Post: Contact:
Air Navigation Department
119 Nguyen Son Str.,
Long Bien Dist.,
Ha Noi, Viet Nam
Tel: +84 24 38274191
Fax: +84 24 38274194
E-mail: and@caa.gov.vn
Web: http://caa.gov.vn

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

AIP SUP
03/24
Có hiệu lực từ
Effective from
22 FEB 2024
Được xuất bản vào
Published on
19 JAN 2024

ĐIỀU CHỈNH VÀ BỔ SUNG PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC HAI ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH SONG SONG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về việc điều chỉnh phương thức khai thác hai đường CHC song song tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (VVNB).

2 CHI TIẾT

Ghi chú: Tham chiếu AIP Việt Nam, mục 3 các trang từ AD 2.VVNB-1-48 to AD 2.VVNB-1-53.

2.1 Nguyên tắc chung

Việc sử dụng hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Nội Bài tuân thủ nghiêm các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO (đặc biệt là các tiêu chuẩn về phân cách nhiễu động); các văn bản pháp quy, quy định của Chính phủ, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng không Việt Nam, VATM, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.

2.2 Chế độ 1: Sử dụng đường CHC 11L cho hạ cánh, đường CHC 11R cho cất cánh

KSVKL chỉ cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) khi:

2.2.1 Trường hợp 1:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L với các điều kiện sau:
  - Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
  - Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L.

– KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L thực hiện bay lại.

– Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.

ADJUSTMENT AND ADDITION OF OPERATIONAL PROCEDURE OF TWO PARALLEL RUNWAYS AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT

1 INTRODUCTION

This AIP Supplement aims at notifying the adjustment and addition of operational procedure of two parallel runways at Noi Bai Airport (VVNB).

2 DETAILS

Note: Refer to AIP Viet Nam, Items 3 in pages from AD 2.VVNB-1-48 to AD 2.VVNB-1-53.

2.1 General rule

The usage of two RWYs at Noi Bai International Airport must comply with ICAO Standards and Recommend Practices (especially on wake turbulence separation standards), Legal Documents, Regulation of Government, Ministry of Defence, Ministry of Transportation, CAAV, VATM, airlines, aircraft operators, flight crews and related ATC shall be responsible for safe of flights safety.

2.2 Operational option 1: RWY 11L is used for landing, RWY 11R is used for take-off

ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding on RWY 11R (pilots are ready for departure) when

2.2.1 Case 1:

– Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 11L with the following conditions:
  - From 00:00 to 10:00 (UTC);
  - Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the Touchdown zone of RWY 11L.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that the cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 11L to execute a go-around.

– Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to observe landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.

– Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh

– In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

2.2.2 Trường hợp 2:

Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11L, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

+ Khi có giám sát ATS: Bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trục tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 11L không nhỏ hơn các giá trị sau:

2.2.2 Case 2:

The landing aircraft is on the final approach track of RWY 11L, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 11R (pilots are ready for departure) in some cases:

+ Under ATS surveillance: Ensure that when the take-off clearance is issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11L is not less than:

		Tàu bay hạ cánh Arriving aircraft			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh Departing aircraft	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;

Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 04 km (02NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;

Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.

+ Khi không có giám sát ATS: Áp dụng tiêu chuẩn phân cách nhiễu động theo thời gian giữa hai tàu bay:

The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as the standard requirement;

The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10NM from the threshold of RWY). The SMR system is in normal operation and is established to monitor the last 04 km (2 NM) of the final approach segment;

ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

+ Without ATS surveillance: Time-based wake turbulence separation minima between two aircrafts is applied:

Tàu bay trước The preceding aircraft	**Tàu bay sau The succeeding aircraft**	**Đối với tàu bay hạ cánh For Landing aircraft**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ đầu đường CHC) For take-off aircraft (from the beginning of RWY)**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ giao điểm đường CHC với đường lăn) For take-off aircraft (from the intersection of RWY and TWY)**
SUPER	HEAVY	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	MEDIUM	3 minutes	3 minutes	4 minutes
	LIGHT	4 minutes	3 minutes	4 minutes
HEAVY	MEDIUM	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	LIGHT	3 minutes	2 minutes	3 minutes
MEDIUM	LIGHT	3 minutes	2 minutes	3 minutes

2.3 Chế độ 2: Sử dụng đường CHC 11L cho cất cánh, đường CHC 11R cho hạ cánh.

KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) khi:

2.3.1 Trường hợp 1:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R với các điều kiện sau:

2.3 Operational option 2: RWY 11L is used for take-off, RWY 11R is used for landing.

ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding on RWY 11L (pilots are ready for departure) when:

2.3.1 Case 1:

– Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 11R with following conditions:

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
- Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R

– KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R thực hiện bay lại.

– Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.

– Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh.

2.3.2 Trường hợp 2:

Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11R, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

+ Khi có giám sát ATS: Bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trục tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 11R không nhỏ hơn các giá trị sau:

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to Touchdown zone of RWY 11R

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 11R to execute a go-around.

– Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to monitor landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.

– In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

2.3.2 Case 2:

The landing aircraft is on the final approach track of RWY 11R, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 11L (pilots are ready for departure) in some cases:

+ Under ATS surveillance: Ensure that when the take-off clearance is issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11R is not less than:

		Tàu bay hạ cánh **Arriving aircraft**			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Departing aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;

Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 04 km (02NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;

Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.

+ Khi không có giám sát ATS: Áp dụng tiêu chuẩn phân cách nhiễu động theo thời gian giữa hai tàu bay:

The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;

The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10NM from the threshold of RWY). The SMR system is in normal operation and is established able to monitor the last 04 km (2 NM) of the final approach segment;

ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

+ Without ATS surveillance: Time-based wake turbulence separation minima between two aircrafts is applied.

Tàu bay trước The preceding aircraft	Tàu bay sau The succeeding aircraft	Đối với tàu bay hạ cánh For Landing aircraft	Đối với tàu bay cất cánh (từ đầu đường CHC) For take-off aircraft (from the beginning of RWY)	Đối với tàu bay cất cánh (từ giao điểm đường CHC với đường lăn) For take-off aircraft (from the intersection of RWY and TWY)
SUPER	HEAVY	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	MEDIUM	3 minutes	3 minutes	4 minutes
	LIGHT	4 minutes	3 minutes	4 minutes
HEAVY	MEDIUM	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	LIGHT	3 minutes	2 minutes	3 minutes
MEDIUM	LIGHT	3 minutes	2 minutes	4 minutes

2.4 Chế độ 3: Sử dụng đường CHC 29R cho hạ cánh, đường CHC 29L cho cất cánh.

KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) khi:

2.4.1 Trường hợp 1:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R với các điều kiện sau:

  • Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);

  • Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R thực hiện bay lại.

– Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.

– Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh.

2.4.2 Trường hợp 2:

Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29R, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

+ Khi có giám sát ATS: Bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trục tiếp cận chót so với thềm đường CHC 29R không nhỏ hơn các giá trị sau:

2.4 Operational option 3: RWY 29R is used for landing, RWY 29L is used for take-off.

ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding on RWY 29L (pilots are ready for departure) when:

2.4.1 Case 1:

– Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 29R with following conditions:

  • From 00:00 to 10:00 (UTC)

  • Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of the aerodrome; horizontal visibility is over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts).

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the beside adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29R to execute a go-around.

– Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to monitor landing aircraft on the beside adjacent RWY, comply with the operation procedures.

– In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

2.4.2 Case 2:

The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29R, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 29L (pilots are ready for departure) in some cases:

+ Under ATS surveillance: Ensure that when the take-off clearance is issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 29R is not less than:

		Tàu bay hạ cánh Arriving aircraft			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Departing aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;

Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 04 km (02NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;

Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.

+ Khi không có giám sát ATS: Áp dụng tiêu chuẩn phân cách nhiễu động theo thời gian giữa hai tàu bay:

The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;

The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 04 km (2 NM) of the final approach segment;

ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

+ Without ATS surveillance: Time-based wake turbulence separation minima between two aircrafts is applied.

Tàu bay trước **The preceding aircraft**	**Tàu bay sau** **The succeeding aircraft**	**Đối với tàu bay hạ cánh** **For Landing aircraft**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ đầu đường CHC)** **For take-off aircraft (from the beginning of RWY)**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ giao điểm đường CHC với đường lăn)** **For take-off aircraft (from the intersection of RWY and TWY)**
SUPER	HEAVY	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	MEDIUM	3 minutes	3 minutes	4 minutes
	LIGHT	4 minutes	3 minutes	4 minutes
HEAVY	MEDIUM	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	LIGHT	3 minutes	2 minutes	3 minutes
MEDIUM	LIGHT	3 minutes	2 minutes	5 minutes

2.5 Chế độ 4: Sử dụng đường CHC 29R cho cất cánh, đường CHC 29L cho hạ cánh.

KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) khi:

2.5.1 Trường hợp 1:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29L với các điều kiện sau:

  • Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);

  • Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29L thực hiện bay lại.

2.5 Operational option 4: RWY 29R is used for take-off, RWY 29L is used for landing.

ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding on RWY 29R (pilots are ready for departure) when:

2.5.1 Case 1:

– Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 29L with following conditions:

  • From 00:00 to 10:00 (UTC);

  • Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 29L to execute a go-around.

– Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay

– Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh.

– Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to monitor landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.

– In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

2.5.2 Trường hợp 2:

Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29L, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

+ Khi có giám sát ATS: bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trục tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 29L không nhỏ hơn các giá trị sau:

2.5.2 Case 2:

The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29L, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 29R (pilots are ready for departure) in some cases:

+ Under ATS surveillance: Ensure that when the take-off clearance is issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 29L is not less than:

		Tàu bay hạ cánh **Arriving aircraft**			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Departing aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;

Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 04 km (02NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;

Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.

+ Khi không có giám sát ATS: Áp dụng tiêu chuẩn phân cách nhiễu động theo thời gian giữa hai tàu bay:

The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;

The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 04 km (2 NM) of the final approach segment;

ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

+ Without ATS surveillance: Time-based wake turbulence separation minima between two aircrafts is applied.

Tàu bay trước **The preceding aircraft**	**Tàu bay sau** **The succeeding aircraft**	**Đối với tàu bay hạ cánh** **For Landing aircraft**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ đầu đường CHC)** **For take-off aircraft (from the beginning of RWY)**	**Đối với tàu bay cất cánh (từ giao điểm đường CHC với đường lăn)** **For take-off aircraft (from the intersection of RWY and TWY)**
SUPER	HEAVY	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	MEDIUM	3 minutes	3 minutes	4 minutes
	LIGHT	4 minutes	3 minutes	4 minutes
HEAVY	MEDIUM	2 minutes	2 minutes	3 minutes
	LIGHT	3 minutes	2 minutes	3 minutes
MEDIUM	LIGHT	3 minutes	2 minutes	6 minutes

2.6 Trách nhiệm của KSVKL

a) Yêu cầu chung:

– Phải được huấn luyện đầy đủ các chế độ khai thác hai đường CHC song song của phương thức này;

2.6 ATC responsibilities

a) General requirement:

– Must be fully trained about the operational options of the two parallel runways of this procedure;

– Tăng cường giám sát và quan sát tàu bay; lưu ý cấp huấn lệnh rõ ràng và kịp thời; yêu cầu và nghe tổ lái nhắc lại huấn lệnh để chắc chắn rằng tàu bay đã nhận đủ và hiểu đúng huấn lệnh.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

– Không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để chuẩn bị cất cánh;

– Căn cứ tình hình không lưu cụ thể có thể cấp đồng thời huấn lệnh cho tàu bay lên đường CHC và cất cánh nhằm tăng khả năng thông qua của đường CHC.

c) Đối với tàu bay hạ cánh:

– Phải có hành động và biện pháp nhằm đảm bảo tàu bay tiếp cận hạ cánh đúng đường CHC đã chỉ định cho tàu bay;

– Phải tập trung quan sát tàu bay, tăng cường giám sát tàu bay trên cạnh chót và nhắc nhở tổ lái khi cần thiết.

3 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ còn hiệu lực cho đến khi nội dung được đưa vào AIP Việt Nam.

- HẾT -

– Enhance aircraft observation and monitoring, issue clear and timely clearance, request and listen to the pilot read back the clearance to ensure that the clearance is fully received and comprehended.

b) For departure aircraft:

– Departure aircraft are not allowed to line up two parallel runways simultaneously for departure;

– Base on the specific ATC situation, clearances are able to be issued simultaneously for aircraft to line up RWY and take off to increase throughout capacity.

c) For landing aircraft:

– Have action and measure to ensure that approaching aircraft land on the correct assigned RWY;

– Concentrate on monitoring aircraft, enhance observation aircraft on final leg and remind pilot if necessary.

3 CANCELLATION

This AIP Supplement shall remain in force until its content has been incorporated into AIP Viet Nam.

- END -