

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 09/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 05 tháng 09 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 09/2025. 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 08/2025	Đánh giá
ARL	94.39 %	92.77 %	Không đạt MT
OCR	1.95 %	- 5.71 %	đạt MT
DR A321	99.63 %	99.64 %	đạt MT
DR A350	99.44 %	99.24 %	Không đạt MT
DR B787	99.36 %	99.15 %	Không đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.66 %	đạt MT

- Chỉ số ARL trong tháng 8 không đạt MT do khối Kỹ thuật đã chủ động thực hiện điều chỉnh kế hoạch định kỳ một số tàu bay. Độ tin cậy cất cánh của đội bay A350, B787 không đạt MT do các nguyên nhân được phân tích dưới đây.

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- ATA21 - Hồng học SAIV/SAOV: Hiện tại được quản lý theo chương trình soft time 15.000 FH. Các valve có tuổi thọ cao đang được lắp trên các tàu bảo quản để ưu tiên thiết bị tốt phục vụ khai thác. Yêu cầu ban QLVT làm việc với STEA về chi phí phí sửa chữa, trên cơ sở đó lên chương trình nâng cấp cho các valve cao giờ khi tháo bảo quản đưa tàu trở lại khai thác.
- ATA27 - Hồng học SFCC: Nguyên nhân chủ yếu do hồng học O/I board. Yêu cầu ban QLVT phối hợp cùng KT tiếp tục làm việc cùng STA để chủ động thay thế các O/I board này khi sửa chữa SFCC của VNA.
- ATA32 – Thường xuất hiện cảnh báo giả khi proximity sensor bị bẩn hoặc dịch chuyển do rung lắc. Yêu cầu ban KT và VAECO tiếp tục triển khai chương trình kiểm tra vệ sinh các cảm biến vị trí, căn chỉnh/thay thế các đầu cảm để loại bỏ nguy cơ ăn mòn tích tụ. Hoàn thành trên toàn bộ đội bay trước cao điểm Tết.

- ATA 49 – Hồng học APU Gen: Trong tháng 8 đã xảy ra 4 trường hợp hồng học APU Gen cần thay thế. Yêu cầu ban KT làm việc với nhà sản xuất để tìm hiểu nguyên nhân gốc, ban QLVT đánh giá và điều chỉnh mức kho dự phòng phục vụ khai thác.
2. Đội bay A350:
- ATA27 – FCRM: Hiện đã được nhà sản xuất chuyển thành thiết bị thọ mệnh. Yêu cầu ban KT chủ trì cùng các đơn vị để quản lý FCRM theo chính sách hiện hành, đồng thời phối hợp cùng đối tác và các đơn vị trong khối KT đẩy nhanh chương trình thực hiện SB phủ keo mới hàn, giảm thiểu gián đoạn khai thác.
 - ATA27 - Hồng học liên quan đến Spoiler Actuator: Nguyên nhân chủ yếu do EHA. Đối với vụ việc tàu A886 AOG do EHA accumulator có mức thủy lực dưới ngưỡng cho phép, nghi ngờ có thể do chất lượng bảo dưỡng tại shop do thiết bị mới nhận từ kho pool FHS. Ban QLVT phối hợp cùng KT làm việc với FHS về vấn đề này.
 - ATA29 - EDP: Ban QLVT làm việc với FHS về phương án chia sẻ chi phí nâng cấp EDP lên PN: -07.
 - ATA29 – Hồng học hệ thống Yellow Hydraulic: Nguyên nhân do cọ sát giữa đường ống và clamp gây nứt dẫn đến rò rỉ thủy lực. Yêu cầu ban KT và VAECO triển khai chương trình kiểm tra chủ động tình trạng các đường ống thủy lực theo tần suất 6 tháng và hoàn thành trên toàn bộ đội tàu bay A350 trong tháng 9/2025.
 - Ban KT làm việc với VAECO về vấn đề sai lệch trong chỉ thị dầu nhờn trên cockpit tàu A893 so với thực tế nạp tại sight-glass của tàu để có cơ sở thông tin tới nhà sản xuất Rolls Royces.
3. Đội bay B787:
- ATA24 –VFSG: Ban KT và QLVT phối hợp làm việc với đối tác Collins, KLM về chương trình hỗ trợ cho VNA nâng cấp VFSG (lên chuẩn H05) dự kiến ban hành trong tháng 9/2025.
 - ATA27 - Hồng học Rudder PCU: Hồng học có xu hướng tăng do tuổi thọ tàu bay thiết bị cao (thường sau 8 năm theo thống kê của BOE), nguyên nhân là do hồng học các cuộn dây solenoid. Ban KT và VAECO lưu ý trong công tác chuẩn bị các chuyến bay đặc biệt cần đảm bảo Rudder PCR có tuổi thọ dưới 8 năm và các cuộn dây single coid solenoid đều được thay mới.
 - ATA29 EDP: Bơm thủy lực EDP của B787 có vấn đề mòn thân bơm dẫn đến sinh mặt kim loại có thể gây gián đoạn khai thác. Hiện tại trên đội B787 có 11 bơm có giờ khai thác cao hơn ngưỡng hồng trung bình của thế giới, yêu cầu ban KT phối

hợp cùng QLVT để lên chương trình nâng cấp (on attrition) cho các EDP trên đội tàu bay của VNA.

- ATA32 – MLG Axle Heat: Đây là vấn đề lần đầu xuất hiện trên đội bay của VNA, việc đánh giá tình trạng hỏng hóc là phức tạp và chưa có kinh nghiệm xử lý. Ban KT tiếp tục làm việc với BOE về chương trình kiểm tra chủ động chính thức từ nhà sản xuất cho toàn đội B787, đồng thời quán triệt việc hội chẩn kết quả nội bộ trước khi gửi cho nhà sản xuất để tránh ảnh hưởng đến khai thác.
4. Đội bay ATR72:
- TT CU VAECO làm việc với các đối tác để đẩy nhanh việc lấy các vật tư còn thiếu đảm bảo định kỳ các tàu B219 và B221 ra check đúng hạn.
 - VAECO lưu ý kiểm tra shoot bolt trên các cửa hành khách của tàu bay ATR và xử lý khi phát hiện có hiện tượng trồi ra chèn vào mép cửa.
 - Ban QLVT đánh giá và bổ sung mức kho cho thiết bị FAP (Flight Attendant Panel) cho đội tàu bay ATR (nếu cần).
 - VAECO đảm bảo công tác sản xuất và cung ứng các placard cho VNA/VASCO phục vụ khai thác, định kỳ tàu bay.
5. Công tác nội thất:
- Ban QLVT tiếp tục làm việc với Collins, Safran để đẩy nhanh tiến độ sửa chữa các wine Chiller, Oven ... để đảm bảo chất lượng dịch vụ hành khách.
 - Ban KT phối hợp với DVHK và các đơn vị liên quan tổng hợp các phản hồi của hành khách về chất lượng dịch vụ IFC trên tàu bay để có biện pháp xử lý kịp thời (mở rộng dung lượng, hoạt động ổn định ...).

III. Công tác quản lý điều hành:

- Ban KT chủ trì rà soát các công việc cần thực hiện trên đội tàu bay của TCT trong giai đoạn thấp điểm, triển khai các chương trình phòng ngừa đánh chặn ... để đảm bảo đội bay trong trạng thái tốt nhất sẵn sàng phục vụ cao điểm Tết.
- Công tác quản lý tiêu hao dầu nhờn: Ban KT và VAECO rà soát tổng thể chương trình quản lý tiêu hao dầu nhờn trên các đội tàu bay trong đó đảm bảo việc quản lý mức độ tiêu hao dầu nhờn trong ngắn hạn, dài hạn & kiểm soát xu hướng tiêu hao ... tuân thủ đúng các quy định của Cục HKVN và mục tiêu quản lý kỹ thuật của VNA.

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

1. Bộ chỉ số an toàn:

- Tháng 08/2025 có 12/13 chỉ số KPI đạt mục tiêu. KPI không đạt mục tiêu: Tỷ lệ sự cố, vụ việc gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật do có 15 vụ việc (01 ATB+01R/T.O+13 GTB) xảy ra trong tháng.
- 2. Chỉ số Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS:
 - Tháng 08/2025 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu A321 và B787 không đạt mục tiêu chủ yếu do chất lượng dữ liệu tải thủ công từ máy tính do đường truyền tải 3G chậm và các hỏng hóc phát sinh trên đội tàu bay A321.
 - Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào tháng 8 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.

V. Nhiệm vụ và giải pháp cụ thể:

1. Giao Ban Kỹ thuật phối hợp cùng Ban SQD tổ chức rà soát, khuyến cáo đến các trạm bảo dưỡng ngoại trường về việc tuân thủ đầy đủ quy trình EDTO của VNA. Đồng thời, tăng cường chất lượng công tác đào tạo, đào tạo lại và đẩy mạnh kiểm tra, giám sát nhằm đảm bảo việc thực hiện quy trình này được thực hiện nghiêm túc và hiệu quả.
2. Giao ban SQD chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị: BKT, VAECO, QLVT rà soát các quy trình, quy định liên quan đến việc quản lý Placard/Marking trên tàu bay của VNA để chỉnh sửa, cập nhật nhằm đáp ứng các yêu cầu của CHK trước 20/09, không để tàu bay dừng bay vì không đáp ứng các yêu cầu mới.
3. Giao BKT phối hợp cùng VAECO, SQD nghiên cứu, xây dựng quy trình khôi phục thông tin, dữ liệu kỹ thuật trong trường hợp mất Techlog.

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 30/09/2025./.

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 8. 2025		So sánh		Đánh giá tháng 8
			KPI	Số lượng	Tháng 7. 2025	Với cùng kỳ 2024	
1	Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật	0.15	0.00	0	Giảm 01 vụ	Tăng 01 vụ	Đạt MT
2	Vụ việc mức E	4.10	0.81	1	Bằng	Giảm 07 vụ	Đạt MT
3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0.22	0.00	0	Bằng	Bằng	Đạt MT
4	Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1.02	0.81	1	Bằng	Bằng	Đạt MT
5	Báo cáo tự nguyện	53		61	Tăng 04 BC	Tăng 09 BC	Đạt MT
6	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21	9.66	12	Tăng 06 NN	Giảm 14 NN	Đạt MT
7	Nhân nhượng loại 2...7 (AMS,CMS,MME,AMP)	24.20	20.13	25	Tăng 06 NN	Giảm 01 NN	Đạt MT
8	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28	12.08	15	Tăng 11 vụ	Tăng 08 vụ	Không đạt MT
9	Cất lớp tàu bay	5.67	3.22	4	Giảm 06 vụ	Giảm 01 vụ	Đạt MT
10	Vụ việc PDA	1.69	1.61	2	Bằng	Tăng 02 vụ	Đạt MT
11	Vụ việc FOD	7.70	4.83	6	Giảm 07 vụ	Giảm 06 vụ	Đạt MT
12	Vụ việc tắt máy trên không	0.00	0.00	0	Bằng	Bằng	Đạt MT
13	Tỷ lệ đầu vào hệ thống phân tích dữ liệu (AGS)	94%		94%			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- 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

5	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...)	Monitoring
6	SAG2- 07/2025-01	Đối với công tác báo cáo các vụ việc an toàn trên AQD	VAECO Ban SQD		7/2025			VAECO đã phối hợp với VASCO và thống nhất sẽ thực hiện báo cáo trên AQD các vụ việc liên quan đến tàu bay của VASCO như đối với các tàu bay của VNA	Closed
7	SAG2- 07/2025-02	Đối với khuyến cáo của các NCT nước ngoài	Ban SQD Ban KT	VAECO QLVT	7/2025			Hiện Ban ATCL đang tổ chức thực hiện lại quy trình trả lời NCT, theo đó tất cả các nội dung trả lời sẽ được đánh giá, lấy ý kiến các CQ, ĐV liên quan kỹ càng trước khi trả lời.	Monitoring
8	SAG2- 07/2025-03	Đối với tỷ lệ dữ liệu LOMS/AGS thấp và chất lượng chưa tốt	Ban KT Ban SQD		7/2025			Hiện Ban ATCL đã báo cáo LĐ và sẽ đánh giá và cấp tài khoản truy cập hệ thống LOMS/AGS trong thời gian sớm nhất.	Monitoring

9	SAG2- 07/2025-04	Đối với nội dung kiểm tra Pre-Flt/Transit CHK	Ban KT		7/2025			Giao BKT chủ trì, rà soát để điều chỉnh các nội dung theo hướng tinh giảm, tối ưu, tránh chồng lấn với nội dung của các đơn vị khác, gây lãng phí nguồn lực.	Monitoring
10	SAG2- 07/2025-05	Đối với các vụ việc an toàn liên quan đến nhiều đơn vị	Ban SQD		7/2025			Ban ATCL đã tiến hành cập nhật vào SMSM, theo đó các vụ việc liên quan tới 02 đơn vị trở lên Ban ATCL sẽ chủ trì triển khai các giải pháp phòng ngừa, khắc phục.	Closed
11	SAG2- 09/2025-01	Rà soát, khuyến cáo đến các trạm bảo dưỡng ngoại trường về việc tuân thủ đầy đủ quy trình EDTO của VNA	Ban KT	Ban SQD	9/2025			Giao Ban Kỹ thuật phối hợp cùng Ban SQD tổ chức rà soát, khuyến cáo đến các trạm bảo dưỡng ngoại trường về việc tuân thủ đầy đủ quy trình EDTO của VNA. Đồng thời, tăng cường chất lượng công tác đào tạo, đào tạo lại và đẩy mạnh kiểm tra, giám sát nhằm đảm bảo việc thực hiện quy trình này được thực hiện nghiêm túc và hiệu quả	Open/Monitoring

12	SAG2- 09/2025-02	Rà soát các quy trình, quy định liên quan đến việc quản lý Placard/Marking trên tàu bay của VNA	Ban SQD	BKT, Vaeco, QLVT	9/2025	trước 20/09	Giao ban SQD chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị: BKT, Vaeco, QLVT rà soát các quy trình, quy định liên quan đến việc quản lý Placard/Marking trên tàu bay của VNA để chỉnh sửa, cập nhật nhằm đáp ứng các yêu cầu của CHK trước 20/09, không để tàu bay dừng bay vì không đáp ứng các yêu cầu mới	Open/Monitoring
13	SAG2- 09/2025-03	Nghiên cứu, xây dựng quy trình khôi phục thông tin, dữ liệu kỹ thuật trong trường hợp mất Techlog	Ban KT	Vaeco, SQD	9/2025		Giao BKT phối hợp cùng Vaeco, SQD nghiên cứu, xây dựng quy trình khôi phục thông tin, dữ liệu kỹ thuật trong trường hợp mất Techlog	Open/Monitoring

-----Hết phụ lục 2-----