

Số:

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

KẾT LUẬN
Họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1, T04/2025

Ngày 07/05/2025 tại trụ sở TCT, Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1 đã tiến hành buổi họp do P.TGD Khai thác bay - Tổ trưởng Tổ SAG1 chủ trì và thành viên từ các cơ quan đơn vị.

Trong cuộc họp, Tổ SAG1 đã tổng hợp kết quả thực hiện các công tác an toàn của Khối KTB trong T04/2025 và triển khai nhiệm vụ cho các cơ quan đơn vị trong T05/2025. Các nội dung cụ thể như sau:

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN KHAI THÁC BAY:

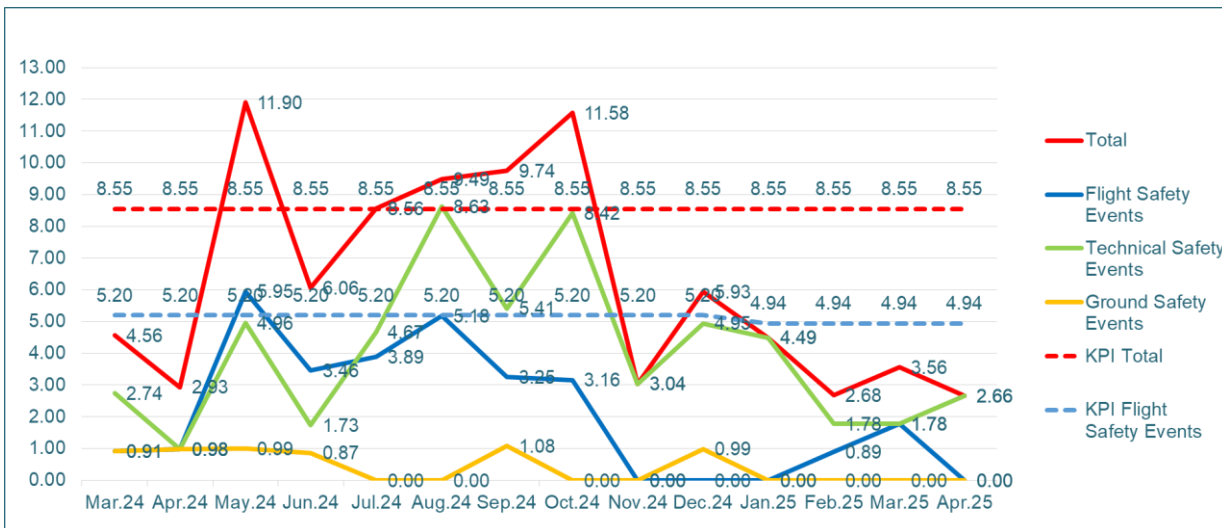
1. Các sự cố/ vụ việc báo cáo Cục HKVN:

a. Các sự cố đến từ lý do chủ quan

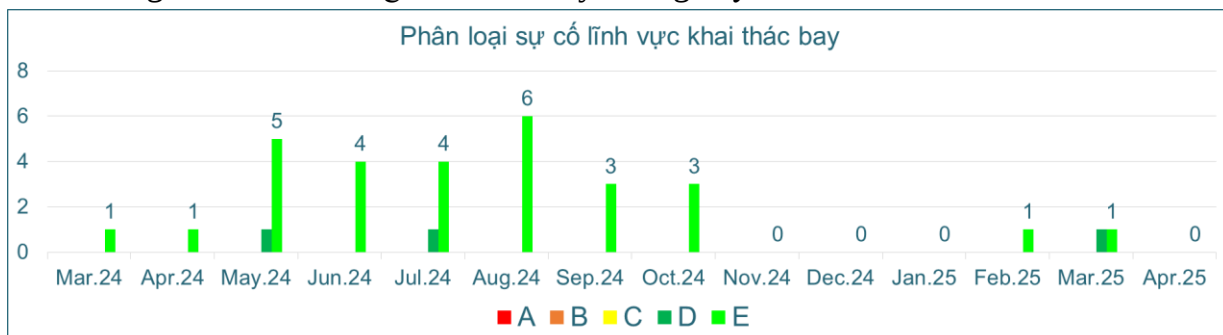
Tỉ lệ sự cố/ vụ việc VNA trong T04/2025 là 2.66/10,000cb, giảm so với cùng kỳ 2024, đạt mục tiêu 8.55/10,000cb.

Tỉ lệ sự cố/ vụ việc của mảng khai thác bay trong T04/2025 là 0/10,000cb, giảm so với cùng kỳ năm 2024, đạt mục tiêu 4.94/10,000cb.

Biểu đồ tổng hợp sự cố VNA T04/2025



Trong T04/2025, mảng khai thác bay không xảy ra sự cố/ vụ việc.



b. Các sự cố đến từ lý do khách quan - môi trường:

Trong T04/2025, mảng khai thác bay xảy ra 02 vụ việc an toàn liên quan đến môi trường:

- 02 vụ chim va của Đội A321: 1 vụ mức D và 1 vụ mức E.

2. Đánh giá chỉ số an toàn thực hiện:

Bộ chỉ số an toàn Tổ SAG1 T04/2025 gồm 23 chỉ số. Kết quả thực hiện như sau:

- **Chỉ số đạt mục tiêu: 17/23 chỉ số, chiếm 63%.**
- **Chỉ số chưa đạt mục tiêu: 06/23 chỉ số, chiếm 37%, bao gồm:**
 - Tỷ lệ vụ việc mức 3 Đội bay B787, A321 và Toàn Đội
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 Đội bay A321, ATR72
 - Tỷ lệ vụ việc mức 1 Đội bay A321

Bộ chỉ số an toàn Tổ SAG1 cộng dồn 4 Tháng/2025 gồm 27 chỉ số. Kết quả thực hiện như sau:

- **Chỉ số đạt mục tiêu: 17/27 chỉ số, chiếm 59%.**
- **Chỉ số chưa đạt mục tiêu: 10/27 chỉ số, chiếm 41%, bao gồm:**
 - Tỷ lệ vụ việc mức 3 Đội bay A350, A321 và toàn Đội bay
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 Đội bay A321, ATR72
 - Tỷ lệ vụ việc mức 1 Đội bay A321
 - Tỷ lệ TV kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy định/100cb
 - Tỷ lệ TV chưa tuân thủ quy trình quản lý nhiễu động trên chuyến bay/100cb
 - TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay/ 100 chuyến bay
 - Số báo cáo an toàn tự nguyện trên hệ thống AQD của ĐHKT

3. Quản lý an toàn hoạt động trong buồng lái:

Quản lý rủi ro tiếp cận không ổn định

Đội bay	T4/24	T5/24	T6/24	T7/24	T8/24	T9/24	T10/24	T11/24	T12/24	T01/25	T02/25	T03/25	T04/25	Đánh giá rủi ro	Mục tiêu T05/25
B787	2D Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	1E Đạt	2C Không đạt	1E Đạt	2E Đạt	1E Đạt	1E Đạt	1E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A350	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	1D Đạt	3E Đạt	2E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	2E Đạt	3E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A321	3E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	1D Đạt	2E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	1D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	1D Đạt	1D Đạt	1C Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
ATR72	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	1E Đạt	3E Đạt	4E Không đạt	4E Không đạt	4E Không đạt	4E Không đạt	4E Không đạt	Theo dõi và giám sát	Vùng xanh

(Đánh giá rủi ro Significant Events các đội được nêu chi tiết trong Phụ lục 2)

Đối với tiếp cận không ổn định trong T04/2025, đội ATR72 tiếp tục nằm trong vùng vàng, cần theo dõi và giám sát trong các tháng tiếp theo. Các Đội bay khác nằm trong vùng xanh chấp nhận được. Mục tiêu đặt ra trong T05/2025 cho tất cả các Đội bay là duy trì vùng xanh.

Tổng hợp các vụ việc tiềm ẩn rủi ro Level 1, 2, 3

Monthly	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2024	2025	Mục tiêu 2025
Level 3	Event	4	3	2	1	2	1	2	1	21	6	0	2	3	11	
	Rate /10000	4.25	4.44	1.95	0.83	1.96	1.19	1.17	2.24	1.36	1.80	5.24	0.00	1.86	3.38	2.25
Level 2	Event	144	139	131	174	157	147	145	134	108	1787	181	162	185	148	676
	Rate /10000	155	154	128	144	151	174	170	150	147	153	157	143	171	167	205
Level 1	Event	824	711	732	932	834	671	631	740	624	9191	943	923	920	845	3630
	Rate /10000	852	789	713	772	800	795	741	829	849	789	819	873	854	951	870
Analyzed Flights	9414	9011	10261	12075	10420	8435	8518	8923	7345	116467	11517	110567	10778	8883	41745	

(Chi tiết Event Level 1, 2, 3 từng đội bay được nêu trong Phụ lục 3)

II. KẾT LUẬN:

Sau khi phân tích, thảo luận về các vấn đề an toàn được nêu trong báo cáo cũng như ý kiến phát biểu của các cơ quan đơn vị, Tổ trưởng Tổ SAG1 đã kết luận như sau:

1. DB919 phối hợp với ATCL đánh giá QLRR đối với phương thức LDA tại HND và Circling tại PUS đối với các PC ít kinh nghiệm khai thác.
2. ATCL rà soát lại cách thức phân luồng các báo cáo trên hệ thống AQD, đảm bảo các báo cáo **chỉ được gửi** đến đúng cá nhân có liên quan; rà soát lại các quyền xem báo cáo, đảm bảo các nhân sự liên quan có thể theo dõi quá trình xử lý vụ việc đầy đủ trên hệ thống.
3. ASOC chủ trì, thống nhất với VIAGS và VAECO về quy trình phối hợp, trách nhiệm mở cửa thang kỹ thuật cho PC đi Walkaround trước chuyến bay.
4. ANHK chủ động tham gia đánh giá thay đổi, QLRR và cập nhật thường xuyên cho các CQĐV tình hình an ninh liên quan đến các khu vực có xung đột quân sự có thể gây ảnh hưởng đến các chuyến bay khai thác.
5. Các cơ quan, đơn vị gửi báo cáo an toàn SAG1 về TTĐHKT trước ngày 28 của tháng báo cáo với đầy đủ 06 nội dung sau:
 - Kết quả thực hiện các công việc tồn đọng.
 - Báo cáo an toàn bí mật nhận được trong tháng tại cơ quan, đơn vị.
 - Các vấn đề an toàn được xử lý trong tháng.
 - Đề xuất và kiến nghị về an toàn.
 - Báo cáo Quản lý rủi ro các vấn đề an toàn tuân thủ theo chương 9 tài liệu SMSM.
 - Báo cáo Quản lý sự thay đổi tuân thủ theo chương 15 tài liệu SMSM.

Bản mềm gửi về các địa chỉ:

ninhph@vietnamairlines.com;

phuongduong@vietnamairlines.com;

annghph@vietnamairlines.com

6. Thành viên Tổ công tác an toàn Khai thác bay – SAG1 tại các cơ quan đơn vị nghiêm túc tham gia họp đầy đủ, chịu trách nhiệm xác định các nguy cơ tiềm ẩn và quản lý rủi ro tại đơn vị mình trong T05/2025, báo cáo kết quả cho Tổ trưởng vào buổi họp SAG1 tháng tới.
7. Giao TTĐHKT triển khai công văn tới các CQĐV không thuộc thành phần của Tổ SAG1 thực hiện các công việc liên quan theo kết luận này.

Trên đây là kết luận cuộc họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay – SAG1 T04/2025 để các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện. Trong quá trình tiến hành nếu có phát sinh vướng mắc, yêu cầu báo cáo lên Tổ trưởng để chỉ đạo giải quyết kịp thời./.

Nơi nhận:

- TGD (để b/c);
- PTGD ĐV Tuần;
- PTGD NC Tháng;
- PTGD ĐA Tuần;
- ATCL, TTĐHKT, TCNL, DVHK, ANHK;
- DB919, ĐTV, TTHL, ASOC, VASCO;
- Lưu VT

TỔ TRƯỞNG TỔ SAG1
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

Tô Ngọc Giang

PHỤ LỤC 1
BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN VÀ QUẢN LÝ RỦI RO KHỞI KHAI THÁC BAY

I. Bộ chỉ số an toàn và mức độ an toàn chấp nhận được

Stt	Danh mục chỉ số an toàn KTB	Mục tiêu 2025	T04/2025		Thực hiện 2025 (Cộng dồn 4T)		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2025		
			Số vụ	Tỉ lệ	Số vụ	Tỉ lệ		Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
	Tỉ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb							-	-	-
1	Tỉ lệ sự cố, vụ việc AB	= 0	0	0	0	0.00	Đạt	-	-	-
2	Tỉ lệ sự cố, vụ việc C	= 0	0	0	0	0.00	Đạt	-	-	-
3	Tỉ lệ sự cố, vụ việc D	≤ 0.31	0	0	1	0.22	Đạt	-	-	-
4	Tỉ lệ sự cố, vụ việc E	≤ 4.63	0	0	2	0.45	Đạt	-	-	-
5	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.25	3	3.38	11	2.64	Không đạt (T4+4T)	3.36	4.48	5.59
6	B787	≤ 2.15	1	9.18	1	1.85	Không đạt (T4)	5.02	7.9	10.77
7	A350	≤ 2.1	0	0	1	3.16	Không đạt (4T)	6.84	11.59	16.33
8	A321	≤ 1.98	2	2.99	8	2.54	Không đạt (T4+4T)	3.46	4.94	6.41
9	ATR72	≤ 5.14	0	0	1	6.52	Đạt	14.06	22.97	31.89
10	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 205	148	167	676	162	Đạt	215.97	226.94	237.92
11	B787	≤ 8.97	0	0	2	3.69	Đạt	11.84	14.72	17.59
12	A350	≤ 10.02	0	0	1	3.16	Đạt	15.69	21.37	27.04
13	A321	≤ 182.54	128	191	592	188	Không đạt(T4+4T)	199.37	216.2	233.02
14	ATR72	≤ 444.13	14	479	75	489	Không đạt(T4+4T)	597.25	750.37	903.5
15	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1285	845	951	3630	870	Đạt	1342.27	1399.55	1456.82
16	B787	≤ 705	72	638	375	661	Đạt	832.52	960.04	1087.56
17	A350	≤ 630	37	587	132	417	Đạt	724.63	819.27	913.9
18	A321	≤ 837	631	943	2829	890	Không đạt(T4+4T)	938.08	1039.16	1140.25

19	ATR72	≤ 1846.73	44	1506	233	1519	Đạt	2378.8	2910.87	3442.95
	Hoạt động trong khoang khách									
20	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	≤ 0.08	-	-	0	0	Đạt	0.30	0.51	0.73
21	Tỷ lệ TV kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy định/ 100 chuyến bay	≤ 10	-	-	40	19.8	Không đạt (QI)	17.04	20.89	24.74
22	Tỷ lệ TV chưa tuân thủ quy trình quản lý nhiễu động trên chuyến bay/ 100 chuyến bay	≤ 5	-	-	11	5.44	Không đạt (QI)	8.39	10.20	12.02
23	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay/ 100 chuyến bay	≤ 6	-	-	18	8.91	Không đạt (QI)	10.32	12.52	14.72
	Điều hành khai thác									
24	Lỗi cập nhật tài liệu, dữ liệu khai thác	≤ 10 error/ năm	0	0	0	0	Đạt	03 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng	05 error/ quý 02 error/ tháng
25	Chuyến bay thiếu phép bay	≤ 01 error / tháng ≤ 02 error / quý ≤ 08 error / năm	0	0	0	0	Đạt	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error / quý
26	Chuyến bay áp dụng MEL/CDL chưa đúng	≤ 03 error / tháng ≤ 08 error / quý ≤ 20 error / năm	0	0	0	0	Đạt	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng
27	Báo cáo an toàn tự nguyện trên hệ thống AQD	≥ 108 BC/năm ≥ 9 BC/tháng	14 báo cáo		31 báo cáo		Không đạt (4T)	< 8BC /tháng	< 6 BC /tháng	< 4 BC /tháng

II. Quản lý rủi ro các vấn đề an toàn khai thác bay 2025

Stt	Đơn vị	Chương trình SIRA Khai thác bay 2025		T04/2025
1	TTĐHKT	1	Lỗi cập nhật tài liệu, dữ liệu khai thác	1E
2		2	Chuyến bay thiếu phép bay	1E
3		3	Chuyến bay áp dụng MEL/CDL chưa đúng	1E
4	ASOC	1	Tàu bay va chạm chim và động vật hoang dã tại khu vực sân bay	2E
5		2	Tàu bay lặn, dừng đỗ không đúng quy định	1D
6		3	Phương tiện/trang thiết bị mặt đất gây mất an toàn trên đường băng, đường lăn, sân đậu cho khai thác tàu bay	1D
7		4	Vật ngoại lai ngoài sân đỗ (FOD)	2D
8		5	Kiểm soát hành lý xách tay	1D
9		6	Hành khách té ngã, chấn thương...do lỗi chủ quan của đơn vị PVMĐ	1D
10	ĐB919	1	Các chuyến bay tiếp cận không ổn định dưới 1000ft (B787/A350/A321/ATR72)	
11		2	Các chuyến bay thực hiện sai hoặc không theo huấn lệnh ATC	2D
12		3	Các chuyến bay tới các sân bay mới, các sân bay có hạng mục sửa chữa, xây dựng mới đưa vào sử dụng (đường CHC, phương thức tiếp cận, nhà ga, ống lồng...)	1E
13		4	Taxi vào bãi đậu có hệ thống tự động ADGS (Auto Docking Guidance System)	1D
14		5	Các chuyến bay lặn nhầm đường lăn	1D
15		6	Các chuyến bay cất hạ cánh trong điều kiện thời tiết không thuận lợi, gió giật, tầm nhìn giảm.	2D
16		7	Đánh giá tình huống (situational awareness): công tác chuẩn bị, nhận định, đánh giá và đưa ra quyết định của tổ lái.	2D
17		8	Các chuyến bay mất liên lạc giữa tổ lái với ATC.	1C
18		9	Các chuyến bay đá đèn taxi khi khai thác tàu to ở các sân bay nhỏ.	1D
19		10	Các chuyến bay có ECAM, EICAS xuất hiện cảnh báo, có vấn đề về Kỹ thuật máy bay (hệ thống điều khiển, động cơ tàu bay)	2D
20		11	Quản lý chỉ số an toàn đường Cất hạ cánh (High vertical speed before touch down, Short Flare, Bounced Landing, Firm Landing với $G > 1.7$, High slope during landing, below 50ft)	2C
21		12	Khai thác với phi công độ tuổi trên 60	1D

22		13	Thay đổi trong dữ liệu khai thác bay (Lido Charts); Thay đổi trong tài liệu khai thác bay (FOM, SOP)	1D
23		14	Khai thác loại máy bay Airbus A320 Neo	1D
24		15	Đường bay, sân bay đặc thù và ít khai thác HND, HPH đối với A350 và B787	1E
25		16	Các chuyến bay áp dụng ground time 35 phút	1D
26		17	Khôi phục Chuyến bay thường lệ tới sân bay Sheremetyevo (UUEE/SVO)	3C
27		18	Góc cất cánh cao/ lực kéo cần lái lớn khi cất cánh với tàu bay A320NEO.	3D
28		19	Tiếp cận RNP OFFSET đường CHC 03 sân bay Tuy Hoà	3E
29	ĐTV	1	Tiếp viên mở cửa máy bay sai quy trình	1C
30		2	Hành khách mở cửa máy bay sai quy định do lỗi Tiếp viên	1C
31		3	TV chưa tuân thủ đầy đủ quy trình quản lý nhiễu động trên chuyến bay	1C
32		4	TV bị ốm/bị thương trên chuyến bay	1D
33		5	TV sử dụng chất có cồn, chất kích thích/chất gây nghiện	1D
34		6	Báo cáo mệt mỏi của tiếp viên trên chuyến bay	1D
35		7	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1C
36		8	Tiếp viên kiểm tra trang thiết bị an toàn trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1D
37		9	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách cất đúng quy định	1C
38		10	Tiếp viên không kiểm tra phanh xe đẩy/thay thế xe đẩy khi hỏng hóc	2D
39		11	Tiếp viên thực hiện chưa đúng quy trình gây thương tích cho khách trong quá trình phục vụ	1D
40	TTHL	1	Tỷ lệ học viên Phi công trượt định kỳ khai thác (lần 02)	2E
41		2	Tỷ lệ học viên Tiếp viên trượt định kỳ khai thác (lần 02)	2E
42		3	Tỷ lệ trượt huấn luyện định kỳ (lý thuyết) nhân viên của nhân viên điều độ khai thác bay (lần 2)	1E

PHỤ LỤC 2

B787 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Glideslope deviation below glide between 500ft and 150ft	Level 1	9.18	1E
Speed high during approach at 50 feet	Level 1	9.18	1E

A350 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	15.87	2E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	47.62	3E
Speed high during approach at 50 feet	Level 1	15.87	2E
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	15.87	2E

A321 Significant Event Risk Assessment

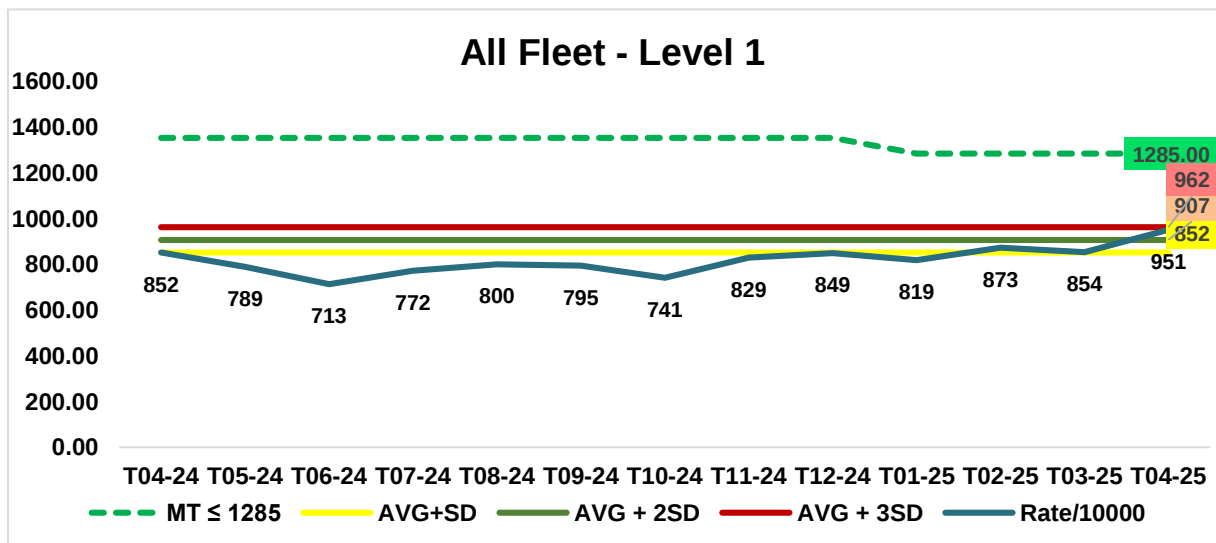
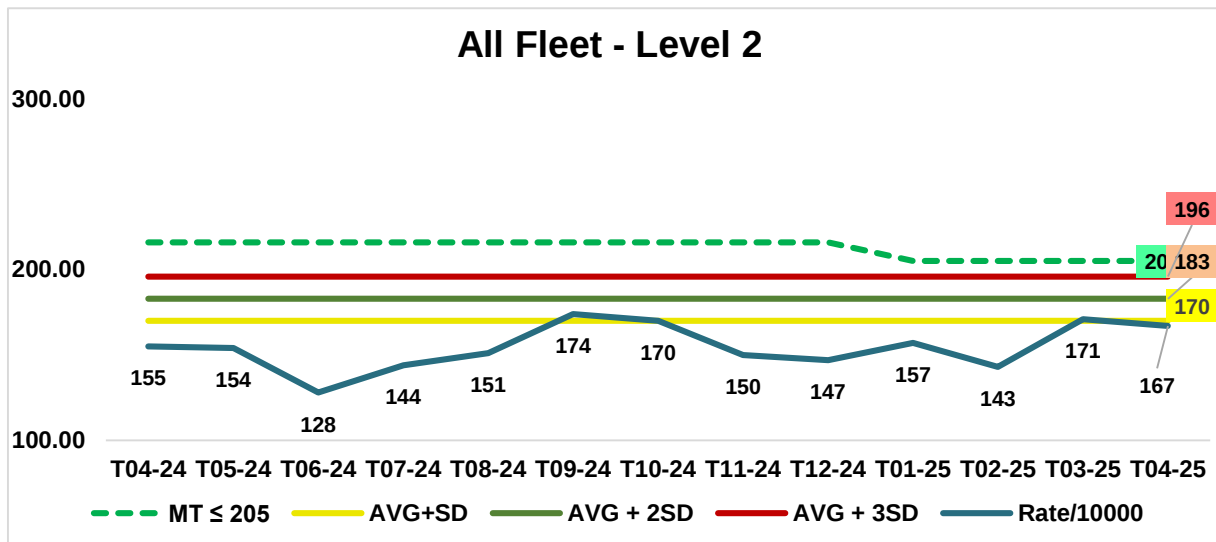
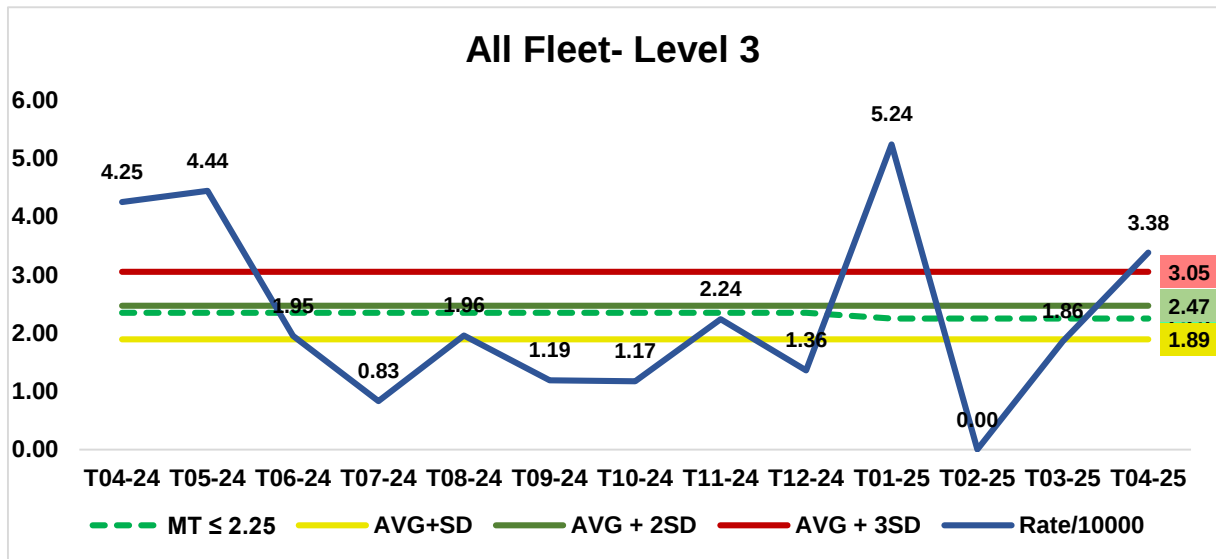
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Glide deviation during approach	Level 1	1.49	1E
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 1	4.48	1E
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 3	1.49	1C
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	4.48	1E
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 2	2.99	1D
Late configuration setting at landing	Level 1	1.49	1E
Late configuration setting at landing	Level 2	1.49	1D
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	13.45	2E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	4.48	1D
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	2.99	1E
Speedbrake use during final approach	Level 2	1.49	1D

ATR72 Significant Event Risk Assessment

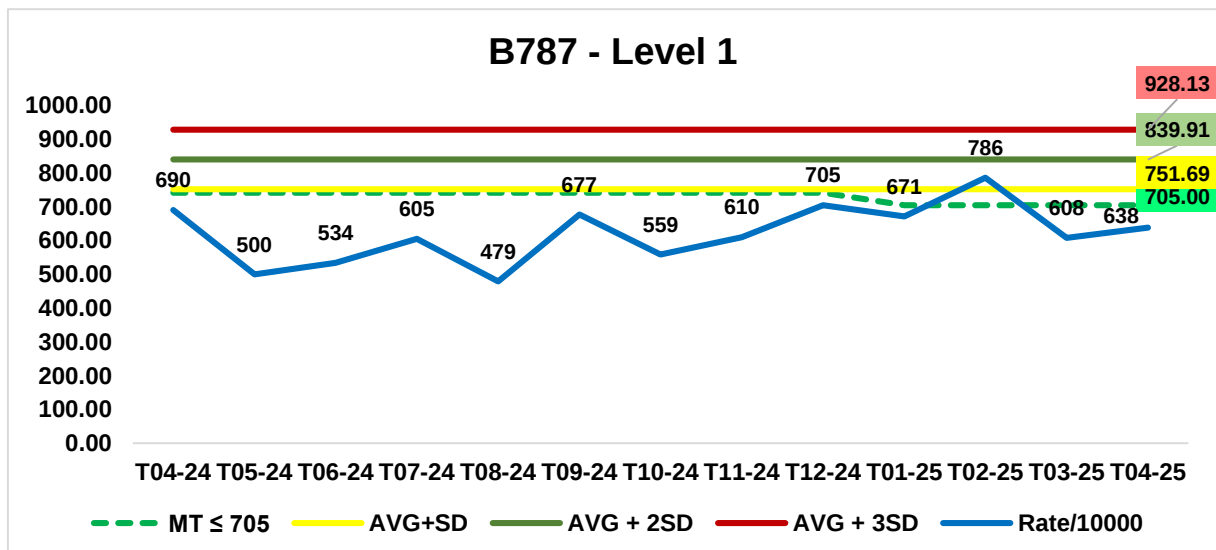
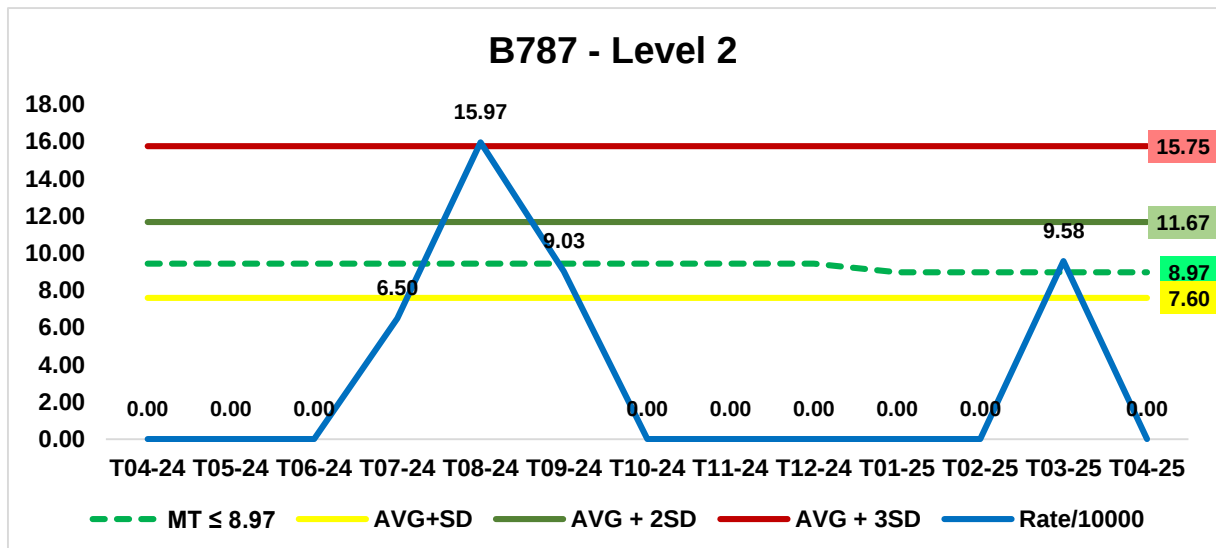
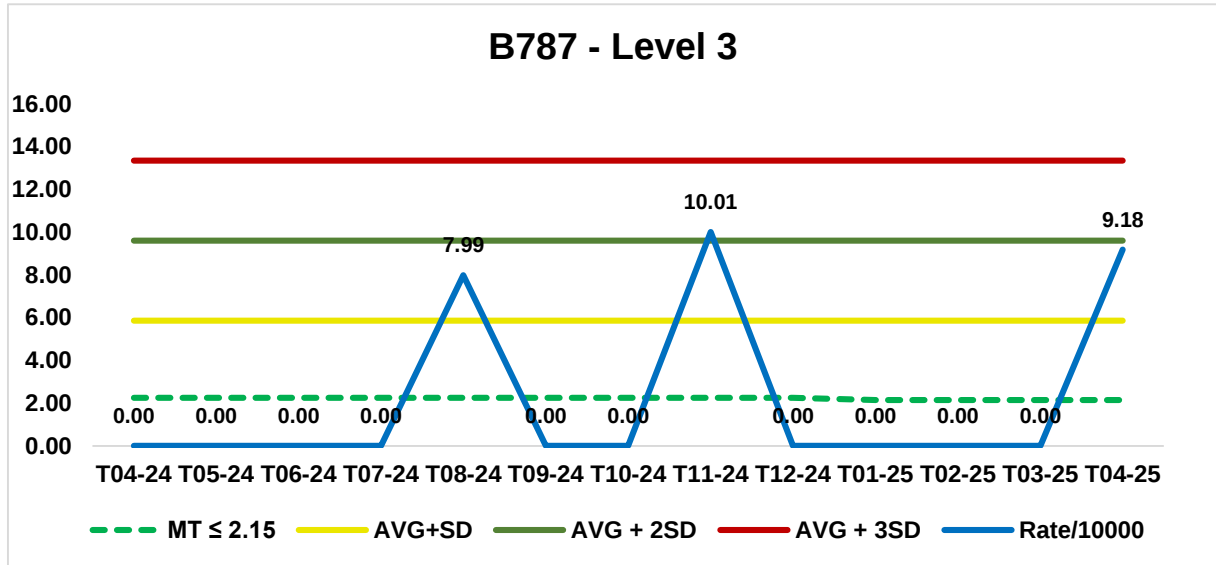
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	90.63	4E

PHỤ LỤC 3

Các đội bay T04/2025



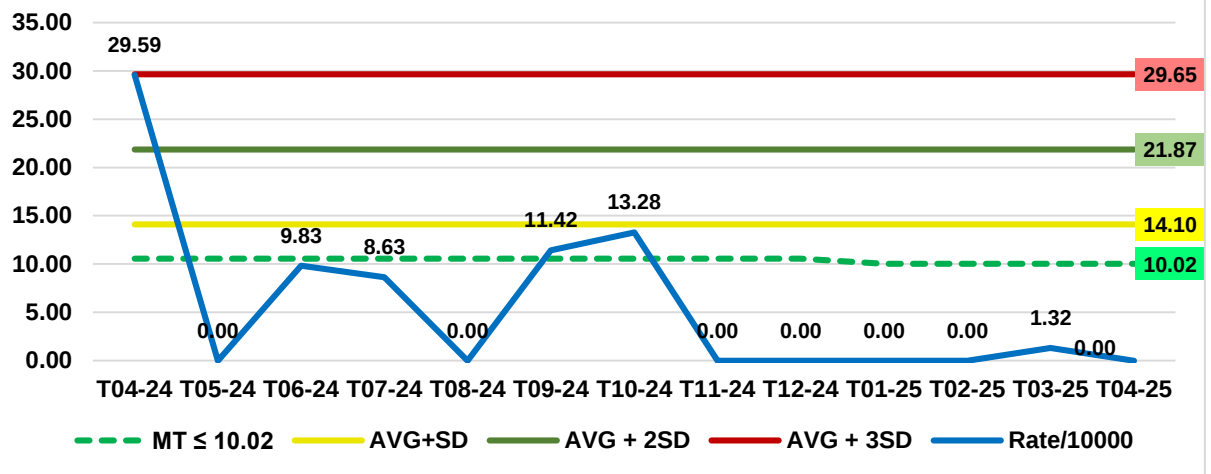
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay B787 T04/2025



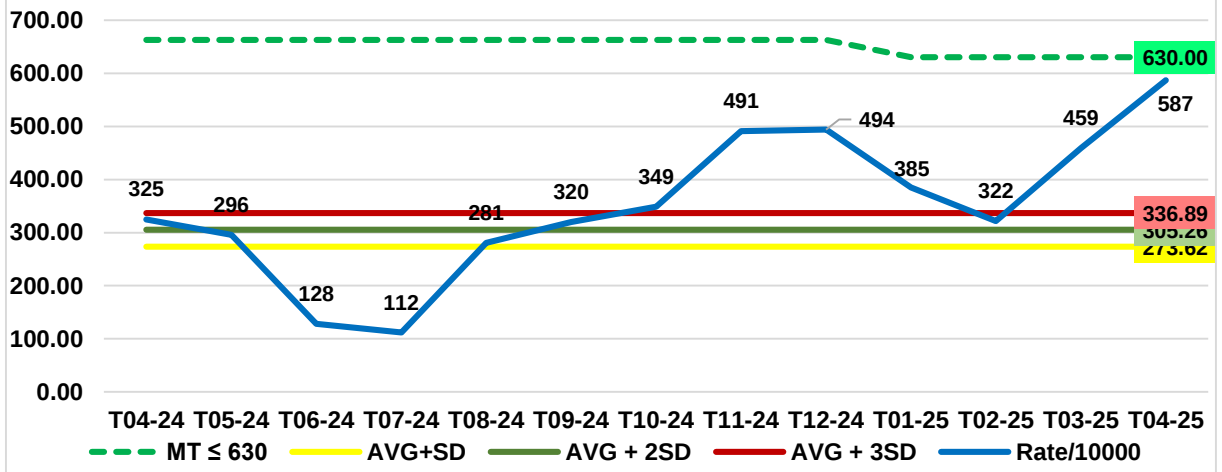
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)

Đội bay A350 T04/2025

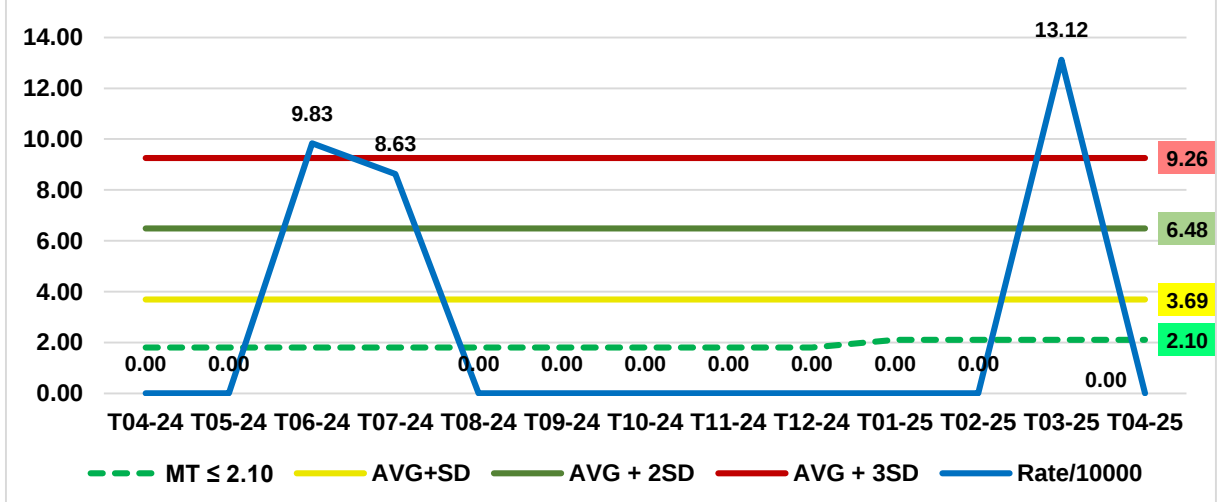
A350 - Level 2



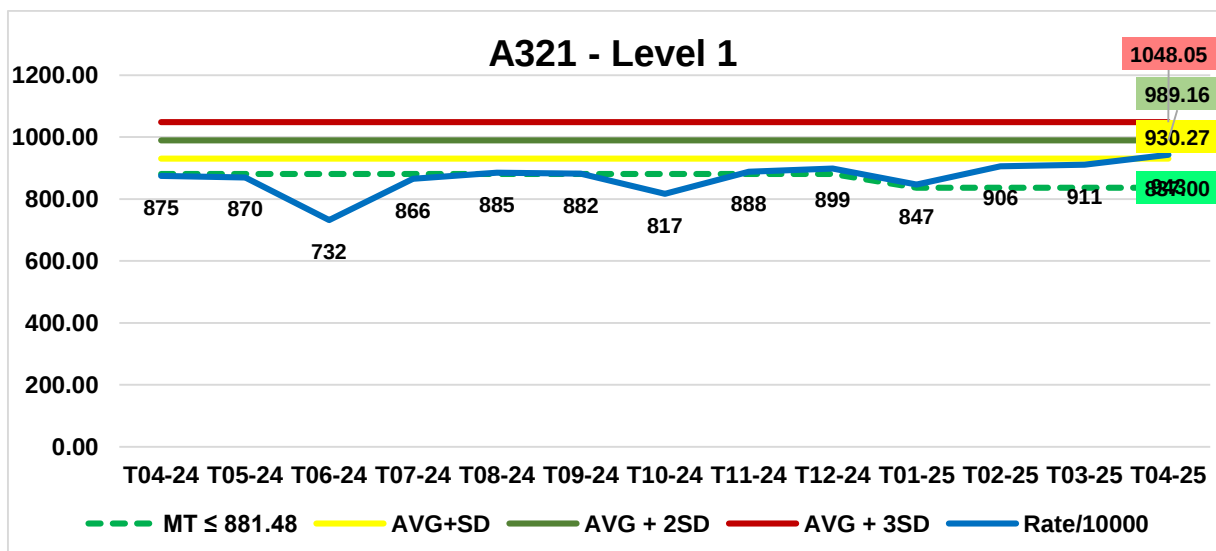
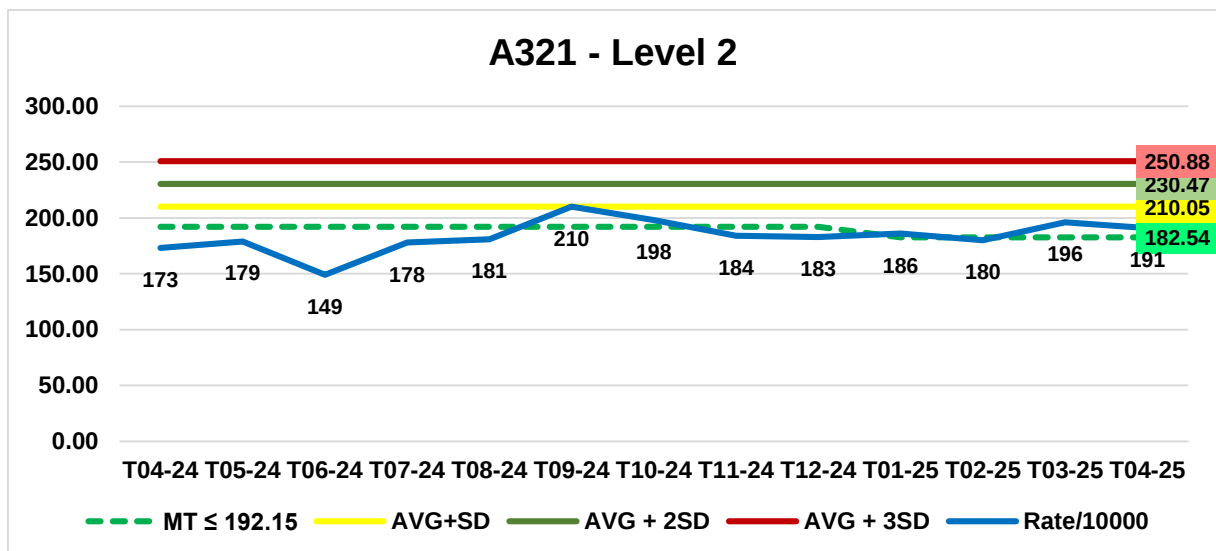
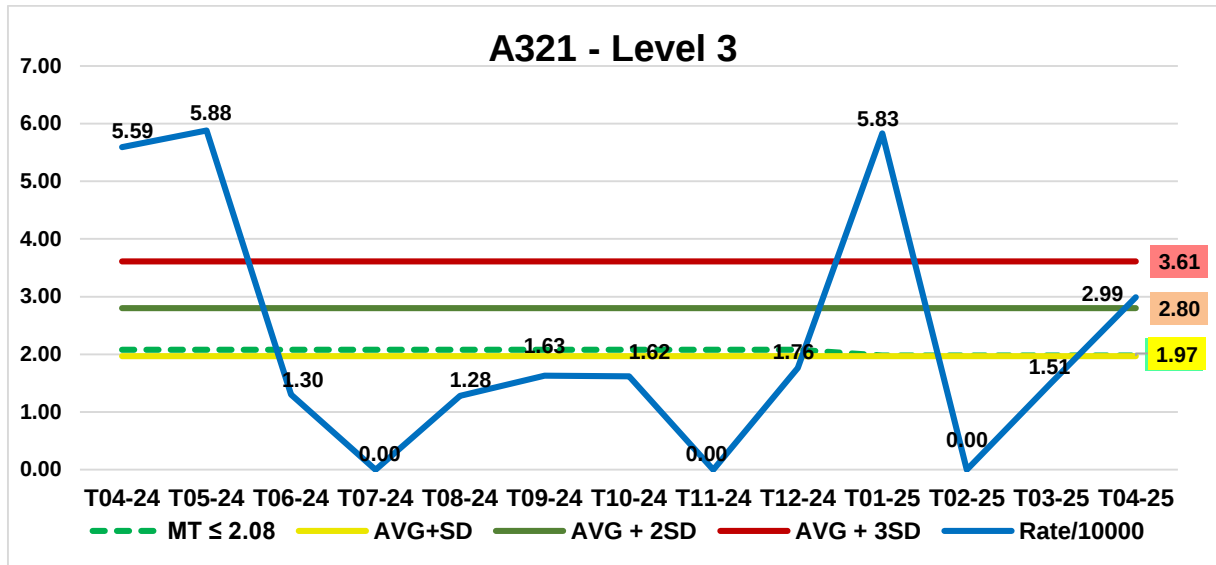
A350 - Level 1



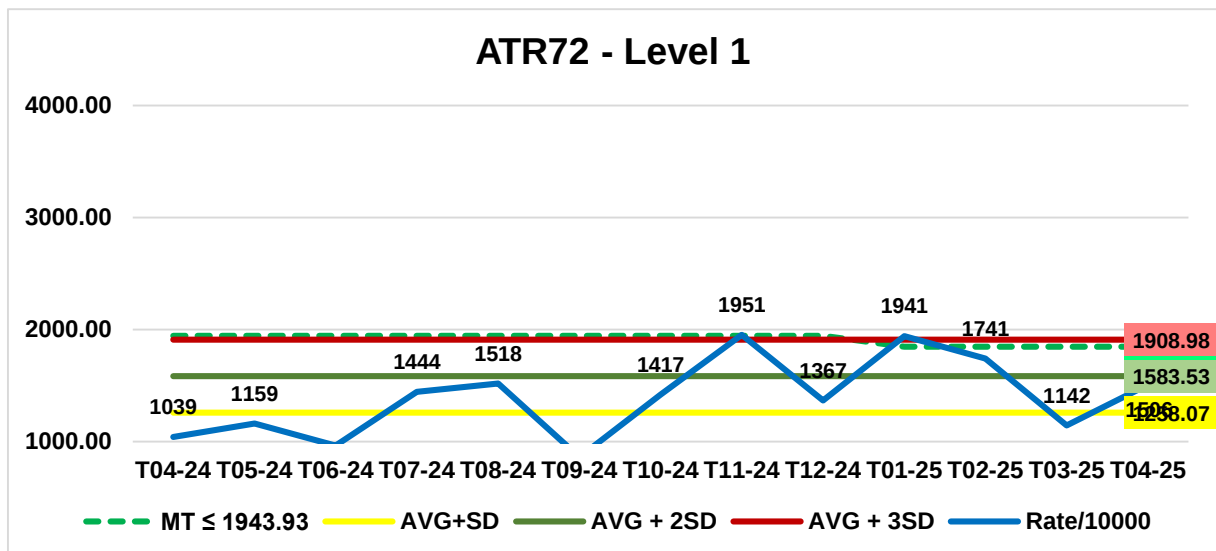
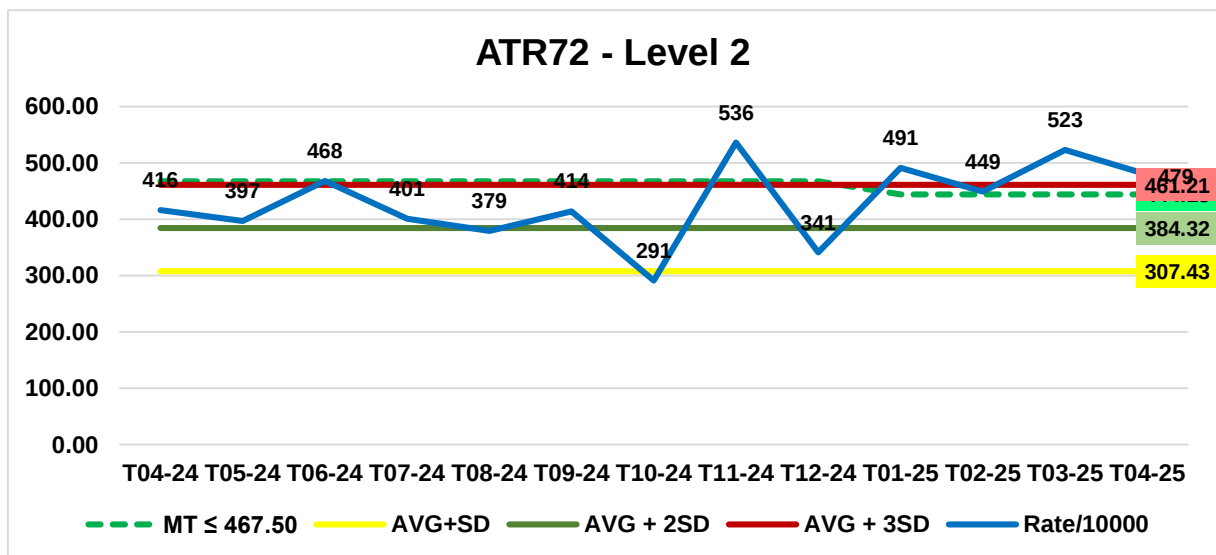
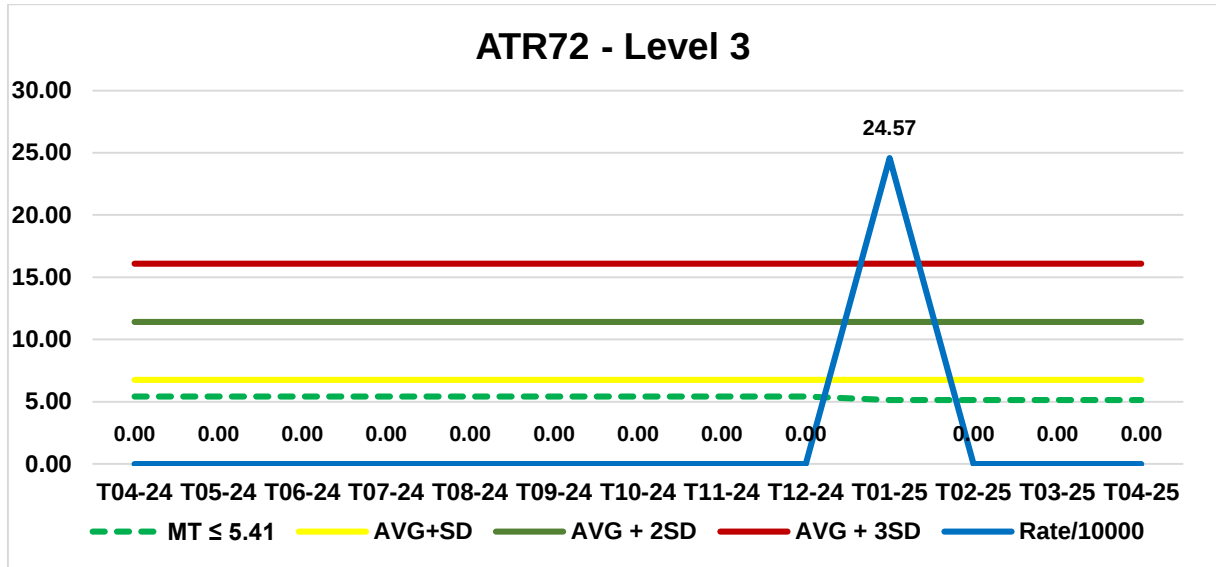
A350 - Level 3



PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay A321 T04/2025



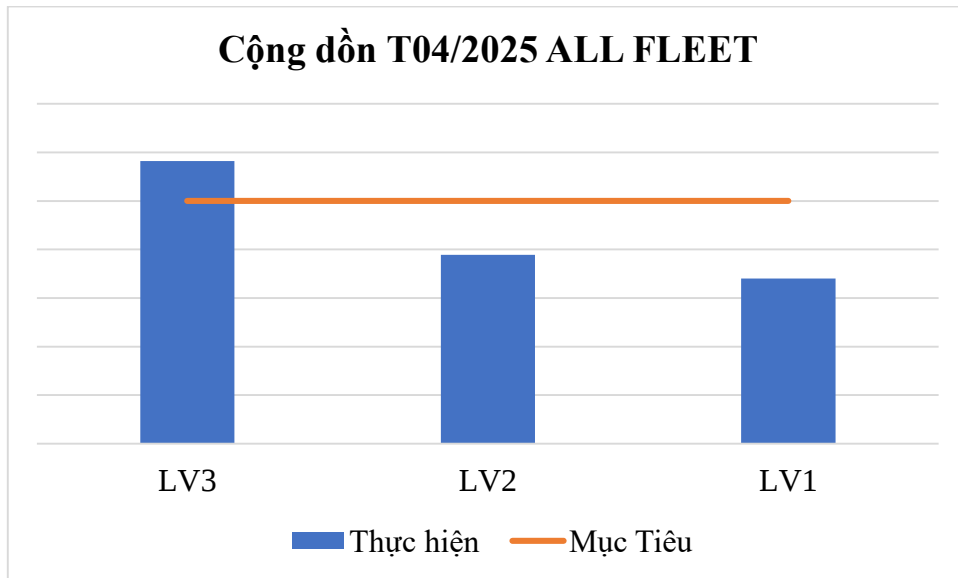
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay ATR72 T04/2025



PHỤ LỤC 4

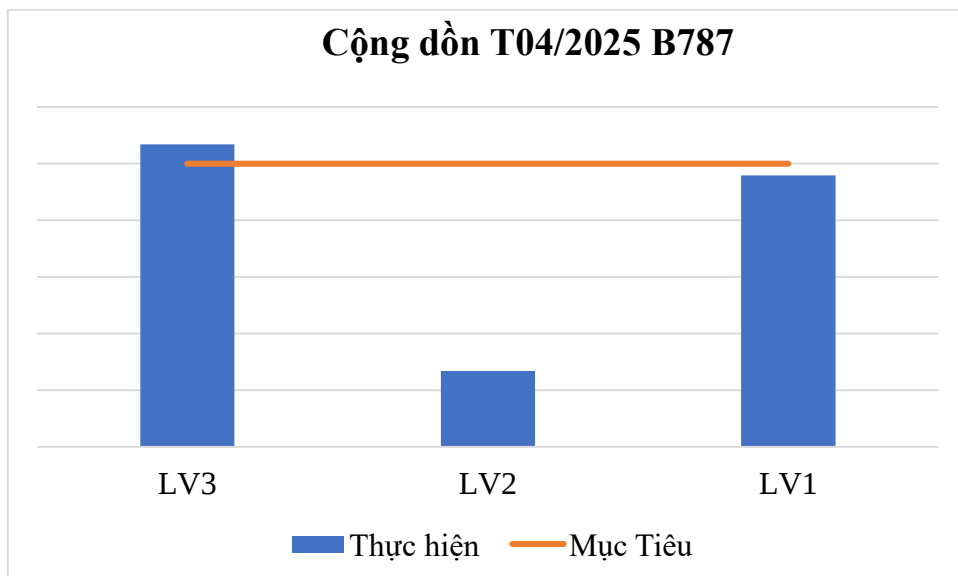
Các đội bay cộng dồn T04/2025

All Fleet	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.62	2.25	116%
Level 2	159.50	205.00	78%
Level 1	874.25	1285.00	68%



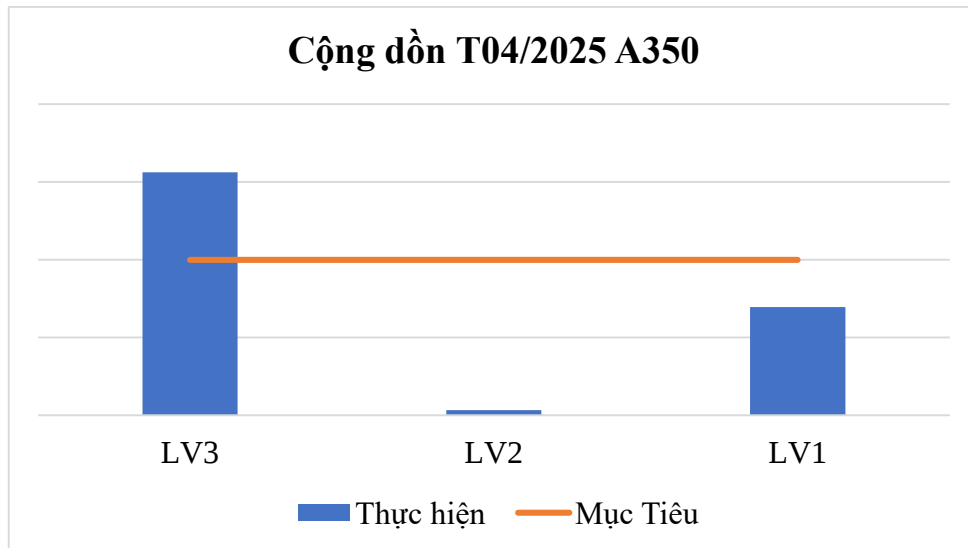
Đội B787 cộng dồn T04/2025

B787	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.30	2.15	107%
Level 2	2.40	8.97	27%
Level 1	675.75	705.00	96%



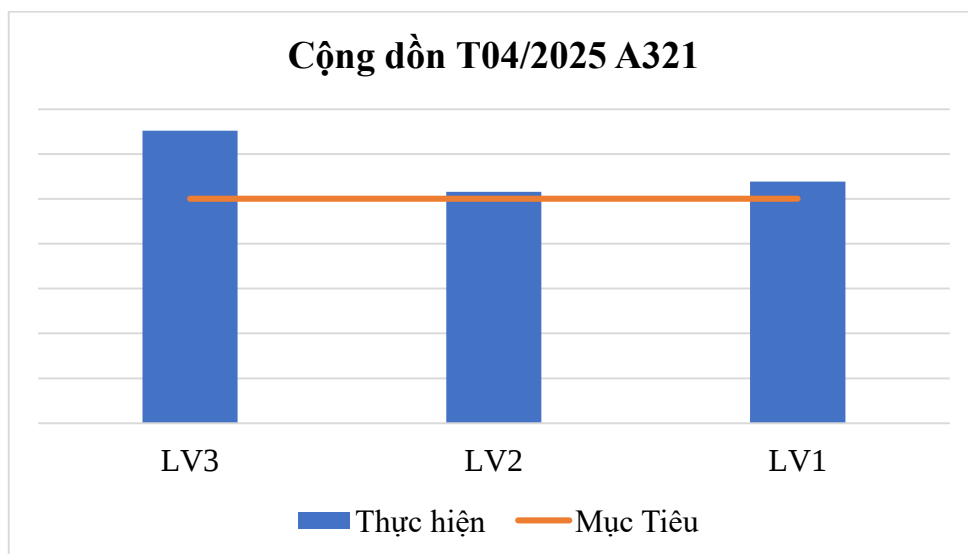
Đội bay A350 cộng dồn T04/2025

A350	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	3.28	2.10	156%
Level 2	0.33	10.02	3%
Level 1	438.25	630.00	70%



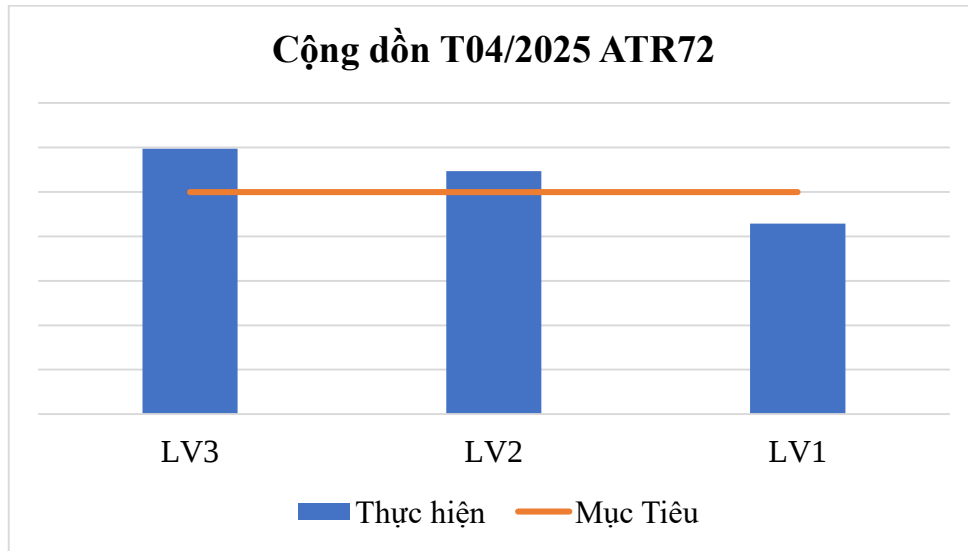
Đội bay A321 cộng dồn T04/2025

A321	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.58	1.98	130%
Level 2	188.25	182.54	103%
Level 1	901.75	837.00	108%



Đội bay ATR72 cộng dồn T04/2025

ATR72	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	6.14	5.14	120%
Level 2	485.50	444.13	109%
Level 1	1582.50	1846.73	86%



PHỤ LỤC 5: Nội dung công việc giao các cơ quan, đơn vị

Stt	Nội dung công việc	Chủ trì	Phối hợp	Thời hạn
1	QLRR đối với phương thức LDA tại HND và Circling tại PUS đối với các PC ít kinh nghiệm khai thác	ĐB 919	ATCL	T05/2025
2	Rà soát lại cách thức phân luồng các báo cáo trên hệ thống AQD, đảm bảo các báo cáo chỉ được gửi đến đúng cá nhân có liên quan; rà soát lại các quyền xem báo cáo, đảm bảo các nhân sự liên quan có thể theo dõi quá trình xử lý vụ việc đầy đủ trên hệ thống.	ATCL		T05/2025
3	Xem xét tăng cường kiểm soát năng lực bay của Giáo viên khi bay ghế phải cũng như cách thức can thiệp của Giáo viên bay kèm thông qua thực hành bay Line và đánh giá Line Check hàng năm	TCNL, ATCL, ĐB 919		T05/2025
4	Quy trình phối hợp, trách nhiệm mở cửa thang kỹ thuật cho PC đi Walkaround trước chuyến ba.	ASOC	VIAGS, VAECO	T05/2025
5	Lắp rèm cho vị trí nghỉ của PC, TV trên tàu bay A321 đi Ấn Độ.	KT		
6	Chủ động tham gia đánh giá thay đổi, QLRR và cập nhật thường xuyên cho các CQĐV tình hình an ninh liên quan đến các khu vực có xung đột quân sự có thể gây ảnh hưởng đến các chuyến bay khai thác.	ANHK		