

TỔNG CÔNG TY
HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do – Hạnh phúc

Số: 2074/TB-TCTHK-KT

Hà Nội, ngày 14 tháng 11 năm 2025

THÔNG BÁO KẾT LUẬN
Giao ban kỹ thuật tháng 11/2025, SAG2 và Hội đồng Độ tin cậy

Ngày 11 tháng 11 năm 2025, Phó tổng giám đốc Nguyễn Chiến Thắng chủ trì buổi họp giao ban tháng 11/2025. 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	MT 2025	T10/2025	Đánh giá
ARL	94.39 %	92.35 %	< MT: Do cao điểm bảo dưỡng định kỳ và phát sinh AOG tàu VN-A863.
OCR	1.95 %	- 0.82 %	Đạt MT
DR A321	99.63 %	99.73 %	Đạt MT
DR A350	99.44 %	99.25 %	< MT: hỏng hóc FCRM, Brake Residual press ...
DR B787	99.36 %	99.48 %	Đạt MT
DR ATR72	99.65 %	99.74 %	< MT: hỏng hóc RA, ATPCS, AHRU ...

II. Công tác kỹ thuật:

1. Đội bay A321:

- ATA28 – LP Valve Fault: Nguyên nhân chủ yếu do hỏng hóc motor của LP valve dẫn đến đóng mở chậm. Airbus vẫn đang tiếp tục nghiên cứu giải pháp khắc phục triệt để. Ban KT phối hợp cùng VAECO đánh giá và báo cáo phương án giảm tần suất kiểm tra xuống 24 tháng, VAECO tăng cường theo dõi tình trạng thiết bị qua SPM để có giải pháp phòng ngừa trước khi hỏng hóc xảy ra.
- ATA32 – LGCIU: Gây GTB tàu VN-A353, đây là hỏng hóc đã được nhận diện và có giải pháp. Yêu cầu ban KT và VAECO đẩy nhanh tiến độ chương trình nâng cấp Up-lock đồng thời tiếp tục triển khai chương trình làm sạch cảm biến, thay các đầu cảm để giảm rủi ro báo giả do bụi bẩn, ăn mòn tích tụ đặc biệt đối với các tàu A35x.
- ATA34 – TCAS Fault: Hỏng hóc liên quan đến TCAS có xu hướng tăng, nguyên nhân sơ bộ do nước xâm nhập tại các vị trí ăng ten và do tuổi đời thiết bị cao. Airbus đã có giải pháp kỹ thuật để nâng cao khả năng chống thấm nước cho thiết

bị, yêu cầu ban KT chủ trì cùng VAECO triển khai áp dụng trên toàn bộ đội tàu bay A321.

- ATA72 – A609 Engine IFSD: Nguyên nhân ban đầu do lỗi cảm biến gây báo giả, nhưng nguyên nhân trực tiếp là do tổ bay không thực hiện đúng qui trình của FCOM. Ban SQD khuyến cáo đề DB919 tổ chức giảng bình, rút kinh nghiệm.

2. Đội bay A350:

- ATA 27 – FCRM: Đã có giải pháp SB nâng cấp 6/22 vị trí FCRM của tàu A350, tuy nhiên tiến độ triển khai còn chậm. Yêu cầu ban KT làm việc với Airbus để đẩy nhanh triển khai áp dụng trên toàn đội A350 trong thời gian sớm nhất.
- ATA28 - Fuel FQI Fault: Gây ATB tàu VN-A897, nguyên nhân sơ bộ do lỗi phần mềm FQMS V6. Ban KT đẩy nhanh tiến độ nâng cấp TWDC theo VSB của nhà sản xuất Parker.
- ATA 32 – Hỏng hóc Parking Brake: gây GTB tàu bay VN-A898, các nguyên nhân của sự cố đã được xác định theo TFU 32.45.00028 của nhà sản xuất. Yêu cầu ban KT tiếp tục làm việc với Airbus và Safran để điều tra và nghiên cứu phương án xử lý triệt để.
- ATA73 – HMU: Yêu cầu ban KT xây dựng KH chi tiết việc thực hiện AD, làm việc với RR và Collins về vấn đề slot và TAT sửa chữa thiết bị dài do các Airlines đều có xu hướng gửi sớm HMU đi sửa chữa để đảm bảo khả phi.

3. Đội bay B787:

- ATA27 – Rudder PCU gây AOG tàu VN-A867: Đây là hỏng hóc đã được nhận diện chủ yếu do vấn đề kỹ thuật của cuộn cảm Damped Coil. Ban KT làm việc với MOOG để xây dựng chương trình thay chủ động các cuộn cảm cho các khối cao giờ, lưu ý sử dụng các thiết bị tốt cho các tàu phục vụ chuyến bay đặc biệt. Ban QLVT và KT phối hợp và đánh giá lại mức kho dự phòng cho Rudder PCU đảm bảo khai thác.
- ATA34 – hỏng hóc RA: mất tín hiệu của đài đo cao điện tử dẫn đến GTB tàu bay VN-A864. Các nguyên nhân có thể bao gồm tuổi thọ cao, điều kiện môi trường mưa ẩm dẫn đến nước xâm nhập. Ban KT và VAECO đẩy nhanh tiến độ nâng cấp cáp và đầu nối của hệ thống đo cao theo SB của Boeing để giảm thiểu hiện tượng này.
- ATA 56 – Nứt kính lái: Các nguyên nhân chính gây ra nứt kính bao gồm tuổi thọ thiết bị cao và hệ thống sưởi kính. Ban KT và VAECO nghiên cứu và đánh giá phương án chủ động kiểm tra và thay thế Hump seal như ANA đang áp dụng. Đối với các chuyến bay đặc biệt ưu tiên phương án thay thế các kính mới để khai thác.

- Ban KT, QLVT và VAECO phối hợp cùng BOE đẩy nhanh tiến độ khắc phục hỏng hóc tàu VN-A863 liên quan đến hệ thống Slat#12 và Wing box leading edge để đưa tàu trở lại khai thác trong thời gian sớm nhất. Ban KT cập nhật tiến độ cho OCC để điều chỉnh sắp xếp tàu bay phù hợp. VAECO nghiên cứu các Maintenance Tip (MT) liên quan đến trường hợp hỏng hóc này và các MT khác áp dụng cho đội bay B787.
4. Đội bay ATR72:
- Định kỳ tàu B221 kéo dài: Ban QLVT, TT CU rà soát và đẩy nhanh tiến độ cung ứng các PTVT còn thiếu. VAECO rút kinh nghiệm về công tác phối hợp với Airmex và VASCO trong việc thông báo chậm thông tin thiếu dụng cụ phục vụ thay động cơ.
 - Yêu cầu VASCO và VAECO phối hợp rà soát quy trình và tiêu chuẩn của việc ghi chép hồ sơ, tài liệu kỹ thuật, đồng thời nâng cao chất lượng công tác phối hợp trong quá trình làm việc với Cục HKDD khi đánh giá gia hạn CoA tàu bay.
5. Công tác nội thất:
- Ban KT và VAECO đẩy nhanh tiến độ để xin phê chuẩn để lắp đặt các thảm NTF cho đội tàu bay.
 - Ban QLVT, KT phối hợp làm việc với ban TCKT về thủ tục thanh lý các ghế tháo xuống từ các tàu chuyển đổi cấu hình cũng như phương án bảo quản các ghế trong thời gian chờ thanh lý.
 - Tiếp tục triển khai các chương trình làm mới, nâng cao chất lượng nội thất tàu bay.

III. Công tác quản lý điều hành:

- Ban KT và VAECO nghiên cứu và báo cáo phương án đưa các chương trình soft time vào quản lý trên AMOS.
- Ban QLVT chủ trì phối hợp cùng ban KT, VAECO đánh giá danh mục phục vật tư dự phòng cho khai thác các chuyến bay đặc biệt cũng như chuẩn bị cho khai thác cao điểm Tết. Báo cáo lãnh đạo TCT để có phương án chỉ đạo kịp thời.
- Các cơ quan đơn vị thuộc khối KT cần quán triệt CB CNV khi tham gia điều hành hàng ngày về việc tối ưu hóa nguồn lực tàu bay đặc biệt là đội tàu bay thân rộng thông qua việc điều chỉnh linh hoạt các nội dung sửa chữa, bảo dưỡng, thực hiện WO ... với mục tiêu đảm bảo đủ tàu phục vụ khai thác theo kế hoạch của TCT.
- Ban KT rà soát thống kê và đánh giá công tác dừng tàu làm các công việc ngoài line trong năm 2025 để rút kinh nghiệm cho năm 2026, giảm tối đa các công việc làm ngoài định kỳ.

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

1. Bộ chỉ số an toàn:

- Tháng 10/2025 có 5/13 chỉ số KPI không đạt mục tiêu. KPI không đạt mục tiêu bao gồm: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay loại 2...7; Sự cố, vụ việc gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật; Tỷ lệ cất lopp tàu bay; Tỷ lệ vụ việc thiết bị rơi khỏi máy bay; Tỷ lệ vụ việc FOD.

2. Chỉ số Tỷ lệ dữ liệu đầu vào cho hệ thống phân tích dữ liệu bay AGS/LOMS:

- Tháng 10/2025 chỉ số tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS của các đội tàu bay có xu hướng tốt lên, đội tàu bay B787 đã tiệm cận mục tiêu (94% so với mục tiêu 95%). Tuy vậy, tỷ lệ dữ liệu đội A321NEO vẫn thấp, cần tiếp tục triển khai các giải pháp khắc phục.
- Tính trung bình tất cả các đội tàu bay, tỷ lệ dữ liệu đầu vào tháng 10 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. Triển khai kết luận của UBAT:

- Chuyển việc theo dõi, tính toán chỉ số FOD từ tổ SAG#2 sang tổ SAG#3 từ năm 2026.
- Tổ SAG#2: Thực hiện phân loại, xây dựng chỉ số KPI cho từng loại sự cố vụ việc mức A, B, C, D, E để đánh giá, quản trị từ năm 2026.

2. Các đơn vị trong Khối triển khai quyết liệt các giải pháp để kéo giảm chỉ số tàu bay GĐKT vì lý do KT và chỉ số nhân nhượng loại II, phấn đấu đạt mục tiêu năm 2025.

3. Quán triệt đến toàn thể CB, CNV về việc tuân thủ quy trình, quy định nhằm giảm thiểu các vụ việc sai lỗi, uy hiếp đến an toàn. Tiếp tục khuyến khích người lao động thực hiện việc báo cáo, báo cáo tự nguyện.

Yêu cầu thủ trưởng các CQ, ĐV triển khai thực hiện nghiêm túc TBKL này, báo cáo kết quả thực hiện cho PTGD – GĐK Kỹ thuật, Tổ trưởng tổ SAG#2 thông qua thư ký đề tổng hợp, chuẩn bị cho phiên họp tiếp theo và cập nhật cho Ban KT để theo dõi, giám sát trước ngày 30/11/2025./.

Nơi nhận:

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



PHỤ LỤC 1
BỘ CHỈ SỐ THỰC HIỆN AN TOÀN LĨNH VỰC KỸ THUẬT

STT	Tên chỉ số	MT 2025 (vv/10000CB)	Tháng 10. 2025		So sánh		Đánh giá tháng 10
			KPI	Số lượng	Tháng 9. 2025	Với cùng kỳ 2024	
1	Sự cố A,B,C,D lĩnh vực kỹ thuật	0.15	0.00	0	Bằng	Bằng	Đạt MT
2	Vụ việc mức E	4.10	1.81	2	Bằng	Giảm 03 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	0.00	0	Giảm 01 vụ	Giảm 03 vụ	Đạt MT
5	Báo cáo tự nguyện	53		57	Tăng 09 BC	Tăng 24 BC	Đạt MT
6	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21	5.43	6	Giảm 03 NN	Giảm 09 NN	Đạt MT
7	Nhân nhượng loại 2...7 (AMS,CMS,MME,AMP)	24.20	35.27	39	Tăng 06 NN	Tăng 24 NN	Không đạt MT
8	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28	8.14	9	Giảm 04 vụ	Tăng 06 vụ	Không đạt MT
9	Cắt lớp tàu bay	5.67	8.14	9	Tăng 01 vụ	Tăng 04 vụ	Không đạt MT
10	Vụ việc PDA	1.69	1.81	2	Tăng 02 vụ	Giảm 01 vụ	Không đạt MT
11	Vụ việc FOD	7.70	23.51	26	Tăng 20 vụ	Tăng 13 vụ	Không 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- 06/2025-01	Đối với công tác ghi chép, quản lý Techlog	Ban KT	Ban SQD VAECO	6/2025		BKT đã 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...)	Closed

5	SAG2- 07/2025-04	Đối với nội dung kiểm tra Pre-Flt/Transit CHK	Ban KT		7/2025			BKT đã 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
6	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			Ban ATCL đã phối hợp với các CQ,ĐV làm việc với Cục HKVN, việc tri hoãn hỏng hóc Placard đã được đưa vào tài liệu MEL bản tạm thời và NEF iss01 Rev04, list các Placard để hỗ trợ cho các CRS đang được VAECO xây dựng nhằm tuân thủ chỉ thị 3902/TB-CHK và đảm bảo tàu bay khai thác thuận lợi	Monitoring
7	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			Ban KT đang phối hợp VAECO xây dựng quy trình	Monitoring

8	SAG2- 10/2025-01	Đối với việc cải thiện tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS	Ban SQD	KT, Vaeco, CNTT	10/2025			Ban ATCL tiếp tục theo dõi phối hợp cùng Ban KT, VAECO rà soát hệ thống, đọc bổ sung các dữ liệu bị thiếu nhằm nâng cao tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống LOMS/AGS.	Monitoring
9	SAG2- 10/2025-02	Đối với quy trình Autoland	BKT, SQD, Vaeco, OCC, DB		10/2025			Đề nghị các ban chuyên môn (BKT, SQD, Vaeco, OCC, DB) phối hợp cùng tổ sửa đổi, soạn thảo MME của TCT hoàn thành trong năm 2025.	Monitoring
10	SAG2- 10/2025-03	Đối với kiến nghị của ĐTV về bộ chống cháy PIN Lithium	Ban KT	SQD, ĐTV	10/2025			Ban KT đang phối hợp Ban SQD bổ sung, sửa đổi tài liệu trình Cục HK phê chuẩn thay đổi vị trí lắp Kit chống cháy phù hợp.	Monitoring

-----Hết phụ lục 2-----