ đạo.
- Ban KT, ATCL, VAECO thảo luận và thống nhất quy trình, phương án phối hợp trong kiểm tra CMR, kiểm tra tài liệu bảo dưỡng cho các tàu bay VNA.

IV. Chuẩn bị khai thác cao điểm Hè:

- Ban KT làm việc với KHPT và TTĐHKT yêu cầu sắp xếp thời gian dừng tàu ít nhất 3-4 tiếng/ngày để phục vụ sửa chữa, bảo dưỡng, tìm kiếm và khắc phục hồng học.
- Ban KT rà soát và điều chỉnh lại kế hoạch định kỳ các tàu A321 trên cơ sở giảm thiểu việc thực hiện check trong tháng 7 là giai đoạn cao điểm nhất của khai thác Hè 2025.
- Trong giai đoạn cao điểm việc tổ chức đảo tàu về 2 các sân bay căn cứ sẽ ảnh hưởng nhiều đến công tác điều hành, yêu cầu VAECO quán triệt xử lý tối đa các hồng học tại các sân bay lẻ.
- VAECO rà soát các WO dự kiến đưa vào Phase check, ban KT cung cấp thông tin về kế hoạch bảo dưỡng, sửa chữa lớn cho KHPT, TTĐHKT trước 2 tháng theo yêu cầu. Căn cứ trên kế hoạch thống nhất trên, VAECO tổ chức rà soát chi tiết các gói công việc kể từ mức phase check trở lên để đảm bảo việc thực hiện đúng thời hạn. Trung tâm bảo dưỡng nội trường nghiên cứu triển khai thử nghiệm làm 3 ca trong giai đoạn thấp điểm định kỳ.

- VAECO thực hiện cân đối, điều chuyển nhân lực từ nội trường để hỗ trợ trung tâm bảo dưỡng ngoại trường tại các đầu trong giai đoạn cao điểm. Hạn chế tối đa việc tổ chức đào tạo hoặc nghỉ phép trong gian đoạn này. Đối với đường bay Nga, yêu cầu triển khai phương án 1 CRS B và 1 CRS A theo tàu, ban KT đẩy nhanh tiến độ ký kết đối tác bảo dưỡng tại Milan.
- VAECO phối hợp cùng ASOC để làm việc với cảng vụ xin cho phép thực hiện sửa chữa tàu bay tại sân đối với một số hỏng hóc không phức tạp để hạn chế thời gian kéo tàu tại đầu HAN và SGN, đồng thời xin bổ sung khu vực để thang kéo tại sân bay nhà ga T3 phục vụ bảo dưỡng.
- Tầm soát thay lốp: Yêu cầu thực hiện tầm soát thay lốp theo ngưỡng 1.5 mm trong giai đoạn cao điểm. Ban QLVT làm việc với VSTEAM về việc chất lượng công tác ra vào lốp ảnh hưởng đến chất lượng lốp như phản ánh của Michellins.
- MCC và ban KT phối hợp đánh giá kỹ từng trường hợp tàu bay cần khai thác hạn chế với mục đích theo dõi hỏng hóc, nhanh chóng đưa tàu vào khai thác bình thường.
- Ban QLVT, TT CU rà soát tổng thể danh mục PTVT, kiểm soát thời gian nhận động cơ TrentXWB, GTF, phanh/bánh/lốp, tiêu hao ... phục vụ cao điểm, hoàn thành định kỳ A886, A895. Bổ sung mức kho (nếu cần), tổ chức cân đối, điều chuyển hàng ngày giữa các đầu.
- Trung tâm bảo dưỡng nội thất căn cứ trên kế hoạch khai thác và kế hoạch dừng tàu để bố trí nhân sự thực hiện các nội dung sửa chữa cabin, nội thất tàu bay.
- Trong giai đoạn khai thác cao điểm Hè, yêu cầu lãnh đạo các cơ quan đơn vị - đặc biệt là các đơn vị tuyến đầu, cần tham gia trực tiếp cùng với cán bộ công nhân viên trong công tác bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phục vụ khai thác để nhanh chóng xử lý các vấn đề phát sinh trong thời gian ngắn nhất.

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

1. Bộ chỉ số an toàn:
 - Tháng 05/2025 có 5/13 chỉ số KPI đạt mục tiêu. Bao gồm: Tỷ lệ sự cố mức A, B, C, D; Nhân nhượng cấp loại 2...7; Giảm đoạn khai thác do Kỹ thuật và Tỷ lệ vụ việc FOD; Tỷ lệ tàu bay bị cất lốp. Trong đó: Số vụ việc tàu bay bị FOD và cất lốp tăng cao đột biến so với các tháng gần đây và chỉ số nhân nhượng loại 2 đến 7 vẫn cao, cần tăng cường các giải pháp để kéo giảm chỉ số này trong thời gian tới.
2. Chỉ số Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS:
 - Tháng 05/2025 5/6 đội tàu bay có chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS đạt mục tiêu, trong đó đội tàu bay A350 đạt 100%. Đội tàu B787 không đạt mục tiêu nhưng tiệm cận mục tiêu, cần xác định rõ nguyên nhân và cải thiện trong các tháng tới.

- Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào tháng 5 đạt 96%, 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 ghi chép, quản lý Techlog: Giao BKT chủ trì, phối hợp cùng SQD và Vaeco rà soát các quy trình, quy định liên quan để điều chỉnh phù hợp với thực tế hoạt động (liên quan đến thay mới, bổ sung các trang TLP; hướng dẫn ghi chép thông tin nạp dầu/Oil...)
2. Đối với công tác quản trị sự mệt mỏi cho các FE bay theo các chuyến bay của VNA: Giao BKT chủ trì nghiên cứu, đề xuất các chính sách cho FE đi làm nhiệm vụ, đảm bảo sức khỏe và quyền lợi cho người lao động; sớm điều chỉnh phương án cử FE bay theo chặng bay đi SVO-Nga theo tình hình thực tế.
3. Đối với công tác kiểm tra an ninh trước chuyến bay: Giao Vaeco nghiên cứu, tìm giải pháp hỗ trợ ĐTV công tác kiểm tra AN trước chuyến bay như kiểm tra áo phao, các thiết bị khẩn nguy....
4. Liên quan đến công tác cập nhật AMOS: Đề nghị Vaeco rà soát, quán triệt đến các cán bộ, nhân viên liên quan về việc cập nhật thông tin đúng, đủ và kịp thời lên hệ thống AMOS, tuyệt đối không làm ảnh hưởng đến khả phi của các tàu bay.

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 31/05/2025./.

Nơi nhận:

- TGD (để b/c);
- Các PTGD;
- KT, QLVT, ATCL, KTNB;
- VAECO, VASCO, VSTEAM;
- 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 5. 2025	So sánh		Đánh giá tháng 5
			KPI	Tháng 4. 2025	Với cùng kỳ 2024	
1	Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật	0.15	1.68	Bằng	Tăng 02 vụ	Không đạt MT
2	Vụ việc mức E	4.10	2.52	Tăng 01 vụ	Giảm 03 vụ	Đạt MT
3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0.22	0.00	Bằng	Bằng	Đạt MT
4	Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1.02	0.84	Bằng	Bằng	Đạt MT
5	Báo cáo tự nguyện	53	63	Tăng 01 BC	Tăng 08 BC	Đạt MT
6	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21	7.55	Tăng 02 NN	Giảm 34 NN	Đạt MT
7	Nhân nhượng loại 2...7 (AMS,CMS,MME,AMP)	24.20	30.20	Tăng 14 NN	Giảm 07 NN	Không đạt MT
8	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28	8.39	Tăng 03 vụ	Bằng	Không đạt MT
9	Cất lớp tàu bay	5.67	14.26	Tăng 13 vụ	Tăng 16 vụ	Không đạt MT
10	Vụ việc PDA	1.69	0.84	Tăng 01 vụ	Bằng	Đạt MT
11	Vụ việc FOD	7.70	12.58	Tăng 06 vụ	Giảm 05 vụ	Không đạt MT
12	Vụ việc tắt máy trên không	0.00	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 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- 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
7	SAG2- 04/2025-02	Đối với chỉ số nhân nhượng loại 2 (CMS, MME, AMP...) chưa đạt mục tiêu	Ban KT	VAECO QLVT	4/2025			Đối với chỉ số nhân nhượng loại 2 (CMS, MME, AMP...) chưa đạt mục tiêu: Ban KT đã phối hợp với VAECO và Ban QLVT đánh giá task, thay đổi kế hoạch bảo dưỡng sớm hạn chế xin nhân nhượng.	Monitoring

8	SAG2- 06/2025-01	Đối với công tác ghi chép, quản lý Techlog	Ban KT	Ban SQD VAECO	6/2025			Giao BKT chủ trì, phối hợp cùng SQD và Vaeco rà soát các quy trình, quy định liên quan để điều chỉnh phù hợp với thực tế hoạt động (liên quan đến thay mới, bổ sung các trang TLP; hướng dẫn ghi chép thông tin nạp dầu/Oil...)	Open/Monitoring
9	SAG2- 06/2025-02	Đối với công tác quản trị sự mệt mỏi cho các FE bay theo các chuyến bay của VNA	Ban KT		6/2025			Giao BKT chủ trì nghiên cứu, đề xuất các chính sách cho FE đi làm nhiệm vụ, đảm bảo sức khỏe và quyền lợi cho người lao động; sớm điều chỉnh phương án cử FE bay theo chặng bay đi SVO-Nga theo tình hình thực tế	Open/Monitoring
10	SAG2- 06/2025-03	Đối với công tác kiểm tra an ninh trước chuyến bay	VAECO		6/2025			Giao Vaeco nghiên cứu, tìm giải pháp hỗ trợ ĐTV công tác kiểm tra an ninh trước chuyến bay như kiểm tra áo phao, các thiết bị khẩn nguy....	Open/Monitoring

11	SAG2- 06/2025-04	Liên quan đến công tác cập nhật AMOS	VAECO		6/2025			Đề nghị Vaeco rà soát, quán triệt đến các cán bộ, nhân viên liên quan về việc cập nhật thông tin đúng, đủ và kịp thời lên hệ thống AMOS, tuyệt đối không làm ảnh hưởng đến khả phi của các tàu bay.	Open/Monitoring
----	------------------	--------------------------------------	-------	--	--------	--	--	---	-----------------

-----Hết phụ lục 2-----