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

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

AIP SUP
A10/23
Có hiệu lực từ
Effective from
26 MAR 2023
Được xuất bản vào
Published on
17 MAR 2023

PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC THỬ NGHIỆM MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH (A-CDM) TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI

TRIAL OPERATIONAL PROCEDURE OF AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM) AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP này nhằm cung cấp thông tin về Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) tại Cảng HKQT Nội Bài trong giai đoạn thử nghiệm khai thác thực tế giai đoạn 1.

1 INTRODUCTION

This AIP supplement aims to provide information about the Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) operational procedures of Noi Bai International Airport during the live trial phase 1.

2 CHI TIẾT

2 DETAILS

2.1 Mục đích

Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) là quy trình đã thống nhất giữa các đơn vị: Nhà khai thác cảng, Nhà khai thác tàu bay, các Đơn vị phục vụ mặt đất, Không lưu và Quản lý luồng không lưu để phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không, sân bay nhằm mục tiêu quản lý tắc nghẽn, tăng hiệu quả cho các chuyến bay khởi hành, tối ưu hóa sử dụng nguồn lực tại sân bay, nâng cao khả năng dự báo và thực hiện chính xác chu trình của 1 chuyến bay từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh.

Tất cả các chuyến bay của Hàng không dân dụng khai thác có TOBT trong khung giờ thử nghiệm quy trình A-CDM đều phải tuân thủ theo quy trình khai thác A-CDM, trừ các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay khẩn nguy, chuyến bay cứu thương, chuyến bay tìm kiếm cứu nạn

2.1 Purpose

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a procedure agreed among units: Airport Operators, Aircraft Operators, Ground Handling, Air Traffic Control, Air Traffic Flow Management to collaboratively make decision at the airport in order to manage the congestion, increase the efficiency for departure aircraft, optimise the use of resource at the airport, enhance the ability of predicting and implementing exactly the process of a complete flight from departure phase till arrival phase.

All civil flights operating within announced time frames of the live trial must comply to A-CDM operational procedures, except for VIP, emergency, medical, search and rescue flights.

2.2 Thời gian áp dụng

Từ 0001 ngày 26/3/2023 đến 2359 ngày 30/4/2023

Lưu ý: Thời gian cụ thể áp dụng triển khai thử nghiệm khai thác thực tế A-CDM sẽ được thông báo bằng NOTAM.

2.2 Applicable time

From 0001 on 26 MAR 2023 to 2359 on 30 APR 2023.

Note: The detail of A-CDM live trial period shall be notified by NOTAM.

2.3 Phương thức khai thác thử nghiệm

Việc điều phối khai thác các chuyến bay được thực hiện theo nguyên tắc chuyến bay/tàu bay nào lập kế hoạch tốt nhất sẽ được phục vụ tốt nhất (Best planned, Best served).

02 mốc thời gian chính của A-CDM gồm: Thời gian tàu bay off-block mục tiêu – TOBT (Target Off-Block Time) và thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu – TSAT (Target Startup Approval Time) sẽ được áp dụng trong suốt thời gian thử nghiệm thực tế.

2.3 Trial Operational Procedure

The coordination among flights is based on the principal which flights/aircraft are best planned shall be served best (Best planned, Best served).

A-CDM has 2 main time stamps: Target Off-Block Time (TOBT) and Target Startup Approval Time (TSAT), which shall be applied during the live trial period.

2.3.1 Mô tả A-CDM Portal và hướng dẫn cập nhật cho tổ lái

A. Hiển thị TOBT và TSAT

Màn hình giao diện chính của A-CDM Portal thể hiện thông tin của TOBT và TSAT

2.3.1 A-CDM Portal description and updating instruction for pilots

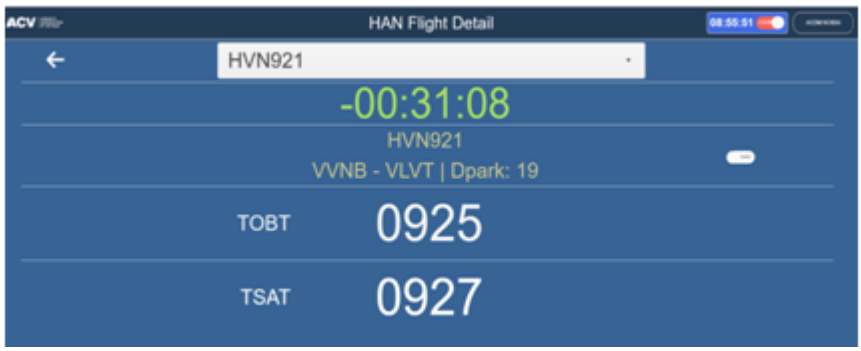
A. TOBT and TSAT Display

TOBT and TSAT are displayed on the main interface of A-CDM Portal.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Cửa sổ dành cho phi công hiển thị thông tin TOBT và TSAT của chuyến bay

TOBT and TSAT of flights are displayed on the pilot interface of A-CDM Portal



B. Hướng dẫn cập nhật cho tổ lái

1. Đăng nhập

- Truy cập trang web https://acdm.vietnamairport.vn.
- Nhấn “With Email”. Nhập Email và mật khẩu để đăng nhập
- Bỏ chọn “Use Password to login” để đăng nhập bằng OTP.

B. Guideline for Pilot interface of A-CDM Portal

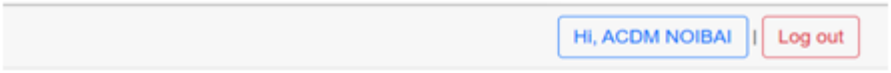
1. Login

- *Go to https://acdm.vietnamairport.vn.*
- *Click “With Email”. Input Email and Password to Login*
- *Deselect “Use Password to login” to use login by OTP instead.*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tại trang mặc định, chọn Noi Bai International Airport – real flights – base: HAN

In default page: Choose Noi Bai International Airport – real flights – base: HAN



2. Đếm ngược TSAT cho tổ lái

2.1 Tổng quan

Trang đếm ngược TSAT cho tổ lái có tính năng để quan sát các trường dữ liệu cụ thể của tổ lái. Những trường này được đồng bộ hóa với thời gian thực tế. Những trường này bao gồm: TOBT, TSAT, Departure Parking (DPRK).

2.2 Những tính năng đếm ngược TSAT cho tổ lái

- Đồng hồ giờ thực tế được mặc định là giờ quốc tế. Nếu bạn muốn đổi sang giờ địa phương, nhấn chuột vào nút "convert toggle" bên cạnh đó;
- Nhấn vào danh mục "Please Select Flight" và chọn chuyến bay;
- Khi TOBT hoặc TSAT của chuyến bay được cập nhật, FDE sẽ nhấp nháy trong 15 giây để báo hiệu rằng mục đó đã được cập nhật.

Chú ý: Những chuyến bay này được lên lịch giữa khoảng -2 tiếng và +3 tiếng tính từ thời điểm hiện tại.

Đối với đồng hồ đếm ngược, sau khi tổ lái chọn chuyến bay, sẽ xảy ra 1 trong 2 trường hợp:

2. TSAT Countdown for Pilot

2.1 Overview

The TSAT Countdown for Pilot page has a feature to view pilot-specific data fields. These fields are synchronised in real time. These fields include: TOBT, TSAT, Departure Parking (DPRK).

2.2 TSAT Countdown for Pilot features

- *The real-time clock that defaults to UTC. If you want to change to Local time, click the convert toggle button next to it;*
- *Click on "Please Select Flight" dropdown menu, then choose a flight;*
- *When TOBT or TSAT of a flight is updated, that FDE will blink for 15s to indicate that the field has been updated.*

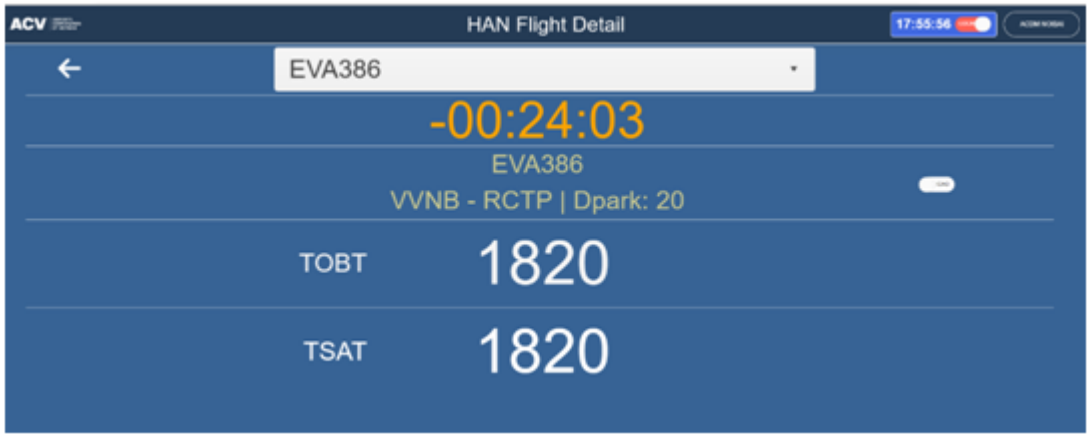
Attention: These flights are scheduled between -2 hours and +3 hours from the current time.

For the countdown timer, when pilot selects a flight, one of these two cases will occur:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

+ Trường hợp 1: Nếu chuyến bay được chọn có TSAT, đồng hồ đếm ngược sẽ được kích hoạt và hiển thị màu da cam

+ Case 1: If the selected flight has TSAT, the countdown will be activated and indicated in orange



Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu xanh lá cây khi giờ hiện tại nằm trong khung TSAT -5 đến +5 phút.

The countdown timer will turn to green when the current time is within TSAT window +/-5 minutes.

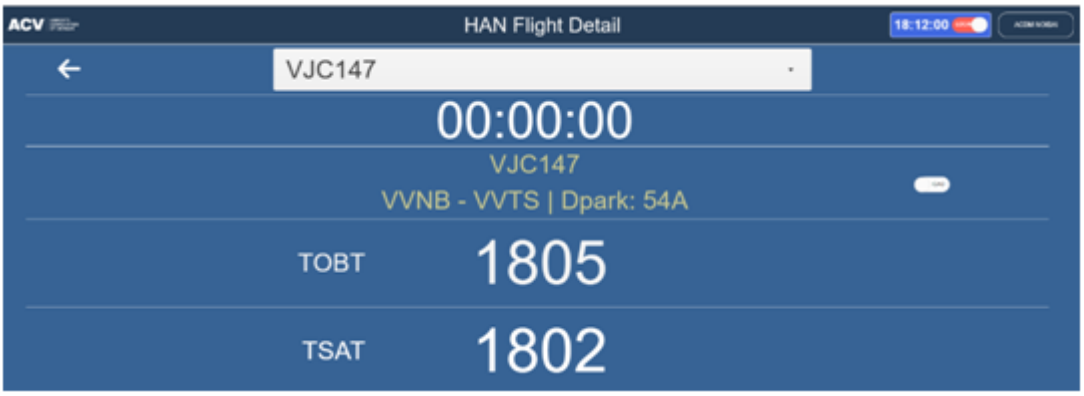
Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu đỏ khi giờ hiện tại quá giờ TSAT trên 5 phút.

The countdown timer will turn to red when the current time passes TSAT over 5 minutes.

+ Trường hợp 2: Nếu có AOBT, đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu trắng và dừng đếm.

+ Case 2: If there is AOBT, the countdown timer will turn to white and stop counting

© Civil Aviation Authority of Viet Nam



2.3.2 Giải thích thuật ngữ

+ TSAT: Thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu: Thời điểm một tàu bay có thể được cấp huấn lệnh chấp thuận nổ máy và kéo đẩy, được cung cấp bởi ATC có tính đến TOBT và CTOT (huấn lệnh cho phép nổ máy và kéo đẩy được cấp đồng thời).

+ EOBT: Thời gian dự kiến tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại

+ TOBT: Thời điểm mà hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất dự kiến tàu bay sẵn sàng, bao gồm: kết thúc mọi hoạt động phục vụ mặt đất, hoàn thành công tác chuẩn bị cho chuyến bay trên khoang lái, mọi cửa đã được đóng và các thiết bị cũng như cầu hành khách đã được rút đi, xe kéo đẩy sẵn sàng để đẩy tàu bay ra ngay sau khi nhận được huấn lệnh từ đài chỉ huy.

+ ALDT: Thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường cất hạ cánh

2.3.3 Quy trình khai thác

2.3.3.1 SOBT

SOBT: Tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại theo kế hoạch. Thời gian rời khỏi vị trí đỗ của tàu bay được ban hành căn cứ theo lịch bay mùa được cấp phép bởi Cục HKVN.

2.3.3.2 EOBT

EOBT: Thời gian dự kiến tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại.

Các hãng hàng không nước ngoài, chuyến bay tư nhân, chuyến bay charter, chuyến bay công vụ nếu không có đại diện tại Cảng HKQT Nội Bài uỷ quyền cho Đơn vị phục vụ mặt đất gửi lịch bay của ngày hôm sau (bao gồm thông tin giờ EOBT) đến Cảng HKQT Nội Bài trước 03:00 hàng ngày.

Vào ngày khai thác, EOBT sẽ được cập nhật theo kế hoạch bay không lưu (FPL) hoặc thông qua điện văn DLA/CHG, cụ thể:

+ Hãng hàng không gửi Dự thảo FPL cho trung tâm ARO/AIS Nội Bài thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM hoặc email không chậm hơn:

- 150 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay nội địa.
- 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế.

2.3.2 Definition of commonly used terms in A-CDM

+ TSAT (Target Start-Up Approval Time): The time provided by ATC taking into account TOBT and CTOT, that an aircraft can expect to receive start-up/push-back approval (start up and push back approval are issued together).

+ EOBT (Estimated Off-block Time): The estimated time that an aircraft will depart from its parking position.

+ TOBT (Target Off-Block Time): The point in time at which the aircraft operator or ground handling estimates an aircraft to be ready: all ground handling activities are finished, the flight preparation in the cockpit has finished, all doors are closed and the boarding bridge and handling equipment removed, push back truck available and ready for immediate start and push back upon clearance from the Tower.

+ ALDT (Actual Landing Time): The actual time that an aircraft touches down on the runway.

2.3.3 Operational procedure

2.3.3.1 SOBT

SOBT: Aircraft start moving out of the current stand as planned. The time leaving stand of aircraft is issued base on seasonal schedule flight permitted by CAAV.

2.3.3.2 EOBT

EOBT: Expected time for aircraft to move out of the current stand.

Foreign airlines, private flights, charter flights, official duties aircraft without representatives at NIA shall authorize GH to submit flight schedule (including EOBT information) for the next day to the NIA before 03:00 daily.

In operation day, EOBT will be updated by FPL or DLA/CHG messages, as detailed:

+ Proposal FPL will be submitted by AO to Noi Bai ARO/AIS Centre via AMHS/AFTN or AIS/AIM or email, not later than:

- *• 150 min before EOBT for domestic flights.*
- *• 210 min before EOBT for international Flights.*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho cơ sở ARO/AIS

+ Trung tâm ARO/AIS Nội Bài có trách nhiệm phát Kế hoạch bay không lưu đến các đơn vị liên quan qua AFTN/AMHS đảm bảo không muộn hơn 15 phút so với giờ FPL được chấp thuận.

+ Hãng hàng không thông báo cho cơ sở ARO/AIS giờ EOBT mới của chuyến bay (nếu chuyến bay chậm trên 30 phút nhưng dưới 60 phút so với giờ EOBT). Riêng đối với các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Nội Bài đi tới các sân bay và vùng trời của các nút ATFM mức 3, công tác nộp kế hoạch bay không lưu và các thông tin liên quan đến việc phát điện văn ATS (bao gồm cả điện văn DLA, CNL, CHG) tuân thủ theo Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 2 tại Việt Nam. Trung tâm ARO/AIS Nội Bài thực hiện phát điện văn DLA theo quy định.

+ Hãng hàng không gửi dự thảo Kế hoạch bay không lưu mới và thông báo cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài nếu chuyến bay chậm hơn 60 phút so với giờ EOBT cũ.

2.3.3.3 ALDT

ALDT là thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường CHC. Thời gian này được ghi nhận bởi hệ thống Radar NOVA9000 và gửi đến A-CDM Portal thông qua hệ thống SMIS hoặc từ điện văn ARR (AMHS) sau đó gửi đến A-CDM Portal thông qua SMIS

2.3.3.4 TOBT

Ngay khi lịch bay được cập nhật vào hệ thống A-CDM Portal, dựa trên thông tin kế hoạch bay, TOBT ban đầu được thiết lập bằng SOBT.

Tiếp đó, căn cứ theo kế hoạch bay hàng ngày, giá trị TOBT lần 1 sẽ được thiết lập bằng EOBT (trước khi TOBT được tính toán tự động theo công thức).

Ngay sau khi có thông tin về thời điểm dự kiến chuyến bay chuẩn bị hạ cánh, TOBT lần 2 sẽ được tự động tính toán theo công thức sau: TOBT lần 2 = EIBT (ELDT + EXIT) + ETTT.

TOBT sẽ được cập nhật tự động nếu ELDT/EIBT thay đổi.

Ngay sau khi có thông tin về thời điểm chuyến bay hạ cánh, TOBT lần 3 sẽ được tự động tính toán theo công thức sau: TOBT lần 3 = EIBT (ALDT + EXIT) + ETTT.

Quá trình cập nhật tự động diễn ra liên tục cho đến khi tàu bay vào vị trí đỗ và AIBT được ghi nhận trên hệ thống. TOBT lần 4 = AIBT + ETTT.

Giờ TOBT cập nhật mới không được phép sớm hơn quá 5 phút so với giờ EOBT.

Đối với trường hợp tàu bay đỗ qua đêm hoặc có sự thay đổi đăng bạ tàu bay, TOBT sẽ được tính toán tự động dựa trên Thời gian thực tế bắt đầu phục vụ chuyến bay (ACGT) theo công thức: TOBT = ACGT + ETTT. Đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm nhập ACGT khi bắt đầu thực hiện phục vụ mặt đất theo kế hoạch.

Kể từ thời điểm này, đơn vị phục vụ mặt đất chịu trách nhiệm chính trong việc cập nhật TOBT. Đơn vị phục vụ mặt đất căn cứ vào nguồn lực sẵn có, kế hoạch phục vụ cũng như

- *• 60 min before EOBT when submitting hard copy Flight Plan at ARO/AIS centre.*

+ Noi Bai ARO/AIS Centre is responsible for issuing FPL to stake holders via AFTN/AMHS no later than 15 minutes compared to the FPL approved time.

+ AO shall notify ARO/AIS and ATFMC if new EOBT is available (for delay >30 mins but <60 mins compare to EOBT). Except for flights departing from NIA to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, ATS flight plan submission and relevant information about generating ATS message (including DLA, CNL, CHG messages) shall comply to Level 2 ATFM Multi-Nodal operational procedure. Noi Bai ARO/AIS promulgate DLA message as regulated.

+ AO shall submit a new proposal FPL and notify Noi Bai ARO/AIS Centre and ATFMC if flight delays more than 60 minutes compared to old EOBT.

2.3.3.3 ALDT

ALDT is actual time that aircraft touch down RWY. This time is recorded by Radar NOVA9000 system or from ARR message (AMHS) and then send to A-CDM Portal via SMIS system.

2.3.3.4 TOBT

As soon as a flight schedule is updated into the A-CDM Portal system, based on the FPL information the initial TOBT shall be set equal to the SOBT.

Then, based on daily flight plan, the 1st TOBT shall be set equal to EOBT (before TOBT calculated automatically by preset formula).

As soon as the estimated landing time of an arrival flight is defined, the 2nd TOBT will be automatically calculated following the formula: The 2nd TOBT = EIBT (ELDT + EXIT) + ETTT.

Changes of ELDT/EIBT will result in updating TOBT.

As soon as the actual landing time of an arrival flight is recorded, the 3rd TOBT will be automatically calculated following the formula: The 3rd TOBT = EIBT (ALDT + EXIT) + ETTT.

This automatic calculation process will continue until the flight is actual arrived at aircraft stand and AIBT is confirmed in the system. The 4th TOBT = AIBT + ETTT.

The new TOBT cannot be updated greater than 5 minutes before EOBT.

In case of aircraft staying overnight or aircraft swapping, TOBT will be automatically calculated based on ACGT with the formula: TOBT = ACGT + ETTT. GH is responsible for inputing ACGT when the ground-handling activities for the aircraft start as scheduled.

From this point onward, the GH is mainly responsible for updating TOBT. The GH will consider available resources and their own planning as well as agreed procedures with airlines in updating TOBT for flights.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

chấp thuận của hãng hàng không để cập nhật TOBT cho chuyến bay.

Tổ bay nên tiếp tục theo dõi TOBT để có độ chính xác +/- 5 phút. Nếu không thể đạt được TOBT +/- 5 phút, thì tổ bay phải thông báo cho GH để cập nhật TOBT.

Pilot should continue monitoring TOBT to get the accuracy of +/- 5 min. If cannot achieve TOBT +/- 5 min, pilot shall inform GH to update TOBT.

TOBT có thể được cập nhật căn cứ theo EOBT. Nếu EOBT theo kế hoạch bay thay đổi so với TOBT hiện tại, đơn vị phục vụ mặt đất cần cập nhật TOBT mới.

Another source for updates of the TOBT can be the EOBT. Based on the FPL, if the EOBT is updated to a later time than the current TOBT, GH needs to update the TOBT.

2.3.3.5 TSAT

2.3.3.5 TSAT

TSAT được ATC cung cấp căn cứ theo giờ TOBT, CTOT và/hoặc tình hình không lưu mà tàu bay có thể dự kiến được chấp thuận cho nổ máy/đẩy lùi hoặc lăn

The TSAT is provided base on the TOBT, CTOT and/or ATC situation/status. Base on those factors, aircraft is expected to be approved for starting engine/being pushed back or taxiing.

TTOT là thời gian cất cánh mục tiêu của chuyến bay dựa trên thông tin giờ TOBT/TSAT và thời gian tàu bay lăn ra dự kiến (EXOT)

TTOT is the target time that an aircraft will become airborne based on TOBT/TSAT and estimated Taxi-Out Time (EXOT).

2.3.3.6 Quy trình nổ máy

2.3.3.6 Start-up procedure

Quy trình nổ máy căn cứ theo kế hoạch phân bổ TSAT. Hệ thống DMAN tính toán giờ TSAT phụ thuộc vào thông tin TOBT được ATC cập nhật vào hệ thống ATM.

Start-up procedure is based on a collaborative TSAT planning. Based on the TOBT received by ATC, DMAN system will generate a TSAT.

Trong khung thời gian TSAT +/-5 phút, tổ lái xin cấp và nhận huấn lệnh chấp thuận nổ máy từ ATC.

At TSAT+/-5min, pilots will request and receive start-up approval from ATC.

Khung TSAT: +/-5 phút tính từ TSAT. Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi nằm trong khung TSAT < 6 phút (TSAT + ≤ 05 phút: 59 giây hiển thị trên thiết bị) thì vẫn được coi là nằm trong khung TSAT.

TSAT window: +/- 5 minutes from TSAT. If the start-up/push-back clearance requested by pilots is within TSAT window < 6 minutes, (TSAT + ≤ 05 minutes: 59 seconds displaying on the equipment monitor), it is still considered as within TSAT window.

Tổ lái xin huấn lệnh nổ máy trong khung TSAT, ATC có trách nhiệm cấp huấn lệnh chấp thuận cho nổ máy/đẩy lùi nếu có thể.

If the start-up clearance requested by pilots is within TSAT window, ATC is responsible for issuing start-up/push-back approval clearance if possible.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trước khung TSAT, ATC sẽ yêu cầu tổ lái xin cấp huấn lệnh lại trong khung TSAT.

If the start-up/push-back clearance requested by pilots is before TSAT window, ATC shall request pilots to call again for clearance within TSAT window.

Nếu ATC không nhận được yêu cầu nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT, TSAT của chuyến bay được coi là hết hiệu lực và bị đưa ra khỏi thứ tự khởi hành.

If there is no start-up/push-back clearance requested by pilots within TSAT window, then the TSAT of the flight shall be considered expired and will be removed from departure sequence.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi sau khung TSAT, ATC sẽ không cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi và yêu cầu tổ lái thông báo cho các bên liên quan (Hãng hàng không, đơn vị phục vụ mặt đất) cập nhật giờ TOBT để nhận giờ TSAT mới.

If the start-up/push-back clearance requested by pilots is after TSAT window, ATC shall not issue start-up/push-back clearance and request related units (airlines, GH) to update TOBT in order to receive a new TSAT.

Trong trường hợp ATC không thể cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT vì một số lý do đặc biệt như: có chuyến bay VIP, điều kiện khai thác bất lợi,…Tổ lái sẽ được thông báo “stand by”, sau đó ATC sẽ cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi sau khung TSAT.

In case an ATC is unable to approve start-up/push-back clearance within TSAT window due to special reasons such as: VIP flight, adverse operational condition,...Pilots shall be told to “stand by”, then ATC shall issue start-up/push-back clearance after the TSAT window.

Tổ lái có trách nhiệm theo dõi cập nhật TOBT, TSAT trực tiếp trên hệ thống A-CDM Portal.

Pilots shall check for updates of TOBT, TSAT directly on A-CDM Portal.

Trong trường hợp tổ lái không thể theo dõi được việc cập nhật TOBT, TSAT trên hệ thống A-CDM Portal, tổ lái có trách nhiệm liên hệ trực tiếp với Đơn vị phục vụ mặt đất hoặc ATC để nhận giờ TSAT thông qua RT/VHF

In case the pilot cannot check for the updating of TOBT, TSAT on A-CDM Portal, pilots shall be responsible for contacting with GH or ATC to receive TSAT via RT/VHF.

2.3.4 Các giai đoạn của chuyến bay A-CDM

2.3.4 Phases of A-CDM flights

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.3.4.1 Giai đoạn lập kế hoạch

- Hãng hàng không lập lịch bay ngày kế tiếp và gửi cho Trung tâm Điều hành sân bay Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài trước 0300 hàng ngày.

- Trước 1300 Cảng HKQT Nội Bài nhập lịch bay vào hệ thống SMIS và sắp xếp vị trí đỗ cho các chuyến bay. Đối với những hãng hàng không không có đại diện tại sân bay, đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm gửi lịch bay cho Cảng HKQT Nội Bài.

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái INI trên hệ thống sau khi hãng Hàng không gửi dự thảo FPL cho cơ sở ARO/AIS Nội Bài thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM/email hoặc nộp trực tiếp không chậm hơn:

- 150 phút trước giờ EOBT cho chuyến bay nội địa
- 210 phút trước giờ EOBT cho chuyến bay quốc tế.
- 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho cơ sở ARO/AIS Nội Bài.

2.3.4.2 Giai đoạn tàu bay đến

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái FIR trên hệ thống sau khi: 10 phút sau khi hệ thống AMAN tự động gửi điện văn ELDT đầu tiên đến A-CDM Portal

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái FNL trên hệ thống sau khi: 05 phút trước giờ ELDT, tàu bay vào giai đoạn tiếp cận chót.

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái LND trên hệ thống sau khi:

- Tàu bay hạ cánh;
- Thời gian tàu bay chạm bánh xuống đường CHC trở thành thời gian tham chiếu cho ALDT và điện văn ALDT được gửi tự động từ NOVA9000/SMIS đến A-CDM Portal.

2.3.4.3 Giai đoạn Phục vụ mặt đất

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái IBK trên hệ thống sau khi: Tàu bay vào vị trí đỗ và đơn vị phục vụ mặt đất ghi nhận giá trị AIBT của chuyến bay.

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái BRD trên hệ thống sau khi: Đơn vị phục vụ mặt đất cập nhật thời gian hành khách bắt đầu boarding lên tàu bay bằng cách nhập giờ ASBT trên hệ thống của đơn vị hoặc trực tiếp vào A-CDM Portal căn cứ vào thời gian thẻ boarding đầu tiên được quét tại cửa ra tàu bay.

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái RDY trên hệ thống sau khi:

- Hoàn thành công tác phục vụ mặt đất;
- Tàu bay đã sẵn sàng sau khi được tổ lái thông báo quá trình chuẩn bị bay trong buồng lái đã hoàn tất, tất cả các cửa đã được đóng lại, cầu hành khách và trang thiết bị được di rời, xe kéo đẩy tàu bay đã sẵn sàng bắt đầu kéo đẩy ngay lập tức khi nhận được huấn lệnh của Đài chỉ huy. Đơn vị phục vụ mặt đất nhập trực tiếp giờ AEGT vào hệ thống nội bộ kết nối với ACDM Portal

2.3.4.1 Planning phase

- Airlines schedule flights timetable for the next day and submit to Noi Bai Operational Control Center - Noi Bai International Airport by 0300 previous day.

- Noi Bai International Airport inserts the next day flight schedule into SMIS system and arrange stands for flights by 1300 previous day. For airlines without representative at the airport, GH shall be responsible for submitting flight schedule to Noi Bai International Airport.

- Flight is established INI status in the system when airlines send proposal FPL to Noi Bai ARO/AIS via AMHS/AFTN system or AIS/AIM/email system or submit directly no later than:

- *150 min before EOBT for domestic flights*
- *210 min before EOBT for international flights*
- *60 min before EOBT when submit FPL directly at Noi Bai ARO/AIS centre.*

2.3.4.2 Arrival phase

- Flight is established FIR status in the system 10 minutes after AMAN system automatically send the first ELDT message to A-CDM Portal.

- Flight is established FNL status in the system: 5 minutes before ELDT, aircraft at final approach phase.

- Flight is established LND status in the system when:

- *Aircraft land;*
- *The time aircraft touch down RWY is the reference time for ALDT and ALDT message is automatically sent from NOVA9000/SMIS to A-CDM Portal.*

2.3.4.3 Ground Service Phase

- Flight is established IBK status in the system when: Aircraft is into stands and ground service unit accept flight AIBT value.

- Flight is established BRD status in the system when: Ground Service unit update the time customers start boarding by inserting ASBT in the system or directly insert into A-CDM Portal, based on the time the first boarding card scanned at the boarding gate.

- Flight is established RDY status in the system when:

- *Ground service is completed;*
- *Aircraft is ready when notified by the pilot that the preparation process in the cockpit is completed, all gates are closed, passenger bridge and equipments are removed, tow tractors are ready to tow as soon as receiving TWR clearance. Ground service unit directly insert AEGT in the internal system connected to A-CDM Portal or directly insert in A-CDM Portal. During phase 1. AEGT is determined by ARDT.*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

hoặc trực tiếp lên A-CDM Portal. Trong giai đoạn 1, giờ AEGT được xác định bằng giờ ARDT.

2.3.4.4 Giai đoạn tàu bay khởi hành

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái OBK trên hệ thống sau khi:

- Tàu bay rời khỏi vị trí đỗ;
- Đơn vị phục vụ mặt đất nhập giờ AOBT vào hệ thống nội bộ kết nối với ACDM Portal hoặc trực tiếp lên A-CDM Portal.

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái DEP trên hệ thống sau khi

- Tàu bay cất cánh khỏi đường CHC;
- A-CDM Portal ghi nhận ATOT thông qua NOVA9000 hoặc điện văn DEP từ SMIS.

2.4 Trở lại phương thức khai thác hiện hành

Trong trường hợp không thể tiếp tục triển khai thử nghiệm thực tế A-CDM do không có khả năng cung cấp/ban hành 02 mốc thời gian TOBT/TSAT, Tổ lái, kiểm soát viên không lưu sẽ trở lại áp dụng phương án khai thác “Đến trước, phục vụ trước – First come, first served”. Việc tạm ngưng triển khai thử nghiệm khai thác thực tế áp dụng A-CDM hoặc khôi phục lại thử nghiệm khai thác thực tế quy trình khai thác A-CDM sẽ được thông báo bằng NOTAM.

3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP này sẽ có hiệu lực từ 0001 ngày 26/03/2023.

4 HỦY BỎ

Bất kỳ thay đổi nào liên quan đến tập Bổ sung AIP này sẽ được thông báo bằng NOTAM.

2.3.4.4 Departure phase

- Flight is established OBK status in the system when:

- *Aircraft is out of the stands;*
- *Ground service unit insert AOBT in the internal system connected to A-CDM Portal or directly insert in A-CDM Portal.*

- Flight is established DEP status in the system when:

- *Aircraft depart from RWY;*
- *A-CDM Portal receive ATOT via NOVA9000 or DEP message from SMIS.*

2.4 Reversion to current operational procedures

In case the A-CDM live trial is postponed due to TOBT or TSAT becoming unavailable, Pilot, ATCs shall resume "first come, first served" operational procedure. The temporary discontinuation or the resumption of the A-CDM live trial shall be notified by NOTAM.

3 EFFECT

This AIP Supplement shall become effective from 0001 on 26 MAR 2023.

4 CANCELLATION

Any changes to the content of this AIP supplement will be notified by NOTAM.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK