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
02/24
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 TÂN SƠN NHẤT

1 GIỚI THIỆU

Ngày 20/10/2022, Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC A30/22 đã được phát hành để thông báo về quy trình tạm thời nâng cao năng lực khai thác đường cất hạ cánh tại sân bay Tân Sơn Nhất.

Để đảm bảo an toàn, điều hòa và hiệu quả cho tất cả hoạt động bay tại cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về việc điều chỉnh và bổ sung phương thức khai thác hai đường cất hạ cánh song song tại cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (VVTS).

2 CHI TIẾT

Ghi chú: Các nội dung sau đây sẽ thay thế mục 3 các trang từ AD 2.VVTS-1-68 đến AD 2.VVTS-1-71 trong tập AIP Việt Nam và AIRAC AIP SUP A30/22.

2.1 Nguyên tắc chung

2.1.1 Việc sử dụng hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất phải tuân thủ nghiêm các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức HKDD quốc tế (đặc biệt là các tiêu chuẩn về phân cách nhiễu động); các quy định và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam (HKVN); VATM, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.

2.1.2 Hai đường CHC song song tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc và được xem gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay.

2.1.3 Không cho phép các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để chuẩn bị cất cánh.

2.1.4 Khi nhận huấn lệnh "Line-up", tổ lái phải nhanh chóng lên đường CHC hoặc thông báo ngay cho KSVKL nếu tàu bay chưa sẵn sàng cất cánh.

2.1.5 Tổ lái có trách nhiệm tuân thủ nghiêm phương thức tiếp cận đã được công bố; nghe và nhắc lại, thực hiện đúng và kịp thời huấn lệnh, chỉ thị của KSVKL, nếu không thực hiện được phải thông báo ngay cho KSVKL.

2.1.5.1 Đối với tàu bay cất cánh

– Trường hợp nhận được huấn lệnh cất cánh khi tàu bay ở điểm chờ, tổ lái phải khẩn trương lên đường CHC và cất cánh một cách liền mạch.

– Trường hợp nhận được huấn lệnh cất cánh khi tàu bay đã đối chuẩn trên đường CHC, tổ lái phải thực hiện việc chạy đà ngay lập tức.

2.1.5.2 Đối với tàu bay hạ cánh

– Duy trì tốc độ trong giai đoạn tiếp cận hạ cánh như sau:
  - Từ 190 đến 200 knot: Khi tàu bay ở khoảng cách 25 track-mile so với ngưỡng đường CHC;
  - Từ 160 đến 180 knot: Khi tàu bay thiết lập trên trục tiếp cận;

ADJUSTMENT AND ADDITION OF OPERATIONAL PROCEDURE OF TWO PARALLEL RUNWAYS AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AIRPORT

1 INTRODUCTION

On 20 OCT 2022, AIRAC AIP SUP A30/22 was published to notify temporary procedure to enhance runway operation capacity at Tan Son Nhat Airport.

To ensure the safety, regularity and efficiency of Tan Son Nhat International Airport, this AIP Supplement aims at notifying the adjustment and addition of operational procedures of two parallel runways at Tan Son Nhat International Airport (VVTS).

2 DETAILS

Note: The following contents shall replace Items 3 in pages from AD 2.VVTS-1-68 to AD 2.VVTS-1-71 in Viet Nam AIP and AIRAC AIP SUP A30/22.

2.1 General rule

2.1.1 The use of two parallel RWYs at Tan Son Nhat International Airport shall strictly comply with the Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organization (especially on wake turbulence separation standards); regulations and guidances of Civil Aviation Authority of Viet Nam; VATM, airlines, aircraft operators, pilots and relevant air traffic controllers are responsible for flights safety.

2.1.2 Two parallel RWYs at Tan Son Nhat International Airport are operated dependently and considered as one RWY for air traffic control service

2.1.3 The departing aircraft are not allowed to line up on two RWYs at the same time.

2.1.4 When pilots receive "Line-up" clearance, pilots must quickly line up on the RWY or inform ATC immediately if the aircraft is not ready to take off.

2.1.5 Pilots are responsible for strictly complying with the published approach procedures; hear back and read back, following strictly and conducting timely clearances, instructions from ATC, immediately notifying ATC if unable to perform.

2.1.5.1 For take-off aircraft

– In case of receiving the take-off clearance when the aircraft is at the holding point, pilots must immediately line up on RWY and take off seamlessly.

– In case pilots receive take-off clearance when aircraft has lined up RWY, pilots must immediately starts rolling.

2.1.5.2 For landing aircraft

– Maintain speed during the approach segment as follows:
  - From 190 to 200 knots: When the aircraft is at a distance of 25 track-miles from the THR;
  - From 160 to 180 knots: When the aircraft is established on the final approach;

- Từ 150 đến 160 knot: Khi tàu bay trên trục tiếp cận đang ở khoảng cách 05 NM so với ngưỡng đường CHC;
- Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể yêu cầu tổ lái giữ tốc độ tiếp cận tối thiểu.

– Sau khi hạ cánh, tổ lái phải thoát ly đường CHC trong vòng 60 giây tính từ thời điểm tàu bay vượt ngưỡng đường CHC đến khi hoàn toàn vượt qua vạch dừng chờ của đường lăn thoát ly.

– Khi nhận được huấn lệnh cắt qua đường CHC, tổ lái phải thực hiện trong vòng 45 giây tính từ thời điểm tàu bay tiến nhập đường CHC đến khi thoát ly hoàn toàn đường CHC.

2.1.6 Tàu bay bị mất liên lạc vô tuyến phải thoát ly đường CHC, dừng lại trên đường lăn và theo dõi chỉ thị, tín hiệu đèn từ TWR Tân Sơn Nhất.

2.1.7 Tất cả tàu bay khi đến hạ cánh tại Tân Sơn Nhất phải đáp ứng RNP-APCH, kể cả tàu bay lựa chọn Tân Sơn Nhất làm sân bay dự bị.

2.1.8 Trường hợp có xuất hiện nhiễu động thì KSVKL và tổ lái phải tuân thủ quy định của Cục HKVN về phân cách nhiễu động.

2.1.9 Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị hàng không dân dụng, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hoặc bài bay đã được phê duyệt.

2.1.10 Phương thức khai thác này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cần thiết khác để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.

2.2 Chế độ sử dụng đường cất hạ cánh

2.2.1 Điều kiện để tàu bay lên dừng chờ trên đường CHC

a) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành lăn lên và chờ trên đường CHC, không phụ thuộc vào vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh đường CHC còn lại với điều kiện đáp ứng **tất cả** các yêu cầu sau:

   – KSVKL giám sát chặt chẽ quỹ đạo tàu bay, kịp thời khuyến cáo tổ lái khi phát hiện nguy cơ nhầm lẫn đường CHC.

   – Hệ thống thiết bị giám sát PSR/SSR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo tiêu chuẩn yêu cầu, màn hình hiển thị của hệ thống ATM được thiết lập ở chế độ quan sát được 10 NM cuối của giai đoạn tiếp cận chót.

   – Tầm nhìn không dưới 1 200 m và trần mây không thấp hơn 130 m.

   – Thời điểm tầm nhìn từ 1 200 m đến dưới 3 000 m hoặc trần mây từ 130 m đến dưới 180 m: Hệ thống SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo tiêu chuẩn yêu cầu, màn hình hiển thị của hệ thống SMR được thiết lập ở chế độ quan sát được 02 NM cuối của giai đoạn tiếp cận chót; KSVKL giám sát của kíp trực TWR Tân Sơn Nhất kịp thời hỗ trợ các vị trí trực, đặc biệt là quan sát và phán đoán quỹ đạo tàu bay để kịp thời cảnh báo KSVKL trực điều hành.

b) Trong trường hợp tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC mà một trong các yêu cầu tại khoản a, mục 2.2.1 không còn đảm bảo, KSVKL phải:

   – Cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay theo điều kiện tại khoản c, mục 2.2.2.1.1; hoặc.

   – Cấp huấn lệnh cho tàu bay rời khỏi đường CHC; hoặc.

   – Cấp huấn lệnh bay lại cho tàu bay đang tiếp cận hạ cánh đường CHC còn lại, tùy vào cách xử lý nào an toàn hơn.

c) Trong trường hợp một trong các yêu cầu tại khoản a, mục 2.2.1 không đảm bảo, KSVKL chỉ được phép cho tàu bay khởi hành lên đường CHC khi:

   – Tàu bay bên đường CHC còn lại đã hạ cánh bình thường; và.

- From 150 to 160 knots: When the aircraft is on the final approach which is at a distance of 05 NM from THR;
- In case of necessity, ATC can request pilots to maintain the minimum approach speed.

– After landing, pilots must vacate RWY within 60 seconds from the time the aircraft crossed THR until it completely passes holding position of exit TWY.

– When receiving clearance to cross RWY, pilot must carry out within 45 seconds from the time the aircraft taxies into RWY until it completely vacates RWY.

2.1.6 When the aircraft lost radio communication, it must vacate RWY, stop on the TWY and follow instructions and light signals from Tan Son Nhat TWR.

2.1.7 All aircraft landing at Tan Son Nhat shall meet the RNP-APCH requirements; including those choose Tan Son Nhat Aerodrome as an alternate aerodrome.

2.1.8 In case of turbulence, ATC and pilots must comply with the CAAV regulations about turbulence separation.

2.1.9 The usage of RWY for calibration flights of civil navigation aids, exercises, has to comply with the approved flight permissions, ATS flight plans or training flight exercise

2.1.10 These operational procedures are not applied in emergency, urgency and other necessary situations to ensure the safety and regularity of the flight operations.

2.2 Usage of runway

2.2.1 Conditions for aircraft to hold at the RWY holding point.

a) ATC can issue clearances for departing aircraft to line up and wait, regardless position of approaching aircraft on remaining RWY, it must meet **all** of the following requirements:

   – ATC monitors the aircraft trajectory and provides timely recommendations to the pilots when realizing the risk of landing on the wrong RWY

   – The PSR/SSR are in normal operation, the targets are accurately displayed as standard requirements, the screen of ATM system is displayed to monitor the last 10 NM of the final approach segment;

   – The visibility is not less than 1 200 m, ceiling is not less than 130 m;

   – At the time, when the visibility is from 1 200 m up to but not including 3 000 m or ceiling from 130 m up to but not including 180 m: The SMR is in normal operation, the targets are accurately displayed as standard requirement, the screen of ATM system is displayed to monitor the last 02 NM of the final approach segment; the supervisor of Tan Son Nhat TWR shift promptly assist duty positions, particularly in aircraft trajectory observation and judgment, to issue timely warnings to the on-duty ATC.

b) In case the aircraft is holding on RWY and one of the requirements in section 2.2.1, item a which is not met, ATC must:

   – Issue take-off clearances for aircraft according to the conditions in section 2.2.2.1.1, item c; or.

   – Issue clearances for aircraft to vacate the RWY; or

   – Issue clearances to implement the missed approach for approaching aircraft, depends on which solution is safer.

c) In case one of the requirements in section 2.2.1, item a is not met, ATC is only allowed for departing aircraft to line up on the RWY, when:

   – The aircraft on the remaining RWY landed normally; and.

– Đảm bảo tàu bay khởi hành bắt đầu chạy đà khi tàu bay đến tiếp theo đang ở vị trí:

  • Tối thiểu 06 NM cách ngưỡng đường CHC (Trường hợp có radar giám sát); hoặc

  • 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh (Trường hợp không có radar giám sát).

– Ensure that the departing aircraft starts rolling when the next arriving aircraft is at:

  • At least 06 NM from THR (Under radar surveillance); or

  • 03 minutes before estimated landing time (Without radar surveillance).

2.2.2 Điều kiện cho phép tàu bay cất hạ cánh

2.2.2.1 Trường hợp không áp dụng giảm thiểu phân cách trong khu vực sân bay

2.2.2.1.1 Đường CHC 25R/L

a) Đường CHC 25R sử dụng chủ yếu cho tàu bay hạ cánh;

b) Đường CHC 25L sử dụng chủ yếu cho tàu bay cất cánh;

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

  – Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 25R. Với điều kiện:

    • Từ 00:00 đến 10:00;

    • 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 5 km, gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts).

  – Khi không đáp ứng một trong các điều kiện trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 25R.

  – 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 25R 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.

  hoặc:

  – Trường hợp không có ra đa giám sát là 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh; hoặc

  – Trường hợp có ra đa giám sát, vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh cách ngưỡng đường CHC 25R không nhỏ hơn:

2.2.2 Conditions for take-off/landing aircraft

2.2.2.1 In case of not application for the reduced minimum separation within aerodrome

2.2.2.1.1 RWY 25R/L

a) RWY 25R is mainly used for landing aircraft;

b) RWY 25L is mainly used for take-off aircraft;

c) ATC is allowed to issue take-off clearance for departing aircraft that is holding on RWY, when:

  – The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 25R. With the following conditions:

    • From 0000 to 1000;

    • Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of the RWY) 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 TDZ of RWY 25R.

  – ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing for take-off to ensure that the cancellation of take-off clearance for aircraft departing on the adjacent RWY which is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear in the TDZ of RWY 25R to execute a go-around.

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

  – 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.

  or:

  – Without radar surveillance: 03 minutes before estimated landing time; or

  – Under radar surveillance: The position of the aircraft approaching to land from the THR 25R, not less than:

		Tàu bay hạ cánh **Landing aircraft**			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Take-off aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

d) KSVKL được phép cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận theo đường CHC 25R khi tàu bay khởi hành đang chạy đà trên đường CHC 25L.

e) Khi đường lăn P4, P5 khai thác bình thường, các tàu bay sau khi hạ cánh trên đường CHC 25R được ấn định phải:

- Rời đường CHC 25R càng sớm càng tốt theo đường lăn thoát ly nhanh P4 hoặc P5;
- Dừng chờ trước đường CHC 25L; và
- Chỉ được phép cắt qua đường CHC 25L khi có huấn lệnh của KSVKL.
- Trường hợp dự kiến không thể thực hiện thoát ly theo đường lăn P4 hoặc P5 thì tổ lái phải thông báo sớm cho KSVKL khi tàu bay còn trên trục tiếp cận chót đường CHC 25R.

2.2.2.1.2 Đường CHC 07L/R:

a) Đường CHC 07R: Sử dụng chủ yếu cho tàu bay cất cánh

b) Đường CHC 07L: Sử dụng chủ yếu cho tàu bay hạ cánh

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07L, với điều kiện:
  - Trong khoảng thời gian từ 00:00 đến 10:00 (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 5 km, gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts).

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07L.

– 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 07L 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.

hoặc:

– Trường hợp không có ra đa giám sát: 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh; hoặc

– Trường hợp có ra đa giám sát, vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh cách ngưỡng đường CHC 07L không nhỏ hơn:

d) ATC can issue landing clearances for aircraft approaching to land on RWY 25R when a departing aircraft is rolling on RWY 25L.

e) When TWYs P4, P5 are in normal operation, after landing on RWY 25R, aircraft are assigned to:

- Vacate RWY 25R via exit TWY P4 or P5 as soon as possible;
- Hold short of RWY 25L; and
- Only be allowed to cross RWY 25L when receiving the clearance from ATC.
- If unable to vacate via TWY P4 or TWY P5, the pilot must notify to ATC early when the aircraft is still on the final approach track of RWY 25R.

2.2.2.1.2 RWY 07L/R:

a) RWY 07R is mainly used for take-off aircraft

b) RWY 07L is mainly used for landing aircraft

c) ATC can issue take-off clearance to departing aircraft which is hold short of RWY when:

– The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 07L, with the following conditions:
  - From 0000 to 1000 (UTC);
  - Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of the RWY) 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 TDZ of RWY 07L.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing for take-off to ensure that the cancellation of take-off clearance for aircraft departing on the adjacent RWY which is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear in the TDZ of RWY 25R to execute a go-around.

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

– 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.

or:

– Without radar surveillance: 03 minutes before estimated landing time; or

– Under radar surveillance: The position of the aircraft approaching to land from the THR 07L, not less than:

		Tàu bay hạ cánh Landing aircraft			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Take-off aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

d) KSVKL có thể cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận đường CHC 07L khi tàu bay khởi hành đang chạy đà trên đường CHC 07R.

e) Khi đường lăn P3 khai thác bình thường, các tàu bay hạng trung trở xuống sau khi hạ cánh trên đường CHC 07L phải:

- Rời đường CHC 07L càng sớm càng tốt theo đường lăn P3
- Dừng chờ trước đường CHC 07R
- Chỉ được phép cắt qua đường CHC 07R khi có huấn lệnh của KSVKL
- Trường hợp dự kiến không thể thoát ly theo đường lăn P3 thì tổ lái phải thông báo cho KSVKL khi tàu bay còn trên trục tiếp cận chót đường CHC 07L.

Ghi chú: Trong thời gian sử dụng đường CHC 07L để hạ cánh, hệ thống ILS đường CHC 07R phải ngừng khai thác để giảm thiểu nguy cơ nhầm lẫn đường CHC.

2.2.2.1.3 Trường hợp độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh bị suy giảm khi sử dụng đường CHC 07

Trong trường hợp không thể thực hiện phương thức RNP-APCH đường CHC 07L, sử dụng đường CHC 07L cho cất cánh và đường CHC 07R cho hạ cánh. Khi đó:

a) Tàu bay khởi hành đang dừng chờ trước đường CHC 07R được phép cắt đường CHC 07R khi tàu bay đến đang ở vị trí:

– Tối thiểu 04 NM so với ngưỡng đường CHC 07R (Trường hợp có radar giám sát); hoặc.

– 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh (Trường hợp không có radar giám sát).

– KSVKL giám sát chặt chẽ quá trình tàu bay lăn cắt qua đường CHC 07R, đảm bảo thời gian không vượt quá 45s.

b) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07R. Với điều kiện:

- Từ 00:00 đến 10:00 (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 5 km, gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts).

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10- 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07R.

– 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 07R thực hiện bay lại.

d) ATC can issue landing clearances for aircraft approaching to land on RWY 07L when a departing aircraft is rolling on RWY 07R.

e) When TWY P3 is in normal operation, medium and light aircraft after landing on RWY 07L must:

- Vacate RWY 07L via TWY P3 as soon as possible
- Hold short of RWY 07R
- Only be allowed to cross RWY 07R when receiving the clearance from ATC.
- If unable to vacate via TWY P3, the pilot must notify to ATC early when the aircraft is still on the final approach track of RWY 07L.

Note: While using RWY 07L for landing, the ILS system of RWY 07R must be unavailable to minimize the risk of landing on the wrong RWY.

2.2.2.1.3 In case the integrity of the satellite signal is degraded when using RWY 07

In case the RNP-APCH procedure for RWY 07L cannot be performed, RWY 07L is used for take-off and RWY 07R is used for landing. Then:

a) Departing aircraft holding short of RWY 07R are allowed to cross RWY 07R when arriving aircraft are at the following position:

– At least 04 NM from THR 07R (Under radar surveillance); or.

– 03 minutes before estimated landing time (Without radar surveillance).

– ATC shall observe strictly when the aircraft cross RWY 07R, ensure the time does not exceed 45 seconds.

b) ATC can issue take-off clearance to departing aircraft that is holding short of RWY when:

– The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 07R. With the following conditions:

- From 0000 to 1000 (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 the RWY) 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 TDZ of RWY 07R.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing for take-off to ensure that the cancellation of take-off clearance for aircraft departing on the adjacent RWY which is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear in the TDZ of RWY 25R 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.

hoặc:

– Trường hợp không có ra đa giám sát: 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh; hoặc.

– Trường hợp có ra đa giám sát, vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh cách ngưỡng đường CHC 07R không nhỏ hơn:

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

– 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.

or:

– Without radar surveillance: 03 minutes before estimated landing time; or

– Under radar surveillance: The position of the aircraft approaching to land from the THR 07R, not less than:

		Tàu bay hạ cánh **Landing aircraft**			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Take-off aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận theo đường CHC 07R khi tàu bay khởi hành đang chạy đà trên đường CHC 07L.

d) Khi đường lăn S6, S5 khai thác bình thường, các tàu bay hạng trung trở xuống sau khi hạ cánh trên đường CHC 07R phải rời đường CHC 07R càng sớm càng tốt theo đường lăn S6 hoặc S5.

Ghi chú: Trường hợp dự kiến không thể thực hiện được thì tổ lái phải thông báo cho KSVKL khi tàu bay còn đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 07R.

e) Khi đường lăn S3 khai thác bình thường, các tàu bay hạng nặng sau khi hạ cánh trên đường CHC 07R phải rời đường CHC 07R càng sớm càng tốt theo đường lăn S3.

Ghi chú: Trường hợp dự kiến không thể thực hiện được thì tổ lái phải thông báo cho KSVKL khi tàu bay còn đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 07R.

2.2.2.1.4 Trường hợp chỉ sử dụng 01 đường CHC để cất và hạ cánh

a) KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay lên và dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay đến đã qua khỏi vị trí dừng chờ của tàu bay khởi hành; và

– Đảm bảo vào thời điểm cấp huấn lệnh cất cánh:

• Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC; và

• Tàu bay hạ cánh sau đáp ứng điều kiện:

c) ATC can issue landing clearances for aircraft approaching to land on RWY 07R when a departing aircraft is rolling on RWY 07L.

d) When TWY S6, TWY S5 are in normal operation, after landing on RWY 07R, medium and light aircraft must vacate RWY 07R via TWY S6 or TWY S5 as soon as possible.

Note: If unable to vacate, pilots must early notify ATC when aircraft is still on the final approach track of RWY 07R.

e) When TWY S3 is in normal operation, after landing on RWY 07R, heavy aircraft must vacate RWY 07R via TWY S3 as soon as possible.

Note: If unable to vacate, pilots must early notify ATC when aircraft is still on the final approach track of RWY 07R.

2.2.2.1.4 In the case that there is only one RWY used for take-off and landing

a) ATC shall only issue clearance for aircraft to line up and hold on RWY when:

– The arriving aircraft has passed the holding position of the departing aircraft; and

– When ATC issue take-off clearance, ensure that:

• Preceding aircraft has landed and vacated RWY; and

• Succeeding aircraft shall meet the following conditions:

		Tàu bay hạ cánh Landing aircraft			
		SUPER	**HEAVY**	**MEDIUM**	**LIGHT**
Tàu bay cất cánh **Take-off aircraft**	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

b) Trong trường hợp tàu bay đã lên đường CHC nhưng không thể đáp ứng các quy định để cất cánh, KSVKL phải:

– Cấp huấn lệnh cho tàu bay rời khỏi đường CHC ngay lập tức; hoặc.

– Cấp huấn lệnh bay lại cho tàu bay đang tiếp cận, tùy vào cách xử lý nào an toàn hơn.

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận khi tàu bay khởi hành đã rời đường CHC hoặc tàu bay hạ cánh trước đã thoát ly hoàn hoàn khỏi đường CHC.

2.2.2.2 Trường hợp áp dụng giảm thiểu phân cách trong khu vực sân bay

a) Điều kiện áp dụng:

KSVKL TWR Tân Sơn Nhất được phép rút ngắn phân cách tối thiểu trong khu vực sân bay nếu đáp ứng **tất cả** các điều kiện sau:

– Từ 00:00 đến 10:00 (giờ quốc tế).

– Tiêu chuẩn phân cách nhiễu động tối thiểu được áp dụng.

– Tầm nhìn tối thiểu 05 km và trần mây không thấp hơn 1 000 ft.

– Gió xuôi không quá 05 kts.

– Không có các điều kiện gió bề mặt bất lợi (gió xuôi lớn, gió đứt, nhiễu động,…).

– Bề mặt đường CHC khô, hoạt động của phanh tàu bay không bị ảnh hưởng.

– Phân cách tối thiểu tiếp tục tồn tại giữa 2 tàu bay khởi hành ngay sau khi tàu bay thứ hai cất cánh.

– Thông tin về hoạt động bay trước phải được KSVKL cung cấp cho tàu bay theo sau.

– KSVKL căn cứ địa tiêu nhằm xác định cự ly ít nhất 2 400 m để cấp các huấn lệnh liên quan và đảm bảo khoảng cách giữa các tàu bay duy trì đủ cự ly.

– KSVKL có cơ sở tin rằng tổ lái của tàu bay sau có thể quan sát liên tục được các tàu bay khác có liên quan.

– Tổ lái của tàu bay phía sau chịu trách nhiệm đảm bảo phân cách an toàn với tàu bay trước.

– Chỉ áp dụng cho 01 đường CHC.

b) Phân cách áp dụng cho tàu bay khởi hành:

Tàu bay khởi hành sau có thể được cấp huấn lệnh cất cánh khi tàu bay khởi hành trước đó đã rời đất và vượt qua **cuối đường CHC**.

c) Phân cách áp dụng cho tàu bay hạ cánh:

Huấn lệnh hạ cánh có thể được cấp cho tàu bay đến với điều kiện tại thời điểm tàu bay đến vượt qua ngưỡng của đường CHC sẽ tồn tại các cự ly giãn cách sau:

– Tàu bay hạ cánh sau một tàu bay hạ cánh:

b) In case the aircraft has lined up on RWY but cannot meet the take-off regulations, ATC must:

– Issue clearance for aircraft to vacate RWY immediately; or

– Issue clearance to execute go around for approaching aircraft, depends on which solution is safer.

c) ATC can issue landing clearance for approaching aircraft when the departing aircraft has vacated RWY or the preceding landing aircraft has completely vacated the RWY.

2.2.2.2 In case the reduce runway separation minima is applied

a) Application condition

ATCs of Tan Son Nhat TWR are allowed to shorten the minimum separation within aerodrome if **all** of the following conditions are met:

– From 0000 to 1000 (UTC);

– Wake turbulence separation minima shall be applied.

– Visibility is at least 5 km and ceiling is not lower than 1 000 ft.

– Tailwind component shall not exceed 5 kt.

– No adverse surface wind conditions (Including high tailwind, wind shear, turbulence, etc.)

– The surface of the RWY is dry and braking action is not adversely affected.

– Minimum separation continues existing between two departing aircraft immediately after take off of the second aircraft.

– Traffic information shall be provided to the succeeding aircraft concerned by the ATC.

– ATC base on landmarks (geographical target) to determine the distance at least (2 400 m) to issue relevant clearances and ensure the distance between aircraft.

– ATC believe that pilots of the succeeding aircraft can continuously observe other involved aircraft.

– The pilots of the succeeding aircraft are responsible for ensuring a safe separation with the preceding aircraft.

– Applies to only one RWY.

b) Apply separation for departing aircraft

The succeeding departing aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing aircraft is airborne and has passed **the end of the RWY**.

c) Apply separation for landing aircraft

A landing clearance may be issued to an arriving aircraft provided that at the time the arriving aircraft crosses the THR, the following separation distances exist:

– Aircraft land after a landing aircraft:

- Đường CHC 07L: Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC 07L hoặc đã chạm bánh và đang trong quá trình lăn thoát ly đường CHC tại đường lăn **P2** hoặc **P1**;
- Đường CHC 07R: Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC 07R hoặc đã chạm bánh và đang trong quá trình lăn thoát ly đường CHC tại đường lăn **S1**;
- Đường CHC 25L: Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC 25L hoặc đã chạm bánh và đang trong quá trình lăn thoát ly đường CHC tại đường lăn **S8** hoặc **S10**;
- Đường CHC 25R: Tàu bay hạ cánh trước đã rời khỏi đường CHC 25R hoặc đã chạm bánh và đang trong quá trình lăn thoát ly đường CHC tại đường lăn **P6**.

– Tàu bay hạ cánh sau một tàu bay cất cánh: Tàu bay cất cánh đã rời đất và vượt qua **cuối đường CHC**.

2.2.3 Khi có hoạt động bay chuyên cơ:

Đường CHC sử dụng cho chuyến bay chuyên cơ sẽ được chọn trên cơ sở đường CHC có hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế tốt nhất.

3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP này sẽ có hiệu lực từ 0000 ngày 22/02/2024 UTC).

4 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ hủy bỏ:

- AIRAC AIP SUP A30/22
- NOTAM A3749/23.

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

- HẾT -

- RWY 07L: The preceding landing aircraft has vacated the RWY 07L or has touched down and is in the taxiing process to vacate the RWY at TWY **P2** or TWY **P1**;
- RWY 07R: The preceding landing aircraft has vacated the RWY 07R or has touched down and is in the taxiing process to vacate the RWY at TWY **S1**;
- RWY 25L: The preceding landing aircraft has vacated the RWY 25L or has touched down and is in the taxiing process to vacate the RWY at TWY **S8** or **S10**;
- RWY 25R: The preceding landing aircraft has vacated the RWY 25R or has touched down and is in the taxiing process to vacate the RWY at TWY **P6**.

– Aircraft land after a departing aircraft: The preceding departing aircraft is airborne and is pass **the end of the RWY**.

2.2.3 When VIP flights are in operation:

RWY used for VIP flights shall be assigned on the basic of the RWY with the best equipment system and actual operational conditions.

3 EFFECT

This AIP Supplement shall become effective from 0000 on 22 FEB 2024 (UTC).

4 CANCELLATION

This AIP Supplement shall supersede:.

- AIRAC AIP SUP A30/22
- NOTAM A3749/23.

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

- END -