

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
AIRAC AMDT
04/24
08 AUG 2024

This AIRAC AMDT contains:

GEN 2.2	Adjustment of Vietnamese translation of SWIM.
GEN 2.4	Adjustment of types of aerodrome (VVDL) in location indicator table.
GEN 3.5	- Withdrawal of Automatic Observation Weather System at aerodromes: Dong Hoi, Tho Xuan. - Adjustment of Automatic Observation Weather System at aerodromes: Da Nang, Phu Cat, Pleiku, Tan Son Nhat, Tho Xuan.
ENR 1.8	Adjustment and cancellation of frequency of contingency technical equipment (contingency areas of Ho Chi Minh ACC).
ENR 1.9	Addition of Air Traffic Flow Management (ATFM) operating procedures at Level 3 in Viet Nam.
ENR 5.6	Adjustment of birds and wildlife activities affecting to Noi Bai International Airport.
AD 1.3	Adjustment of type of aerodrome (VVDL) in index of aerodromes.
VVBM	Adjustment of ARP description, reference temperature; Fuelling facilities/capacity; ABN characteristics and operational hours; RWY edge light, secondary power supply; DVOR/DME coordinates, table of friction coefficients of RWY and related charts.
VVCA	Adjustment of ARP description, reference temperature, email of AD operator, cargo-handling facilities, fuelling facilities/capacity, apron description, width of TWY, RWY strip dimensions, ABN/IBN location, approach and RWY lighting, DVOR/DME coordinates, friction coefficients of RWY 32/14, aircraft loading on RWY, aircraft operational procedures and related charts.
VVCM	- Adjustment of ARP description, email of AD operator, cargo-handling facilities, fuel/oil types, ABN/IBN location and hours of operation, CWY dimensions, table of friction coefficients of RWY, safety risk level of the birds and wildlife activities affect to aerodrome and related charts. - Addition of RWY markings, Altimeter checkpoint location and elevation aircraft loading on RWY.
VVCS	Adjustment of AD direction and distance from city, cargo-handling facilities, CWY dimensions, ABN/IBN location and hours of operation, secondary power supply/switch-over time and related charts.
VVDB	- Addition of email of AD operator, altimeter checkpoint location and elevation, VOR checkpoints, RWY and TWY marking an light, coordinates of THR 17/35, elevation of THR 35, table of friction coefficients of RWY. - Adjustment of rescue equipment, lists of aerodrome obstacles and related charts, AD Operating minima.
VVDH	Adjustment of ARP description, reference temperature, email of AD operator, cargo-handling facilities, fuelling facilities, location of bank and post office, AD category for fire-fighting available, elevation THR of RWY, RWY strip dimension, approach and RWY lighting, location of radio navigation and landing aids, ILS/LOC coordinates, table of friction coefficients of RWY and related charts.
VVDL	- Adjustment of English translation of stands 8R, 8L. - Cancellation of RNP/SID/STAR/IAP/TRANSITION waypoints.
VVDN	Addition of altimeter checkpoint location and elevation, aircraft operational procedures at stands 4, 5. Notes: For the current construction areas, refer to related AIP SUPs.
VVNB	Adjustment of telephone, email of AD operator, Fuel/oil types, Hangar space for visiting aircraft, apron description, strength of RWY, VDGS, SWY dimensions, ABN location and operational hours, birds and wildlife activities affect to AD, table of friction coefficients of RWY and related charts.
VVPB	Adjustment of reference temperature, operation hours of customs and immigration, strength of stand 13, ABN/IBN location, table of friction coefficients of RWY, aircraft loading on RWY and related charts.
VVPC	- Adjustment of reference temperature, Fuelling facilities/capacity, VOR checkpoints, slope, RWY end LGT, edge LGT, ABN/IBN location and operational hours, DVOR/DME PCA coordinates, operational limitation of stands, table of friction coefficients of RWY and related charts. - Addition of telephone, email of AD operator, aircraft loading on RWY.
VVPK	Adjustment of strength of RWY, table of friction coefficients of RWY and related chart.

VVRG	- Addition of cargo-handling facilities, Altimeter checkpoint location and elevation. - Adjustment of strip dimensions, Anemometer, secondary power supply/switch-over time, table of friction coefficients of RWY and related chart.
VVTH	- Adjustment of strength of TWYs E3, E5, secondary power supply/switch-over time, operational procedures of stands, table of friction coefficients of RWY and related charts. - Addition of, Altimeter checkpoint location and elevation, SWY dimensions, ABN/IBN characteristic, anemometer location, aircraft loading on RWY.
VVTX	Adjustment of reference temperature; fuelling facilities/capacity; strength of TWY; RWY and TWY marking and lighting, slope, true bearing of RWY, ABN/IBN location, anemometer equipment, radio navigation and landing aids coordinates, operational of aircraft stands, table of friction coefficients of RWY and related charts.
VVVH	- Adjustment of reference temperature; cargo-handling facilities, fuelling facilities/capacity; strength of TWY and RWY; elevation of THR RWY, RWY edge LGT, characteristic of NDB "X" and "XW"; birds and wildlife activities affect to AD and related charts. - Addition of VOR check point; TWY markings, table of friction coefficients of RWY, aircraft loading on RWY.

1.

DESTROY			INSERT		
GEN	0.2-1	13 JUN 2024	GEN	0.2-1	08 AUG 2024
	0.3-1	13 JUN 2024		0.3-1	08 AUG 2024
	0.3-2	13 JUN 2024		0.3-2	08 AUG 2024
	0.4-1	13 JUN 2024		0.4-1	08 AUG 2024
	0.4-2	13 JUN 2024		0.4-2	08 AUG 2024
	0.4-3	13 JUN 2024		0.4-3	08 AUG 2024
	0.4-4	13 JUN 2024		0.4-4	08 AUG 2024
	0.4-5	13 JUN 2024		0.4-5	08 AUG 2024
	0.4-6	13 JUN 2024		0.4-6	08 AUG 2024
	0.4-7	13 JUN 2024		0.4-7	08 AUG 2024
	0.4-8	13 JUN 2024		0.4-8	08 AUG 2024
	0.4-9	13 JUN 2024		0.4-9	08 AUG 2024
	0.4-10	13 JUN 2024		0.4-10	08 AUG 2024
	0.4-11	13 JUN 2024		0.4-11	08 AUG 2024
	0.4-12	13 JUN 2024		0.4-12	08 AUG 2024
	2.2-17	15 JUL 2023		2.2-17	08 AUG 2024
	2.4-1	15 JUL 2023		2.4-1	08 AUG 2024
	2.4-2	15 JUL 2023		2.4-2	08 AUG 2024
	3.2-7	13 JUN 2024		3.2-7	08 AUG 2024
	3.2-8	13 JUN 2024		3.2-8	08 AUG 2024
	3.2-9	13 JUN 2024		3.2-9	08 AUG 2024
	3.2-10	13 JUN 2024		3.2-10	08 AUG 2024
	3.2-11	13 JUN 2024		3.2-11	08 AUG 2024
	3.2-12	13 JUN 2024		3.2-12	08 AUG 2024
	3.2-13	13 JUN 2024		3.2-13	08 AUG 2024
	3.2-40	13 JUN 2024		3.2-40	08 AUG 2024
	3.5-3	22 FEB 2024		3.5-3	08 AUG 2024
	3.5-9	22 FEB 2024		3.5-9	08 AUG 2024
	3.5-10	22 FEB 2024		3.5-10	08 AUG 2024
	3.5-11	28 FEB 2024		3.5-11	08 AUG 2024

DESTROY			INSERT		
	3.5-12	28 FEB 2024		3.5-12	08 AUG 2024
	3.5-15	22 FEB 2024		3.5-15	08 AUG 2024
	3.5-16	22 FEB 2024		3.5-16	08 AUG 2024
	3.5-19	30 APR 2024		3.5-19	08 AUG 2024
	3.5-20	30 APR 2024		3.5-20	08 AUG 2024
	3.5-21	30 APR 2024		3.5-21	08 AUG 2024
	3.5-22	22 FEB 2024		3.5-22	08 AUG 2024
	3.5-23	22 FEB 2024		3.5-23	08 AUG 2024
	3.5-24	28 FEB 2024		3.5-24	08 AUG 2024
	3.5-25	22 FEB 2024		3.5-25	08 AUG 2024
	3.5-26	28 FEB 2024		3.5-26	08 AUG 2024
	3.5-27	22 FEB 2024		3.5-27	08 AUG 2024
	-	-		3.5-28	08 AUG 2024
ENR	1.8-38	15 JUL 2023	ENR	1.8-38	08 AUG 2024
	1.8-39	15 JUL 2023		1.8-39	08 AUG 2024
	1.8-40	15 JUL 2023		1.8-40	08 AUG 2024
	1.8-41	15 JUL 2023		1.8-41	08 AUG 2024
	1.8-42	15 JUL 2023		1.8-42	08 AUG 2024
	1.8-43	15 JUL 2023		1.8-43	08 AUG 2024
	1.8-44	15 JUL 2023		1.8-44	08 AUG 2024
	1.8-45	15 JUL 2023		1.8-45	08 AUG 2024
	1.8-46	15 JUL 2023		1.8-46	08 AUG 2024
	1.8-47	30 APR 2024		1.8-47	08 AUG 2024
	1.8-62	30 APR 2024		1.8-62	08 AUG 2024
	1.8-65	30 APR 2024		1.8-65	08 AUG 2024
	1.8-67	30 APR 2024		1.8-67	08 AUG 2024
	1.8-69	30 APR 2024		1.8-69	08 AUG 2024
	1.8-71	30 APR 2024		1.8-71	08 AUG 2024
	-	-		1.8-73	08 AUG 2024
	1.9-8	22 FEB 2024		1.9-8	08 AUG 2024
	1.9-9	22 FEB 2024		1.9-9	08 AUG 2024
	-	-		1.9-10	08 AUG 2024
	-	-		1.9-11	08 AUG 2024
	-	-		1.9-12	08 AUG 2024
	-	-		1.9-13	08 AUG 2024
	-	-		1.9-14	08 AUG 2024
	5.6-3	15 JUL 2023		5.6-3	08 AUG 2024
	5.6-4	15 JUL 2023		5.6-4	08 AUG 2024
AD	0.6-2	13 JUN 2024	AD	0.6-2	08 AUG 2024
	0.6-3	13 JUN 2024		0.6-3	08 AUG 2024
	0.6-4	13 JUN 2024		0.6-4	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
0.6-6	13 JUN 2024	0.6-6	08 AUG 2024
0.6-7	13 JUN 2024	0.6-7	08 AUG 2024
0.6-8	13 JUN 2024	0.6-8	08 AUG 2024
0.6-9	13 JUN 2024	0.6-9	08 AUG 2024
0.6-10	13 JUN 2024	0.6-10	08 AUG 2024
0.6-11	13 JUN 2024	0.6-11	08 AUG 2024
0.6-12	13 JUN 2024	0.6-12	08 AUG 2024
0.6-13	13 JUN 2024	0.6-13	08 AUG 2024
0.6-14	13 JUN 2024	0.6-14	08 AUG 2024
0.6-15	13 JUN 2024	0.6-15	08 AUG 2024
0.6-17	13 JUN 2024	0.6-17	08 AUG 2024
1.3-1	15 JUL 2023	1.3-1	08 AUG 2024
2-VVBM-1-1	15 JUL 2023	2-VVBM-1-1	08 AUG 2024
2-VVBM-1-2	15 JUL 2023	2-VVBM-1-2	08 AUG 2024
2-VVBM-1-4	13 JUN 2024	2-VVBM-1-4	08 AUG 2024
2-VVBM-1-6	13 JUN 2024	2-VVBM-1-6	08 AUG 2024
2-VVBM-1-7	13 JUN 2024	2-VVBM-1-7	08 AUG 2024
2-VVBM-1-8	13 JUN 2024	2-VVBM-1-8	08 AUG 2024
2-VVBM-1-9	15 JUL 2023	2-VVBM-1-9	08 AUG 2024
2-VVBM-1-10	15 JUL 2023	2-VVBM-1-10	08 AUG 2024
2-VVBM-1-11	15 JUL 2023	2-VVBM-1-11	08 AUG 2024
2-VVBM-1-12	15 JUL 2023	2-VVBM-1-12	08 AUG 2024
2-VVBM-1-13	15 JUL 2023	2-VVBM-1-13	08 AUG 2024
2-VVBM-1-14	15 JUL 2023	2-VVBM-1-14	08 AUG 2024
2-VVBM-1-15	13 JUN 2024	2-VVBM-1-15	08 AUG 2024
2-VVBM-1-16	13 JUN 2024	2-VVBM-1-16	08 AUG 2024
2-VVBM-2-1	13 JUN 2024	2-VVBM-2-1	08 AUG 2024
2-VVBM-4-1	13 JUN 2024	2-VVBM-4-1	08 AUG 2024
2-VVBM-5-1	15 JUL 2023	2-VVBM-5-1	08 AUG 2024
2-VVCA-1-1	15 JUL 2023	2-VVCA-1-1	08 AUG 2024
2-VVCA-1-2	15 JUL 2023	2-VVCA-1-2	08 AUG 2024
2-VVCA-1-3	13 JUN 2024	2-VVCA-1-3	08 AUG 2024
2-VVCA-1-4	13 JUN 2024	2-VVCA-1-4	08 AUG 2024
2-VVCA-1-5	15 JUL 2023	2-VVCA-1-5	08 AUG 2024
2-VVCA-1-6	15 JUL 2023	2-VVCA-1-6	08 AUG 2024
2-VVCA-1-7	13 JUN 2024	2-VVCA-1-7	08 AUG 2024
2-VVCA-1-8	15 JUL 2023	2-VVCA-1-8	08 AUG 2024
2-VVCA-1-9	15 JUL 2023	2-VVCA-1-9	08 AUG 2024
2-VVCA-1-10	15 JUL 2023	2-VVCA-1-10	08 AUG 2024
2-VVCA-1-11	15 JUL 2023	2-VVCA-1-11	08 AUG 2024
2-VVCA-1-12	15 JUL 2023	2-VVCA-1-12	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVCA-1-13	15 JUL 2023	2-VVCA-1-13	08 AUG 2024
2-VVCA-1-14	15 JUL 2023	2-VVCA-1-14	08 AUG 2024
2-VVCA-1-15	15 JUL 2023	2-VVCA-1-15	08 AUG 2024
2-VVCA-1-16	15 JUL 2023	2-VVCA-1-16	08 AUG 2024
2-VVCA-1-17	13 JUN 2024	2-VVCA-1-17	08 AUG 2024
2-VVCA-1-18	13 JUN 2024	2-VVCA-1-18	08 AUG 2024
2-VVCA-1-19	13 JUN 2024	2-VVCA-1-19	08 AUG 2024
-	-	2-VVCA-1-20	08 AUG 2024
-	-	2-VVCA-1-21	08 AUG 2024
2-VVCA-2-1	13 JUN 2024	2-VVCA-2-1	08 AUG 2024
2-VVCA-4-1	15 JUL 2023	2-VVCA-4-1	08 AUG 2024
2-VVCA-5-1	15 JUL 2023	2-VVCA-5-1	08 AUG 2024
2-VVCM-1-1	15 JUL 2023	2-VVCM-1-1	08 AUG 2024
2-VVCM-1-2	15 JUL 2023	2-VVCM-1-2	08 AUG 2024
2-VVCM-1-3	13 JUN 2024	2-VVCM-1-3	08 AUG 2024
2-VVCM-1-4	13 JUN 2024	2-VVCM-1-4	08 AUG 2024
2-VVCM-1-5	13 JUN 2024	2-VVCM-1-5	08 AUG 2024
2-VVCM-1-6	13 JUN 2024	2-VVCM-1-6	08 AUG 2024
2-VVCM-1-7	13 JUN 2024	2-VVCM-1-7	08 AUG 2024
2-VVCM-1-14	13 JUN 2024	2-VVCM-1-14	08 AUG 2024
2-VVCM-1-15	13 JUN 2024	2-VVCM-1-15	08 AUG 2024
2-VVCM-1-16	13 JUN 2024	2-VVCM-1-16	08 AUG 2024
2-VVCM-1-17	13 JUN 2024	2-VVCM-1-17	08 AUG 2024
2-VVCM-2-1	22 FEB 2024	2-VVCM-2-1	08 AUG 2024
2-VVCM-4-1	15 JUL 2023	2-VVCM-4-1	08 AUG 2024
2-VVCM-4-2	15 JUL 2023	2-VVCM-4-2	08 AUG 2024
2-VVCM-5-1	15 JUL 2023	2-VVCM-5-1	08 AUG 2024
2-VVCR-1-8	30 APR 2024	2-VVCR-1-8	08 AUG 2024
2-VVCR-1-9	30 APR 2024	2-VVCR-1-9	08 AUG 2024
2-VVCR-1-10	30 APR 2024	2-VVCR-1-10	08 AUG 2024
2-VVCR-1-32	13 JUN 2024	2-VVCR-1-32	08 AUG 2024
2-VVCR-1-34	13 JUN 2024	2-VVCR-1-34	08 AUG 2024
2-VVCR-6-1	15 JUL 2023	2-VVCR-6-1	08 AUG 2024
2-VVCR-6-3	15 JUL 2023	2-VVCR-6-3	08 AUG 2024
2-VVCS-1-1	15 JUL 2023	2-VVCS-1-1	08 AUG 2024
2-VVCS-1-2	31 AUG 2023	2-VVCS-1-2	08 AUG 2024
2-VVCS-1-3	13 JUN 2024	2-VVCS-1-3	08 AUG 2024
2-VVCS-1-4	13 JUN 2024	2-VVCS-1-4	08 AUG 2024
2-VVCS-1-6	13 JUN 2024	2-VVCS-1-6	08 AUG 2024
2-VVCS-1-7	13 JUN 2024	2-VVCS-1-7	08 AUG 2024
2-VVCS-1-8	13 JUN 2024	2-VVCS-1-8	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVCS-1-10	15 JUL 2023	2-VVCS-1-10	08 AUG 2024
2-VVCS-1-11	15 JUL 2023	2-VVCS-1-11	08 AUG 2024
2-VVCS-1-12	13 JUN 2024	2-VVCS-1-12	08 AUG 2024
2-VVCS-1-13	30 APR 2024	2-VVCS-1-13	08 AUG 2024
2-VVCS-1-14	31 AUG 2023	2-VVCS-1-14	08 AUG 2024
-	-	2-VVCS-1-15	08 AUG 2024
2-VVCS-2-1	22 FEB 2024	2-VVCS-2-1	08 AUG 2024
2-VVCS-4-1	31 AUG 2023	2-VVCS-4-1	08 AUG 2024
2-VVCS-5-1	31 AUG 2023	2-VVCS-5-1	08 AUG 2024
2-VVDB-1-1	30 APR 2024	2-VVDB-1-1	08 AUG 2024
2-VVDB-1-2	22 FEB 2024	2-VVDB-1-2	08 AUG 2024
2-VVDB-1-3	13 JUN 2024	2-VVDB-1-3	08 AUG 2024
2-VVDB-1-4	13 JUN 2024	2-VVDB-1-4	08 AUG 2024
2-VVDB-1-5	13 JUN 2024	2-VVDB-1-5	08 AUG 2024
2-VVDB-1-6	13 JUN 2024	2-VVDB-1-6	08 AUG 2024
2-VVDB-1-7	13 JUN 2024	2-VVDB-1-7	08 AUG 2024
2-VVDB-1-8	13 JUN 2024	2-VVDB-1-8	08 AUG 2024
2-VVDB-1-9	13 JUN 2024	2-VVDB-1-9	08 AUG 2024
2-VVDB-1-10	22 FEB 2024	2-VVDB-1-10	08 AUG 2024
2-VVDB-1-11	22 FEB 2024	2-VVDB-1-11	08 AUG 2024
2-VVDB-1-12	22 FEB 2024	2-VVDB-1-12	08 AUG 2024
2-VVDB-1-13	22 FEB 2024	2-VVDB-1-13	08 AUG 2024
2-VVDB-1-14	22 FEB 2024	2-VVDB-1-14	08 AUG 2024
2-VVDB-1-15	22 FEB 2024	2-VVDB-1-15	08 AUG 2024
2-VVDB-1-17	13 JUN 2024	2-VVDB-1-17	08 AUG 2024
2-VVDB-3-1	22 FEB 2024	2-VVDB-3-1	08 AUG 2024
2-VVDB-4-1	22 FEB 2024	2-VVDB-4-1	08 AUG 2024
2-VVDB-4-2	22 FEB 2024	2-VVDB-4-2	08 AUG 2024
2-VVDB-6-1	22 FEB 2024	2-VVDB-6-1	08 AUG 2024
2-VVDB-13-7	28 FEB 2024	2-VVDB-13-7	08 AUG 2024
2-VVDB-13-8	22 FEB 2024	2-VVDB-13-8	08 AUG 2024
2-VVDB-13-9	22 FEB 2024	2-VVDB-13-9	08 AUG 2024
2-VVDB-13-10	22 FEB 2024	2-VVDB-13-10	08 AUG 2024
2-VVDH-1-1	15 JUL 2023	2-VVDH-1-1	08 AUG 2024
2-VVDH-1-2	15 JUL 2023	2-VVDH-1-2	08 AUG 2024
2-VVDH-1-3	13 JUN 2024	2-VVDH-1-3	08 AUG 2024
2-VVDH-1-4	13 JUN 2024	2-VVDH-1-4	08 AUG 2024
2-VVDH-1-8	13 JUN 2024	2-VVDH-1-8	08 AUG 2024
2-VVDH-1-9	13 JUN 2024	2-VVDH-1-9	08 AUG 2024
2-VVDH-1-10	13 JUN 2024	2-VVDH-1-10	08 AUG 2024
2-VVDH-1-11	13 JUN 2024	2-VVDH-1-11	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVDH-1-12	13 JUN 2024	2-VVDH-1-12	08 AUG 2024
2-VVDH-1-13	13 JUN 2024	2-VVDH-1-13	08 AUG 2024
2-VVDH-1-14	13 JUN 2024	2-VVDH-1-14	08 AUG 2024
2-VVDH-1-15	13 JUN 2024	2-VVDH-1-15	08 AUG 2024
2-VVDH-1-16	13 JUN 2024	2-VVDH-1-16	08 AUG 2024
2-VVDH-1-17	13 JUN 2024	2-VVDH-1-17	08 AUG 2024
2-VVDH-1-18	13 JUN 2024	2-VVDH-1-18	08 AUG 2024
2-VVDH-1-19	13 JUN 2024	2-VVDH-1-19	08 AUG 2024
2-VVDH-2-1	13 JUN 2024	2-VVDH-2-1	08 AUG 2024
2-VVDL-1-1	13 JUN 2024	2-VVDL-1-1	08 AUG 2024
2-VVDL-1-10	13 JUN 2024	2-VVDL-1-10	08 AUG 2024
2-VVDL-1-14	13 JUN 2024	2-VVDL-1-14	08 AUG 2024
2-VVDL-1-17	13 JUN 2024	2-VVDL-1-17	08 AUG 2024
2-VVDL-1-18	13 JUN 2024	2-VVDL-1-18	08 AUG 2024
2-VVDL-1-19	13 JUN 2024	2-VVDL-1-19	08 AUG 2024
2-VVDL-1-20	13 JUN 2024	2-VVDL-1-20	08 AUG 2024
2-VVDL-1-21	13 JUN 2024	2-VVDL-1-21	08 AUG 2024
2-VVDL-1-22	13 JUN 2024	2-VVDL-1-22	08 AUG 2024
2-VVDL-1-23	13 JUN 2024	2-VVDL-1-23	08 AUG 2024
2-VVDL-1-24	13 JUN 2024	2-VVDL-1-24	08 AUG 2024
2-VVDL-1-25	13 JUN 2024	-	-
2-VVDL-1-26	13 JUN 2024	-	-
2-VVDN-1-4	13 JUN 2024	2-VVDN-1-4	08 AUG 2024
2-VVDN-1-19	15 JUL 2023	2-VVDN-1-19	08 AUG 2024
2-VVDN-1-20	13 JUN 2024	2-VVDN-1-20	08 AUG 2024
2-VVDN-1-21	13 JUN 2024	2-VVDN-1-21	08 AUG 2024
2-VVDN-1-22	13 JUN 2024	2-VVDN-1-22	08 AUG 2024
2-VVDN-1-23	13 JUN 2024	2-VVDN-1-23	08 AUG 2024
2-VVDN-1-24	13 JUN 2024	2-VVDN-1-24	08 AUG 2024
2-VVDN-1-25	13 JUN 2024	2-VVDN-1-25	08 AUG 2024
2-VVDN-1-26	13 JUN 2024	2-VVDN-1-26	08 AUG 2024
2-VVDN-1-27	13 JUN 2024	2-VVDN-1-27	08 AUG 2024
2-VVDN-1-28	13 JUN 2024	2-VVDN-1-28	08 AUG 2024
2-VVDN-1-29	13 JUN 2024	2-VVDN-1-29	08 AUG 2024
2-VVDN-1-30	13 JUN 2024	2-VVDN-1-30	08 AUG 2024
2-VVDN-1-31	13 JUN 2024	2-VVDN-1-31	08 AUG 2024
2-VVDN-1-32	13 JUN 2024	2-VVDN-1-32	08 AUG 2024
2-VVDN-1-33	13 JUN 2024	2-VVDN-1-33	08 AUG 2024
2-VVDN-1-34	13 JUN 2024	2-VVDN-1-34	08 AUG 2024
2-VVDN-1-35	13 JUN 2024	2-VVDN-1-35	08 AUG 2024
2-VVDN-1-36	13 JUN 2024	2-VVDN-1-36	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVDN-1-37	13 JUN 2024	2-VVDN-1-37	08 AUG 2024
2-VVDN-1-38	13 JUN 2024	2-VVDN-1-38	08 AUG 2024
-	-	2-VVDN-1-39	08 AUG 2024
2-VVNB-1-1	15 JUL 2023	2-VVNB-1-1	08 AUG 2024
2-VVNB-1-2	15 JUL 2023	2-VVNB-1-2	08 AUG 2024
2-VVNB-1-3	13 JUN 2024	2-VVNB-1-3	08 AUG 2024
2-VVNB-1-4	13 JUN 2024	2-VVNB-1-4	08 AUG 2024
2-VVNB-1-5	13 JUN 2024	2-VVNB-1-5	08 AUG 2024
2-VVNB-1-6	13 JUN 2024	2-VVNB-1-6	08 AUG 2024
2-VVNB-1-7	13 JUN 2024	2-VVNB-1-7	08 AUG 2024
2-VVNB-1-8	13 JUN 2024	2-VVNB-1-8	08 AUG 2024
2-VVNB-1-9	13 JUN 2024	2-VVNB-1-9	08 AUG 2024
2-VVNB-1-10	13 JUN 2024	2-VVNB-1-10	08 AUG 2024
2-VVNB-1-11	13 JUN 2024	2-VVNB-1-11	08 AUG 2024
2-VVNB-1-12	13 JUN 2024	2-VVNB-1-12	08 AUG 2024
2-VVNB-1-13	13 JUN 2024	2-VVNB-1-13	08 AUG 2024
2-VVNB-1-14	13 JUN 2024	2-VVNB-1-14	08 AUG 2024
2-VVNB-1-15	13 JUN 2024	2-VVNB-1-15	08 AUG 2024
2-VVNB-1-16	13 JUN 2024	2-VVNB-1-16	08 AUG 2024
2-VVNB-1-17	13 JUN 2024	2-VVNB-1-17	08 AUG 2024
2-VVNB-1-18	13 JUN 2024	2-VVNB-1-18	08 AUG 2024
2-VVNB-1-19	13 JUN 2024	2-VVNB-1-19	08 AUG 2024
2-VVNB-1-20	13 JUN 2024	2-VVNB-1-20	08 AUG 2024
2-VVNB-1-21	13 JUN 2024	2-VVNB-1-21	08 AUG 2024
2-VVNB-1-22	13 JUN 2024	2-VVNB-1-22	08 AUG 2024
2-VVNB-1-23	13 JUN 2024	2-VVNB-1-23	08 AUG 2024
2-VVNB-1-24	13 JUN 2024	2-VVNB-1-24	08 AUG 2024
2-VVNB-1-25	13 JUN 2024	2-VVNB-1-25	08 AUG 2024
2-VVNB-1-26	13 JUN 2024	2-VVNB-1-26	08 AUG 2024
2-VVNB-1-27	13 JUN 2024	2-VVNB-1-27	08 AUG 2024
2-VVNB-1-28	13 JUN 2024	2-VVNB-1-28	08 AUG 2024
2-VVNB-1-29	13 JUN 2024	2-VVNB-1-29	08 AUG 2024
2-VVNB-1-30	13 JUN 2024	2-VVNB-1-30	08 AUG 2024
2-VVNB-1-31	13 JUN 2024	2-VVNB-1-31	08 AUG 2024
2-VVNB-1-32	13 JUN 2024	2-VVNB-1-32	08 AUG 2024
2-VVNB-1-33	13 JUN 2024	2-VVNB-1-33	08 AUG 2024
2-VVNB-1-34	13 JUN 2024	2-VVNB-1-34	08 AUG 2024
2-VVNB-1-35	13 JUN 2024	2-VVNB-1-35	08 AUG 2024
2-VVNB-1-36	13 JUN 2024	2-VVNB-1-36	08 AUG 2024
2-VVNB-1-37	13 JUN 2024	2-VVNB-1-37	08 AUG 2024
2-VVNB-1-38	13 JUN 2024	2-VVNB-1-38	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVNB-1-39	13 JUN 2024	2-VVNB-1-39	08 AUG 2024
2-VVNB-1-40	13 JUN 2024	2-VVNB-1-40	08 AUG 2024
2-VVNB-1-41	13 JUN 2024	2-VVNB-1-41	08 AUG 2024
2-VVNB-1-42	13 JUN 2024	2-VVNB-1-42	08 AUG 2024
2-VVNB-1-43	13 JUN 2024	2-VVNB-1-43	08 AUG 2024
2-VVNB-1-44	13 JUN 2024	2-VVNB-1-44	08 AUG 2024
2-VVNB-1-45	13 JUN 2024	2-VVNB-1-45	08 AUG 2024
2-VVNB-1-46	13 JUN 2024	2-VVNB-1-46	08 AUG 2024
2-VVNB-1-47	13 JUN 2024	2-VVNB-1-47	08 AUG 2024
2-VVNB-1-48	13 JUN 2024	2-VVNB-1-48	08 AUG 2024
2-VVNB-1-49	13 JUN 2024	2-VVNB-1-49	08 AUG 2024
2-VVNB-1-50	13 JUN 2024	2-VVNB-1-50	08 AUG 2024
2-VVNB-1-51	13 JUN 2024	2-VVNB-1-51	08 AUG 2024
2-VVNB-1-52	13 JUN 2024	2-VVNB-1-52	08 AUG 2024
2-VVNB-1-53	13 JUN 2024	2-VVNB-1-53	08 AUG 2024
2-VVNB-1-54	13 JUN 2024	2-VVNB-1-54	08 AUG 2024
2-VVNB-1-55	13 JUN 2024	2-VVNB-1-55	08 AUG 2024
2-VVNB-1-56	13 JUN 2024	2-VVNB-1-56	08 AUG 2024
2-VVNB-1-57	13 JUN 2024	2-VVNB-1-57	08 AUG 2024
2-VVNB-1-58	13 JUN 2024	2-VVNB-1-58	08 AUG 2024
2-VVNB-1-59	13 JUN 2024	2-VVNB-1-59	08 AUG 2024
2-VVNB-1-60	13 JUN 2024	2-VVNB-1-60	08 AUG 2024
2-VVNB-1-61	13 JUN 2024	2-VVNB-1-61	08 AUG 2024
2-VVNB-1-62	13 JUN 2024	2-VVNB-1-62	08 AUG 2024
2-VVNB-1-63	13 JUN 2024	2-VVNB-1-63	08 AUG 2024
2-VVNB-1-64	13 JUN 2024	2-VVNB-1-64	08 AUG 2024
2-VVNB-1-65	13 JUN 2024	2-VVNB-1-65	08 AUG 2024
2-VVNB-1-66	13 JUN 2024	2-VVNB-1-66	08 AUG 2024
2-VVNB-1-67	13 JUN 2024	2-VVNB-1-67	08 AUG 2024
2-VVNB-1-68	13 JUN 2024	2-VVNB-1-68	08 AUG 2024
2-VVNB-1-69	13 JUN 2024	2-VVNB-1-69	08 AUG 2024
2-VVNB-1-70	13 JUN 2024	2-VVNB-1-70	08 AUG 2024
2-VVNB-1-71	13 JUN 2024	2-VVNB-1-71	08 AUG 2024
2-VVNB-1-72	13 JUN 2024	2-VVNB-1-72	08 AUG 2024
2-VVNB-1-73	13 JUN 2024	2-VVNB-1-73	08 AUG 2024
2-VVNB-1-74	13 JUN 2024	2-VVNB-1-74	08 AUG 2024
2-VVNB-1-75	13 JUN 2024	2-VVNB-1-75	08 AUG 2024
2-VVNB-1-76	13 JUN 2024	2-VVNB-1-76	08 AUG 2024
2-VVNB-1-77	13 JUN 2024	2-VVNB-1-77	08 AUG 2024
2-VVNB-1-78	13 JUN 2024	2-VVNB-1-78	08 AUG 2024
2-VVNB-1-79	13 JUN 2024	2-VVNB-1-79	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVNB-1-80	13 JUN 2024	2-VVNB-1-80	08 AUG 2024
2-VVNB-1-81	13 JUN 2024	2-VVNB-1-81	08 AUG 2024
2-VVNB-1-82	13 JUN 2024	2-VVNB-1-82	08 AUG 2024
2-VVNB-1-83	13 JUN 2024	2-VVNB-1-83	08 AUG 2024
2-VVNB-1-84	13 JUN 2024	2-VVNB-1-84	08 AUG 2024
2-VVNB-1-85	13 JUN 2024	2-VVNB-1-85	08 AUG 2024
2-VVNB-1-86	13 JUN 2024	2-VVNB-1-86	08 AUG 2024
2-VVNB-1-87	13 JUN 2024	2-VVNB-1-87	08 AUG 2024
2-VVNB-1-88	13 JUN 2024	2-VVNB-1-88	08 AUG 2024
2-VVNB-1-89	13 JUN 2024	2-VVNB-1-89	08 AUG 2024
2-VVNB-1-90	13 JUN 2024	2-VVNB-1-90	08 AUG 2024
2-VVNB-1-91	13 JUN 2024	2-VVNB-1-91	08 AUG 2024
2-VVNB-1-92	13 JUN 2024	2-VVNB-1-92	08 AUG 2024
2-VVNB-1-93	13 JUN 2024	2-VVNB-1-93	08 AUG 2024
2-VVNB-1-94	13 JUN 2024	2-VVNB-1-94	08 AUG 2024
2-VVNB-1-95	13 JUN 2024	2-VVNB-1-95	08 AUG 2024
2-VVNB-1-96	13 JUN 2024	2-VVNB-1-96	08 AUG 2024
2-VVNB-1-97	13 JUN 2024	2-VVNB-1-97	08 AUG 2024
2-VVNB-1-98	13 JUN 2024	2-VVNB-1-98	08 AUG 2024
2-VVNB-1-99	13 JUN 2024	2-VVNB-1-99	08 AUG 2024
2-VVNB-1-100	13 JUN 2024	2-VVNB-1-100	08 AUG 2024
2-VVNB-1-101	13 JUN 2024	2-VVNB-1-101	08 AUG 2024
2-VVNB-1-102	13 JUN 2024	2-VVNB-1-102	08 AUG 2024
2-VVNB-1-103	13 JUN 2024	2-VVNB-1-103	08 AUG 2024
2-VVNB-1-104	13 JUN 2024	2-VVNB-1-104	08 AUG 2024
2-VVNB-1-105	13 JUN 2024	2-VVNB-1-105	08 AUG 2024
2-VVNB-1-106	13 JUN 2024	2-VVNB-1-106	08 AUG 2024
2-VVNB-1-107	13 JUN 2024	2-VVNB-1-107	08 AUG 2024
2-VVNB-1-108	13 JUN 2024	2-VVNB-1-108	08 AUG 2024
2-VVNB-1-109	13 JUN 2024	2-VVNB-1-109	08 AUG 2024
-	-	2-VVNB-1-110	08 AUG 2024
-	-	2-VVNB-1-111	08 AUG 2024
-	-	2-VVNB-1-112	08 AUG 2024
-	-	2-VVNB-1-113	08 AUG 2024
2-VVNB-2-1	13 JUN 2024	2-VVNB-2-1	08 AUG 2024
2-VVNB-4-1	13 JUN 2024	2-VVNB-4-1	08 AUG 2024
2-VVNB-4-2	13 JUN 2024	2-VVNB-4-2	08 AUG 2024
2-VVNB-4-3	13 JUN 2024	2-VVNB-4-3	08 AUG 2024
2-VVNB-5-1	13 JUN 2024	2-VVNB-5-1	08 AUG 2024
2-VVPB-1-1	15 JUL 2023	2-VVPB-1-1	08 AUG 2024
2-VVPB-1-2	15 JUL 2023	2-VVPB-1-2	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVPB-1-4	13 JUN 2024	2-VVPB-1-4	08 AUG 2024
2-VVPB-1-5	30 APR 2024	2-VVPB-1-5	08 AUG 2024
2-VVPB-1-6	30 APR 2024	2-VVPB-1-6	08 AUG 2024
2-VVPB-1-7	30 APR 2024	2-VVPB-1-7	08 AUG 2024
2-VVPB-1-9	30 APR 2024	2-VVPB-1-9	08 AUG 2024
2-VVPB-1-10	13 JUN 2024	2-VVPB-1-10	08 AUG 2024
2-VVPB-1-11	30 APR 2024	2-VVPB-1-11	08 AUG 2024
2-VVPB-1-12	30 APR 2024	2-VVPB-1-12	08 AUG 2024
2-VVPB-1-13	30 APR 2024	2-VVPB-1-13	08 AUG 2024
2-VVPB-1-21	31 OCT 2023	2-VVPB-1-21	08 AUG 2024
2-VVPB-1-23	13 JUN 2024	2-VVPB-1-23	08 AUG 2024
2-VVPB-1-24	13 JUN 2024	2-VVPB-1-24	08 AUG 2024
2-VVPB-2-1	13 JUN 2024	2-VVPB-2-1	08 AUG 2024
2-VVPB-4-1	13 JUN 2024	2-VVPB-4-1	08 AUG 2024
2-VVPB-4-2	15 JUL 2023	2-VVPB-4-2	08 AUG 2024
2-VVPB-5-1	13 JUN 2024	2-VVPB-5-1	08 AUG 2024
2-VVPC-1-1	15 JUL 2023	2-VVPC-1-1	08 AUG 2024
2-VVPC-1-2	15 JUL 2023	2-VVPC-1-2	08 AUG 2024
2-VVPC-1-3	13 JUN 2024	2-VVPC-1-3	08 AUG 2024
2-VVPC-1-4	13 JUN 2024	2-VVPC-1-4	08 AUG 2024
2-VVPC-1-5	13 JUN 2024	2-VVPC-1-5	08 AUG 2024
2-VVPC-1-6	13 JUN 2024	2-VVPC-1-6	08 AUG 2024
2-VVPC-1-7	13 JUN 2024	2-VVPC-1-7	08 AUG 2024
2-VVPC-1-8	13 JUN 2024	2-VVPC-1-8	08 AUG 2024
2-VVPC-1-10	13 JUN 2024	2-VVPC-1-10	08 AUG 2024
2-VVPC-1-11	13 JUN 2024	2-VVPC-1-11	08 AUG 2024
2-VVPC-1-14	28 FEB 2024	2-VVPC-1-14	08 AUG 2024
2-VVPC-1-15	28 FEB 2024	2-VVPC-1-15	08 AUG 2024
2-VVPC-1-16	28 FEB 2024	2-VVPC-1-16	08 AUG 2024
2-VVPC-1-17	28 FEB 2024	2-VVPC-1-17	08 AUG 2024
2-VVPC-1-18	28 FEB 2024	2-VVPC-1-18	08 AUG 2024
2-VVPC-1-19	28 FEB 2024	2-VVPC-1-19	08 AUG 2024
2-VVPC-1-21	15 JUL 2023	2-VVPC-1-21	08 AUG 2024
2-VVPC-1-24	13 JUN 2024	2-VVPC-1-24	08 AUG 2024
2-VVPC-1-25	15 JUL 2023	2-VVPC-1-25	08 AUG 2024
-	-	2-VVPC-1-26	08 AUG 2024
2-VVPC-2-1	13 JUN 2024	2-VVPC-2-1	08 AUG 2024
2-VVPC-4-1	28 FEB 2024	2-VVPC-4-1	08 AUG 2024
2-VVPC-4-2	15 JUL 2023	2-VVPC-4-2	08 AUG 2024
2-VVPC-5-1	28 FEB 2024	2-VVPC-5-1	08 AUG 2024
2-VVPC-1-8	30 APR 2024	2-VVPC-1-8	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVPK-1-9	30 APR 2024	2-VVPK-1-9	08 AUG 2024
2-VVPK-1-10	13 JUN 2024	2-VVPK-1-10	08 AUG 2024
2-VVPK-1-11	30 APR 2024	2-VVPK-1-11	08 AUG 2024
2-VVPK-1-12	30 APR 2024	2-VVPK-1-12	08 AUG 2024
2-VVPK-1-13	30 APR 2024	2-VVPK-1-13	08 AUG 2024
2-VVPK-1-14	30 APR 2024	2-VVPK-1-14	08 AUG 2024
2-VVPK-1-15	30 APR 2024	2-VVPK-1-15	08 AUG 2024
2-VVPK-1-16	30 APR 2024	2-VVPK-1-16	08 AUG 2024
2-VVPK-1-17	30 APR 2024	2-VVPK-1-17	08 AUG 2024
2-VVPK-1-21	13 JUN 2024	2-VVPK-1-21	08 AUG 2024
2-VVPK-2-1	13 JUN 2024	2-VVPK-2-1	08 AUG 2024
2-VVRG-1-1	15 JUL 2023	2-VVRG-1-1	08 AUG 2024
2-VVRG-1-2	15 JUL 2023	2-VVRG-1-2	08 AUG 2024
2-VVRG-1-3	13 JUN 2024	2-VVRG-1-3	08 AUG 2024
2-VVRG-1-4	13 JUN 2024	2-VVRG-1-4	08 AUG 2024
2-VVRG-1-6	13 JUN 2024	2-VVRG-1-6	08 AUG 2024
2-VVRG-1-7	15 JUL 2023	2-VVRG-1-7	08 AUG 2024
2-VVRG-1-8	15 JUL 2023	2-VVRG-1-8	08 AUG 2024
2-VVRG-1-9	15 JUL 2023	2-VVRG-1-9	08 AUG 2024
2-VVRG-1-10	15 JUL 2023	2-VVRG-1-10	08 AUG 2024
2-VVRG-1-11	15 JUL 2023	2-VVRG-1-11	08 AUG 2024
2-VVRG-1-12	15 JUL 2023	2-VVRG-1-12	08 AUG 2024
2-VVRG-1-13	15 JUL 2023	2-VVRG-1-13	08 AUG 2024
2-VVRG-1-14	15 JUL 2023	2-VVRG-1-14	08 AUG 2024
2-VVRG-1-15	13 JUN 2024	2-VVRG-1-15	08 AUG 2024
2-VVRG-1-16	30 APR 2024	2-VVRG-1-16	08 AUG 2024
2-VVRG-2-1	22 FEB 2024	2-VVRG-2-1	08 AUG 2024
2-VVRG-4-2	15 JUL 2023	2-VVRG-4-2	08 AUG 2024
2-VVTH-1-4	13 JUN 2024	2-VVTH-1-4	08 AUG 2024
2-VVTH-1-6	13 JUN 2024	2-VVTH-1-6	08 AUG 2024
2-VVTH-1-7	13 JUN 2024	2-VVTH-1-7	08 AUG 2024
2-VVTH-1-8	13 JUN 2024	2-VVTH-1-8	08 AUG 2024
2-VVTH-1-9	13 JUN 2024	2-VVTH-1-9	08 AUG 2024
2-VVTH-1-10	15 JUL 2023	2-VVTH-1-10	08 AUG 2024
2-VVTH-1-11	15 JUL 2023	2-VVTH-1-11	08 AUG 2024
2-VVTH-1-12	13 JUN 2024	2-VVTH-1-12	08 AUG 2024
2-VVTH-1-13	13 JUN 2024	2-VVTH-1-13	08 AUG 2024
2-VVTH-1-14	31 AUG 2023	2-VVTH-1-14	08 AUG 2024
-	-	2-VVTH-1-15	08 AUG 2024
2-VVTH-2-1	13 JUN 2024	2-VVTH-2-1	08 AUG 2024
2-VVTH-4-1	15 JUL 2023	2-VVTH-4-1	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVTH-4-2	15 JUL 2023	2-VVTH-4-2	08 AUG 2024
2-VVTH-5-1	15 JUL 2023	2-VVTH-5-1	08 AUG 2024
2-VVTX-1-1	15 JUL 2023	2-VVTX-1-1	08 AUG 2024
2-VVTX-1-2	15 JUL 2023	2-VVTX-1-2	08 AUG 2024
2-VVTX-1-3	13 JUN 2024	2-VVTX-1-3	08 AUG 2024
2-VVTX-1-4	13 JUN 2024	2-VVTX-1-4	08 AUG 2024
2-VVTX-1-5	13 JUN 2024	2-VVTX-1-5	08 AUG 2024
2-VVTX-1-6	13 JUN 2024	2-VVTX-1-6	08 AUG 2024
2-VVTX-1-7	13 JUN 2024	2-VVTX-1-7	08 AUG 2024
2-VVTX-1-8	13 JUN 2024	2-VVTX-1-8	08 AUG 2024
2-VVTX-1-12	15 JUL 2023	2-VVTX-1-12	08 AUG 2024
2-VVTX-1-13	15 JUL 2023	2-VVTX-1-13	08 AUG 2024
2-VVTX-1-17	15 JUL 2023	2-VVTX-1-17	08 AUG 2024
2-VVTX-1-20	13 JUN 2024	2-VVTX-1-20	08 AUG 2024
2-VVTX-2-1	13 JUN 2024	2-VVTX-2-1	08 AUG 2024
2-VVTX-5-1	15 JUL 2023	2-VVTX-5-1	08 AUG 2024
2-VVH-1-1	15 JUL 2023	2-VVH-1-1	08 AUG 2024
2-VVH-1-2	15 JUL 2023	2-VVH-1-2	08 AUG 2024
2-VVH-1-3	13 JUN 2024	2-VVH-1-3	08 AUG 2024
2-VVH-1-4	13 JUN 2024	2-VVH-1-4	08 AUG 2024
2-VVH-1-5	13 JUN 2024	2-VVH-1-5	08 AUG 2024
2-VVH-1-6	30 APR 2024	2-VVH-1-6	08 AUG 2024
2-VVH-1-7	30 APR 2024	2-VVH-1-7	08 AUG 2024
2-VVH-1-8	30 APR 2024	2-VVH-1-8	08 AUG 2024
2-VVH-1-9	30 APR 2024	2-VVH-1-9	08 AUG 2024
2-VVH-1-10	13 JUN 2024	2-VVH-1-10	08 AUG 2024
2-VVH-1-11	22 FEB 2024	2-VVH-1-11	08 AUG 2024
2-VVH-1-12	22 FEB 2024	2-VVH-1-12	08 AUG 2024
2-VVH-1-13	22 FEB 2024	2-VVH-1-13	08 AUG 2024
2-VVH-1-14	22 FEB 2024	2-VVH-1-14	08 AUG 2024
2-VVH-1-15	22 FEB 2024	2-VVH-1-15	08 AUG 2024
2-VVH-1-16	22 FEB 2024	2-VVH-1-16	08 AUG 2024
2-VVH-1-17	22 FEB 2024	2-VVH-1-17	08 AUG 2024
2-VVH-1-18	22 FEB 2024	2-VVH-1-18	08 AUG 2024
2-VVH-1-19	22 FEB 2024	2-VVH-1-19	08 AUG 2024
2-VVH-1-20	22 FEB 2024	2-VVH-1-20	08 AUG 2024
2-VVH-1-21	22 FEB 2024	2-VVH-1-21	08 AUG 2024
2-VVH-1-22	22 FEB 2024	2-VVH-1-22	08 AUG 2024
2-VVH-1-23	13 JUN 2024	2-VVH-1-23	08 AUG 2024
2-VVH-1-24	13 JUN 2024	2-VVH-1-24	08 AUG 2024
2-VVH-1-25	22 FEB 2024	2-VVH-1-25	08 AUG 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVH-1-26	22 FEB 2024	2-VVH-1-26	08 AUG 2024
2-VVH-1-27	22 FEB 2024	2-VVH-1-27	08 AUG 2024
-	-	2-VVH-1-28	08 AUG 2024
-	-	2-VVH-1-29	08 AUG 2024
-	-	2-VVH-1-30	08 AUG 2024
2-VVH-2-1	13 JUN 2024	2-VVH-2-1	08 AUG 2024
2-VVH-4-1	15 JUL 2023	2-VVH-4-1	08 AUG 2024
2-VVH-5-1	15 JUL 2023	2-VVH-5-1	08 AUG 2024

2. Hand amendments

NIL

NIL

3. Record entry of AIRAC AMDT on the page GEN 0.2-1.

AIP SUPs 22/24, 23/24, 26/24

AIRAC SUPs: 15/24, 16/24, 19/24, 25/24

AIC A04/24

NOTAM A1003/24, A1414/24, A1485/24, C0145/24, C0146/24, C0158/24

- END -

GEN 0.2 BẢNG GHI NHẬN TU CHỈNH AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

Tu chỉnh AIP AIP AMENDMENT				Tu chỉnh AIRAC AIP AIRAC AIP AMENDMENT			
Số/Năm NR/ Year	Ngày xuất bản Publication date	Ngày có hiệu lực Effective date	Được cập nhật bởi Inserted by	Số/Năm NR/ Year	Ngày xuất bản Publication date	Ngày có hiệu lực Effective date	Được cập nhật bởi Inserted by
01/23	20 JUN 2023	15 JUL 2023		01/24	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
02/23	15 AUG 2023	30 AUG 2023		02/24	07 MAR 2024	18 APR 2024	
03/23	31 OCT 2023	31 OCT 2023		03/24	02 MAY 2024	13 JUN 2024	
01/24	28 FEB 2024	28 FEB 2024		04/24	27 JUN 2024	08 AUG 2024	
02/24	30 APR 2024	30 APR 2024					

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 0.3 BẢNG GHI NHẬN BỔ SUNG AIP

GEN 0.3 RECORDS OF AIP SUPPLEMENTS

Số/Năm NR/Year	Nội dung Subject	(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng AIP section(s) affected	Thời gian có hiệu lực Period of validity	Ghi nhận hủy bỏ Cancellation record
11/2024	ĐƯA VÀO KHAI THÁC MỘT PHẦN SÂN ĐỒ TÀU BAY MỞ RỘNG TẠI KHU VỰC PHÍA ĐÔNG NHÀ GA HÀNH KHÁCH T2 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI PUT INTO OPERATION A PORTION OF THE EASTERN EXTENDED APRON T2 AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT	AD2-VVNB	06 MAR 2024	
13/2024	THI CÔNG SỬA CHỮA ĐƯỜNG CÁT HẠ CẢNH 35R/17L TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN) CONSTRUCTION OF RUNWAY 35R/17L AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)	AD2-VVDN	18 APR 2024	
15/2024	ĐIỀU CHỈNH, BỔ SUNG DANH MỤC CÁC CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY TRONG KHU VỰC 2 VÀ CÁC SƠ ĐỒ CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY - ICAO - LOẠI A TẠI SÂN BAY CAM RANH (VVCN) ADJUSTMENT, ADDITION OF LIST OF AERODROME OBSTACLES IN AREA 2 AND AERODROME OBSTACLES CHARTS - ICAO - TYPE A AT CAM RANH AERODROME (VVCN)	AD2-VVCN	16 MAY 2024	08 AUG 2024
16/2024	ĐIỀU CHỈNH, BỔ SUNG DANH MỤC CÁC CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY TRONG KHU VỰC 2 VÀ SƠ ĐỒ CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY - ICAO - LOẠI A TẠI SÂN BAY ĐIỆN BIÊN (VVDB) ADJUSTMENT, ADDITION OF LIST OF AERODROME OBSTACLES IN AREA 2 AND AERODROME OBSTACLES CHARTS - ICAO - TYPE A AT DIEN BIEN AERODROME (VVDB)	AD2-VVDB	16 MAY 2024	08 AUG 2024
19/2024	SỬA ĐỔI TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU TẠI SÂN BAY ĐIỆN BIÊN (VVDB) REVISION OF AD OPERATING MINIMA AT DIEN BIEN AERODROME (VVDB)	AD2-VVDB	13 JUN 2024	08 AUG 2024
20/2024	TẠM DỪNG KHAI THÁC HỆ THỐNG ĐÈN CHỚP TUẦN TỰ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ QUỐC (VVPQ) TEMPORARILY SUSPENDING THE OPERATION OF THE SEQUENCED FLASHING LIGHT SYSTEM AT PHU QUOC INTERNATIONAL AIRPORT (VVPQ)	AD2-VVPQ	17 APR 2024	
21/2024	THIẾT LẬP CÀN CẦU VÀ ĐIỀU CHỈNH CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY, TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU LIÊN QUAN TẠI SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT (VVTS) ESTABLISHMENT OF CRANES AND ADJUSTMENT OF RELATED AD OPERATING MINIMA, FLIGHT PROCEDURES CHARTS AT TAN SON NHAT AERODROME (VVTS)	AD2-VVTS	16 MAY 2024	
22/2024	THI CÔNG VẠCH DỪNG CHỜ BÁNH MŨI VÀ PHƯƠNG THỨC VẬN HÀNH TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN) CONSTRUCTION OF STOP LINES AND AIRCRAFT OPERATIONAL PROCEDURES AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)	AD2-VVDN	10 JUN 2024	08 AUG 2024

<i>Số/Năm NR/Year</i>	<i>Nội dung Subject</i>	<i>(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng AIP section(s) affected</i>	<i>Thời gian có hiệu lực Period of validity</i>	<i>Ghi nhận hủy bỏ Cancellation record</i>
23/2024	ĐƯA VÀO KHAI THÁC MỘT PHẦN SÂN ĐỒ TÀU BAY MỞ RỘNG TẠI KHU VỰC PHÍA TÂY NHÀ GA HÀNH KHÁCH T2 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) PUT INTO OPERATION A PORTION OF THE WESTERN EXTENDED APRON T2 AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	12 MAY 2024	08 AUG 2024
24/2024	TẠM DỪNG HOẠT ĐỘNG HỆ THỐNG THIẾT BỊ KHÍ TƯỢNG ĐỂ SỬA CHỮA TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (GEN) TEMPORARILY SUSPEND METEOROLOGICAL EQUIPMENT SYSTEM FOR REPAIR AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (GEN)	GEN	23 MAY 2024	
25/2024	ĐIỀU CHỈNH DỮ LIỆU SÂN BAY, SƠ ĐỒ HÀNG KHÔNG VÀ SỬA ĐỔI CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY TẠI SÂN BAY ĐIỆN BIÊN (VVDB) ADJUSTMENT OF AERODROME DATA, AERONATICAL CHART AND REVISION OF FLIGHT PROCEDURE CHARTS AT DIEN BIEN AERODROME (VVDB)	AD2-VVDB	11 JUL 2024	08 AUG 2024
26/2024	TRIỂN KHAI PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC QUẢN LÝ LƯỒNG KHÔNG LƯU (ATFM) ĐA ĐIỂM NÚT MỨC 3 TẠI VIỆT NAM (THEO DỰ ÁN PHỐI HỢP TRIỂN KHAI ATFM ĐA ĐIỂM NÚT XUYỀN BIÊN GIỚI KHU VỰC CHÂU Á THÁI BÌNH DƯƠNG) THE IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT OPERATING PROCEDURES AT LEVEL 3 IN VIET NAM (FOLLOWING THE COMMON OPERATING PROCEDURES OF THE ASIA-PACIFIC CROSS-BORDER MULTI-NODAL AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT COLLABORATION) (AMNAC)	ENR	11 JUL 2024	08 AUG 2024
27/2024	TẠM NGỪNG KHAI THÁC HỆ THỐNG DẪN ĐỒ TÀU BAY TẠI VỊ TRÍ ĐỒ 14 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) TEMPORARY SUSPENSION OF VISUAL DOCKING GUIDANCE (VDGS) SYSTEM OF STAND 14 AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	10 JUN 2024	

GEN 0.4 BẢNG KIỂM TRA DANH MỤC CÁC TRANG AIP
GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

Page	Date	Page	Date	Page	Date
Part 1 — GENERAL					
GEN 0					
0.1-1	15 JUL 2023	2.2-15	15 JUL 2023	3.2-33	28 FEB 2024
0.1-2	15 JUL 2023	2.2-16	15 JUL 2023	3.2-34	28 FEB 2024
0.1-3	15 JUL 2023	2.2-17	08 AUG 2024	3.2-35	28 FEB 2024
0.1-4	15 JUL 2023	2.2-18	15 JUL 2023	3.2-36	28 FEB 2024
0.2-1	08 AUG 2024	2.2-19	31 OCT 2023	3.2-37	28 FEB 2024
0.3-1	08 AUG 2024	2.2-20	15 JUL 2023	3.2-38	28 FEB 2024
0.3-2	08 AUG 2024	2.3-1	15 JUL 2023	3.2-39	28 FEB 2024
0.4-1	08 AUG 2024	2.3-2	15 JUL 2023	3.2-40	08 AUG 2024
0.4-2	08 AUG 2024	2.3-3	15 JUL 2023	3.2-41	13 JUN 2024
0.4-3	08 AUG 2024	2.3-4	15 JUL 2023	3.2-42	13 JUN 2024
0.4-4	08 AUG 2024	2.3-5	15 JUL 2023	3.2-43	13 JUN 2024
0.4-5	08 AUG 2024	2.3-6	15 JUL 2023	3.2-44	13 JUN 2024
0.4-6	08 AUG 2024	2.4-1	08 AUG 2024	3.2-45	13 JUN 2024
0.4-7	08 AUG 2024	2.4-2	08 AUG 2024	3.2-46	13 JUN 2024
0.4-8	08 AUG 2024	2.5-1	22 FEB 2024	3.2-47	13 JUN 2024
0.4-9	08 AUG 2024	2.5-2	15 JUL 2023	3.2-48	28 FEB 2024
0.4-10	08 AUG 2024	2.5-3	22 FEB 2024	3.3-1	18 APR 2024
0.4-11	08 AUG 2024	2.5-4	15 JUL 2023	3.3-2	28 FEB 2024
0.4-12	08 AUG 2024	2.5-5	15 JUL 2023	3.3-3	18 APR 2024
0.5-1	15 JUL 2023	2.6-1	15 JUL 2023	3.3-4	18 APR 2024
0.6-1	31 AUG 2023	2.6-2	15 JUL 2023	3.3-5	18 APR 2024
		2.7-1	15 JUL 2023	3.3-6	18 APR 2024
		2.7-2	15 JUL 2023	3.3-7	18 APR 2024
		2.7-3	15 JUL 2023	3.3-8	18 APR 2024
		2.7-4	15 JUL 2023	3.3-9	18 APR 2024
				3.4-1	28 FEB 2024
GEN 1		GEN 3		3.4-2	28 FEB 2024
1.1-1	28 FEB 2024	3.1-1	28 FEB 2024	3.4-3	28 FEB 2024
1.1-2	15 JUL 2023	3.1-2	28 FEB 2024	3.4-4	28 FEB 2024
1.2-1	31 OCT 2023	3.1-3	28 FEB 2024	3.4-5	15 JUL 2023
1.2-2	31 OCT 2023	3.1-4	28 FEB 2024	3.4-7	15 JUL 2023
1.2-3	31 OCT 2023	3.1-5	28 FEB 2024	3.4-9	28 FEB 2024
1.2-4	31 OCT 2023	3.1-6	28 FEB 2024	3.5-1	31 OCT 2023
1.2-5	31 OCT 2023	3.1-7	28 FEB 2024	3.5-2	22 FEB 2024
1.2-6	15 JUL 2023	3.1-8	28 FEB 2024	3.5-3	08 AUG 2024
1.2-7	15 JUL 2023	3.1-9	28 FEB 2024	3.5-4	22 FEB 2024
1.2-8	15 JUL 2023	3.2-1	28 FEB 2024	3.5-5	28 FEB 2024
1.3-1	15 JUL 2023	3.2-2	28 FEB 2024	3.5-6	28 FEB 2024
1.3-2	15 JUL 2023	3.2-3	28 FEB 2024	3.5-7	22 FEB 2024
1.3-3	15 JUL 2023	3.2-4	28 FEB 2024	3.5-8	22 FEB 2024
1.4-1	15 JUL 2023	3.2-5	15 JUL 2023	3.5-9	08 AUG 2024
1.4-2	15 JUL 2023	3.2-6	15 JUL 2023	3.5-10	08 AUG 2024
1.4-3	15 JUL 2023	3.2-7	08 AUG 2024	3.5-11	08 AUG 2024
1.4-4	15 JUL 2023	3.2-8	08 AUG 2024	3.5-12	08 AUG 2024
1.4-5	15 JUL 2023	3.2-9	08 AUG 2024	3.5-13	28 FEB 2024
1.4-6	15 JUL 2023	3.2-10	08 AUG 2024	3.5-14	28 FEB 2024
1.5-1	15 JUL 2023	3.2-11	08 AUG 2024	3.5-15	08 AUG 2024
1.6-1	15 JUL 2023	3.2-12	08 AUG 2024	3.5-16	08 AUG 2024
1.7-1	13 JUN 2024	3.2-13	08 AUG 2024	3.5-17	22 FEB 2024
1.7-2	13 JUN 2024	3.2-14	28 FEB 2024	3.5-18	22 FEB 2024
		3.2-15	28 FEB 2024	3.5-19	08 AUG 2024
		3.2-16	28 FEB 2024	3.5-20	08 AUG 2024
GEN 2		3.2-17	13 JUN 2024	3.5-21	08 AUG 2024
2.1-1	15 JUL 2023	3.2-18	28 FEB 2024	3.5-22	08 AUG 2024
2.1-2	15 JUL 2023	3.2-19	28 FEB 2024	3.5-23	08 AUG 2024
2.2-1	31 OCT 2023	3.2-20	28 FEB 2024	3.5-24	08 AUG 2024
2.2-2	15 JUL 2023	3.2-21	13 JUN 2024	3.5-25	08 AUG 2024
2.2-3	15 JUL 2023	3.2-22	13 JUN 2024	3.5-26	08 AUG 2024
2.2-4	31 OCT 2023	3.2-23	13 JUN 2024	3.5-27	08 AUG 2024
2.2-5	31 OCT 2023	3.2-24	13 JUN 2024	3.5-28	08 AUG 2024
2.2-6	15 JUL 2023	3.2-25	13 JUN 2024	3.6-1	13 JUN 2024
2.2-7	15 JUL 2023	3.2-26	28 FEB 2024	3.6-2	13 JUN 2024
2.2-8	15 JUL 2023	3.2-27	28 FEB 2024	3.6-3	13 JUN 2024
2.2-9	15 JUL 2023	3.2-28	28 FEB 2024	3.6-4	13 JUN 2024
2.2-10	31 OCT 2023	3.2-29	13 JUN 2024	3.6-5	13 JUN 2024
2.2-11	31 OCT 2023	3.2-30	13 JUN 2024	3.6-7	15 JUL 2023
2.2-12	31 OCT 2023	3.2-31	28 FEB 2024		
2.2-13	31 OCT 2023	3.2-32	18 APR 2024	GEN 4	
2.2-14	31 OCT 2023				

Page	Date
4.1-1	15 JUL 2023
4.1-2	15 JUL 2023
4.1-3	15 JUL 2023
4.1-4	15 JUL 2023
4.1-5	15 JUL 2023
4.1-6	15 JUL 2023
4.1-7	15 JUL 2023
4.1-8	15 JUL 2023
4.1-9	15 JUL 2023
4.1-10	15 JUL 2023
4.1-11	15 JUL 2023
4.1-12	15 JUL 2023
4.1-13	15 JUL 2023
4.1-14	15 JUL 2023
4.1-15	15 JUL 2023
4.1-16	15 JUL 2023
4.1-17	15 JUL 2023
4.1-18	15 JUL 2023
4.1-19	15 JUL 2023
4.2-1	15 JUL 2023
4.2-2	15 JUL 2023
4.2-3	15 JUL 2023
4.2-4	15 JUL 2023
PART 2 — EN-ROUTE (ENR)	
ENR 0	
0.6-1	31 AUG 2023
0.6-2	28 FEB 2024
ENR 1	
1.1-1	15 JUL 2023
1.1-2	15 JUL 2023
1.1-3	15 JUL 2023
1.2-1	15 JUL 2023
1.2-2	15 JUL 2023
1.3-1	15 JUL 2023
1.3-2	15 JUL 2023
1.4-1	15 JUL 2023
1.4-2	15 JUL 2023
1.4-3	15 JUL 2023
1.4-4	15 JUL 2023
1.4-5	15 JUL 2023
1.4-6	15 JUL 2023
1.5-1	15 JUL 2023
1.5-2	31 OCT 2023
1.5-3	31 OCT 2023
1.5-4	31 OCT 2023
1.6-1	15 JUL 2023
1.6-2	15 JUL 2023
1.6-3	15 JUL 2023
1.6-4	15 JUL 2023
1.6-5	15 JUL 2023
1.6-6	28 FEB 2024
1.6-7	28 FEB 2024
1.6-8	28 FEB 2024
1.6-9	28 FEB 2024
1.6-10	28 FEB 2024
1.6-11	28 FEB 2024
1.6-12	28 FEB 2024
1.6-13	28 FEB 2024
1.6-14	28 FEB 2024
1.6-15	28 FEB 2024
1.6-16	28 FEB 2024
1.6-17	28 FEB 2024
1.6-18	28 FEB 2024
1.6-19	28 FEB 2024
1.6-20	28 FEB 2024
1.6-21	28 FEB 2024
1.6-22	31 OCT 2023
1.6-23	31 OCT 2023

Page	Date
1.6-25	31 OCT 2023
1.7-1	15 JUL 2023
1.7-2	15 JUL 2023
1.7-3	15 JUL 2023
1.7-4	15 JUL 2023
1.7-5	15 JUL 2023
1.8-1	15 JUL 2023
1.8-2	15 JUL 2023
1.8-3	15 JUL 2023
1.8-4	15 JUL 2023
1.8-5	13 JUN 2024
1.8-6	13 JUN 2024
1.8-7	28 FEB 2024
1.8-8	28 FEB 2024
1.8-9	28 FEB 2024
1.8-10	28 FEB 2024
1.8-11	28 FEB 2024
1.8-12	28 FEB 2024
1.8-13	28 FEB 2024
1.8-14	28 FEB 2024
1.8-15	28 FEB 2024
1.8-16	28 FEB 2024
1.8-17	28 FEB 2024
1.8-18	28 FEB 2024
1.8-19	28 FEB 2024
1.8-20	15 JUL 2023
1.8-21	15 JUL 2023
1.8-22	15 JUL 2023
1.8-23	15 JUL 2023
1.8-24	15 JUL 2023
1.8-25	15 JUL 2023
1.8-26	15 JUL 2023
1.8-27	15 JUL 2023
1.8-28	15 JUL 2023
1.8-29	15 JUL 2023
1.8-30	15 JUL 2023
1.8-31	13 JUN 2024
1.8-32	13 JUN 2024
1.8-33	13 JUN 2024
1.8-34	15 JUL 2023
1.8-35	22 FEB 2024
1.8-36	15 JUL 2023
1.8-37	22 FEB 2024
1.8-38	08 AUG 2024
1.8-39	08 AUG 2024
1.8-40	08 AUG 2024
1.8-41	08 AUG 2024
1.8-42	08 AUG 2024
1.8-43	08 AUG 2024
1.8-44	08 AUG 2024
1.8-45	08 AUG 2024
1.8-46	08 AUG 2024
1.8-47	08 AUG 2024
1.8-48	30 APR 2024
1.8-49	13 JUN 2024
1.8-50	30 APR 2024
1.8-51	30 APR 2024
1.8-52	13 JUN 2024
1.8-53	13 JUN 2024
1.8-54	30 APR 2024
1.8-55	13 JUN 2024
1.8-56	13 JUN 2024
1.8-57	13 JUN 2024
1.8-58	13 JUN 2024
1.8-59	30 APR 2024
1.8-60	30 APR 2024
1.8-61	30 APR 2024
1.8-62	08 AUG 2024
1.8-63	30 APR 2024
1.8-65	08 AUG 2024
1.8-67	08 AUG 2024

Page	Date
1.8-69	08 AUG 2024
1.8-71	08 AUG 2024
1.8-73	08 AUG 2024
1.9-1	15 JUL 2023
1.9-2	15 JUL 2023
1.9-3	15 JUL 2023
1.9-4	15 JUL 2023
1.9-5	15 JUL 2023
1.9-6	22 FEB 2024
1.9-7	22 FEB 2024
1.9-8	08 AUG 2024
1.9-9	08 AUG 2024
1.9-10	08 AUG 2024
1.9-11	08 AUG 2024
1.9-12	08 AUG 2024
1.9-13	08 AUG 2024
1.9-14	08 AUG 2024
1.10-1	18 APR 2024
1.10-2	18 APR 2024
1.10-3	18 APR 2024
1.11-1	30 APR 2024
1.12-1	15 JUL 2023
1.12-2	15 JUL 2023
1.12-3	15 JUL 2023
1.12-4	15 JUL 2023
1.13-1	15 JUL 2023
1.14-1	15 JUL 2023
1.14-2	15 JUL 2023
1.14-3	15 JUL 2023
1.14-4	15 JUL 2023
1.14-5	15 JUL 2023
1.14-6	15 JUL 2023
1.14-7	15 JUL 2023
ENR 2	
2.1-1	15 JUL 2023
2.1-2	15 JUL 2023
2.1-3	15 JUL 2023
2.1-4	15 JUL 2023
2.1-5	15 JUL 2023
2.1-6	22 FEB 2024
2.1-7	22 FEB 2024
2.1-8	22 FEB 2024
2.1-9	22 FEB 2024
2.1-10	22 FEB 2024
2.1-11	22 FEB 2024
2.1-12	22 FEB 2024
2.1-13	22 FEB 2024
2.1-14	22 FEB 2024
2.1-15	22 FEB 2024
2.1-16	22 FEB 2024
2.1-17	22 FEB 2024
2.1-18	22 FEB 2024
2.1-19	22 FEB 2024
2.1-21	22 FEB 2024
2.1-23	22 FEB 2024
2.1-25	22 FEB 2024
2.1-27	22 FEB 2024
2.1-29	22 FEB 2024
2.1-31	22 FEB 2024
2.1-33	22 FEB 2024
2.1-35	22 FEB 2024
2.1-37	22 FEB 2024
2.2-1	15 JUL 2023
ENR 3	
3.1-1	15 JUL 2023
3.1-2	15 JUL 2023
3.1-3	15 JUL 2023
3.1-4	15 JUL 2023
3.1-5	15 JUL 2023

Page	Date
3.1-6	15 JUL 2023
3.1-7	22 FEB 2024
3.1-8	15 JUL 2023
3.1-9	15 JUL 2023
3.1-10	15 JUL 2023
3.1-11	15 JUL 2023
3.1-12	15 JUL 2023
3.1-13	15 JUL 2023
3.1-14	15 JUL 2023
3.1-15	15 JUL 2023
3.1-16	15 JUL 2023
3.1-17	15 JUL 2023
3.1-18	15 JUL 2023
3.1-19	15 JUL 2023
3.1-20	15 JUL 2023
3.1-21	15 JUL 2023
3.1-22	31 OCT 2023
3.1-23	15 JUL 2023
3.1-24	15 JUL 2023
3.1-25	15 JUL 2023
3.1-26	15 JUL 2023
3.1-27	15 JUL 2023
3.1-28	15 JUL 2023
3.1-29	15 JUL 2023
3.1-30	15 JUL 2023
3.1-31	15 JUL 2023
3.1-32	15 JUL 2023
3.1-33	31 OCT 2023
3.1-34	31 OCT 2023
3.1-35	31 OCT 2023
3.1-36	22 FEB 2024
3.1-37	31 OCT 2023
3.1-38	15 JUL 2023
3.1-39	15 JUL 2023
3.1-40	31 OCT 2023
3.1-41	31 OCT 2023
3.1-42	15 JUL 2023
3.1-43	15 JUL 2023
3.1-44	15 JUL 2023
3.1-45	15 JUL 2023
3.1-46	15 JUL 2023
3.1-47	31 OCT 2023
3.1-48	15 JUL 2023
3.1-49	15 JUL 2023
3.1-50	15 JUL 2023
3.1-51	31 OCT 2023
3.1-52	15 JUL 2023
3.1-53	31 OCT 2023
3.1-54	15 JUL 2023
3.1-55	15 JUL 2023
3.1-56	15 JUL 2023
3.2-1	15 JUL 2023
3.3-1	15 JUL 2023
3.3-2	15 JUL 2023
3.3-3	15 JUL 2023
3.3-4	15 JUL 2023
3.3-5	15 JUL 2023
3.3-6	15 JUL 2023
3.3-7	15 JUL 2023
3.3-8	15 JUL 2023
3.3-9	15 JUL 2023
3.3-10	15 JUL 2023
3.3-11	15 JUL 2023
3.3-12	15 JUL 2023
3.3-13	31 OCT 2023
3.3-14	15 JUL 2023
3.3-15	15 JUL 2023
3.3-16	15 JUL 2023
3.3-17	15 JUL 2023
3.3-18	31 OCT 2023
3.3-19	31 OCT 2023

Page	Date
3.3-20	31 OCT 2023
3.3-21	31 OCT 2023
3.4-1	15 JUL 2023
3.5-1	15 JUL 2023
3.6-1	22 FEB 2024
3.6-2	28 FEB 2024
3.6-3	22 FEB 2024
3.6-4	22 FEB 2024
3.6-5	22 FEB 2024
3.6-7	22 FEB 2024
3.6-9	22 FEB 2024
ENR 4	
4.1-1	15 JUL 2023
4.1-2	22 FEB 2024
4.1-3	22 FEB 2024
4.2-1	15 JUL 2023
4.3-1	15 JUL 2023
4.3-2	15 JUL 2023
4.4-1	15 JUL 2023
4.4-2	15 JUL 2023
4.4-3	15 JUL 2023
4.4-4	15 JUL 2023
4.5-1	15 JUL 2023
ENR 5	
5.1-1	15 JUL 2023
5.1-2	15 JUL 2023
5.1-3	15 JUL 2023
5.1-4	15 JUL 2023
5.1-5	15 JUL 2023
5.1-6	15 JUL 2023
5.1-7	15 JUL 2023
5.1-8	15 JUL 2023
5.1-9	15 JUL 2023
5.1-11	15 JUL 2023
5.1-13	15 JUL 2023
5.1-15	15 JUL 2023
5.2-1	15 JUL 2023
5.3-1	15 JUL 2023
5.3-2	15 JUL 2023
5.4-1	15 JUL 2023
5.5-1	15 JUL 2023
5.6-1	15 JUL 2023
5.6-2	15 JUL 2023
5.6-3	08 AUG 2024
5.6-4	08 AUG 2024
5.6-5	15 JUL 2023
5.6-6	15 JUL 2023
5.6-7	15 JUL 2023
5.6-8	15 JUL 2023
5.6-9	15 JUL 2023
5.6-10	15 JUL 2023
5.6-11	15 JUL 2023
5.6-12	15 JUL 2023
5.6-13	15 JUL 2023
5.6-14	15 JUL 2023
5.6-15	15 JUL 2023
5.6-16	15 JUL 2023
5.6-17	15 JUL 2023
ENR 6	
6-1	22 FEB 2024
6-3	22 FEB 2024
PART 3 — AERODROMES (AD)	
AD 0	
0.6-1	31 AUG 2023
0.6-2	08 AUG 2024
0.6-3	08 AUG 2024

Page	Date
0.6-4	08 AUG 2024
0.6-5	13 JUN 2024
0.6-6	08 AUG 2024
0.6-7	08 AUG 2024
0.6-8	08 AUG 2024
0.6-9	08 AUG 2024
0.6-10	08 AUG 2024
0.6-11	08 AUG 2024
0.6-12	08 AUG 2024
0.6-13	08 AUG 2024
0.6-14	08 AUG 2024
0.6-15	08 AUG 2024
0.6-16	13 JUN 2024
0.6-17	08 AUG 2024
AD 1	
1.1-1	15 JUL 2023
1.1-2	15 JUL 2023
1.1-3	15 JUL 2023
1.1-4	15 JUL 2023
1.1-5	15 JUL 2023
1.1-6	15 JUL 2023
1.1-7	15 JUL 2023
1.1-8	15 JUL 2023
1.1-9	15 JUL 2023
1.1-10	15 JUL 2023
1.1-11	15 JUL 2023
1.1-12	15 JUL 2023
1.2-1	15 JUL 2023
1.2-2	15 JUL 2023
1.2-3	15 JUL 2023
1.2-4	15 JUL 2023
1.2-5	15 JUL 2023
1.3-1	08 AUG 2024
1.4-1	30 APR 2024
1.4-2	13 JUN 2024
1.4-3	30 APR 2024
1.5-1	13 JUN 2024
AD 2	
DAK LAK/BUON MA THUOT DOMESTIC	
2-VVBM-1-1	08 AUG 2024
2-VVBM-1-2	08 AUG 2024
2-VVBM-1-3	13 JUN 2024
2-VVBM-1-4	08 AUG 2024
2-VVBM-1-5	13 JUN 2024
2-VVBM-1-6	08 AUG 2024
2-VVBM-1-7	08 AUG 2024
2-VVBM-1-8	08 AUG 2024
2-VVBM-1-9	08 AUG 2024
2-VVBM-1-10	08 AUG 2024
2-VVBM-1-11	08 AUG 2024
2-VVBM-1-12	08 AUG 2024
2-VVBM-1-13	08 AUG 2024
2-VVBM-1-14	08 AUG 2024
2-VVBM-1-15	08 AUG 2024
2-VVBM-1-16	08 AUG 2024
2-VVBM-1-17	22 FEB 2024
2-VVBM-1-18	22 FEB 2024
2-VVBM-1-19	22 FEB 2024
2-VVBM-2-1	08 AUG 2024
2-VVBM-3-1	15 JUL 2023
2-VVBM-3-2	15 JUL 2023
2-VVBM-4-1	08 AUG 2024
2-VVBM-4-2	13 JUN 2024
2-VVBM-5-1	08 AUG 2024
2-VVBM-8-1	15 JUL 2023
2-VVBM-9-1	15 JUL 2023
2-VVBM-9-3	15 JUL 2023
2-VVBM-9-4	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVBM-9-5	15 JUL 2023
2-VVBM-9-6	15 JUL 2023
2-VVBM-9-7	15 JUL 2023
2-VVBM-9-8	15 JUL 2023
2-VVBM-9-9	15 JUL 2023
2-VVBM-9-11	15 JUL 2023
2-VVBM-9-12	15 JUL 2023
2-VVBM-9-13	15 JUL 2023
2-VVBM-9-14	15 JUL 2023
2-VVBM-9-15	15 JUL 2023
2-VVBM-9-16	15 JUL 2023
2-VVBM-11-1	15 JUL 2023
2-VVBM-11-3	15 JUL 2023
2-VVBM-11-5	15 JUL 2023
2-VVBM-11-6	15 JUL 2023
2-VVBM-11-7	15 JUL 2023
2-VVBM-11-8	15 JUL 2023
2-VVBM-11-9	15 JUL 2023
2-VVBM-11-11	15 JUL 2023
2-VVBM-11-12	15 JUL 2023
2-VVBM-11-13	15 JUL 2023
2-VVBM-11-15	15 JUL 2023
2-VVBM-11-16	15 JUL 2023
2-VVBM-11-17	15 JUL 2023
2-VVBM-11-19	15 JUL 2023
2-VVBM-11-20	15 JUL 2023
2-VVBM-11-21	15 JUL 2023
2-VVBM-11-22	15 JUL 2023
2-VVBM-11-23	15 JUL 2023
2-VVBM-11-25	15 JUL 2023
2-VVBM-11-26	15 JUL 2023
2-VVBM-11-27	15 JUL 2023
2-VVBM-11-29	15 JUL 2023
2-VVBM-11-30	15 JUL 2023
2-VVBM-11-31	15 JUL 2023
2-VVBM-13-1	15 JUL 2023
2-VVBM-13-3	15 JUL 2023
2-VVBM-13-5	15 JUL 2023
2-VVBM-13-7	15 JUL 2023
2-VVBM-13-9	15 JUL 2023
2-VVBM-13-11	15 JUL 2023
2-VVBM-13-13	15 JUL 2023
2-VVBM-13-15	15 JUL 2023
2-VVBM-13-17	15 JUL 2023
2-VVBM-13-19	15 JUL 2023
2-VVBM-13-21	15 JUL 2023
2-VVBM-13-23	15 JUL 2023
2-VVBM-13-25	15 JUL 2023
2-VVBM-13-27	15 JUL 2023
2-VVBM-13-29	15 JUL 2023
2-VVBM-13-31	15 JUL 2023
2-VVBM-13-32	15 JUL 2023
2-VVBM-13-33	15 JUL 2023
2-VVBM-13-34	15 JUL 2023
2-VVBM-13-35	15 JUL 2023
2-VVBM-13-36	15 JUL 2023
2-VVBM-13-37	15 JUL 2023
2-VVBM-13-38	15 JUL 2023
2-VVBM-13-39	15 JUL 2023
2-VVBM-13-40	15 JUL 2023
2-VVBM-13-41	15 JUL 2023
2-VVBM-13-42	15 JUL 2023
2-VVBM-13-43	15 JUL 2023
2-VVBM-13-44	15 JUL 2023
2-VVBM-13-45	15 JUL 2023
2-VVBM-13-46	15 JUL 2023
2-VVBM-13-47	15 JUL 2023
2-VVBM-13-48	15 JUL 2023
2-VVBM-14-1	15 JUL 2023
QUANG NAM/CHU LAI DOMESTIC	

Page	Date
2-VVCA-1-1	08 AUG 2024
2-VVCA-1-2	08 AUG 2024
2-VVCA-1-3	08 AUG 2024
2-VVCA-1-4	08 AUG 2024
2-VVCA-1-5	08 AUG 2024
2-VVCA-1-6	08 AUG 2024
2-VVCA-1-7	08 AUG 2024
2-VVCA-1-8	08 AUG 2024
2-VVCA-1-9	08 AUG 2024
2-VVCA-1-10	08 AUG 2024
2-VVCA-1-11	08 AUG 2024
2-VVCA-1-12	08 AUG 2024
2-VVCA-1-13	08 AUG 2024
2-VVCA-1-14	08 AUG 2024
2-VVCA-1-15	08 AUG 2024
2-VVCA-1-16	08 AUG 2024
2-VVCA-1-17	08 AUG 2024
2-VVCA-1-18	08 AUG 2024
2-VVCA-1-19	08 AUG 2024
2-VVCA-1-20	08 AUG 2024
2-VVCA-1-21	08 AUG 2024
2-VVCA-2-1	08 AUG 2024
2-VVCA-3-1	30 APR 2024
2-VVCA-3-2	15 JUL 2023
2-VVCA-4-1	08 AUG 2024
2-VVCA-4-2	15 JUL 2023
2-VVCA-5-1	08 AUG 2024
2-VVCA-8-1	15 JUL 2023
2-VVCA-9-1	15 JUL 2023
2-VVCA-9-3	15 JUL 2023
2-VVCA-9-4	15 JUL 2023
2-VVCA-9-5	15 JUL 2023
2-VVCA-9-7	15 JUL 2023
2-VVCA-9-9	15 JUL 2023
2-VVCA-9-11	15 JUL 2023
2-VVCA-9-12	15 JUL 2023
2-VVCA-9-13	15 JUL 2023
2-VVCA-11-1	15 JUL 2023
2-VVCA-11-3	15 JUL 2023
2-VVCA-11-4	15 JUL 2023
2-VVCA-11-5	15 JUL 2023
2-VVCA-11-7	15 JUL 2023
2-VVCA-11-8	15 JUL 2023
2-VVCA-11-9	15 JUL 2023
2-VVCA-13-1	15 JUL 2023
2-VVCA-13-3	15 JUL 2023
2-VVCA-13-5	15 JUL 2023
2-VVCA-13-6	15 JUL 2023
2-VVCA-13-7	22 FEB 2024
2-VVCA-13-9	15 JUL 2023
2-VVCA-13-11	15 JUL 2023
2-VVCA-13-13	15 JUL 2023
2-VVCA-13-15	15 JUL 2023
2-VVCA-13-16	15 JUL 2023
2-VVCA-13-17	15 JUL 2023
2-VVCA-13-18	15 JUL 2023
2-VVCA-13-19	15 JUL 2023
2-VVCA-13-20	15 JUL 2023
2-VVCA-13-21	15 JUL 2023
2-VVCA-13-22	15 JUL 2023
2-VVCA-14-1	15 JUL 2023
2-VVCA-14-3	15 JUL 2023
HAI PHONG/CAT BI INTL	
2-VVCI-1-1	13 JUN 2024
2-VVCI-1-2	13 JUN 2024
2-VVCI-1-3	13 JUN 2024
2-VVCI-1-4	13 JUN 2024
2-VVCI-1-5	13 JUN 2024
2-VVCI-1-6	13 JUN 2024
2-VVCI-1-7	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVCI-1-8	13 JUN 2024
2-VVCI-1-9	13 JUN 2024
2-VVCI-1-10	13 JUN 2024
2-VVCI-1-11	13 JUN 2024
2-VVCI-1-12	13 JUN 2024
2-VVCI-1-13	13 JUN 2024
2-VVCI-1-14	13 JUN 2024
2-VVCI-1-15	13 JUN 2024
2-VVCI-1-16	13 JUN 2024
2-VVCI-1-17	13 JUN 2024
2-VVCI-1-18	13 JUN 2024
2-VVCI-1-19	13 JUN 2024
2-VVCI-1-20	13 JUN 2024
2-VVCI-1-21	13 JUN 2024
2-VVCI-1-22	13 JUN 2024
2-VVCI-1-23	13 JUN 2024
2-VVCI-1-24	13 JUN 2024
2-VVCI-1-25	13 JUN 2024
2-VVCI-1-26	13 JUN 2024
2-VVCI-2-1	13 JUN 2024
2-VVCI-3-1	15 JUL 2023
2-VVCI-4-1	13 JUN 2024
2-VVCI-4-2	15 JUL 2023
2-VVCI-5-1	13 JUN 2024
2-VVCI-6-1	13 JUN 2024
2-VVCI-6-3	15 JUL 2023
2-VVCI-8-1	15 JUL 2023
2-VVCI-8-3	15 JUL 2023
2-VVCI-9-1	15 JUL 2023
2-VVCI-9-3	15 JUL 2023
2-VVCI-9-5	15 JUL 2023
2-VVCI-9-7	15 JUL 2023
2-VVCI-9-9	15 JUL 2023
2-VVCI-9-10	15 JUL 2023
2-VVCI-9-11	15 JUL 2023
2-VVCI-9-12	15 JUL 2023
2-VVCI-9-13	15 JUL 2023
2-VVCI-9-14	15 JUL 2023
2-VVCI-9-15	15 JUL 2023
2-VVCI-9-16	15 JUL 2023
2-VVCI-9-17	15 JUL 2023
2-VVCI-9-19	15 JUL 2023
2-VVCI-9-20	15 JUL 2023
2-VVCI-9-21	15 JUL 2023
2-VVCI-9-22	15 JUL 2023
2-VVCI-11-1	15 JUL 2023
2-VVCI-11-3	15 JUL 2023
2-VVCI-11-5	15 JUL 2023
2-VVCI-11-6	15 JUL 2023
2-VVCI-11-7	15 JUL 2023
2-VVCI-11-8	15 JUL 2023
2-VVCI-11-9	15 JUL 2023
2-VVCI-11-10	15 JUL 2023
2-VVCI-11-11	15 JUL 2023
2-VVCI-11-13	15 JUL 2023
2-VVCI-11-14	15 JUL 2023
2-VVCI-11-15	15 JUL 2023
2-VVCI-11-17	15 JUL 2023
2-VVCI-11-18	15 JUL 2023
2-VVCI-11-19	15 JUL 2023
2-VVCI-11-20	15 JUL 2023
2-VVCI-11-21	15 JUL 2023
2-VVCI-11-22	15 JUL 2023
2-VVCI-11-23	15 JUL 2023
2-VVCI-11-24	15 JUL 2023
2-VVCI-12-1	15 JUL 2023
2-VVCI-13-1	15 JUL 2023
2-VVCI-13-3	15 JUL 2023
2-VVCI-13-5	15 JUL 2023
2-VVCI-13-7	15 JUL 2023
2-VVCI-13-9	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCI-13-11	15 JUL 2023
2-VVCI-13-13	15 JUL 2023
2-VVCI-13-14	15 JUL 2023
2-VVCI-13-15	15 JUL 2023
2-VVCI-13-16	15 JUL 2023
2-VVCI-13-17	15 JUL 2023
2-VVCI-13-18	15 JUL 2023
2-VVCI-13-19	15 JUL 2023
2-VVCI-13-20	15 JUL 2023
2-VVCI-13-21	15 JUL 2023
2-VVCI-13-22	15 JUL 2023
2-VVCI-13-23	15 JUL 2023
2-VVCI-13-24	15 JUL 2023
2-VVCI-14-1	15 JUL 2023

CA MAU/CA MAU DOMESTIC

2-VVCM-1-1	08 AUG 2024
2-VVCM-1-2	08 AUG 2024
2-VVCM-1-3	08 AUG 2024
2-VVCM-1-4	08 AUG 2024
2-VVCM-1-5	08 AUG 2024
2-VVCM-1-6	08 AUG 2024
2-VVCM-1-7	08 AUG 2024
2-VVCM-1-8	13 JUN 2024
2-VVCM-1-9	13 JUN 2024
2-VVCM-1-10	13 JUN 2024
2-VVCM-1-11	13 JUN 2024
2-VVCM-1-12	13 JUN 2024
2-VVCM-1-13	13 JUN 2024
2-VVCM-1-14	08 AUG 2024
2-VVCM-1-15	08 AUG 2024
2-VVCM-1-16	08 AUG 2024
2-VVCM-1-17	08 AUG 2024
2-VVCM-2-1	08 AUG 2024
2-VVCM-3-1	30 APR 2024
2-VVCM-4-1	08 AUG 2024
2-VVCM-4-2	08 AUG 2024
2-VVCM-5-1	08 AUG 2024
2-VVCM-8-1	15 JUL 2023
2-VVCM-9-1	15 JUL 2023
2-VVCM-9-3	31 OCT 2023
2-VVCM-9-4	31 OCT 2023
2-VVCM-11-1	15 JUL 2023
2-VVCM-11-3	31 OCT 2023
2-VVCM-11-4	31 OCT 2023
2-VVCM-13-1	15 JUL 2023
2-VVCM-13-3	15 JUL 2023
2-VVCM-13-5	15 JUL 2023
2-VVCM-13-7	15 JUL 2023
2-VVCM-13-9	31 OCT 2023
2-VVCM-13-10	31 OCT 2023
2-VVCM-13-11	31 OCT 2023
2-VVCM-13-12	31 OCT 2023
2-VVCM-14-1	15 JUL 2023
2-VVCM-14-3	15 JUL 2023

KHANH HOA/CAM RANH INTL

2-VVCR-1-1	13 JUN 2024
2-VVCR-1-2	13 JUN 2024
2-VVCR-1-3	13 JUN 2024
2-VVCR-1-4	13 JUN 2024
2-VVCR-1-5	30 APR 2024
2-VVCR-1-6	30 APR 2024
2-VVCR-1-7	30 APR 2024
2-VVCR-1-8	08 AUG 2024
2-VVCR-1-9	08 AUG 2024
2-VVCR-1-10	08 AUG 2024
2-VVCR-1-11	13 JUN 2024
2-VVCR-1-12	13 JUN 2024
2-VVCR-1-13	13 JUN 2024
2-VVCR-1-14	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVCR-1-15	30 APR 2024
2-VVCR-1-16	30 APR 2024
2-VVCR-1-17	30 APR 2024
2-VVCR-1-18	30 APR 2024
2-VVCR-1-19	30 APR 2024
2-VVCR-1-20	30 APR 2024
2-VVCR-1-21	30 APR 2024
2-VVCR-1-22	30 APR 2024
2-VVCR-1-23	30 APR 2024
2-VVCR-1-24	30 APR 2024
2-VVCR-1-25	30 APR 2024
2-VVCR-1-26	30 APR 2024
2-VVCR-1-27	30 APR 2024
2-VVCR-1-28	30 APR 2024
2-VVCR-1-29	30 APR 2024
2-VVCR-1-30	30 APR 2024
2-VVCR-1-31	30 APR 2024
2-VVCR-1-32	08 AUG 2024
2-VVCR-1-33	13 JUN 2024
2-VVCR-1-34	08 AUG 2024
2-VVCR-1-35	13 JUN 2024
2-VVCR-1-36	13 JUN 2024
2-VVCR-1-37	13 JUN 2024
2-VVCR-2-1	13 JUN 2024
2-VVCR-3-1	15 JUL 2023
2-VVCR-3-2	15 JUL 2023
2-VVCR-3-3	15 JUL 2023
2-VVCR-4-1	18 APR 2024
2-VVCR-4-2	18 APR 2024
2-VVCR-5-1	18 APR 2024
2-VVCR-6-1	08 AUG 2024
2-VVCR-6-3	08 AUG 2024
2-VVCR-8-1	15 JUL 2023
2-VVCR-9-1	15 JUL 2023
2-VVCR-9-3	15 JUL 2023
2-VVCR-9-5	15 JUL 2023
2-VVCR-9-6	15 JUL 2023
2-VVCR-9-7	15 JUL 2023
2-VVCR-9-9	15 JUL 2023
2-VVCR-9-10	15 JUL 2023
2-VVCR-9-11	15 JUL 2023
2-VVCR-11-1	15 JUL 2023
2-VVCR-11-3	15 JUL 2023
2-VVCR-11-5	15 JUL 2023
2-VVCR-11-6	15 JUL 2023
2-VVCR-11-7	15 JUL 2023
2-VVCR-11-9	15 JUL 2023
2-VVCR-11-10	15 JUL 2023
2-VVCR-11-11	15 JUL 2023
2-VVCR-12-1	15 JUL 2023
2-VVCR-13-1	15 JUL 2023
2-VVCR-13-3	15 JUL 2023
2-VVCR-13-5	15 JUL 2023
2-VVCR-13-6	15 JUL 2023
2-VVCR-13-7	15 JUL 2023
2-VVCR-13-9	15 JUL 2023
2-VVCR-13-10	15 JUL 2023
2-VVCR-13-11	15 JUL 2023
2-VVCR-13-13	15 JUL 2023
2-VVCR-13-14	15 JUL 2023
2-VVCR-13-15	15 JUL 2023
2-VVCR-13-16	15 JUL 2023
2-VVCR-13-17	15 JUL 2023
2-VVCR-13-19	15 JUL 2023
2-VVCR-13-21	15 JUL 2023
2-VVCR-13-22	15 JUL 2023
2-VVCR-13-23	15 JUL 2023
2-VVCR-13-24	15 JUL 2023
2-VVCR-13-25	15 JUL 2023
2-VVCR-13-26	15 JUL 2023
2-VVCR-13-27	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCR-13-28	15 JUL 2023
2-VVCR-13-29	15 JUL 2023
2-VVCR-13-31	15 JUL 2023
2-VVCR-13-32	15 JUL 2023
2-VVCR-13-33	15 JUL 2023
2-VVCR-13-34	15 JUL 2023
2-VVCR-13-35	15 JUL 2023
2-VVCR-13-36	15 JUL 2023
2-VVCR-13-37	15 JUL 2023
2-VVCR-13-38	15 JUL 2023
2-VVCR-13-39	15 JUL 2023
2-VVCR-13-40	15 JUL 2023
2-VVCR-13-41	15 JUL 2023
2-VVCR-13-42	15 JUL 2023
2-VVCR-13-43	15 JUL 2023
2-VVCR-13-44	15 JUL 2023
2-VVCR-13-45	15 JUL 2023
2-VVCR-13-46	15 JUL 2023
2-VVCR-14-1	15 JUL 2023

**BA RIA-VUNG TAU/CON DAO
DOMESTIC**

2-VVCS-1-1	08 AUG 2024
2-VVCS-1-2	08 AUG 2024
2-VVCS-1-3	08 AUG 2024
2-VVCS-1-4	08 AUG 2024
2-VVCS-1-5	13 JUN 2024
2-VVCS-1-6	08 AUG 2024
2-VVCS-1-7	08 AUG 2024
2-VVCS-1-8	08 AUG 2024
2-VVCS-1-9	13 JUN 2024
2-VVCS-1-10	08 AUG 2024
2-VVCS-1-11	08 AUG 2024
2-VVCS-1-12	08 AUG 2024
2-VVCS-1-13	08 AUG 2024
2-VVCS-1-14	08 AUG 2024
2-VVCS-1-15	08 AUG 2024
2-VVCS-2-1	08 AUG 2024
2-VVCS-3-1	30 APR 2024
2-VVCS-4-1	08 AUG 2024
2-VVCS-5-1	08 AUG 2024
2-VVCS-8-1	15 JUL 2023
2-VVCS-9-1	15 JUL 2023
2-VVCS-9-3	15 JUL 2023
2-VVCS-9-5	15 JUL 2023
2-VVCS-9-6	15 JUL 2023
2-VVCS-9-7	15 JUL 2023
2-VVCS-9-9	15 JUL 2023
2-VVCS-9-10	15 JUL 2023
2-VVCS-9-11	15 JUL 2023
2-VVCS-9-13	15 JUL 2023
2-VVCS-9-15	15 JUL 2023
2-VVCS-9-16	15 JUL 2023
2-VVCS-9-17	15 JUL 2023
2-VVCS-11-1	15 JUL 2023
2-VVCS-11-2	15 JUL 2023
2-VVCS-11-3	15 JUL 2023
2-VVCS-11-5	15 JUL 2023
2-VVCS-11-6	15 JUL 2023
2-VVCS-11-7	15 JUL 2023
2-VVCS-11-9	15 JUL 2023
2-VVCS-13-1	15 JUL 2023
2-VVCS-13-3	15 JUL 2023
2-VVCS-13-5	15 JUL 2023
2-VVCS-13-7	15 JUL 2023
2-VVCS-13-9	15 JUL 2023
2-VVCS-13-11	15 JUL 2023
2-VVCS-13-12	15 JUL 2023
2-VVCS-13-13	15 JUL 2023
2-VVCS-13-14	15 JUL 2023
2-VVCS-13-15	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCS-13-16	15 JUL 2023
2-VVCS-13-17	15 JUL 2023
2-VVCS-13-18	15 JUL 2023
2-VVCS-14-1	15 JUL 2023
2-VVCS-14-3	15 JUL 2023
CAN THO/CAN THO INTL	
2-VVCT-1-1	13 JUN 2024
2-VVCT-1-2	13 JUN 2024
2-VVCT-1-3	13 JUN 2024
2-VVCT-1-4	13 JUN 2024
2-VVCT-1-5	13 JUN 2024
2-VVCT-1-6	13 JUN 2024
2-VVCT-1-7	13 JUN 2024
2-VVCT-1-8	13 JUN 2024
2-VVCT-1-9	13 JUN 2024
2-VVCT-1-10	13 JUN 2024
2-VVCT-1-11	13 JUN 2024
2-VVCT-1-12	13 JUN 2024
2-VVCT-1-13	13 JUN 2024
2-VVCT-1-14	15 JUL 2023
2-VVCT-1-15	15 JUL 2023
2-VVCT-1-16	15 JUL 2023
2-VVCT-1-17	15 JUL 2023
2-VVCT-1-18	15 JUL 2023
2-VVCT-1-19	13 JUN 2024
2-VVCT-1-20	15 JUL 2023
2-VVCT-1-21	15 JUL 2023
2-VVCT-1-22	13 JUN 2024
2-VVCT-1-23	13 JUN 2024
2-VVCT-1-24	13 JUN 2024
2-VVCT-1-25	13 JUN 2024
2-VVCT-2-1	13 JUN 2024
2-VVCT-3-1	30 APR 2024
2-VVCT-3-2	15 JUL 2023
2-VVCT-4-1	13 JUN 2024
2-VVCT-4-2	15 JUL 2023
2-VVCT-5-1	13 JUN 2024
2-VVCT-6-1	13 JUN 2024
2-VVCT-8-1	15 JUL 2023
2-VVCT-9-1	15 JUL 2023
2-VVCT-9-3	15 JUL 2023
2-VVCT-9-5	15 JUL 2023
2-VVCT-9-6	15 JUL 2023
2-VVCT-9-7	15 JUL 2023
2-VVCT-9-8	15 JUL 2023
2-VVCT-9-9	15 JUL 2023
2-VVCT-9-11	15 JUL 2023
2-VVCT-9-12	15 JUL 2023
2-VVCT-9-13	15 JUL 2023
2-VVCT-9-14	15 JUL 2023
2-VVCT-9-15	15 JUL 2023
2-VVCT-9-16	15 JUL 2023
2-VVCT-9-17	15 JUL 2023
2-VVCT-9-18	15 JUL 2023
2-VVCT-9-19	15 JUL 2023
2-VVCT-9-20	15 JUL 2023
2-VVCT-9-21	15 JUL 2023
2-VVCT-11-1	15 JUL 2023
2-VVCT-11-3	15 JUL 2023
2-VVCT-11-4	15 JUL 2023
2-VVCT-11-5	15 JUL 2023
2-VVCT-11-6	15 JUL 2023
2-VVCT-11-7	15 JUL 2023
2-VVCT-11-8	15 JUL 2023
2-VVCT-11-9	15 JUL 2023
2-VVCT-11-10	15 JUL 2023
2-VVCT-13-1	15 JUL 2023
2-VVCT-13-3	15 JUL 2023
2-VVCT-13-5	15 JUL 2023
2-VVCT-13-7	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCT-13-8	15 JUL 2023
2-VVCT-13-9	15 JUL 2023
2-VVCT-13-10	15 JUL 2023
2-VVCT-13-11	15 JUL 2023
2-VVCT-13-12	15 JUL 2023
2-VVCT-13-13	15 JUL 2023
2-VVCT-13-14	15 JUL 2023
2-VVCT-13-15	15 JUL 2023
2-VVCT-13-16	15 JUL 2023
2-VVCT-13-17	15 JUL 2023
2-VVCT-13-18	15 JUL 2023
2-VVCT-14-1	15 JUL 2023
DIEN BIEN/DIEN BIEN DOMESTIC	
2-VVDB-1-1	08 AUG 2024
2-VVDB-1-2	08 AUG 2024
2-VVDB-1-3	08 AUG 2024
2-VVDB-1-4	08 AUG 2024
2-VVDB-1-5	08 AUG 2024
2-VVDB-1-6	08 AUG 2024
2-VVDB-1-7	08 AUG 2024
2-VVDB-1-8	08 AUG 2024
2-VVDB-1-9	08 AUG 2024
2-VVDB-1-10	08 AUG 2024
2-VVDB-1-11	08 AUG 2024
2-VVDB-1-12	08 AUG 2024
2-VVDB-1-13	08 AUG 2024
2-VVDB-1-14	08 AUG 2024
2-VVDB-1-15	08 AUG 2024
2-VVDB-1-16	22 FEB 2024
2-VVDB-1-17	08 AUG 2024
2-VVDB-2-1	13 JUN 2024
2-VVDB-3-1	08 AUG 2024
2-VVDB-4-1	08 AUG 2024
2-VVDB-4-2	08 AUG 2024
2-VVDB-5-1	22 FEB 2024
2-VVDB-6-1	08 AUG 2024
2-VVDB-8-1	22 FEB 2024
2-VVDB-9-1	22 FEB 2024
2-VVDB-9-3	22 FEB 2024
2-VVDB-9-5	22 FEB 2024
2-VVDB-11-1	22 FEB 2024
2-VVDB-11-3	22 FEB 2024
2-VVDB-11-5	22 FEB 2024
2-VVDB-11-6	22 FEB 2024
2-VVDB-13-1	22 FEB 2024
2-VVDB-13-3	22 FEB 2024
2-VVDB-13-5	22 FEB 2024
2-VVDB-13-7	08 AUG 2024
2-VVDB-13-8	08 AUG 2024
2-VVDB-13-9	08 AUG 2024
2-VVDB-13-10	08 AUG 2024
2-VVDB-14-1	22 FEB 2024
QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC	
2-VVDH-1-1	08 AUG 2024
2-VVDH-1-2	08 AUG 2024
2-VVDH-1-3	08 AUG 2024
2-VVDH-1-4	08 AUG 2024
2-VVDH-1-5	13 JUN 2024
2-VVDH-1-6	13 JUN 2024
2-VVDH-1-7	13 JUN 2024
2-VVDH-1-8	08 AUG 2024
2-VVDH-1-9	08 AUG 2024
2-VVDH-1-10	08 AUG 2024
2-VVDH-1-11	08 AUG 2024
2-VVDH-1-12	08 AUG 2024
2-VVDH-1-13	08 AUG 2024
2-VVDH-1-14	08 AUG 2024
2-VVDH-1-15	08 AUG 2024
2-VVDH-1-16	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVDH-1-17	08 AUG 2024
2-VVDH-1-18	08 AUG 2024
2-VVDH-1-19	13 JUN 2024
2-VVDH-1-20	13 JUN 2024
2-VVDH-1-21	13 JUN 2024
2-VVDH-2-1	08 AUG 2024
2-VVDH-3-1	15 JUL 2023
2-VVDH-3-2	15 JUL 2023
2-VVDH-4-1	15 JUL 2023
2-VVDH-4-2	15 JUL 2023
2-VVDH-5-1	15 JUL 2023
2-VVDH-6-1	15 JUL 2023
2-VVDH-7-1	15 JUL 2023
2-VVDH-8-1	15 JUL 2023
2-VVDH-9-1	15 JUL 2023
2-VVDH-9-3	15 JUL 2023
2-VVDH-9-4	15 JUL 2023
2-VVDH-9-5	15 JUL 2023
2-VVDH-9-7	15 JUL 2023
2-VVDH-9-9	15 JUL 2023
2-VVDH-9-10	15 JUL 2023
2-VVDH-9-11	15 JUL 2023
2-VVDH-11-1	15 JUL 2023
2-VVDH-11-3	15 JUL 2023
2-VVDH-11-4	15 JUL 2023
2-VVDH-11-5	15 JUL 2023
2-VVDH-11-7	15 JUL 2023
2-VVDH-11-8	15 JUL 2023
2-VVDH-11-9	15 JUL 2023
2-VVDH-11-11	15 JUL 2023
2-VVDH-11-13	15 JUL 2023
2-VVDH-11-14	15 JUL 2023
2-VVDH-11-15	15 JUL 2023
2-VVDH-11-17	15 JUL 2023
2-VVDH-11-18	15 JUL 2023
2-VVDH-11-19	15 JUL 2023
2-VVDH-12-1	15 JUL 2023
2-VVDH-13-1	15 JUL 2023
2-VVDH-13-3	15 JUL 2023
2-VVDH-13-5	15 JUL 2023
2-VVDH-13-6	15 JUL 2023
2-VVDH-13-7	15 JUL 2023
2-VVDH-13-8	15 JUL 2023
2-VVDH-13-9	15 JUL 2023
2-VVDH-13-11	15 JUL 2023
2-VVDH-13-13	15 JUL 2023
2-VVDH-13-15	15 JUL 2023
2-VVDH-13-16	15 JUL 2023
2-VVDH-13-17	15 JUL 2023
2-VVDH-13-18	15 JUL 2023
2-VVDH-13-19	15 JUL 2023
2-VVDH-13-20	15 JUL 2023
2-VVDH-13-21	15 JUL 2023
2-VVDH-13-22	15 JUL 2023
2-VVDH-14-1	15 JUL 2023
LAM DONG/LIEN KHUONG INTL	
2-VVDL-1-1	08 AUG 2024
2-VVDL-1-2	13 JUN 2024
2-VVDL-1-3	13 JUN 2024
2-VVDL-1-4	13 JUN 2024
2-VVDL-1-5	13 JUN 2024
2-VVDL-1-6	13 JUN 2024
2-VVDL-1-7	13 JUN 2024
2-VVDL-1-8	13 JUN 2024
2-VVDL-1-9	13 JUN 2024
2-VVDL-1-10	08 AUG 2024
2-VVDL-1-11	13 JUN 2024
2-VVDL-1-12	13 JUN 2024
2-VVDL-1-13	15 JUL 2023
2-VVDL-1-14	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVDL-1-15	13 JUN 2024
2-VVDL-1-16	13 JUN 2024
2-VVDL-1-17	08 AUG 2024
2-VVDL-1-18	08 AUG 2024
2-VVDL-1-19	08 AUG 2024
2-VVDL-1-20	08 AUG 2024
2-VVDL-1-21	08 AUG 2024
2-VVDL-1-22	08 AUG 2024
2-VVDL-1-23	08 AUG 2024
2-VVDL-1-24	08 AUG 2024
2-VVDL-2-1	13 JUN 2024
2-VVDL-3-1	13 JUN 2024
2-VVDL-4-1	13 JUN 2024
2-VVDL-4-2	13 JUN 2024
2-VVDL-5-1	13 JUN 2024
2-VVDL-6-1	13 JUN 2024
2-VVDL-8-1	13 JUN 2024
2-VVDL-9-1	13 JUN 2024
2-VVDL-9-3	13 JUN 2024
2-VVDL-9-5	13 JUN 2024
2-VVDL-9-6	13 JUN 2024
2-VVDL-9-7	13 JUN 2024
2-VVDL-9-9	13 JUN 2024
2-VVDL-9-10	13 JUN 2024
2-VVDL-9-11	13 JUN 2024
2-VVDL-11-1	13 JUN 2024
2-VVDL-11-3	13 JUN 2024
2-VVDL-11-5	13 JUN 2024
2-VVDL-11-6	13 JUN 2024
2-VVDL-11-7	13 JUN 2024
2-VVDL-11-8	13 JUN 2024
2-VVDL-11-9	13 JUN 2024
2-VVDL-11-10	13 JUN 2024
2-VVDL-11-11	13 JUN 2024
2-VVDL-11-12	13 JUN 2024
2-VVDL-11-13	13 JUN 2024
2-VVDL-11-14	13 JUN 2024
2-VVDL-11-15	13 JUN 2024
2-VVDL-13-1	13 JUN 2024
2-VVDL-13-3	13 JUN 2024
2-VVDL-13-5	13 JUN 2024
2-VVDL-13-7	13 JUN 2024
2-VVDL-13-8	13 JUN 2024
2-VVDL-13-9	13 JUN 2024
2-VVDL-13-10	13 JUN 2024
2-VVDL-13-11	13 JUN 2024
2-VVDL-13-13	13 JUN 2024
2-VVDL-13-15	13 JUN 2024
2-VVDL-13-16	13 JUN 2024
2-VVDL-13-17	13 JUN 2024
2-VVDL-13-18	13 JUN 2024
2-VVDL-13-19	13 JUN 2024
2-VVDL-13-20	13 JUN 2024
2-VVDL-13-21	13 JUN 2024
2-VVDL-13-22	13 JUN 2024
2-VVDL-14-1	13 JUN 2024
DA NANG/DA NANG INTL	
2-VVDN-1-1	13 JUN 2024
2-VVDN-1-2	13 JUN 2024
2-VVDN-1-3	13 JUN 2024
2-VVDN-1-4	08 AUG 2024
2-VVDN-1-5	13 JUN 2024
2-VVDN-1-6	30 APR 2024
2-VVDN-1-7	30 APR 2024
2-VVDN-1-8	30 APR 2024
2-VVDN-1-9	30 APR 2024
2-VVDN-1-10	30 APR 2024
2-VVDN-1-11	30 APR 2024
2-VVDN-1-12	30 APR 2024
2-VVDN-1-13	30 APR 2024

Page	Date
2-VVDN-1-14	13 JUN 2024
2-VVDN-1-15	13 JUN 2024
2-VVDN-1-16	30 APR 2024
2-VVDN-1-17	15 JUL 2023
2-VVDN-1-18	15 JUL 2023
2-VVDN-1-19	08 AUG 2024
2-VVDN-1-20	08 AUG 2024
2-VVDN-1-21	08 AUG 2024
2-VVDN-1-22	08 AUG 2024
2-VVDN-1-23	08 AUG 2024
2-VVDN-1-24	08 AUG 2024
2-VVDN-1-25	08 AUG 2024
2-VVDN-1-26	08 AUG 2024
2-VVDN-1-27	08 AUG 2024
2-VVDN-1-28	08 AUG 2024
2-VVDN-1-29	08 AUG 2024
2-VVDN-1-30	08 AUG 2024
2-VVDN-1-31	08 AUG 2024
2-VVDN-1-32	08 AUG 2024
2-VVDN-1-33	08 AUG 2024
2-VVDN-1-34	08 AUG 2024
2-VVDN-1-35	08 AUG 2024
2-VVDN-1-36	08 AUG 2024
2-VVDN-1-37	08 AUG 2024
2-VVDN-1-38	08 AUG 2024
2-VVDN-1-39	08 AUG 2024
2-VVDN-2-1	13 JUN 2024
2-VVDN-3-1	30 APR 2024
2-VVDN-3-2	15 JUL 2023
2-VVDN-4-1	30 APR 2024
2-VVDN-4-2	15 JUL 2023
2-VVDN-5-1	28 FEB 2024
2-VVDN-6-1	15 JUL 2023
2-VVDN-6-3	15 JUL 2023
2-VVDN-6-5	15 JUL 2023
2-VVDN-8-1	15 JUL 2023
2-VVDN-9-1	15 JUL 2023
2-VVDN-9-3	15 JUL 2023
2-VVDN-9-5	15 JUL 2023
2-VVDN-9-6	15 JUL 2023
2-VVDN-9-7	15 JUL 2023
2-VVDN-9-8	15 JUL 2023
2-VVDN-11-1	15 JUL 2023
2-VVDN-11-3	15 JUL 2023
2-VVDN-11-5	15 JUL 2023
2-VVDN-11-7	15 JUL 2023
2-VVDN-11-8	15 JUL 2023
2-VVDN-11-9	15 JUL 2023
2-VVDN-11-10	15 JUL 2023
2-VVDN-11-11	15 JUL 2023
2-VVDN-11-13	15 JUL 2023
2-VVDN-11-14	15 JUL 2023
2-VVDN-11-15	15 JUL 2023
2-VVDN-11-17	15 JUL 2023
2-VVDN-11-18	15 JUL 2023
2-VVDN-11-19	15 JUL 2023
2-VVDN-11-20	15 JUL 2023
2-VVDN-11-21	15 JUL 2023
2-VVDN-11-22	15 JUL 2023
2-VVDN-11-23	15 JUL 2023
2-VVDN-12-1	15 JUL 2023
2-VVDN-13-1	15 JUL 2023
2-VVDN-13-3	15 JUL 2023
2-VVDN-13-5	15 JUL 2023
2-VVDN-13-7	15 JUL 2023
2-VVDN-13-9	15 JUL 2023
2-VVDN-13-11	15 JUL 2023
2-VVDN-13-13	15 JUL 2023
2-VVDN-13-15	15 JUL 2023
2-VVDN-13-17	15 JUL 2023
2-VVDN-13-19	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVDN-13-21	15 JUL 2023
2-VVDN-13-23	15 JUL 2023
2-VVDN-13-25	15 JUL 2023
2-VVDN-13-27	15 JUL 2023
2-VVDN-13-29	15 JUL 2023
2-VVDN-13-30	15 JUL 2023
2-VVDN-13-31	15 JUL 2023
2-VVDN-13-32	15 JUL 2023
2-VVDN-13-33	15 JUL 2023
2-VVDN-13-35	15 JUL 2023
2-VVDN-13-37	15 JUL 2023
2-VVDN-13-39	15 JUL 2023
2-VVDN-13-40	15 JUL 2023
2-VVDN-13-41	15 JUL 2023
2-VVDN-13-42	15 JUL 2023
2-VVDN-13-43	15 JUL 2023
2-VVDN-13-45	15 JUL 2023
2-VVDN-13-47	15 JUL 2023
2-VVDN-13-49	15 JUL 2023
2-VVDN-13-50	15 JUL 2023
2-VVDN-13-51	15 JUL 2023
2-VVDN-13-52	15 JUL 2023
2-VVDN-13-53	15 JUL 2023
2-VVDN-13-54	15 JUL 2023
2-VVDN-13-55	15 JUL 2023
2-VVDN-13-56	15 JUL 2023
2-VVDN-14-1	15 JUL 2023
AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL	
2-VVNB-1-1	08 AUG 2024
2-VVNB-1-2	08 AUG 2024
2-VVNB-1-3	08 AUG 2024
2-VVNB-1-4	08 AUG 2024
2-VVNB-1-5	08 AUG 2024
2-VVNB-1-6	08 AUG 2024
2-VVNB-1-7	08 AUG 2024
2-VVNB-1-8	08 AUG 2024
2-VVNB-1-9	08 AUG 2024
2-VVNB-1-10	08 AUG 2024
2-VVNB-1-11	08 AUG 2024
2-VVNB-1-12	08 AUG 2024
2-VVNB-1-13	08 AUG 2024
2-VVNB-1-14	08 AUG 2024
2-VVNB-1-15	08 AUG 2024
2-VVNB-1-16	08 AUG 2024
2-VVNB-1-17	08 AUG 2024
2-VVNB-1-18	08 AUG 2024
2-VVNB-1-19	08 AUG 2024
2-VVNB-1-20	08 AUG 2024
2-VVNB-1-21	08 AUG 2024
2-VVNB-1-22	08 AUG 2024
2-VVNB-1-23	08 AUG 2024
2-VVNB-1-24	08 AUG 2024
2-VVNB-1-25	08 AUG 2024
2-VVNB-1-26	08 AUG 2024
2-VVNB-1-27	08 AUG 2024
2-VVNB-1-28	08 AUG 2024
2-VVNB-1-29	08 AUG 2024
2-VVNB-1-30	08 AUG 2024
2-VVNB-1-31	08 AUG 2024
2-VVNB-1-32	08 AUG 2024
2-VVNB-1-33	08 AUG 2024
2-VVNB-1-34	08 AUG 2024
2-VVNB-1-35	08 AUG 2024
2-VVNB-1-36	08 AUG 2024
2-VVNB-1-37	08 AUG 2024
2-VVNB-1-38	08 AUG 2024
2-VVNB-1-39	08 AUG 2024
2-VVNB-1-40	08 AUG 2024
2-VVNB-1-41	08 AUG 2024
2-VVNB-1-42	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVNB-1-43	08 AUG 2024
2-VVNB-1-44	08 AUG 2024
2-VVNB-1-45	08 AUG 2024
2-VVNB-1-46	08 AUG 2024
2-VVNB-1-47	08 AUG 2024
2-VVNB-1-48	08 AUG 2024
2-VVNB-1-49	08 AUG 2024
2-VVNB-1-50	08 AUG 2024
2-VVNB-1-51	08 AUG 2024
2-VVNB-1-52	08 AUG 2024
2-VVNB-1-53	08 AUG 2024
2-VVNB-1-54	08 AUG 2024
2-VVNB-1-55	08 AUG 2024
2-VVNB-1-56	08 AUG 2024
2-VVNB-1-57	08 AUG 2024
2-VVNB-1-58	08 AUG 2024
2-VVNB-1-59	08 AUG 2024
2-VVNB-1-60	08 AUG 2024
2-VVNB-1-61	08 AUG 2024
2-VVNB-1-62	08 AUG 2024
2-VVNB-1-63	08 AUG 2024
2-VVNB-1-64	08 AUG 2024
2-VVNB-1-65	08 AUG 2024
2-VVNB-1-66	08 AUG 2024
2-VVNB-1-67	08 AUG 2024
2-VVNB-1-68	08 AUG 2024
2-VVNB-1-69	08 AUG 2024
2-VVNB-1-70	08 AUG 2024
2-VVNB-1-71	08 AUG 2024
2-VVNB-1-72	08 AUG 2024
2-VVNB-1-73	08 AUG 2024
2-VVNB-1-74	08 AUG 2024
2-VVNB-1-75	08 AUG 2024
2-VVNB-1-76	08 AUG 2024
2-VVNB-1-77	08 AUG 2024
2-VVNB-1-78	08 AUG 2024
2-VVNB-1-79	08 AUG 2024
2-VVNB-1-80	08 AUG 2024
2-VVNB-1-81	08 AUG 2024
2-VVNB-1-82	08 AUG 2024
2-VVNB-1-83	08 AUG 2024
2-VVNB-1-84	08 AUG 2024
2-VVNB-1-85	08 AUG 2024
2-VVNB-1-86	08 AUG 2024
2-VVNB-1-87	08 AUG 2024
2-VVNB-1-88	08 AUG 2024
2-VVNB-1-89	08 AUG 2024
2-VVNB-1-90	08 AUG 2024
2-VVNB-1-91	08 AUG 2024
2-VVNB-1-92	08 AUG 2024
2-VVNB-1-93	08 AUG 2024
2-VVNB-1-94	08 AUG 2024
2-VVNB-1-95	08 AUG 2024
2-VVNB-1-96	08 AUG 2024
2-VVNB-1-97	08 AUG 2024
2-VVNB-1-98	08 AUG 2024
2-VVNB-1-99	08 AUG 2024
2-VVNB-1-100	08 AUG 2024
2-VVNB-1-101	08 AUG 2024
2-VVNB-1-102	08 AUG 2024
2-VVNB-1-103	08 AUG 2024
2-VVNB-1-104	08 AUG 2024
2-VVNB-1-105	08 AUG 2024
2-VVNB-1-106	08 AUG 2024
2-VVNB-1-107	08 AUG 2024
2-VVNB-1-108	08 AUG 2024
2-VVNB-1-109	08 AUG 2024
2-VVNB-1-110	08 AUG 2024
2-VVNB-1-111	08 AUG 2024
2-VVNB-1-112	08 AUG 2024
2-VVNB-1-113	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVNB-2-1	08 AUG 2024
2-VVNB-3-1	30 APR 2024
2-VVNB-3-2	15 JUL 2023
2-VVNB-4-1	08 AUG 2024
2-VVNB-4-2	08 AUG 2024
2-VVNB-4-3	08 AUG 2024
2-VVNB-5-1	08 AUG 2024
2-VVNB-6-1	15 JUL 2023
2-VVNB-6-3	15 JUL 2023
2-VVNB-6-5	15 JUL 2023
2-VVNB-7-1	15 JUL 2023
2-VVNB-8-1	15 JUL 2023
2-VVNB-9-1	15 JUL 2023
2-VVNB-9-3	15 JUL 2023
2-VVNB-9-5	15 JUL 2023
2-VVNB-9-7	15 JUL 2023
2-VVNB-9-9	15 JUL 2023
2-VVNB-9-10	15 JUL 2023
2-VVNB-9-11	15 JUL 2023
2-VVNB-9-13	15 JUL 2023
2-VVNB-9-14	15 JUL 2023
2-VVNB-9-15	15 JUL 2023
2-VVNB-9-16	15 JUL 2023
2-VVNB-11-1	15 JUL 2023
2-VVNB-11-3	15 JUL 2023
2-VVNB-11-5	15 JUL 2023
2-VVNB-11-7	15 JUL 2023
2-VVNB-11-8	15 JUL 2023
2-VVNB-11-9	15 JUL 2023
2-VVNB-11-11	15 JUL 2023
2-VVNB-11-12	15 JUL 2023
2-VVNB-11-13	15 JUL 2023
2-VVNB-11-15	15 JUL 2023
2-VVNB-11-16	15 JUL 2023
2-VVNB-11-17	15 JUL 2023
2-VVNB-11-18	15 JUL 2023
2-VVNB-11-19	15 JUL 2023
2-VVNB-11-20	15 JUL 2023
2-VVNB-11-21	15 JUL 2023
2-VVNB-11-23	15 JUL 2023
2-VVNB-11-24	15 JUL 2023
2-VVNB-11-25	15 JUL 2023
2-VVNB-11-27	15 JUL 2023
2-VVNB-11-28	15 JUL 2023
2-VVNB-11-29	15 JUL 2023
2-VVNB-11-30	15 JUL 2023
2-VVNB-11-31	15 JUL 2023
2-VVNB-11-32	15 JUL 2023
2-VVNB-11-33	15 JUL 2023
2-VVNB-11-34	15 JUL 2023
2-VVNB-11-35	15 JUL 2023
2-VVNB-11-36	15 JUL 2023
2-VVNB-11-37	15 JUL 2023
2-VVNB-11-38	15 JUL 2023
2-VVNB-11-39	15 JUL 2023
2-VVNB-11-41	15 JUL 2023
2-VVNB-11-42	15 JUL 2023
2-VVNB-11-43	15 JUL 2023
2-VVNB-11-44	15 JUL 2023
2-VVNB-11-45	15 JUL 2023
2-VVNB-11-46	15 JUL 2023
2-VVNB-11-47	15 JUL 2023
2-VVNB-11-48	15 JUL 2023
2-VVNB-12-1	15 JUL 2023
2-VVNB-13-1	15 JUL 2023
2-VVNB-13-3	15 JUL 2023
2-VVNB-13-5	15 JUL 2023
2-VVNB-13-7	15 JUL 2023
2-VVNB-13-9	15 JUL 2023
2-VVNB-13-11	15 JUL 2023
2-VVNB-13-13	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVNB-13-15	15 JUL 2023
2-VVNB-13-17	15 JUL 2023
2-VVNB-13-19	15 JUL 2023
2-VVNB-13-21	15 JUL 2023
2-VVNB-13-23	15 JUL 2023
2-VVNB-13-25	15 JUL 2023
2-VVNB-13-27	15 JUL 2023
2-VVNB-13-29	15 JUL 2023
2-VVNB-14-1	15 JUL 2023
HUE/PHU BAI INTL	
2-VVPB-1-1	08 AUG 2024
2-VVPB-1-2	08 AUG 2024
2-VVPB-1-3	13 JUN 2024
2-VVPB-1-4	08 AUG 2024
2-VVPB-1-5	08 AUG 2024
2-VVPB-1-6	08 AUG 2024
2-VVPB-1-7	08 AUG 2024
2-VVPB-1-8	30 APR 2024
2-VVPB-1-9	08 AUG 2024
2-VVPB-1-10	08 AUG 2024
2-VVPB-1-11	08 AUG 2024
2-VVPB-1-12	08 AUG 2024
2-VVPB-1-13	08 AUG 2024
2-VVPB-1-14	31 OCT 2023
2-VVPB-1-15	31 OCT 2023
2-VVPB-1-16	31 OCT 2023
2-VVPB-1-17	31 OCT 2023
2-VVPB-1-18	31 OCT 2023
2-VVPB-1-19	31 OCT 2023
2-VVPB-1-20	31 OCT 2023
2-VVPB-1-21	08 AUG 2024
2-VVPB-1-22	31 OCT 2023
2-VVPB-1-23	08 AUG 2024
2-VVPB-1-24	08 AUG 2024
2-VVPB-1-25	13 JUN 2024
2-VVPB-2-1	08 AUG 2024
2-VVPB-3-1	15 JUL 2023
2-VVPB-4-1	08 AUG 2024
2-VVPB-4-2	08 AUG 2024
2-VVPB-5-1	08 AUG 2024
2-VVPB-6-1	15 JUL 2023
2-VVPB-8-1	15 JUL 2023
2-VVPB-9-1	15 JUL 2023
2-VVPB-9-3	15 JUL 2023
2-VVPB-9-5	15 JUL 2023
2-VVPB-9-6	15 JUL 2023
2-VVPB-9-7	15 JUL 2023
2-VVPB-9-8	15 JUL 2023
2-VVPB-9-9	15 JUL 2023
2-VVPB-9-10	15 JUL 2023
2-VVPB-9-11	15 JUL 2023
2-VVPB-9-12	15 JUL 2023
2-VVPB-9-13	15 JUL 2023
2-VVPB-9-15	15 JUL 2023
2-VVPB-9-16	15 JUL 2023
2-VVPB-9-17	15 JUL 2023
2-VVPB-11-1	15 JUL 2023
2-VVPB-11-3	15 JUL 2023
2-VVPB-11-5	15 JUL 2023
2-VVPB-11-6	15 JUL 2023
2-VVPB-11-7	15 JUL 2023
2-VVPB-11-9	15 JUL 2023
2-VVPB-11-10	15 JUL 2023
2-VVPB-11-11	15 JUL 2023
2-VVPB-11-12	15 JUL 2023
2-VVPB-11-13	15 JUL 2023
2-VVPB-11-15	15 JUL 2023
2-VVPB-11-16	15 JUL 2023
2-VVPB-11-17	15 JUL 2023
2-VVPB-13-1	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPB-13-3	15 JUL 2023
2-VVPB-13-5	15 JUL 2023
2-VVPB-13-6	15 JUL 2023
2-VVPB-13-7	15 JUL 2023
2-VVPB-13-8	15 JUL 2023
2-VVPB-13-9	15 JUL 2023
2-VVPB-13-10	15 JUL 2023
2-VVPB-14-1	15 JUL 2023
2-VVPB-14-3	15 JUL 2023
BINH DINH/PHU CAT DOMESTIC	
2-VVPC-1-1	08 AUG 2024
2-VVPC-1-2	08 AUG 2024
2-VVPC-1-3	08 AUG 2024
2-VVPC-1-4	08 AUG 2024
2-VVPC-1-5	08 AUG 2024
2-VVPC-1-6	08 AUG 2024
2-VVPC-1-7	08 AUG 2024
2-VVPC-1-8	08 AUG 2024
2-VVPC-1-9	13 JUN 2024
2-VVPC-1-10	08 AUG 2024
2-VVPC-1-11	08 AUG 2024
2-VVPC-1-12	15 JUL 2023
2-VVPC-1-13	15 JUL 2023
2-VVPC-1-14	08 AUG 2024
2-VVPC-1-15	08 AUG 2024
2-VVPC-1-16	08 AUG 2024
2-VVPC-1-17	08 AUG 2024
2-VVPC-1-18	08 AUG 2024
2-VVPC-1-19	08 AUG 2024
2-VVPC-1-20	15 JUL 2023
2-VVPC-1-21	08 AUG 2024
2-VVPC-1-22	15 JUL 2023
2-VVPC-1-23	13 JUN 2024
2-VVPC-1-24	08 AUG 2024
2-VVPC-1-25	08 AUG 2024
2-VVPC-1-26	08 AUG 2024
2-VVPC-2-1	08 AUG 2024
2-VVPC-3-1	30 APR 2024
2-VVPC-3-2	15 JUL 2023
2-VVPC-4-1	08 AUG 2024
2-VVPC-4-2	08 AUG 2024
2-VVPC-5-1	08 AUG 2024
2-VVPC-6-1	15 JUL 2023
2-VVPC-8-1	15 JUL 2023
2-VVPC-9-1	15 JUL 2023
2-VVPC-9-2	15 JUL 2023
2-VVPC-9-3	15 JUL 2023
2-VVPC-9-4	15 JUL 2023
2-VVPC-9-5	15 JUL 2023
2-VVPC-9-7	15 JUL 2023
2-VVPC-9-8	15 JUL 2023
2-VVPC-9-9	15 JUL 2023
2-VVPC-9-10	15 JUL 2023
2-VVPC-9-11	15 JUL 2023
2-VVPC-9-13	15 JUL 2023
2-VVPC-9-15	15 JUL 2023
2-VVPC-11-1	15 JUL 2023
2-VVPC-11-2	15 JUL 2023
2-VVPC-11-3	15 JUL 2023
2-VVPC-11-4	15 JUL 2023
2-VVPC-11-5	15 JUL 2023
2-VVPC-13-1	15 JUL 2023
2-VVPC-13-2	15 JUL 2023
2-VVPC-13-3	15 JUL 2023
2-VVPC-13-4	15 JUL 2023
2-VVPC-13-5	15 JUL 2023
2-VVPC-13-6	15 JUL 2023
2-VVPC-13-7	15 JUL 2023
2-VVPC-13-8	15 JUL 2023
2-VVPC-13-9	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPC-13-10	15 JUL 2023
2-VVPC-13-11	15 JUL 2023
2-VVPC-13-12	15 JUL 2023
2-VVPC-13-13	15 JUL 2023
2-VVPC-13-15	15 JUL 2023
2-VVPC-13-17	15 JUL 2023
2-VVPC-13-19	15 JUL 2023
2-VVPC-14-1	15 JUL 2023
GIA LAI/PLEIKU DOMESTIC	
2-VVPK-1-1	15 JUL 2023
2-VVPK-1-2	15 JUL 2023
2-VVPK-1-3	13 JUN 2024
2-VVPK-1-4	13 JUN 2024
2-VVPK-1-5	13 JUN 2024
2-VVPK-1-6	13 JUN 2024
2-VVPK-1-7	13 JUN 2024
2-VVPK-1-8	08 AUG 2024
2-VVPK-1-9	08 AUG 2024
2-VVPK-1-10	08 AUG 2024
2-VVPK-1-11	08 AUG 2024
2-VVPK-1-12	08 AUG 2024
2-VVPK-1-13	08 AUG 2024
2-VVPK-1-14	08 AUG 2024
2-VVPK-1-15	08 AUG 2024
2-VVPK-1-16	08 AUG 2024
2-VVPK-1-17	08 AUG 2024
2-VVPK-1-18	22 FEB 2024
2-VVPK-1-19	22 FEB 2024
2-VVPK-1-20	13 JUN 2024
2-VVPK-1-21	08 AUG 2024
2-VVPK-1-22	13 JUN 2024
2-VVPK-1-23	13 JUN 2024
2-VVPK-2-1	08 AUG 2024
2-VVPK-3-1	15 JUL 2023
2-VVPK-3-2	15 JUL 2023
2-VVPK-4-1	22 FEB 2024
2-VVPK-4-2	22 FEB 2024
2-VVPK-5-1	15 JUL 2023
2-VVPK-6-1	15 JUL 2023
2-VVPK-8-1	15 JUL 2023
2-VVPK-9-1	15 JUL 2023
2-VVPK-9-3	15 JUL 2023
2-VVPK-9-4	15 JUL 2023
2-VVPK-9-5	15 JUL 2023
2-VVPK-9-6	15 JUL 2023
2-VVPK-9-7	15 JUL 2023
2-VVPK-9-8	15 JUL 2023
2-VVPK-9-9	15 JUL 2023
2-VVPK-9-11	15 JUL 2023
2-VVPK-9-12	15 JUL 2023
2-VVPK-9-13	15 JUL 2023
2-VVPK-9-15	15 JUL 2023
2-VVPK-9-16	15 JUL 2023
2-VVPK-11-1	15 JUL 2023
2-VVPK-11-3	15 JUL 2023
2-VVPK-11-4	15 JUL 2023
2-VVPK-11-5	15 JUL 2023
2-VVPK-11-7	22 FEB 2024
2-VVPK-11-9	15 JUL 2023
2-VVPK-11-11	15 JUL 2023
2-VVPK-11-12	15 JUL 2023
2-VVPK-11-13	15 JUL 2023
2-VVPK-13-1	15 JUL 2023
2-VVPK-13-3	15 JUL 2023
2-VVPK-13-5	15 JUL 2023
2-VVPK-13-7	15 JUL 2023
2-VVPK-13-9	15 JUL 2023
2-VVPK-13-11	15 JUL 2023
2-VVPK-13-13	15 JUL 2023
2-VVPK-13-14	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPK-13-15	15 JUL 2023
2-VVPK-13-16	15 JUL 2023
2-VVPK-13-17	15 JUL 2023
2-VVPK-13-18	15 JUL 2023
2-VVPK-13-19	15 JUL 2023
2-VVPK-13-20	15 JUL 2023
2-VVPK-13-21	15 JUL 2023
2-VVPK-13-22	15 JUL 2023
2-VVPK-13-23	15 JUL 2023
2-VVPK-13-24	15 JUL 2023
2-VVPK-14-1	15 JUL 2023
KIEN GIANG/PHU QUOC INTL	
2-VVPQ-1-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-1-2	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-3	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-4	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-5	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-6	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-7	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-8	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-9	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-10	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-11	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-12	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-13	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-14	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-15	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-16	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-17	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-18	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-19	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-20	30 APR 2024
2-VVPQ-1-21	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-22	22 FEB 2024
2-VVPQ-1-23	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-24	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-25	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-26	13 JUN 2024
2-VVPQ-2-1	13 JUN 2024
2-VVPQ-3-1	30 APR 2024
2-VVPQ-3-2	15 JUL 2023
2-VVPQ-4-1	13 JUN 2024
2-VVPQ-4-2	13 JUN 2024
2-VVPQ-5-1	13 JUN 2024
2-VVPQ-6-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-8-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-9-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-9-3	15 JUL 2023
2-VVPQ-9-5	18 APR 2024
2-VVPQ-9-6	30 APR 2024
2-VVPQ-9-7	30 APR 2024
2-VVPQ-9-8	30 APR 2024
2-VVPQ-9-9	18 APR 2024
2-VVPQ-9-10	30 APR 2024
2-VVPQ-9-11	30 APR 2024
2-VVPQ-9-13	18 APR 2024
2-VVPQ-9-14	18 APR 2024
2-VVPQ-11-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-3	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-5	18 APR 2024
2-VVPQ-11-6	30 APR 2024
2-VVPQ-11-7	30 APR 2024
2-VVPQ-11-9	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-10	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-11	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-12	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-13	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-3	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-5	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPQ-13-7	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-9	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-10	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-11	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-12	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-13	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-14	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-15	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-16	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-17	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-18	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-19	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-20	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-21	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-22	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-23	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-24	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-25	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-26	31 AUG 2023
2-VVPQ-13-27	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-28	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-29	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-30	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-31	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-32	15 JUL 2023
2-VVPQ-14-1	15 JUL 2023
KIEN GIANG/RACH GIA DOMESTIC	
2-VVRG-1-1	08 AUG 2024
2-VVRG-1-2	08 AUG 2024
2-VVRG-1-3	08 AUG 2024
2-VVRG-1-4	08 AUG 2024
2-VVRG-1-5	13 JUN 2024
2-VVRG-1-6	08 AUG 2024
2-VVRG-1-7	08 AUG 2024
2-VVRG-1-8	08 AUG 2024
2-VVRG-1-9	08 AUG 2024
2-VVRG-1-10	08 AUG 2024
2-VVRG-1-11	08 AUG 2024
2-VVRG-1-12	08 AUG 2024
2-VVRG-1-13	08 AUG 2024
2-VVRG-1-14	08 AUG 2024
2-VVRG-1-15	08 AUG 2024
2-VVRG-1-16	08 AUG 2024
2-VVRG-1-17	15 JUL 2023
2-VVRG-2-1	08 AUG 2024
2-VVRG-3-1	30 APR 2024
2-VVRG-4-1	31 OCT 2023
2-VVRG-4-2	08 AUG 2024
2-VVRG-5-1	31 OCT 2023
2-VVRG-8-1	15 JUL 2023
2-VVRG-9-1	15 JUL 2023
2-VVRG-9-3	15 JUL 2023
2-VVRG-9-5	15 JUL 2023
2-VVRG-9-7	15 JUL 2023
2-VVRG-9-9	15 JUL 2023
2-VVRG-9-10	15 JUL 2023
2-VVRG-9-11	15 JUL 2023
2-VVRG-9-13	15 JUL 2023
2-VVRG-9-14	15 JUL 2023
2-VVRG-9-15	15 JUL 2023
2-VVRG-9-16	15 JUL 2023
2-VVRG-11-1	15 JUL 2023
2-VVRG-11-3	15 JUL 2023
2-VVRG-11-5	15 JUL 2023
2-VVRG-11-7	15 JUL 2023
2-VVRG-11-8	15 JUL 2023
2-VVRG-11-9	15 JUL 2023
2-VVRG-11-10	15 JUL 2023
2-VVRG-11-11	15 JUL 2023
2-VVRG-11-12	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVRG-11-13	15 JUL 2023
2-VVRG-13-1	15 JUL 2023
2-VVRG-13-3	15 JUL 2023
2-VVRG-13-5	15 JUL 2023
2-VVRG-13-7	15 JUL 2023
2-VVRG-13-9	15 JUL 2023
2-VVRG-13-11	15 JUL 2023
2-VVRG-13-13	15 JUL 2023
2-VVRG-13-15	15 JUL 2023
2-VVRG-13-16	15 JUL 2023
2-VVRG-13-17	15 JUL 2023
2-VVRG-13-18	15 JUL 2023
2-VVRG-13-19	15 JUL 2023
2-VVRG-13-20	15 JUL 2023
2-VVRG-14-1	15 JUL 2023
2-VVRG-14-3	15 JUL 2023
PHU YEN/TUY HOA DOMESTIC	
2-VVTH-1-1	15 JUL 2023
2-VVTH-1-2	15 JUL 2023
2-VVTH-1-3	13 JUN 2024
2-VVTH-1-4	08 AUG 2024
2-VVTH-1-5	13 JUN 2024
2-VVTH-1-6	08 AUG 2024
2-VVTH-1-7	08 AUG 2024
2-VVTH-1-8	08 AUG 2024
2-VVTH-1-9	08 AUG 2024
2-VVTH-1-10	08 AUG 2024
2-VVTH-1-11	08 AUG 2024
2-VVTH-1-12	08 AUG 2024
2-VVTH-1-13	08 AUG 2024
2-VVTH-1-14	08 AUG 2024
2-VVTH-1-15	08 AUG 2024
2-VVTH-2-1	08 AUG 2024
2-VVTH-3-1	31 AUG 2023
2-VVTH-4-1	08 AUG 2024
2-VVTH-4-2	08 AUG 2024
2-VVTH-5-1	08 AUG 2024
2-VVTH-8-1	31 AUG 2023
2-VVTH-9-1	31 AUG 2023
2-VVTH-9-3	31 AUG 2023
2-VVTH-9-5	31 AUG 2023
2-VVTH-9-6	31 AUG 2023
2-VVTH-9-7	31 AUG 2023
2-VVTH-9-8	31 AUG 2023
2-VVTH-11-1	31 AUG 2023
2-VVTH-11-3	31 AUG 2023
2-VVTH-11-5	31 AUG 2023
2-VVTH-11-6	31 AUG 2023
2-VVTH-11-7	31 AUG 2023
2-VVTH-11-8	31 AUG 2023
2-VVTH-13-1	31 AUG 2023
2-VVTH-13-3	31 AUG 2023
2-VVTH-13-5	31 AUG 2023
2-VVTH-13-6	31 AUG 2023
2-VVTH-13-7	31 AUG 2023
2-VVTH-13-8	31 AUG 2023
2-VVTH-13-9	31 AUG 2023
2-VVTH-13-10	31 AUG 2023
2-VVTH-13-11	31 AUG 2023
2-VVTH-13-12	31 AUG 2023
2-VVTH-13-13	31 AUG 2023
2-VVTH-13-14	31 AUG 2023
2-VVTH-13-15	31 AUG 2023
2-VVTH-13-16	31 AUG 2023
2-VVTH-14-1	31 AUG 2023
2-VVTH-14-3	31 AUG 2023
HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL	
2-VVTS-1-1	13 JUN 2024
2-VVTS-1-2	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVTS-1-3	13 JUN 2024
2-VVTS-1-4	13 JUN 2024
2-VVTS-1-5	13 JUN 2024
2-VVTS-1-6	13 JUN 2024
2-VVTS-1-7	13 JUN 2024
2-VVTS-1-8	13 JUN 2024
2-VVTS-1-9	13 JUN 2024
2-VVTS-1-10	13 JUN 2024
2-VVTS-1-11	13 JUN 2024
2-VVTS-1-12	13 JUN 2024
2-VVTS-1-13	13 JUN 2024
2-VVTS-1-14	13 JUN 2024
2-VVTS-1-15	13 JUN 2024
2-VVTS-1-16	13 JUN 2024
2-VVTS-1-17	13 JUN 2024
2-VVTS-1-18	13 JUN 2024
2-VVTS-1-19	13 JUN 2024
2-VVTS-1-20	13 JUN 2024
2-VVTS-1-21	13 JUN 2024
2-VVTS-1-22	13 JUN 2024
2-VVTS-1-23	13 JUN 2024
2-VVTS-1-24	13 JUN 2024
2-VVTS-1-25	13 JUN 2024
2-VVTS-1-26	13 JUN 2024
2-VVTS-1-27	13 JUN 2024
2-VVTS-1-28	13 JUN 2024
2-VVTS-1-29	13 JUN 2024
2-VVTS-1-30	13 JUN 2024
2-VVTS-1-31	13 JUN 2024
2-VVTS-1-32	13 JUN 2024
2-VVTS-1-33	13 JUN 2024
2-VVTS-1-34	13 JUN 2024
2-VVTS-1-35	13 JUN 2024
2-VVTS-1-36	13 JUN 2024
2-VVTS-1-37	13 JUN 2024
2-VVTS-1-38	13 JUN 2024
2-VVTS-1-39	13 JUN 2024
2-VVTS-1-40	13 JUN 2024
2-VVTS-1-41	13 JUN 2024
2-VVTS-1-42	13 JUN 2024
2-VVTS-1-43	13 JUN 2024
2-VVTS-1-44	13 JUN 2024
2-VVTS-1-45	13 JUN 2024
2-VVTS-1-46	13 JUN 2024
2-VVTS-1-47	13 JUN 2024
2-VVTS-1-48	13 JUN 2024
2-VVTS-1-49	13 JUN 2024
2-VVTS-1-50	13 JUN 2024
2-VVTS-1-51	13 JUN 2024
2-VVTS-1-52	13 JUN 2024
2-VVTS-1-53	13 JUN 2024
2-VVTS-1-54	13 JUN 2024
2-VVTS-1-55	13 JUN 2024
2-VVTS-1-56	13 JUN 2024
2-VVTS-1-57	13 JUN 2024
2-VVTS-1-58	13 JUN 2024
2-VVTS-1-59	13 JUN 2024
2-VVTS-1-60	13 JUN 2024
2-VVTS-1-61	13 JUN 2024
2-VVTS-1-62	13 JUN 2024
2-VVTS-1-63	13 JUN 2024
2-VVTS-1-64	13 JUN 2024
2-VVTS-1-65	13 JUN 2024
2-VVTS-1-66	13 JUN 2024
2-VVTS-1-67	13 JUN 2024
2-VVTS-1-68	13 JUN 2024
2-VVTS-1-69	13 JUN 2024
2-VVTS-1-70	13 JUN 2024
2-VVTS-1-71	13 JUN 2024
2-VVTS-1-72	13 JUN 2024
2-VVTS-1-73	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVTS-1-74	13 JUN 2024
2-VVTS-1-75	13 JUN 2024
2-VVTS-1-76	13 JUN 2024
2-VVTS-1-77	13 JUN 2024
2-VVTS-1-78	13 JUN 2024
2-VVTS-1-79	13 JUN 2024
2-VVTS-1-80	13 JUN 2024
2-VVTS-1-81	13 JUN 2024
2-VVTS-1-82	13 JUN 2024
2-VVTS-1-83	13 JUN 2024
2-VVTS-1-84	13 JUN 2024
2-VVTS-1-85	13 JUN 2024
2-VVTS-1-86	13 JUN 2024
2-VVTS-1-87	13 JUN 2024
2-VVTS-1-88	13 JUN 2024
2-VVTS-1-89	13 JUN 2024
2-VVTS-1-90	13 JUN 2024
2-VVTS-1-91	13 JUN 2024
2-VVTS-1-92	13 JUN 2024
2-VVTS-1-93	13 JUN 2024
2-VVTS-1-94	13 JUN 2024
2-VVTS-1-95	13 JUN 2024
2-VVTS-1-96	13 JUN 2024
2-VVTS-1-97	13 JUN 2024
2-VVTS-1-98	13 JUN 2024
2-VVTS-1-99	13 JUN 2024
2-VVTS-1-100	13 JUN 2024
2-VVTS-1-101	13 JUN 2024
2-VVTS-1-102	13 JUN 2024
2-VVTS-1-103	13 JUN 2024
2-VVTS-1-104	13 JUN 2024
2-VVTS-1-105	13 JUN 2024
2-VVTS-1-106	13 JUN 2024
2-VVTS-1-107	13 JUN 2024
2-VVTS-1-108	13 JUN 2024
2-VVTS-1-109	13 JUN 2024
2-VVTS-2-1	13 JUN 2024
2-VVTS-3-1	30 APR 2024
2-VVTS-3-2	15 JUL 2023
2-VVTS-3-3	15 JUL 2023
2-VVTS-4-1	13 JUN 2024
2-VVTS-4-2	28 FEB 2024
2-VVTS-5-1	13 JUN 2024
2-VVTS-6-1	15 JUL 2023
2-VVTS-6-3	15 JUL 2023
2-VVTS-6-5	15 JUL 2023
2-VVTS-8-1	15 JUL 2023
2-VVTS-9-1	15 JUL 2023
2-VVTS-9-3	15 JUL 2023
2-VVTS-9-5	15 JUL 2023
2-VVTS-9-7	13 JUN 2024
2-VVTS-9-8	13 JUN 2024
2-VVTS-9-9	13 JUN 2024
2-VVTS-9-10	13 JUN 2024
2-VVTS-9-11	13 JUN 2024
2-VVTS-9-12	13 JUN 2024
2-VVTS-9-13	13 JUN 2024
2-VVTS-9-14	13 JUN 2024
2-VVTS-9-15	13 JUN 2024
2-VVTS-9-16	13 JUN 2024
2-VVTS-9-17	13 JUN 2024
2-VVTS-9-19	13 JUN 2024
2-VVTS-9-20	13 JUN 2024
2-VVTS-9-21	13 JUN 2024
2-VVTS-9-22	13 JUN 2024
2-VVTS-9-23	13 JUN 2024
2-VVTS-9-24	13 JUN 2024
2-VVTS-9-25	13 JUN 2024
2-VVTS-9-27	13 JUN 2024
2-VVTS-9-28	13 JUN 2024
2-VVTS-9-29	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVTS-9-30	13 JUN 2024
2-VVTS-9-31	13 JUN 2024
2-VVTS-9-32	13 JUN 2024
2-VVTS-9-33	13 JUN 2024
2-VVTS-9-35	13 JUN 2024
2-VVTS-9-36	13 JUN 2024
2-VVTS-9-37	13 JUN 2024
2-VVTS-9-39	13 JUN 2024
2-VVTS-9-40	13 JUN 2024
2-VVTS-9-41	13 JUN 2024
2-VVTS-9-43	13 JUN 2024
2-VVTS-9-44	13 JUN 2024
2-VVTS-9-45	13 JUN 2024
2-VVTS-9-47	13 JUN 2024
2-VVTS-9-48	13 JUN 2024
2-VVTS-9-49	13 JUN 2024
2-VVTS-11-1	15 JUL 2023
2-VVTS-11-3	15 JUL 2023
2-VVTS-11-5	22 FEB 2024
2-VVTS-11-6	22 FEB 2024
2-VVTS-11-7	22 FEB 2024
2-VVTS-11-8	22 FEB 2024
2-VVTS-11-9	22 FEB 2024
2-VVTS-11-11	22 FEB 2024
2-VVTS-11-12	22 FEB 2024
2-VVTS-11-13	22 FEB 2024
2-VVTS-11-14	22 FEB 2024
2-VVTS-11-15	22 FEB 2024
2-VVTS-11-16	22 FEB 2024
2-VVTS-11-17	22 FEB 2024
2-VVTS-11-19	22 FEB 2024
2-VVTS-11-20	22 FEB 2024
2-VVTS-11-21	22 FEB 2024
2-VVTS-11-23	22 FEB 2024
2-VVTS-11-24	22 FEB 2024
2-VVTS-11-25	22 FEB 2024
2-VVTS-12-1	15 JUL 2023
2-VVTS-13-1	15 JUL 2023
2-VVTS-13-3	15 JUL 2023
2-VVTS-13-5	15 JUL 2023
2-VVTS-13-7	15 JUL 2023
2-VVTS-13-9	15 JUL 2023
2-VVTS-13-11	15 JUL 2023
2-VVTS-13-13	15 JUL 2023
2-VVTS-13-14	15 JUL 2023
2-VVTS-13-15	15 JUL 2023
2-VVTS-13-16	15 JUL 2023
2-VVTS-13-17	15 JUL 2023
2-VVTS-13-18	15 JUL 2023
2-VVTS-13-19	15 JUL 2023
2-VVTS-13-20	15 JUL 2023
2-VVTS-13-21	15 JUL 2023
2-VVTS-13-22	15 JUL 2023
2-VVTS-13-23	15 JUL 2023
2-VVTS-13-24	15 JUL 2023
2-VVTS-13-25	15 JUL 2023
2-VVTS-13-27	15 JUL 2023
2-VVTS-13-29	15 JUL 2023
2-VVTS-13-30	15 JUL 2023
2-VVTS-13-31	15 JUL 2023
2-VVTS-13-32	15 JUL 2023
2-VVTS-13-33	15 JUL 2023
2-VVTS-13-34	15 JUL 2023
2-VVTS-13-35	15 JUL 2023
2-VVTS-13-36	15 JUL 2023
2-VVTS-13-37	15 JUL 2023
2-VVTS-13-38	15 JUL 2023
2-VVTS-13-39	15 JUL 2023
2-VVTS-13-40	15 JUL 2023
2-VVTS-13-41	15 JUL 2023
2-VVTS-13-42	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVTS-13-43	15 JUL 2023
2-VVTS-13-44	15 JUL 2023
2-VVTS-14-1	15 JUL 2023
THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC	
2-VVTX-1-1	08 AUG 2024
2-VVTX-1-2	08 AUG 2024
2-VVTX-1-3	08 AUG 2024
2-VVTX-1-4	08 AUG 2024
2-VVTX-1-5	08 AUG 2024
2-VVTX-1-6	08 AUG 2024
2-VVTX-1-7	08 AUG 2024
2-VVTX-1-8	08 AUG 2024
2-VVTX-1-9	13 JUN 2024
2-VVTX-1-10	15 JUL 2023
2-VVTX-1-11	15 JUL 2023
2-VVTX-1-12	08 AUG 2024
2-VVTX-1-13	08 AUG 2024
2-VVTX-1-14	15 JUL 2023
2-VVTX-1-15	15 JUL 2023
2-VVTX-1-16	15 JUL 2023
2-VVTX-1-17	08 AUG 2024
2-VVTX-1-18	15 JUL 2023
2-VVTX-1-19	13 JUN 2024
2-VVTX-1-20	08 AUG 2024
2-VVTX-1-21	30 APR 2024
2-VVTX-2-1	08 AUG 2024
2-VVTX-3-1	15 JUL 2023
2-VVTX-3-2	15 JUL 2023
2-VVTX-4-1	15 JUL 2023
2-VVTX-4-2	15 JUL 2023
2-VVTX-5-1	08 AUG 2024
2-VVTX-8-1	15 JUL 2023
2-VVTX-8-3	15 JUL 2023
2-VVTX-9-1	15 JUL 2023
2-VVTX-9-3	15 JUL 2023
2-VVTX-9-4	15 JUL 2023
2-VVTX-9-5	15 JUL 2023
2-VVTX-9-6	15 JUL 2023
2-VVTX-9-7	15 JUL 2023
2-VVTX-11-1	15 JUL 2023
2-VVTX-11-3	15 JUL 2023
2-VVTX-11-5	15 JUL 2023
2-VVTX-11-6	15 JUL 2023
2-VVTX-11-7	15 JUL 2023
2-VVTX-11-8	15 JUL 2023
2-VVTX-11-9	15 JUL 2023
2-VVTX-11-10	15 JUL 2023
2-VVTX-11-11	15 JUL 2023
2-VVTX-11-12	15 JUL 2023
2-VVTX-12-1	15 JUL 2023
2-VVTX-13-1	15 JUL 2023
2-VVTX-13-3	15 JUL 2023
2-VVTX-13-5	15 JUL 2023
2-VVTX-13-6	15 JUL 2023
2-VVTX-13-7	15 JUL 2023
2-VVTX-13-8	15 JUL 2023
2-VVTX-13-9	15 JUL 2023
2-VVTX-13-11	15 JUL 2023
2-VVTX-13-13	15 JUL 2023
2-VVTX-13-15	15 JUL 2023
2-VVTX-13-16	15 JUL 2023
2-VVTX-13-17	15 JUL 2023
2-VVTX-13-18	15 JUL 2023
2-VVTX-13-19	15 JUL 2023
2-VVTX-13-20	15 JUL 2023
2-VVTX-13-21	15 JUL 2023
2-VVTX-13-22	15 JUL 2023
2-VVTX-13-23	15 JUL 2023
2-VVTX-13-25	15 JUL 2023
2-VVTX-14-1	15 JUL 2023

Page	Date
QUANG NINH/VAN DON INTL	
2-VVVD-1-1	15 JUL 2023
2-VVVD-1-2	15 JUL 2023
2-VVVD-1-3	13 JUN 2024
2-VVVD-1-4	13 JUN 2024
2-VVVD-1-5	30 APR 2024
2-VVVD-1-6	30 APR 2024
2-VVVD-1-7	30 APR 2024
2-VVVD-1-8	30 APR 2024
2-VVVD-1-9	30 APR 2024
2-VVVD-1-10	30 APR 2024
2-VVVD-1-11	15 JUL 2023
2-VVVD-1-12	15 JUL 2023
2-VVVD-1-13	15 JUL 2023
2-VVVD-1-14	15 JUL 2023
2-VVVD-1-15	15 JUL 2023
2-VVVD-1-16	15 JUL 2023
2-VVVD-1-17	15 JUL 2023
2-VVVD-1-18	15 JUL 2023
2-VVVD-1-19	13 JUN 2024
2-VVVD-1-20	13 JUN 2024
2-VVVD-1-21	28 FEB 2024
2-VVVD-2-1	13 JUN 2024
2-VVVD-3-1	15 JUL 2023
2-VVVD-3-2	15 JUL 2023
2-VVVD-4-1	15 JUL 2023
2-VVVD-4-2	15 JUL 2023
2-VVVD-5-1	15 JUL 2023
2-VVVD-6-1	15 JUL 2023
2-VVVD-8-1	15 JUL 2023
2-VVVD-9-1	15 JUL 2023
2-VVVD-9-3	15 JUL 2023
2-VVVD-9-5	15 JUL 2023
2-VVVD-9-6	15 JUL 2023
2-VVVD-9-7	15 JUL 2023
2-VVVD-9-8	15 JUL 2023
2-VVVD-11-1	15 JUL 2023
2-VVVD-11-3	15 JUL 2023
2-VVVD-11-4	15 JUL 2023
2-VVVD-11-5	15 JUL 2023
2-VVVD-11-6	15 JUL 2023
2-VVVD-12-1	15 JUL 2023
2-VVVD-13-1	28 FEB 2024
2-VVVD-13-3	28 FEB 2024
2-VVVD-13-5	15 JUL 2023
2-VVVD-13-7	15 JUL 2023
2-VVVD-13-9	15 JUL 2023
2-VVVD-13-11	15 JUL 2023
2-VVVD-13-13	15 JUL 2023
2-VVVD-13-15	15 JUL 2023
2-VVVD-13-17	15 JUL 2023
2-VVVD-13-18	15 JUL 2023
2-VVVD-13-19	15 JUL 2023
2-VVVD-13-20	15 JUL 2023
2-VVVD-13-21	15 JUL 2023
2-VVVD-13-22	15 JUL 2023
2-VVVD-13-23	15 JUL 2023
2-VVVD-13-24	15 JUL 2023
2-VVVD-13-25	15 JUL 2023
2-VVVD-13-26	15 JUL 2023
2-VVVD-13-27	15 JUL 2023
2-VVVD-13-28	15 JUL 2023
2-VVVD-13-29	15 JUL 2023
2-VVVD-13-31	15 JUL 2023
2-VVVD-13-32	15 JUL 2023
2-VVVD-14-1	15 JUL 2023
NGHE AN/VINH DOMESTIC	
2-VVVH-1-1	08 AUG 2024
2-VVVH-1-2	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVVH-1-3	08 AUG 2024
2-VVVH-1-4	08 AUG 2024
2-VVVH-1-5	08 AUG 2024
2-VVVH-1-6	08 AUG 2024
2-VVVH-1-7	08 AUG 2024
2-VVVH-1-8	08 AUG 2024
2-VVVH-1-9	08 AUG 2024
2-VVVH-1-10	08 AUG 2024
2-VVVH-1-11	08 AUG 2024
2-VVVH-1-12	08 AUG 2024
2-VVVH-1-13	08 AUG 2024
2-VVVH-1-14	08 AUG 2024
2-VVVH-1-15	08 AUG 2024
2-VVVH-1-16	08 AUG 2024
2-VVVH-1-17	08 AUG 2024
2-VVVH-1-18	08 AUG 2024
2-VVVH-1-19	08 AUG 2024
2-VVVH-1-20	08 AUG 2024
2-VVVH-1-21	08 AUG 2024
2-VVVH-1-22	08 AUG 2024
2-VVVH-1-23	08 AUG 2024
2-VVVH-1-24	08 AUG 2024
2-VVVH-1-25	08 AUG 2024
2-VVVH-1-26	08 AUG 2024
2-VVVH-1-27	08 AUG 2024
2-VVVH-1-28	08 AUG 2024
2-VVVH-1-29	08 AUG 2024
2-VVVH-1-30	08 AUG 2024
2-VVVH-2-1	08 AUG 2024
2-VVVH-3-1	15 JUL 2023
2-VVVH-3-2	15 JUL 2023
2-VVVH-4-1	08 AUG 2024
2-VVVH-4-2	15 JUL 2023
2-VVVH-5-1	08 AUG 2024
2-VVVH-6-1	15 JUL 2023
2-VVVH-8-1	15 JUL 2023
2-VVVH-8-3	15 JUL 2023
2-VVVH-9-1	15 JUL 2023
2-VVVH-9-3	15 JUL 2023
2-VVVH-9-4	15 JUL 2023
2-VVVH-9-5	15 JUL 2023
2-VVVH-9-6	15 JUL 2023
2-VVVH-9-7	15 JUL 2023
2-VVVH-9-9	15 JUL 2023
2-VVVH-9-11	15 JUL 2023
2-VVVH-9-12	15 JUL 2023
2-VVVH-9-13	15 JUL 2023
2-VVVH-9-14	15 JUL 2023
2-VVVH-9-15	15 JUL 2023
2-VVVH-9-16	15 JUL 2023
2-VVVH-11-1	15 JUL 2023
2-VVVH-11-3	15 JUL 2023
2-VVVH-11-5	15 JUL 2023
2-VVVH-11-6	15 JUL 2023
2-VVVH-11-7	15 JUL 2023
2-VVVH-11-8	15 JUL 2023
2-VVVH-11-9	15 JUL 2023
2-VVVH-11-10	15 JUL 2023
2-VVVH-11-11	15 JUL 2023
2-VVVH-11-12	15 JUL 2023
2-VVVH-11-13	15 JUL 2023
2-VVVH-11-15	15 JUL 2023
2-VVVH-11-16	15 JUL 2023
2-VVVH-11-17	15 JUL 2023
2-VVVH-11-18	15 JUL 2023
2-VVVH-11-19	15 JUL 2023
2-VVVH-11-21	15 JUL 2023
2-VVVH-11-22	15 JUL 2023
2-VVVH-11-23	15 JUL 2023
2-VVVH-11-24	15 JUL 2023
2-VVVH-11-25	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVVH-12-1	15 JUL 2023
2-VVVH-13-1	15 JUL 2023
2-VVVH-13-3	15 JUL 2023
2-VVVH-13-5	15 JUL 2023
2-VVVH-13-7	15 JUL 2023
2-VVVH-13-9	15 JUL 2023
2-VVVH-13-11	15 JUL 2023
2-VVVH-13-12	15 JUL 2023
2-VVVH-13-13	15 JUL 2023
2-VVVH-13-14	15 JUL 2023
2-VVVH-13-15	15 JUL 2023
2-VVVH-13-16	15 JUL 2023
2-VVVH-13-17	15 JUL 2023
2-VVVH-13-18	15 JUL 2023
2-VVVH-13-19	15 JUL 2023
2-VVVH-13-21	15 JUL 2023
2-VVVH-13-23	15 JUL 2023
2-VVVH-13-24	15 JUL 2023
2-VVVH-13-25	15 JUL 2023
2-VVVH-13-26	15 JUL 2023
2-VVVH-14-1	15 JUL 2023

Điện văn sự vụ
Có thể dùng được
Tây nam
Về phía Tây nam
Quản lý tin tức hệ thống diện rộng
Đoạn dừng

SVC
SVCBL
SW
SWB
SWIM*
SWY

Service message
Serviceable
South-west
South-westbound
System wide information management
Stopway

T

Nhiệt độ
Thực (*đứng trước là một chỉ số chỉ tham chiếu hướng Bắc thực*)
Độ cao chuyển tiếp
Tư vấn hoạt động bay
Độ cao bay đến trong khu vực tiếp cận
Phụ trợ không vận chiến thuật sóng UHF
Bản tin dự báo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay
Bản tin dự báo thời tiết tại cảng hàng không, sân bay được bổ sung
Rẽ tại một chiều cao/độ cao
Gió xuôi
Ra đa giám sát khu vực tiếp cận
Không tốc thực
Đang lăn hoặc lăn
Áp thấp nhiệt đới
Trung tâm tư vấn áp thấp nhiệt đới
(*được phát âm "TEE-CAS-AR-AY"*) Tư vấn giải pháp hệ thống phòng tránh va chạm và cảnh báo
Chiều cao qua đầu thêm đường CHC
Mây tích hình tháp
Bão táp
Khu vực tàu bay tiếp đất/ vùng chạm bánh
Lý do kỹ thuật
Điện thoại
Tạm thời, chốc lát
Vệt bay đến điểm
Hoạt động bay
Hạ cánh tập (chạm bánh và cất cánh ngay)
Hệ thống hướng dẫn lăn
Ngưỡng (đường CHC)
Xuyên qua
Thứ Năm
Thông tin hoạt động bay do tàu bay phát thanh
Cho đến
Đến khi qua ... (*vị trí*)
Cất cánh
Cho đến khi (*theo sau là thời gian thay đổi thời tiết dự báo kết thúc*)
Khu vực chạm bánh và phóng lên
Vùng kiểm soát tiếp cận
Nhiệt độ tối thiểu (*theo sau là các trị số dùng trong điện văn TAF*)
Độ cao vòng
Chiều cao vòng
Tới ... (*vị trí*)
Tốc độ bay lên tối đa
Cự ly có thể cất cánh
Cự ly chạy đà áp dụng cho tàu bay trực thăng
Đỉnh mây
Đoạn chạy lấy đà có thể sử dụng
Điểm vòng
Đường bay, vệt bay
Vùng trời dành riêng tạm thời
Phát chuyển giao hoặc người chuyển giao
Dự báo thời tiết sân bay có hiệu lực dưới 2 giờ từ thời điểm quan trắc
Mức bay chuyển tiếp
Đổi lưu hạn
Đông (*bản tin dự báo và báo cáo thời tiết tại sân bay, Đông trên đỉnh đầu nhưng không có giáng thủy, mưa ở sân bay*)

T
T
TA
TA
TAA
TACAN
TAF
TAF AMD*
TA/H
TAIL
TAR
TAS
TAX
TC
TCAC
TCAS RA
TCH
TCU
TDO
TDZ
TECR
TEL
TEMPO
TF
TFC
TGL
TGS
THR
THRU
THU
TIBA
TIL
TIP
TKOF
TL...
TLOF
TMA
TN
TNA
TNH
TO
TOC
TODA
TODAH
TOP
TORA
TP
TR
TRA
TRANS
TREND
TRL
TROP
TS

Temperature
True (*preceded by a bearing to indicate reference to True North*)
Transition altitude
Traffic advisory
Terminal arrival altitude
UHF tactical air navigation aid
Aerodrome forecast (*in meteorological code*)
Amendment Aerodrome Forecast
Turn at an altitude/height
Tail wind
Terminal area surveillance radar
True airspeed
Taxiing or taxi
Tropical cyclone
Tropical cyclone advisory centre
(*to be pronounced "TEE-CAS-AR-AY"*) Traffic alert and collision avoidance system resolution advisory
Threshold crossing height
Towering cumulus
Tornado
Touchdown zone
Technical reason
Telephone
Temporary or temporarily
Track to fix
Traffic
Touch-and-go landing
Taxiing guidance system
Threshold
Through
Thursday
Traffic information broadcast by aircraft
Until
Until past ... (*place*)
Take-off
Till (*followed by time by which weather change is forecast to end*)
Touchdown and lift-off area
Terminal control area
Minimum temperature (*followed by figures in TAF*)
Turn altitude
Turn height
To ... (*place*)
Top of climb
Take-off distance available
Take-off distance available, helicopter
Cloud top
Take-off run available
Turning point
Track
Temporary reserved airspace
Transmits or transmitter
Trend forecast
Transition level
Tropopause
Thunderstorm (*in aerodrome reports and forecasts, TS used alone means thunder heard but no precipitation at the aerodrome*)

Dông (theo sau là RA = mưa, NS = tuyết, PL = mưa đá hạt nhỏ, GR = mưa đá hạt to, GS = mưa đá hạt nhỏ/ hoặc mưa hạt to hoặc mưa đá lẫn lộn cả hạt to và hạt nhỏ, ví dụ: TSRASN = dông kèm với mưa và tuyết.)	TS...	Thunderstorm (followed by RA=rain, SN=snow, PL=ice pellets, GR=hail, GS=small hail and/or snow pellets or combinations thereof, e. g. TSRASN=hail and/or snow pellets or combinations thereof, e. g. TSRASN=thunderstorm with rain and snow)
Sóng thần	TSUNAMI	Tsunami (used in aerodrome warnings)
Truyền chữ	TT	Teletypewriter
Thứ Ba	TUE	Tuesday
Nhiều động	TURB	Turbulence
(được phát âm "TEE-VASIS") Hệ thống đèn chỉ độ dốc tiếp cận bằng mắt loại T	T-VASIS	(to be pronounced "TEE-VASIS") T visual approach slope indicator system
Đài VOR tiếp cận	TVOR	Terminal VOR
Đài kiểm soát tại sân bay hoặc kiểm soát tại sân bay	TWR	Aerodrome control tower or aerodrome control
Đường lăn	TWY	Taxiway
Đường nối liên kết các đường lăn	TWYL	Taxiway-link
Nhiệt độ tối đa	TX	Maximum temperature
Bản văn (khi chữ tắt được dùng để yêu cầu nhận hoặc hỏi (IMI) đặt đằng trước chữ tắt, ví dụ: IMI TXT) (được dùng trong dịch vụ cố định hàng không như là một ký hiệu thủ tục)	TXT	Text (when the abbreviation is used to request a repetition, the question mark (IMI) precedes the abbreviation, e.g. IMI TXT) (to be used in AFS as a procedure signal)
Loại tàu bay	TYP	Type of aircraft
Bão	TYPH	Typhoon
U		
Tốt lên (khuyh hướng tầm nhìn trên đường CHC 10 phút trước)	U	Upward (tendency in RVR during previous 10 minutes)
Cho đến khi được thông báo bởi	UAB	Until advised by ...
Trung tâm kiểm soát vùng tầng cao	UAC	Upper area control centre
Tuyến đường bay tầng cao	UAR	Upper air route
Đài định hướng siêu cao tần	UDF	Ultra high frequency direction-finding station
Cho đến khi có thông báo mới	UFN	Until further notice
Không thể lên cao hơn vì có máy bay khác hoạt động	UHDT	Unable higher due traffic
Siêu cao tần [300 – 3 000 MHz]	UHF	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
Trung tâm thông báo bay tầng cao	UIC	Upper information centre
Vùng thông báo bay tầng cao	UIR	Upper flight information region
Tầm cực xa	ULR	Ultra long range
Không có khả năng	UNA	Unable
Không thể chấp thuận, không thể đồng ý	UNAP	Unable to approve
Không hạn chế	UNL	Unlimited
Không xác thực, không đáng tin cậy	UNREL	Unreliable
Lượng mưa đã không được xác định (được dùng trong hệ thống quan trắc tự động báo cáo METAR/ SPECI)	UP	Unidentified precipitation (used in automated METAR/ SPECI)
Không làm việc, không hoạt động	U/S	Unserviceable
Vùng kiểm soát tầng cao	UTA	Upper control area
Giờ quốc tế	UTC	Coordinated Universal Time
V		
Biến đổi so với hướng gió trung bình (ký hiệu V được đứng giữa hai trị số cực trị mà hướng gió biến đổi, dùng trong bản tin METAR/ SPECI, ví dụ: 350V070)	...V...	Variations from the mean wind direction (preceded and followed by figures in METAR/SPECI, e.g. 350V070)
Hướng mũi đến độ cao	VA	Heading to an altitude
Bụi tro núi lửa	VA	Volcanic ash
Trung tâm tư vấn tro bụi núi lửa	VAAC	Volcanic ash advisory centre
Sơ đồ tiếp cận bằng mắt (theo sau là tên/tiêu đề)	VAC...	Visual approach chart (followed by name/title)
Trong thung lũng	VAL	In valleys
Xe kiểm tra đường CHC	VAN	Runway control van
Độ lệch từ	VAR	Magnetic variation
Dải sóng vô tuyến nghe nhìn	VAR	Visual-aural radio range
Hệ thống đèn chỉ thị đường trượt tiếp cận	VASIS	Visual approach slope indicator systems
Khu vực lân cận sân bay (theo sau là FG = sương mù, FC = mây hình phễu, SH = mưa rào, PO = lốc bụi, lốc cát, BLDU = gió bụi, BLSA = gió cát, BLSN = gió tuyết, ví dụ: VCFG = khu vực lân cận có sương mù)	VC...	Vicinity of the aerodrome (followed by FG=fog, FC=funnel cloud, SH=showers, PO=dust/sand whirls, BLDU=blowing dust, BLSA=blowing sand, BLSN=blowing snow, DS=duststorm, SS=sandstorm, TS=thunderstorm or
Khu vực lân cận	VCY	Vicinity
Đài định hướng sóng cực ngắn VHF	VDF	Very high frequency direction-finding station
Thẳng đứng	VER	Vertical
Quy tắc bay bằng mắt	VFR	Visual flight rules
Tần số rất cao [30 đến 300 MHz]	VHF	Very high frequency (30 to 300 MHz)
Hướng mũi đến điểm tiến nhập	VI	Heading to an intercept

GEN 2.4 KÝ HIỆU ĐỊA DANH

GEN 2.4 LOCATION INDICATORS

Các ký hiệu địa danh có đánh dấu sao (*) là nơi không có trang bị hệ thống chuyển điện văn AFS.

The location indicators marked with an asterisk (*) cannot be used in the address component of AFS messages.

1. ENCODE	
Location	Indicator
AN LOC	VVAL*
BA RIA-VUNG TAU/CON DAO	VVCS
BINH DINH/PHU CAT	VVPC
CA MAU/CA MAU	VVCM
CAM LY	VVCL*
CAN THO/CAN THO INTL	VVCT
CAO BANG	VVCB*
DA NANG/DA NANG INTL	VVDN
DAK LAK/BUON MA THUOT	VVBM
DIEN BIEN/DIEN BIEN	VVDB
GIA LAM	VVGL
GIA LAI/PLEIKU	VVPK
HA NOI FIR	VVHN
HA NOI, Viet Nam	VVVV
HA NOI/NOI BAI INTL	VVNB
HAI PHONG/CAT BI INTL	VVCI
HO CHI MINH FIR	VVHM
HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL	VVTS
HUE/PHU BAI INTL	VVPB
KEP	VVKP*
KHANH HOA/CAM RANH INTL	VVCR
KIEN GIANG/PHU QUOC INTL	VVPQ
KIEN GIANG/RACH GIA	VVRG
LAM DONG/LIEN KHUONG INTL	VVDL
LAO CAI	VVLK*
NA SAN	VVNS
NHA TRANG	VVNT
NGHE AN/VINH	VVNH
PHAN RANG	VVPR
PHAN THIET	VVPT
PHU YEN/TUY HOA	VVTH
QUANG BINH/DONG HOI	VVDH
QUANG NAM/CHU LAI	VVCA
QUANG NINH/VAN DON INTL	VVVD
QUI NHON	VVQN
THANH HOA/THO XUAN	VVTX
VUNG TAU	VVVT
2. DECODE	
Indicator	Location
VVAL*	AN LOC
VVBM	DAK LAK/BUON MA THUOT
VVCA	QUANG NAM/CHU LAI
VVCB*	CAO BANG
VVCI	HAI PHONG/CAT BI INTL
VVCL*	CAM LY

2. DECODE	
Indicator	Location
VVCM	CA MAU/CA MAU
VVCR	KHANH HOA/CAM RANH INTL
VVCS	BA RIA-VUNG TAU/CON DAO
VVCT	CAN THO/CAN THO INTL
VVDB	DIEN BIEN/DIEN BIEN
VVDH	QUANG BINH/DONG HOI
VVDL	LAM DONG/LIEN KHUONG INTL
VVDN	DA NANG/DA NANG INTL
VVGL	GIA LAM
VVHM	HO CHI MINH FIR
VVHN	HA NOI FIR
VVKP*	KEP
VVLK*	LAO CAI
VVNB	HA NOI/NOI BAI INTL
VVNS	NA SAN
VVNT	NHA TRANG
VVPB	HUE/PHU BAI INTL
VVPC	BINH DINH/PHU CAT
VVPK	GIA LAI/PLEIKU
VVPQ	KIEN GIANG/PHU QUOC INTL
VVPR	PHAN RANG
VVPT	PHAN THIET
VVQN	QUI NHON
VVRG	KIEN GIANG/RACH GIA
VVTH	PHU YEN/TUY HOA
VVTS	HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL
VVTX	THANH HOA/THO XUAN
VVVD	QUANG NINH/VAN DON INTL
VVVH	NGHE AN/VINH
VVVT	VUNG TAU
VVVV	HA NOI, Viet Nam

Loại Title of series	Tỉ lệ Scale	Tên mảnh hoặc số Name and/or number	Đơn giá Price	Ngày/tháng Date
Sơ đồ sân bay (ADC) – ICAO Aerodrome Chart (ADC) – ICAO		BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot		
	1:30 000	AD 2-VVBM-2-1		08 AUG 2024
		QUANG NAM/Chu Lai		
	1:30 000	AD 2-VVCA-2-1		08 AUG 2024
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:30 000	AD 2-VVCI-2-1		13 JUN 2024
		CA MAU/Ca Mau		
	1:15 000	AD 2-VVCM-2-1		08 AUG 2024
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	1:30 000	AD 2-VVCR-2-1		13 JUN 2024
		BA RIA - VUNG TAU/Con Dao		
	1:30 000	AD 2-VVCS-2-1		08 AUG 2024
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-2-1		13 JUN 2024
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:20 000	AD 2-VVDB-2-1		13 JUN 2024
		QUANG BINH/Dong Hoi		
	1:25 000	AD 2-VVDH-2-1		08 AUG 2024
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:30 000	AD 2-VVDL-2-1		13 JUN 2024
		DA NANG/Da Nang		
	1:30 000	AD 2-VVDN-2-1		13 JUN 2024
		HA NOI/Noi Bai		
	1:30 000	AD 2-VVNB-2-1		08 AUG 2024
		HUE/Phu Bai		
	Not to scale	AD 2-VVPB-2-1		08 AUG 2024
		BINH DINH/Phu Cat		
	1:30 000	AD 2-VVPC-2-1		08 AUG 2024
		GIA LAI/Pleiku		
	1:20 000	AD 2-VVPK-2-1		08 AUG 2024
		KIEN GIANG/Phu Quoc		
	1:30 000	AD 2-VVPQ-2-1		13 JUN 2024
		KIEN GIANG/Rach Gia		
	1:15 000	AD 2-VVRG-2-1		08 AUG 2024
		PHU YEN/Tuy Hoa		
	1:30 000	AD 2-VVTH-2-1		08 AUG 2024
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
	Not to scale	AD 2-VVTS-2-1		13 JUN 2024
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:30 000	AD 2-VVTX-2-1		08 AUG 2024
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-2-1		13 JUN 2024
		NGHE AN/Vinh		
	1:25 000	AD 2-VVVH-2-1		08 AUG 2024

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO (APDC) Aircraft Parking/ Docking Chart – ICAO (APDC)		BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot		
	1:35 000	AD 2-VVBM-4-1		08 AUG 2024
		QUANG NAM/Chu Lai		
	1:5 000	AD 2-VVCA-4-1		08 AUG 2024
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:5 000	AD 2-VVCI-4-1		13 JUN 2024
		CA MAU/Ca Mau		
	1:2 000	AD 2-VVCM-4-1		08 AUG 2024
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	Not to scale	AD 2-VVCR-4-1		18 APR 2024
		BA RIA - VUNG TAU/Con Dao		
	1:3 500	AD 2-VVCS-4-1		08 AUG 2024
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-4-1		13 JUN 2024
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:2 500	AD 2-VVDB-4-1		08 AUG 2024
		QUANG BINH/Dong Hoi		
	1:2 500	AD 2-VVDH-4-1		15 JUL 2023
		DA LAT/Lien Khuong		
	Not to scale	AD 2-VVDL-4-1		13 JUN 2024
		DA NANG/Da Nang		
	Not to scale	AD 2-VVDN-4-1		30 APR 2024
		HA NOI/Noi Bai		
	Not to scale	AD 2-VVNB-4-1		08 AUG 2024
		HUE/Phu Bai		
	1:4 500	AD 2-VVPB-4-1		08 AUG 2024
		BINH DINH/Phu Cat		
	1:3 500	AD 2-VVPC-4-1		08 AUG 2024
		GIA LAI/Pleiku		
	1:2 500	AD 2-VVPK-4-1		22 FEB 2024
		KIEN GIANG/Phu Quoc		
	Not to scale	AD 2-VVPQ-4-1		13 JUN 2024
		KIEN GIANG/Rach Gia		
	1:2 000	AD 2-VVRG-4-1		31 OCT 2023
		PHU YEN/Tuy Hoa		
	1:4 000	AD 2-VVTH-4-1		08 AUG 2024
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
	Not to scale	AD 2-VVTS-4-1		13 JUN 2024
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:3 500	AD 2-VVTX-4-1		15 JUL 2023
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-4-1		15 JUL 2023
		NGHE AN/Vinh		
	1:2 500	AD 2-VVVH-4-1		08 AUG 2024

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO (GMC) Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO (GMC)		BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot		
	1:15 000	AD 2-VVBM-5-1		08 AUG 2024
		QUANG NAM/Chu Lai		
	1:20 000	AD 2-VVCA-5-1		08 AUG 2024
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:15 000	AD 2-VVCI-5-1		13 JUN 2024
		CA MAU/Ca Mau		
	1:8 000	AD 2-VVCM-5-1		08 AUG 2024
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	Not to scale	AD 2-VVCR-5-1		18 APR 2024
		BA RIA - VUNG TAU/Con Dao		
	1:10 000	AD 2-VVCS-5-1		08 AUG 2024
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-5-1		13 JUN 2024
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:10 000	AD 2-VVDB-5-1		22 FEB 2024
		QUANG BINH/Dong Hoi		
	1:13 000	AD 2-VVDH-5-1		15 JUL 2023
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:15 000	AD 2-VVDL-5-1		13 JUN 2024
		DA NANG/Da Nang		
	Not to scale	AD 2-VVDN-5-1		28 FEB 2024
		HA NOI/Noi Bai		
	Not to scale	AD 2-VVNB-5-1		08 AUG 2024
		HUE/Phu Bai		
	1:15 000	AD 2-VVPB-5-1		08 AUG 2024
		BINH DINH/Phu Cat		
	1:17 000	AD 2-VVPC-5-1		08 AUG 2024
		GIA LAI/Pleiku		
	1:15 000	AD 2-VVPK-5-1		15 JUL 2023
		KIEN GIANG/Phu Quoc		
	Not to scale	AD 2-VVPQ-5-1		13 JUN 2024
		KIEN GIANG/Rach Gia		
	1:8 000	AD 2-VVRG-5-1		22 FEB 2024
		PHU YEN/Tuy Hoa		
	1:20 000	AD 2-VVTH-5-1		08 AUG 2024
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
	Not to scale	AD 2-VVTS-5-1		13 JUN 2024
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:17 000	AD 2-VVTX-5-1		08 AUG 2024
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-5-1		15 JUL 2023
		NGHE AN/Vinh		
	1:13 000	AD 2-VVVH-5-1		08 AUG 2024

Loại Title of series	Tỉ lệ Scale	Tên mảnh hoặc số Name and/or number	Đơn giá Price	Ngày/tháng Date
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Loại A (AOC/A) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A (AOC/A)		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCI-6-1		13 JUN 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCR-6-1		08 AUG 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCR-6-3		08 AUG 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		CAN THO/Can Tho		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCT-6-1		13 JUN 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		QUANG BINH/Dong Hoi		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDH-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDL-6-1		13 JUN 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDB-6-1		08 AUG 2024
	1:20 000 (Horizontal Scale)			
		DA NANG/Da Nang		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDN-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDN-6-3		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		HA NOI/Noi Bai		

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-6-3		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		HUE/Phu Bai		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPB-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		BINH DINH/Phu Cat		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPC-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		GIA LAI/Pleiku		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPK-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		KIEN GIANG/Phu Quoc		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPQ-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTS-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTS-6-3		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		VAN DON/Quang Ninh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVVD-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		NGHE AN/Vinh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVVH-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			

<i>Loại</i> <i>Title of series</i>	<i>Tỉ lệ</i> <i>Scale</i>	<i>Tên mảnh hoặc số</i> <i>Name and/or number</i>	<i>Đơn giá</i> <i>Price</i>	<i>Ngày/tháng</i> <i>Date</i>
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-19: ILS Y RWY 02R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-21: ILS Z RWY 02L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-23: ILS Z RWY 02R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-25: ILS X RWY 20L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-27: ILS Y RWY 20L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-29: ILS Z RWY 20L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-31: RNP Y RWY 02L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-33: RNP Y RWY 02R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-35: RNP Y RWY 20L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-37: RNP Y RWY 20R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-39: RNP Z RWY 02L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-41: RNP Z RWY 02R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-43: RNP Z RWY 20L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCR-13-45: RNP Z RWY 20R		15 JUL 2023
		BA RIA - VUNG TAU/Con Dao		
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-1: NDB RWY 11 CAT A, B		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-3: NDB RWY 11 CAT C		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-5: NDB RWY 29 CAT A, B		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-7: NDB RWY 29 CAT C		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-9: VOR RWY 29		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-11: RNP Z RWY 11		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-13: RNP Y RWY 11		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-15: RNP Z RWY 29		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCS-13-17: RNP Y RWY 29		15 JUL 2023
		CAN THO/Can Tho		
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-1: VOR RWY 06		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-3: VOR RWY 24		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-5: ILS RWY 06		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-7: RNP Z RWY 06		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-9: RNP Y RWY 06		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-11: ILS Y RWY 06		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-13: ILS X RWY 06		15 JUL 2023

Loại Title of series	Tỉ lệ Scale	Tên mãnh hoặc số Name and/or number	Đơn giá Price	Ngày/tháng Date
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-15: RNP Z RWY 24		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVCT-13-17: RNP Y RWY 24		15 JUL 2023
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:500 000	AD 2-VVDB-13-1: VOR X RWY 35 CAT A, B, C		22 FEB 2024
	1:500 000	AD 2-VVDB-13-3: VOR Y RWY 35 CAT C		22 FEB 2024
	1:500 000	AD 2-VVDB-13-5: VOR Z RWY 35 CAT A, B		22 FEB 2024
	1:500 000	AD 2-VVDB-13-7: RNP Y RWY 35		08 AUG 2024
	1:400 000	AD 2-VVDB-13-9: RNP Z RWY 35		08 AUG 2024
		QUANG BINH/Dong Hoi		
	1:500 000	AD 2-VVDH-13-1: VOR Z RWY 11		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVDH-13-3: VOR Y RWY 11		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-5: RNP Z RWY 11		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-7: RNP Y RWY 11		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVDH-13-9: VOR Z RWY 29		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVDH-13-11: ILS W RWY 29		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVDH-13-13: ILS Z RWY 29		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-15: ILS Y RWY 29		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-17: ILS X RWY 29		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-19: RNP Z RWY 29		15 JUL 2023
	1:400 000	AD 2-VVDH-13-21: RNP Y RWY 29		15 JUL 2023
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-1: ILS Z RWY 09 CAT C, D		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-3: ILS Y RWY 09		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-5: ILS V RWY 09 CAT A, B		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-7: ILS X RWY 09		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-9: ILS W RWY 09		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-11: VOR Z RWY 09 CAT C, D		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-13: VOR Y RWY 09 CAT A, B		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-15: RNP Z RWY 09		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-17: RNP Y RWY 09		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-19: RNP Z RWY 27		13 JUN 2024
	1:500 000	AD 2-VVDL-13-21: RNP Y RWY 27		13 JUN 2024
		DA NANG/Da Nang		
	1:650 000	AD 2-VVDN-13-1: VOR W RWY 17L		15 JUL 2023

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator	Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment	Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts	Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)	Giờ hoạt động Hours of operation	Tin tức về khí hậu Climatological Information
1	2	3	4	5	6
QUANG NAM/ Chu Lai VVCA			1. Automatic Weather Observing System IMS: – 2 Sensors measure the surface wind speed, 2 present weather visibility sensor, 1 Humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 2 Cloud height site ceilometer, 2 background luminance sensor, 1 Temperature sensor, 2 datalogger. 2. Manual equipment 3. Automatic Weather Observing System AW11	H24	
HẢI PHÒNG/ Cát Bi VVCI	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET: – 3 bộ cảm biến đo gió siêu âm, – 2 bộ cảm biến đo tầm nhìn, – 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn và hiện tượng thời tiết, – 2 cảm biến đo ánh sáng nền, – 1 bộ giao tiếp với bộ cường độ ánh sáng đèn đường CHC, – 2 cảm biến đo độ cao trần mây, – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, – 1 cảm biến đo khí áp, – 1 cảm biến đo mưa, – 1 cảm biến đo giông. 2. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AW11: – 1 bộ cảm biến đo hướng/gió bề mặt, – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, – 1 bộ cảm biến đo khí áp.	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
HAI PHONG/ Cat Bi VVCi	Half an hour	METAR, TREND	1. Automatic Weather Observing System AVIMET: – 3 Ultrasonic wind sensor, – 2 Visibility sensors, – 1 Visibility and present weather sensor, – 2 Background luminance, – 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the runway, – 2 Cloud height site ceilometer, – 1 Temperature and humidity sensor, – 1 Atmospheric pressure sensor, – 1 Precipitation sensor without pedestal – 1 Lightning detector, 2. Automatic Weather Observing System AW11: – 1 Sensors measure the surface wind Speed, – 1 Temperature sensors, – 1 Pressure sensor.	H24	Climatological summaries AV/BL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
CÀ MAU/ Cà Mau VVCm			1. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS: – 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió – 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết – 1 cảm biến ánh sáng nền. – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây – 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm – 1 cảm biến đo khí áp – 1 cảm biến đo lượng mưa – 1 cảm biến đo giông – 1 datalogger. 2. Hệ thống quan trắc thời tiết tự động VAISALA: – Thiết bị đo hướng và tốc độ gió. – 1 thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm 3. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng: – Thiết bị đo gió – 2 thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm – Thiết bị đo khí áp.	H24	



Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator	Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment	Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts	Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)	Giờ hoạt động Hours of operation	Tin tức về khí hậu Climatological Information
1	2	3	4	5	6
LÂM ĐÔNG/ Liên Khuong VVDL			1. Hệ thống quan trắc thời tiết tự động SUTRON: – Tại đầu CHC 09 (cách đầu thêm 600 M, cách tìm đường CHC 120 M): Đo gió, tầm nhìn/RVR, trần mây, cảm biến ánh sáng nền ALS. – Tại trạm giữa khoảng cách hai đầu đường CHC 27 1 200 M, cách tìm đường CHC 120 M: Đo gió, nhiệt độ, độ ẩm, áp suất không khí, hiện tượng thời tiết, lượng mưa. – Tại đầu đường CHC 27 (cách đầu thêm 350 M, cách tìm 120 M): Đo gió, tầm nhìn/RVR, lượng/độ cao trần mây. – Thiết bị đo giông: Hiện tại đang sửa chữa. 2. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng: – Thiết bị đo gió siêu âm. – Thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm.	H24	
LAM DONG/ Lien Khuong VVDL			1. Automatic Weather Observing System SUTRON: – RWY 09 (600 M from THR of RWY 24, 120 M from RWY CL): Wind, Visibility/RVR, Cloud height site ceilometer sensor, Background luminance sensor ALS. – 1 200 M from middle of RWY 27 and 120 M from RWY CL: Wind, temperature, humidity, atmospheric pressure, weather phenomena, rain gauge. – RWY 27 (350 M from THR, 120 M from RWY CL): Wind, visibility/RVR, Cloud height site ceilometer sensor. – Thunderstorm sensor: Currently under repair. 2. Manual equipment: – Wind observer. – Temperature and Humidity sensor.	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator	Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment	Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts	Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)	Giờ hoạt động Hours of operation	Tin tức về khí hậu Climatological Information
1	2	3	4	5	6
ĐÀ NẴNG/ Đà Nẵng VVDN	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. Hệ thống quan trắc thời tiết tự động OPTIMET – Trạm đầu đường CHC 35: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn. – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 bộ cảm biến đo khí áp, 1 bộ cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn, 1 bộ cảm biến đo hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền. – Trạm đầu đường CHC 17: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn. – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 35 là 1 336 M. – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 17 là 430 M. 2. Hệ thống quan trắc thời tiết tự động MIDAS 600. – Trạm đầu đường CHC 35: 1 bộ cảm biến đo hướng, 1 bộ cảm biến tốc độ gió. – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm. – Trạm đầu đường CHC 17: 1 bộ cảm biến đo hướng, 1 bộ cảm biến tốc độ gió. 3. KESTREL: Máy đo nhiệt, ẩm, áp, gió. 4. Thiết bị quan trắc thông dụng. 5. Hệ thống ra đa thời tiết Doppler (METOR 60DX10-S) tích hợp hệ thống cảnh báo gió đứt tầng thấp (LLWAS). 6. Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS SADIS)	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh</i> <i>Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc</i> <i>Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có</i> <i>Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị</i> <i>Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu</i> <i>Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
DA NANG/ Da Nang VVDN	Half an hour	METAR, TREND	1. Automatic Weather Observing System OPTIMET: – RWY 35: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor. – Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Temperature and humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 RVR sensor, 1 Present weather, 1 background luminance sensor. – RWY 17: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor. – 1 Cloud height site ceilometer sensor the position 1 336 M from RWY 35. – 1 Cloud height site ceilometer sensor the position 430 M from RWY 17. 2. Automatic Weather Observing System MIDAS 600: – RWY 35: 1 Wind sensors, 1 Sensor measure wind speed. – Middle: 1 Temperature and humidity sensor. – RWY 17: 1 Wind sensors, 1 Sensor measure wind speed. 3. 1 Hand-held weather meter KESTREL 4. Manual equipment 5. Doppler WX radar system (METOR 60DX10-S) intergrated with low-level WS alert system (LLWAS) 6. World Area Forecast System (WAFS)	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorologica l elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	



<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
HUE/ Phu Bai VVPB	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI	1. Automatic Weather Observing System AWOS-900: – RWY 09: Cloud height site ceilometer, visibility, wind sensors. – In the middle: Present weather, temperature and humidity, atmospheric pressure, rain gauge sensors. – RWY 27: Visibility sensor, intensity of ambient light, wind, cloud height site ceilometer sensors. 2. KESTREL: Handheld weather meter. 3. Manual equipment	H24	Climatological summaries AVBL
	Half an hour	METAR, TREND		H24	
	When there is one or more meteorologica l elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
BÌNH ĐỊNH/ Phù Cát VVPC			1. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS: – Đầu đường CHC 15: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger. – Đầu đường CHC 33: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết hiện tại, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo độ ẩm, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger. 2. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AW11: – 1 bộ cảm biến đo hướng và gió bề mặt, – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm. – 1 bộ cảm biến đo khí áp.	H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh</i> <i>Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc</i> <i>Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có</i> <i>Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị</i> <i>Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu</i> <i>Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
BINH DINH/ Phu Cat VVPC			1. Automatic Weather Observing System IMS: – RWY 15: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 datalogger. – RWY 33: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Temperature sensor, 1 Humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 Cloud height site ceilometer, 1 datalogger. 2. Automatic Weather Observing System AW11: – 1 Sensors measure the surface wind Speed, – 1 Temperature, humidity sensor. – 1 Pressure sensor.	H24	
GIA LAI/ Pleiku VVPC			1. Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS: – Đầu đường CHC 09: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger. – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo gió, 1 cảm biến tầm nhìn và hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo độ ẩm, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 datalogger. – Đầu đường CHC 27: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 2 bộ cảm biến đo độ cao trần mây, 1 bộ datalogger. 2. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng	H24	
GIA LAI/ Pleiku VVPC			1. Automatic Weather Observing System IMS: – RWY 09: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 datalogger. – Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Present weather, temperature and humidity, 1 Temperature sensor, 1 Humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 datalogger. – RWY 27: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 2 cloud height site ceilometer sensors, 1 datalogger. 2. Manual equipment	H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
HỒ CHÍ MINH/ Tân Sơn Nhất VVTS	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	Hệ thống quan trắc khí tượng tự động SUTRON: - Trạm đầu đường CHC 25L: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo lượng mây và chân mây. - Trạm đầu đường CHC 25R: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền. - Trạm giữa: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo khí áp. - Trạm đầu đường CHC 07R: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền. - Đài KSKL Tân Sơn Nhất: 2 bộ giao tiếp với bộ đo cường độ sáng đèn đường CHC. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động ASOS II: - Trạm đầu đường CHC 25L: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo ánh sáng nền. - Trạm giữa: 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm không khí, 1 cảm biến đo lượng mưa. - Trạm đầu đường CHC 07L: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió. - Phòng thiết bị Trung tâm khí tượng: 1 bộ giao tiếp với bộ đo cường độ sáng đèn đường CHC, 3 cảm biến đo khí áp. Hệ thống radar thời tiết DWSR-93C. Hệ thống thu ảnh mây vệ tinh khí tượng – HIMAWARI. Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu WAFS. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng Hệ thống ra đa thời tiết Doppler (METOR 60DX10-S) tích hợp hệ thống cảnh báo gió đứt tầng thấp (LIDAR). Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET: 5 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm, 6 máy đo tầm nhìn đường CHC, 2 bộ đo ánh sáng nền, 5 bộ thu thập xử lý số liệu 1 máy đo hiện tượng thời tiết, 1 bộ cảm biến đo khí áp, 1 bộ cảm biến đo mưa, 1 đầu đo giếng/sét, 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ/độ ẩm, 3 máy đo độ cao trần mây.	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh</i> <i>Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc</i> <i>Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có</i> <i>Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị</i> <i>Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu</i> <i>Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
HO CHI MINH/ Tan Son Nhat VVTS	Half an hour	METAR, TREND	Automatic Weather Observing System SUTRON: - RWY 25L: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometers sensor. - RWY 25R: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor. - Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Temperature and Humidity sensor, 1 Rain gauge, 1 Pressure sensor. - RWY 07R: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor. - Tan Son Nhat TWR: 2 Sensors connect with the intensity of ambient light on the RWY. Automatic Weather Observing System ASOS II: - RWY 25L: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Background luminance sensor. - Middle: 1 Temperature and Humidity atmospheric pressure sensor, 1 Rain gauge. - RWY 07L: 1 Sensor measure the surface wind speed. - Equipment unit of Meteorological Centre: 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the RWY, 3 Pressure sensors. Ground Based Weather radar DWSR-93C. HIMAWARI system. World area forecast system. Manual equipment Doppler WX radar system (METOR 60DX10-S) intergrated with low-level WS alert system (LIDAR) AVIMET Automatic Weather Observing System: 5 Ultrasonic wind sensors, 6 Visibility sensors, 2 Background luminance sensors, 5 Data processing collection systems., 1 Present weather sensor, 1 Pressure sensor, 1 Precipitation sensor, 1 Thunderstorm lightning Detector. 1 Temperature and Humidity sensor, 3 Cloud height site ceilometers.	H24	Climatological summaries AVBL

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh</i> <i>Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc</i> <i>Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có</i> <i>Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị</i> <i>Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu</i> <i>Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
THANH HÓA/ Thọ Xuân VVTX			1. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động (AWOS) D-AW21: - Trạm đầu đường CHC 31: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger. - Trạm giữa: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo gióng, 1 datalogger. - Trạm đầu đường CHC 13: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây. 2. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng: Gió, khí áp, nhiệt độ, độ ẩm.	H24	
THANH HOA/ Tho Xuan VVTX			1. Automatic Weather Observing System (AWOS) D-AW21: - RWY 31: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometers sensor, 1 datalogger. - Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Temperature sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 datalogger. - RWY 13: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance, 1 Cloud height site ceilometers sensor 2. Manual equipment: Wind sensor, Pressure sensor, temperature sensor, Humidity sensor.	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator	Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment	Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts	Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)	Giờ hoạt động Hours of operation	Tin tức về khí hậu Climatological Information
1	2	3	4	5	6
QUẢNG NINH/ Vân Đồn VVVD	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. AWOS IMS CAT II bao gồm: – 3 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió đặt tại đầu 03, trạm giữa, và đầu 21. – 3 bộ cảm biến đo tầm nhìn đường CHC đặt tại đầu 03, điểm giữa và đầu 21. – 2 bộ cảm biến đo ánh sáng nền. – 1 bộ giao tiếp với bộ cường độ ánh sáng đèn đường CHC tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến xác định hiện tượng thời tiết đặt tại trạm giữa. – 2 bộ cảm biến đo độ cao chân mây đặt tại đầu 03, 21. – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ không khí đặt tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến đo độ ẩm không khí đặt tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến đo khí áp đặt tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến phát hiện giông sét đặt tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến đo lượng mưa tại trạm giữa. – 3 datalogger tại đầu 03, trạm giữa, và đầu 21. 2. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI, TREND		H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
QUANG NINH/ Van Don VVVD	Half an hour	METAR, TREND	1. AWOS IMS CAT II: – 3 ultrasonic wind sensors at RWY 03, the middle, and RWY 21. – 3 runway visual range sensors at RWY 03, the middle, and RWY 21. – 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the runway at the middle. – 2 Background luminance. – 1 weather phenomena sensors at the middle. – 2 cloud height site ceilometers at RWY 03 and 21. – 1 upper-air temperature sensors at the middle. – 1 air humidity sensors at the middle. – 1 atmospheric pressure sensor at the middle. – 1 thunderstorm lightning detection sensor at the middle. – 1 Rainfall sensor at the middle. – 3 datalogger at RWY 03, the middle, and RWY 21. 2. Manual equipment	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI, TREND		H24	
NGHỆ AN/ Vinh VVVH			1. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET: – 2 bộ cảm biến đo gió siêu âm. – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm không khí. – 1 bộ cảm biến đo khí áp. – 1 bộ cảm biến đo mưa. – 2 máy đo độ cao trần mây. – 2 máy đo tầm nhìn đường CHC. – 1 bộ cảm biến đo hiện tượng thời tiết – 1 bộ đo ánh sáng nền. 2. Thiết bị đo đặc quan trắc thông dụng	H24	

<i>Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh</i> <i>Name of station/ Location Indicator</i>	<i>Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc</i> <i>Type & frequency of observation/ automatic observing equipment</i>	<i>Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có</i> <i>Types of MET reports & availability trend forecasts</i>	<i>Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị</i> <i>Observation system & site(s)</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Tin tức về khí hậu</i> <i>Climatological Information</i>
1	2	3	4	5	6
NGHE AN/ Vinh VVVH			1. Automatic Weather Observing System AVIMET: – 2 Ultrasonic wind sensors. – 1 Temperature, humidity atmospheric pressure sensor. – 1 Pressure sensor. – 1 Precipitation sensor. – 2 Cloud height site ceilometers. – 2 Visibility sensors. – 1 present weather sensor. – 1 Background luminance sensors. 2. Manual equipment	H24	

4 CÁC LOẠI DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG

4.1 Nội dung dịch vụ khí tượng hàng không bao gồm:

- Quan trắc và báo cáo thời tiết tại sân bay.
- Dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay, trong FIR do Việt Nam quản lý;
- Tư vấn, thuyết trình thời tiết và hồ sơ khí tượng hàng không.
- Thông báo bản tin thời tiết (ATIS, D-ATIS, VOLMET, D-VOLMET).
- Khai thác, trao đổi khí tượng hàng không.
- Thu thập, lưu trữ, thống kê, phát hành khí tượng hàng không.

4.2 Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

- Dự báo thời tiết tại sân bay (TAF, TAF AMD).
- Dự báo TREND.
- Dự báo khí tượng cho cất cánh.
- Dự báo thời tiết đường bay và khu vực sân bay.
- Thông báo SIGMET.
- Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG).
- Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG).

4.3 Lập và cập nhật hồ sơ khí tượng:

4.3.1 Tin tức được sử dụng để lập hồ sơ khí tượng bao gồm:

- Thông tin về chuyến bay;
- Bản đồ dự báo gió và nhiệt độ không khí trên cao; dự báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm SIGWX trên đường bay.
- METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, TREND, bản tin dự báo khí tượng cho cất cánh của cảng hàng không, sân bay liên quan.
- Thông báo SIGMET, thông báo mây tro núi lửa, bão hay áp thấp nhiệt đới liên quan đến toàn bộ chặng bay.

4 TYPES OF SERVICE

4.1 Aeronautical Meteorological Service shall contain the following information:

- Aerodrome observations and reports.
- Forecasts and warnings at aerodrome in the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs;
- Briefing, consultation and flight documentation.
- ATIS, D-ATIS, VOLMET, D-VOLMET Information.
- Operating, exchanging aeronautical meteorological data.
- Collecting, storing, analysing, distributing of aeronautical meteorological data.

4.2 Meteorological forecasts and warnings shall contain the following information:

- Aerodrome forecasts (TAF, TAF AMD).
- Landing forecasts TREND.
- Forecasts for take-off.
- Upper-air forecasts (upper wind and upper-air temperature; SIGWX phenomena...).
- SIGMET.
- Aerodrome warnings (AD WRNG).
- Wind shear warnings (WS WRNG).

4.3 Preparation and update of flight documentation:

4.3.1 Flight documentation:

- Information of flight;
- Upper wind and upper-air temperature, SIGWX phenomena.
- METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, TREND, forecast for take-off.
- SIGMET, volcanic ash and tropical cyclone advisory information relevant to the whole route.

4.3.2 Cung cấp hồ sơ khí tượng:

- a) Đối với chuyến bay quốc tế: Hồ sơ khí tượng được chuẩn bị sẵn sàng và cung cấp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không trước 03 giờ so với giờ dự định khởi hành;
- b) Đối với chuyến bay nội địa: Hồ sơ khí tượng được chuẩn bị sẵn sàng và cung cấp cho tổ lái trước 01 giờ so với giờ dự định khởi hành;
- c) Trong trường hợp tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không cần nhận các tin tức khí tượng cho một hoặc nhiều chuyến bay cụ thể sớm hơn thời gian nêu trên thì phải thông báo cho cơ sở MET liên quan biết trước 12 giờ so với giờ dự định khởi hành.

4.4 Dịch vụ cảnh báo thời tiết và thông báo SIGMET trong vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh sẽ được cung cấp cho tàu bay đang bay thông qua kênh thoại liên lạc vô tuyến đối không và liên lạc dữ liệu của Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh.

5 NHỮNG THÔNG BÁO ĐƯỢC YÊU CẦU TỪ NHÀ KHAI THÁC

5.1 Nhà khai thác sẽ thông báo cho cơ sở khí tượng những thông tin như sau:

- a) Đường bay mới hoặc khi có kế hoạch về loại hình khai thác mới;
- b) Những thay đổi có tính chất lâu dài đối với kế hoạch khai thác; và
- c) Những kế hoạch thay đổi khác ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ khí tượng.

Những thay đổi trên sẽ bao gồm tất cả các thông tin chi tiết cần thiết cho cơ quan khí tượng có thẩm quyền lập kế hoạch chuẩn bị cung cấp dịch vụ theo yêu cầu.

5.2 Nhà khai thác hoặc thành viên tổ lái phải thông báo cho cơ sở khí tượng sân bay liên quan những thông tin như sau:

- a) Lịch bay;
- b) Khi khai thác chuyến bay không thường lệ; và
- c) Khi có chuyến bay bị chậm, sớm hoặc hủy chuyến so với kế hoạch.

6 BÁO CÁO TỪ TÀU BAY

6.1 Tàu bay đang thực hiện cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam, FIR do Việt Nam quản lý có trách nhiệm quan sát, báo cáo thời tiết thường lệ và đặc biệt từ tàu bay dưới dạng bản tin AIREP.

6.2 Trong trường hợp có hoạt động núi lửa hoặc quan trắc được mây tro núi lửa, tổ lái có trách nhiệm quan sát và báo cáo cho cơ sở ATS.

7 DỊCH VỤ VOLMET

Theo tài liệu Kế hoạch không vận khu vực Châu Á/Thái Bình Dương (Doc 9673 – Bảng ATS 2-2-2-3 - Tài liệu ICAO):

- Trung tâm KOL-KA-TA phát bản tin TAF cho vùng thông báo bay Hồ Chí Minh;
- Trung tâm Băng-cốc phát bản tin METAR cùng với TREND cho vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh trên các tần số sau: 11 387KHz, 6 676KHz và 2 965KHz.

4.3.2 Provision of flight documentation:

- a) For international flights: Flight documentation shall be made available for pilot or flight dispatchers of airlines 03 hours before the expected time of departure;
- b) For domestic flights: Flight documentation shall be made available for pilot 01 hours before the expected time of departure;
- c) The related MET office is informed 12 hours before the expected time of departure in case pilot or flight dispatchers of airlines need meteorological information for one or more specific flights earlier than above mentioned time.

4.4 The Meteorological Watch Service and SIGMET information over the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs will be supplied to aircraft in flight through Ha Noi and Ho Chi Minh ATS radio channel and data link.

5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS

5.1 The meteorological office shall be notified by the operator when:

- a) New routes or new types of operations are planned;
- b) Changes of a lasting character are to be made in scheduled operations; and
- c) Other changes, affecting the provision of meteorological service, are planned.

Such information shall contain all details necessary for the planning of appropriate arrangements by the meteorological authority.

5.2 The operator or a flight crew member shall ensure that, where required by the meteorological authority in consultation with users, the aerodrome meteorological office concerned is notified:

- a) Flight schedules;
- b) When non-scheduled flights are to be operated; and
- c) When flights are delayed, advanced or cancelled.

6 AIRCRAFT REPORT

6.1 Aircraft operating within Viet Nam airspace shall make and report of routine and special aircraft observations (AIREP).

6.2 In case volcanic activity or volcanic ash cloud is observed, pilot shall report to ATS units concerned.

7 VOLMET SERVICE

According to Air Navigation Plan – Asia and Pacific region (Doc 9673 – Table ATS 2-2-2-3 - ICAO):

- TAF for Ho Chi Minh FIR is broadcast by KOLKATA transmitting station;
- METAR with TREND for Ho Chi Minh and Ha Noi FIRs are broadcast by Bangkok transmitting station on the following frequencies: 11 387KHz, 6 676KHz and 2 965KHz.

8 DỊCH VỤ SIGMET

8.1

Vì sự an toàn của nền không lưu, cơ quan khí tượng duy trì dịch vụ cảnh báo và giám sát khí tượng vùng. Dịch vụ này bao gồm việc giám sát thời tiết liên tục trong vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh và phát hành các bản tin SIGMET thích hợp do Trung tâm Cảnh báo thời tiết thuộc Trung tâm Khí tượng hàng không – Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thực hiện;

Việc lập và cung cấp các bản tin dự báo đường bay và khu vực bay dựa trên cơ sở các dự báo nhận được từ trung tâm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFC) do các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại cảng hàng không quốc tế thực hiện.

8 SIGMET SERVICE

8.1

For the safety of air traffic, Meteorological Watch Office maintains an area meteorological watch warning service. This service consists of a continuous weather watch within Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs and the issuance of appropriate information (SIGMET), both performed by Meteorological Watch Office (MWO) – Aeronautical Meteorological Centre – Viet Nam Air Traffic Management Corporation;

The establishment and provision of en-route and flight area forecast messages based on the data received from World Area Forecast Centre (WAFC) is provided by MET offices at International airports.

Tên MWO/Ký hiệu địa danh Name of MWO/ Location Indicator	Giờ hoạt động Hours	Vùng thông báo bay hoặc vùng kiểm soát FIR or CTA served	Loại SIGMET/thời gian hiệu lực Type of SIGMET/ Validity	Phương thức đặc biệt Specific SIGMET Procedures	Phương thức AIRMET AIRMET Procedures	Cơ sở điều hành bay cung cấp ATS Unit Served	Tin tức phụ Additional Information
1	2	3	4	5	6	7	8
Trung tâm Cảnh báo thời tiết VVVVMYX Meteorological Watch Office VVVVMYX	H24	FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs	– WS SIGMET cho các hiện tượng thời tiết nguy hiểm không phải mây tro bụi núi lửa hay xoáy thuận nhiệt đới/Hiệu lực không quá 4 giờ. – WC, WV SIGMET cho xoáy thuận nhiệt đới và mây tro bụi núi lửa/Hiệu lực không quá 6 giờ. – WS SIGMET for the dangerous weather other than volcanic ash clouds or tropical cyclones/up to 4h. – WC, WV SIGMET for tropical cyclones and volcanic ash clouds/up to 6h.	Không NIL	Không NIL	Hà Nội ACC và Hồ Chí Minh ACC Ha Noi and Ho Chi Minh ACCs	Không Nil

Trung tâm Cảnh báo Thời tiết phát hành thông báo SIGMET về sự xuất hiện hoặc dự kiến xảy ra một trong các hiện tượng thời tiết nguy hiểm sau đây:

- Giông;
- Bão nhiệt đới;
- Nhiều động cường độ mạnh;
- Đóng băng tàu bay cường độ mạnh;
- Sóng núi cường độ mạnh;
- Bão cát, bão bụi cường độ mạnh;
- Tro bụi núi lửa;
- Mây phóng xạ.

The MWO issues SIGMET messages about the occurrence or expected occurrence of one of the following significant meteorological phenomena:

- Thunderstorms;
- Tropical cyclone;
- Severe turbulence;
- Severe icing;
- Severe mountain waves;
- Heavy sandstorm/dustorm;
- Volcanic ash cloud;
- Radioactive cloud/RDOACT CLD.

Thông báo SIGMET được phát hành ở dạng minh ngữ sử dụng chữ tắt của ICAO và được đánh số thứ tự liên tiếp cho từng ngày và cho từng vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh, bắt đầu từ 0001 giờ (UTC). Thời gian hiệu lực của SIGMET cho các hiện tượng không phải bão nhiệt đới hoặc tro bụi núi lửa (WS) tối đa là 4 giờ, SIGMET cho bão nhiệt đới (WC) hoặc tro bụi núi lửa (WV) có thể đến 6 giờ;

Cơ sở Cảnh báo Thời tiết phát hành các thông báo SIGMET của mình cũng như truyền các điện văn SIGMET của các cơ sở cảnh báo thời tiết lân cận tới Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) của vùng thông báo bay liên quan.

8.2 Cảnh báo thời tiết tại sân bay

Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất thuộc Trung tâm Khí tượng hàng không – Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam lập và phát cảnh báo thời tiết tại sân cho các sân bay thuộc trách nhiệm khi xuất hiện hoặc dự báo xuất hiện một trong các hiện tượng thời tiết nguy hiểm như sau:

- Xoáy thuận nhiệt đới;
- Giông;
- Mưa đá;
- Gió mạnh;
- Gió giật;
- Xoáy lốc.

Những tin tức cảnh báo sân bay được phát hành đồng thời bằng tiếng Anh/Việt và được chuyển phát cho các địa chỉ thoả thuận.

9 DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG TỰ ĐỘNG KHÁC

Không

10 DỰ BÁO, CẢNH BÁO

10.1

Các Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất và Trung tâm cảnh báo thời tiết cung cấp dịch vụ dự báo, cảnh báo thời tiết phục vụ hoạt động Hàng không dân dụng trong khu vực trách nhiệm được phân công tại sân bay, vùng trời sân bay và trong các FIR do Việt Nam quản lý.

10.2 Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

- a) Dự báo thời tiết tại sân bay (TAF, TAF AMD);
- b) Dự báo TREND;
- c) Dự báo khí tượng cho cất cánh;
- d) Dự báo thời tiết đường bay và khu vực bay;
- e) Thông báo SIGMET;
- f) Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG);
- g) Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG).

The SIGMETs are issued in plain language using ICAO abbreviations and are numbered consecutively for each day and for Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs commencing at 0001 (UTC). Their period of validity is limited to not more than 4 hours from the time of transmission of WS SIGMET, not more than 6 hours from the time of transmission of WC, WV SIGMET;

The MWO transmit SIGMETs, as well as SIGMETs of adjacent MWOs to the ACC of the FIR concerned.

8.2 Aerodrome warning

Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat MET Centres – Aeronautical Meteorological Centre – Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM) shall issue aerodrome warnings for airports of responsibility if one of the following phenomena occurs or is expected to occur at aerodrome:

- Tropical cyclone;
- Thunderstorm;
- Hail;
- Strong winds;
- Gusts;
- Squall.

The aerodrome warnings are issued in English and Vietnamese and are distributed in accordance with a distribution list agreed upon locally.

9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES

NIL

10 FORECASTS AND WARNINGS

10.1

Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat MET Centres and the MWO shall provide weather forecasts and warnings for civil aeronautical operations within assigned responsibility area at the aerodromes, TMAs and Viet Nam FIRs.

10.2 Weather forecasts and warnings comprise:

- a) Aerodrome forecasts (TAF, TAF AMD);
- b) Landing forecasts TREND;
- c) Forecasts for take-off;
- d) Upper-air forecasts (upper wind and upper-air temperature; SIGWX phenomena...);
- e) SIGMET;
- f) Aerodrome warnings (AD WRNG);
- g) Wind shear warnings (WS WRNG).

Đường bay ATS ATS route	Hướng bay Direction	Mức bay Flight level	Chặng đường bay Segment	Khu vực ứng phó Contingency area	Tần số liên lạc (VHF) Frequency (VHF)
A1	Đông East-bound	290, 330	PAPRA - BUNTA	Khu vực 2 Area 2	125.900 MHZ (chính) 134.425 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300, 340			125.900 MHZ (Primary) 134.425 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)

Ghi chú: Tùy thuộc vào diễn biến của quá trình ứng phó, các đường bay ATS khác sẽ được bổ sung phù hợp với khả năng cung cấp dịch vụ.

Note: Depending on the process of contingency period, other ATS routes will be supplied in accordance with capability of providing services.

7.6.2 ACC Hồ Chí Minh

7.6.2.1 Phân định lại các phân khu ứng phó:

Khu vực ứng phó của ACC Hồ Chí Minh được phân chia lại như sau:

- Khu vực ứng phó 1 tương ứng Phân khu 1 của ACC Hồ Chí Minh;
- Khu vực ứng phó 2 tương ứng Phân khu 2 và Phân khu 6 của ACC Hồ Chí Minh;
- Khu vực ứng phó 3 tương ứng Phân khu 3 và Phân khu 7 của ACC Hồ Chí Minh;
- Khu vực ứng phó 4 tương ứng Phân khu 4 của ACC Hồ Chí Minh;
- Khu vực ứng phó 5 tương ứng Phân khu 5 của ACC Hồ Chí Minh.

7.6.2 Ho Chi Minh ACC

7.6.2.1 Reorganisation of contingency sectors:

Ho Chi Minh ACC's contingency areas are reorganised as follows:

- Contingency area 1 corresponds to Sector 1 of Ho Chi Minh ACC;
- Contingency area 2 corresponds to Sector 2 and Sector 6 of Ho Chi Minh ACC;
- Contingency area 3 corresponds to Sector 3 and Sector 7 of Ho Chi Minh ACC;
- Contingency area 4 corresponds to Sector 4 of Ho Chi Minh ACC;
- Contingency area 5 corresponds to Sector 5 of Ho Chi Minh ACC.

7.6.2.2 Phương thức ứng phó:

7.6.2.2 Contingency procedures:

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Khu vực ứng phó Contingency area	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
				Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	Khu vực ứng phó 1 Contingency area 1	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	134.050 MHZ	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 2 Contingency area 2	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	Phòng IFR của TWR Tân Sơn Nhất IFR Division of Tan Son Nhat TWR	120.100 MHZ (chính) 128.775 MHZ (phụ) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.100 MHZ (Primary) 128.775 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 28 35470334	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 3 Contingency area 3	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	Phòng IFR của TWR Tân Sơn Nhất IFR Division of Tan Son Nhat TWR	120.900 MHZ (chính) 133.850 MHZ (phụ) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.100 MHZ (Primary) 128.775 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 28 35470331	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 4 Contingency area 4	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	133.050 MHZ (chính) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 133.050 MHZ (Primary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 5 Contingency area 5	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	120.700 MHZ	+84 24 38729924	VVHNZQZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	Khu vực ứng phó 1 Contingency area 1	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	134.050 MHZ	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 2 Contingency area 2	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	120.100 MHZ (chính) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.100 MHZ (Primary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 3 Contingency area 3	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	120.900 MHZ (chính) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.900 MHZ (Primary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 4 Contingency area 4	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	133.050 MHZ (chính) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 133.050 MHZ (Primary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38729924	VVHNZQZX
	Khu vực ứng phó 5 Contingency area 5	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	120.700 MHZ	+84 24 38729924	VVHNZQZX

7.6.2.3 Các đường bay, mực bay và tần số ứng phó:

Trong trường hợp ứng phó, cơ sở ATS tham gia ứng phó yêu cầu tổ lái chuyển sang thực hiện trên các đường bay ATS và mực bay ứng phó. Khi thay đổi mực bay, phải thực hiện phương thức bay lệch trục và phát thanh đã được quy định. Các đường bay ATS, mực bay và tần số sử dụng như sau:

Ứng phó dài hạn:

7.6.2.3 Contingency routes, flight levels and frequencies:

In case of contingency, related ATS unit requests pilots change to contingency ATS routes and flight levels. Pilots will perform the deviated lateral off set procedure and broadcast in case of changing flight level. ATS routes, flight levels and frequencies are as follow:

Long term contingency:

Đường hàng không ATS route	Hướng bay Direction	Mực bay Flight level	Chặng đường bay Segment	Tần số liên lạc (VHF) Frequency (VHF)
L642	Theo hướng bay quy định Follow regulated direction of flight	310, 320 390, 400	EXOTO – RUTIT	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
			RUTIT – ESPOB	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
N892	Theo hướng bay quy định Follow regulated direction of flight	310, 320 390, 400	MIGUG – OSIXA	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
			OSIXA – MELAS	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
M771	Theo hướng bay quy định Follow regulated direction of flight	310, 320 390, 400	DUDIS – SUDUN	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
			SUDUN – DONDA	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
L625	Theo hướng bay quy định Follow regulated direction of flight	310, 320 390, 400	AKMON – UDOSI	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
			UDOSI – ARESI	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)

<i>Đường hàng không</i> <i>ATS route</i>	<i>Hướng bay</i> <i>Direction</i>	<i>Mức bay</i> <i>Flight level</i>	<i>Chặng đường bay</i> <i>Segment</i>	<i>Tần số liên lạc (VHF)</i> <i>Frequency (VHF)</i>
B202	Đông East-bound	290	BOMPA – PLK	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây West-bound	280		
G474	Đông East-bound	290	ANINA – PCA	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây West-bound	280		
R588	Đông East-bound	290	GONLY – PLK	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây West-bound	280		
L628	Đông East-bound	290	PCA – VIMUT	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây West-bound	280		
	Đông East-bound	290	VIMUT – ARESI	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây West-bound	280		
M753	Bắc North-bound	270	IPRIX – OSOTA	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South-bound	260		
N891	Bắc North-bound	300	XONAN – IGARI	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South-bound	330		

Đường hàng không ATS route	Hướng bay Direction	Mức bay Flight level	Chặng đường bay Segment	Tần số liên lạc (VHF) Frequency (VHF)
M765	Đông East-bound	370	IGARI – VIGEN	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	280		120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	370	VIGEN – SAMAP	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	280		133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	370	SAMAP – PANDI	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	280		120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
N500	Đông East-bound	330	TSH – BUKMA	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300		120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	330	BUKMA – MATGI	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300		120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	330	MATGI – AGSIS Dưới FL 305	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300		120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	330	MATGI – AGSIS Trên FL 305	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300		120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông East-bound	330	AGSIS – PANDI	120.700 MHz (chính) 133.150 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây West-bound	300		120.700 MHz (Primary) 133.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
L637	Đông Bắc North-East bound	250	BITOD – TSH	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Tây Nam South-West bound	240		120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)

<i>Đường hàng không</i> <i>ATS route</i>	<i>Hướng bay</i> <i>Direction</i>	<i>Mức bay</i> <i>Flight level</i>	<i>Chặng đường bay</i> <i>Segment</i>	<i>Tần số liên lạc (VHF)</i> <i>Frequency (VHF)</i>
R468	Đông Nam South–East bound	270	SAPEN – TSH	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây Bắc North–West bound	380		120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
M768	Đông Nam South–East bound	270	TSH – ASEBO	120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây Bắc North–West bound	380		120.900 MHz (chính) 133.850 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.900 MHz (Primary) 133.850 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Đông Nam South–East bound	270	ASEBO – AKMON	133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Tây Bắc North–West bound	380		133.050 MHz (chính) 119.350 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 133.050 MHz (Primary) 119.350 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
W1	Bắc North–bound	270	VILOT – MEVON	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South–bound	280		134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Bắc North–bound	270	MEVON – TSH	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South–bound	280		120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
Q1	Nam South–bound	320, 360	SADIN – ENGIM	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Bắc North–bound	270		134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South–bound	320, 360	ENGIM – AC	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Bắc North–bound	270		120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)

<i>Đường hàng không ATS route</i>	<i>Hướng bay Direction</i>	<i>Mức bay Flight level</i>	<i>Chặng đường bay Segment</i>	<i>Tần số liên lạc (VHF) Frequency (VHF)</i>
W2	Nam South-bound	140, 240	CQ – IBUNU	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Bắc North-bound	150, 250		134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
	Nam South-bound	140, 240	IBUNU – TSH	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy)
	Bắc North-bound	150, 250		120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
Q2	Bắc North-bound	310, 350	TSH – SADAS	120.100 MHz (chính) 128.775 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 120.100 MHz (Primary) 128.775 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)
			SADAS – LATOM	134.050 MHz (chính) 125.375 MHz (phụ) 121.500 MHz (khẩn nguy) 134.050 MHz (Primary) 125.375 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)

Ghi chú: Tùy thuộc vào diễn biến của quá trình ứng phó, các đường bay ATS khác sẽ được bổ sung phù hợp với khả năng cung cấp dịch vụ.

Note: Depend on the process of contingency, other ATS routes will be supplied in accordance with ability of providing services.

7.6.3 Khu vực tiếp cận

7.6.3.1 Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Nội Bài

7.6.3.1.1 Phân định lại các khu vực ứng phó:

2 phân khu là Kiểm soát trung tâm và Kiểm soát đến của khu vực Kiểm soát tiếp cận Nội Bài được sát nhập thành 1 phân khu ứng phó.

7.6.3.1.2 Phương thức ứng phó:

7.6.3 Approach areas

7.6.3.1 Noi Bai Approach

7.6.3.1.1 Reorganisation of contingency area:

2 sectors: Terminal control (Noi Bai TMC) and Arrival control (Noi Bai ARR) of Noi Bai Approach Control are combined 1 contingency area.

7.6.3.1.2 Contingency procedures:

<i>Phương thức ứng phó Contingency procedure</i>	<i>Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services</i>	<i>Vị trí ứng phó Contingency position</i>	<i>Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment</i>		
			<i>Tần số (VHF) Frequency (VHF)</i>	<i>Điện thoại Tel</i>	<i>AFTN/ AMHS</i>
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	ACC Hà Nội (Phân khu 1) Ha Noi ACC (Sector 1)	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	132.300 MHz (chính) 128.150 MHz (dự phòng) 121.500 MHz (khẩn nguy) 132.300 MHz (Primary) 128.150 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)	+84 24 38729920	VVHNZQZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	APP Nội Bài Noi Bai APP	ACC Hà Nội cũ tại Nội Bài Old Ha Noi ACC at Noi Bai	121.500 MHz (chính) 121.000 MHz (dự phòng) 121.500 MHz (khẩn nguy) 121.500 MHz (Primary) 121.000 MHz (Secondary) 121.500 MHz (EMERG)	+84 24 38860957 +84 24 38860958	VVHNZQZV

7.6.3.2 Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất

7.6.3.2 Tan Son Nhat Approach

7.6.3.2.1 Phân định lại các khu vực ứng phó:

7.6.3.2.1 Reorganisation of contingency areas:

2 phân khu là Kiểm soát tiếp cận và Kiểm soát tàu bay đến của khu vực Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất được sát nhập thành 1 phân khu ứng phó.

2 sectors: Terminal control (TMC) and Arrival control (ARR) of Tan Son Nhat Approach Control are combined into 1 contingency area.

7.6.3.2.2 Phương thức ứng phó:

7.6.3.2.2 Contingency procedures:

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	TWR Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TWR	TWR Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TWR	118.700 MHZ 130.000 MHZ	+84 28 38440532 ext 6235	VVTSZTZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	APP Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat APP	TWR Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TWR	118.700 MHZ 130.000 MHZ	+84 28 38440532 ext 6235	VVTSZTZX

7.6.3.3 Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng

7.6.3.3 Da Nang Approach

Phương thức ứng phó:

Contingency procedures:

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	CTL Đà Nẵng Da Nang CTL	CTL Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.300 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+ 84 236 3825018; 5225 (PABX: +84 236 3813814)	VVDNZAZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	APP Đà Nẵng Da Nang APP	SUP CTL/APP Đà Nẵng Da Nang SUP CTL/APP	120.450 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.450 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+ 84 236 3825018 5226 (PABX: +84 236 3813814)	VVDNZAZX

7.6.3.4 Cơ sở Kiểm soát tiếp cận tầng cao Đà Nẵng

7.6.3.4 Da Nang Upper Approach Control

Phương thức ứng phó:

Contingency procedures:

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	APP Đà Nẵng Da Nang APP	APP Đà Nẵng Da Nang APP	120.450 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.450 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 236 6299577; 5225 (PABX: +84 236 3813814)	VVDNZAZX

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó dài hạn Long term contingency	CTL Đà Nẵng Da Nang CTL	SUP CTL/APP Đà Nẵng Da Nang SUP CTL/APP	125.300 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.300 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	5226 (PABX: +84 236 3813814)	VVDNZAZX

7.6.3.5 Trường hợp toàn bộ Cơ sở Kiểm soát tiếp cận tầng cao/
Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng không sử dụng được

Phân định lại các khu vực ứng phó

7.6.3.5 In case Da Nang Upper Approach Control/Approach is
unserviceable

Reorganisation of contingency areas

Khu vực ứng phó Contingency procedure	Mô tả phạm vi Description	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipments		
				Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Khu vực ứng phó 1 Contingency area 1	- Giới hạn ngang: + Phía Bắc: Ranh giới FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh tiếp đến ranh giới FIR Hồ Chí Minh và FIR Sanya. + Phía Đông: Điểm trên ranh giới FIR Hồ Chí Minh và FIR Sanya có tọa độ 161832N 1100000E đến điểm có tọa độ 155235N 1100000E. + Phía Nam: Từ điểm có tọa độ 155235N 1100000E đến điểm có tọa độ 152444N 1084216E (là vị trí đài NDB Chu Lai "CQ", đến điểm có tọa độ 144110N 1073324E (là giao điểm của FIR Hồ Chí Minh, FIR Vientiane và FIR Phnom Penh). + Phía Tây: Đường biên giới quốc gia của Việt Nam và Lào - Giới hạn cao: Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 245. - Lateral limits: + Northern: Boundary of Ha Noi FIR and Ho Chi Minh FIR then to boundary of Ho Chi Minh FIR and Sanya FIR. + Eastern: From point in boundary of Ho Chi Minh FIR and Sanya FIR with coordinates 161832N 1100000E to point with coordinates 155235N 1100000E. + Southern: From point with coordinates 155235N 1100000E to point with coordinates 152444N 1084216E (located at NDB "CQ", to point with coordinates 144110N 1073324E (the intersection of Ho Chi Minh FIR, Vientiane FIR and Phnom Penh FIR) + Western: National borders of Viet Nam and Lao. - Vertical limit: From ground/water up to and FL 245 inclusive.	- Ứng phó ngắn hạn: ACC Hà Nội (Phân khu 4) chịu trách nhiệm ứng phó CTL Đà Nẵng và APP Đà Nẵng - Short term contingency: Ha Noi ACC (Sector 4) is responsible for Da Nang CTL and Da Nang APP	ACC Hà Nội Ha Noi ACC	123.300 MHZ 124.550 MHZ 121.500 MHZ (khẩn nguy) 123.300 MHZ 124.550 MHZ 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38729924; +84 24 38729925	VVHMQZX
		- Ứng phó dài hạn: CTL Đà Nẵng - Long term contingency: Da Nang CTL	Phòng ứng phó không lưu Contingency room	125.300 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.300 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 236 3811666; 5243 (PABX: +84 2363813814)	VVDNZAZX
		- Ứng phó dài hạn: APP Đà Nẵng - Long term contingency: Da Nang APP		120.450 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 120.450 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)		

Khu vực ứng phó Contingency procedure	Mô tả phạm vi Description	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipments		
				Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Khu vực ứng phó 2 Contingency area 2	- Giới hạn ngang: + Phía Bắc: Là giới hạn phía Nam của khu vực ứng phó 1. + Phía Đông: Từ điểm có tọa độ 155235N 1100000E, đến điểm có tọa độ 133000N 1100000E. + Phía Nam: Đường vĩ tuyến 133000N. + Phía Tây: Đường biên giới quốc gia của Việt Nam và Cam-pu-chia. - Giới hạn cao: Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 245.	- Ứng phó ngắn hạn: ACC Hồ Chí Minh (Phân khu 1) chịu trách nhiệm ứng phó CTL Đà Nẵng - Short term contingency: Ho Chi Minh ACC (Sector1) is responsible for Da Nang CTL	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ (chính) 125.375 MHZ (phụ) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 134.050 MHZ (Primary) 125.375 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 28 38441132; +84 28 38441153	VVHMZQZX
		- Ứng phó dài hạn: CTL Đà Nẵng - Long term contingency: Da Nang CTL	Phòng ứng phó không lưu Contingency room	125.300 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.300 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 236 3811666 (hoặc liên lạc khác theo điều kiện thực tế); 5243 (tổng đài: +84 236 3813814) +84 236 3811666 (or other contact according to the actual condition); 5243 (PABX: +84 236 3813814)	VVDNZAZX
		- Ứng phó dài hạn: APP Đà Nẵng - Long term contingency: Da Nang APP		120.450 MHZ (chính) 125.450 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.300 MHZ (Primary) 125.450 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)		

Ghi chú: Sơ đồ các khu vực ứng phó không lưu của CTL Đà Nẵng xem tại Phụ đính ENR 1.8-69.

7.6.3.6 Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Cam Ranh

7.6.3.6.1 Phân định khu vực ứng phó:

APP Cam Ranh vẫn giữ nguyên như khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ.

Phương thức ứng phó:

- a) Trường hợp 1: Còn vị trí TWR Cam Ranh

Note: ATC Contingency Area Chart of Da Nang CTL see page ENR 1.8-69.

7.6.3.6 Cam Ranh Approach

7.6.3.6.1 Reorganisation of contingency areas:

Cam Ranh APP remain as the current responsibility area service provision.

Contingency procedures:

- a) Case 1: Cam Ranh TWR is still available

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn, dài hạn Short term, long term contingency	TWR Cam Ranh Cam Ranh TWR	TWR Cam Ranh (vị trí SUP TWR) Cam Ranh TWR (SUP TWR)	127.900 MHZ (chính) 124.350 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 127.900 MHZ (Primary) 124.350 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 25 86546909; ext: 6727	VVCRZTX

b) Trường hợp 2: Không còn vị trí TWR Cam Ranh

b) Case 2: Cam Ranh TWR is unserviceable

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	ACC Hồ Chí Minh (Phân khu 1) Ho Chi Minh ACC (Sector 1)	ACC Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ 125.375 MHZ	+84 23 8441153; ext: 6202	VVHMZQZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	APP Cam Ranh Cam Ranh APP				

7.6.4 Đài Kiểm soát tại sân bay/Cơ sở Kiểm soát mặt đất

7.6.4.1 Đài Kiểm soát tại sân bay/Cơ sở Kiểm soát mặt đất Nội Bài

7.6.4 Aerodrome Control Tower/Ground Control

7.6.4.1 Noi Bai Aerodrome Control Tower/Ground Control

Phương thức ứng phó:

Contingency procedures:

Phương thức ứng phó Contingency procedure	Đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu Unit responsible for providing ATS services	Vị trí ứng phó Contingency position	Thiết bị kỹ thuật ứng phó Contingency technical equipment		
			Tần số (VHF) Frequency (VHF)	Điện thoại Tel	AFTN/ AMHS
Ứng phó ngắn hạn Short term contingency	APP Nội Bài Noi Bai APP	APP Nội Bài Noi Bai APP	125.100 MHZ (chính) 121.000 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 125.100 MHZ (Primary) 121.000 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38866186	VVNBZAZX
Ứng phó dài hạn Long term contingency	TWR Nội Bài Noi Bai TWR	Đài chỉ huy K4 K4 TWR	118.400 MHZ (chính) 118.900 MHZ (phụ) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 118.400 MHZ (Primary) 118.900 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38866186	VVNBZTX
	GCU Nội Bài Noi Bai GCU	Đài chỉ huy K4 K4 TWR	121.900 MHZ (chính) 121.650 MHZ (dự phòng) 121.500 MHZ (khẩn nguy) 121.900 MHZ (Primary) 121.650 MHZ (Secondary) 121.500 MHZ (EMERG)	+84 24 38866186	VVNBZTX

- Từ 2 đến 5 phút trước khi thay đổi mực bay ở đâu có thể;
- Tại thời điểm thay đổi mực bay; và
- Tại bất kỳ thời điểm nào tổ lái thấy cần thiết.

Ghi chú: Tại mọi thời điểm nên duy trì các phương thức báo cáo vị trí thông thường không liên quan tới mọi hành động thực hiện để bắt đầu hoặc xác nhận tin tức phát thanh.

7.8.2 Mẫu phát thanh

Phát thanh TIBA nên sử dụng thuật ngữ như sau:

- a) Đối với các phát thanh không liên quan đến sự thay đổi mực bay:

TẤT CẢ CÁC TÀU BAY CHÚ Ý (Cần thiết cho việc xác nhận tin tức không lưu)
(Tên gọi tàu bay)
MỰC BAY (Số) (hoặc ĐANG LÊN MỰC BAY (Số))
(Hướng)
(Đường bay) (hoặc HƯỚNG BAY TỪ (Vị trí) ĐẾN (Vị trí)
VỊ TRÍ (Vị trí) TẠI (Thời điểm)
DỰ TÍNH (Điểm báo cáo tiếp theo, hoặc điểm cắt qua, hoặc nhập vào một đường hàng không) TẠI (Thời điểm)
(Tên gọi tàu bay)
MỰC BAY (Số) (Hướng).

Ví dụ:

"TẤT CẢ CÁC TÀU BAY CHÚ Ý TÀU BAY WINDAR 671 MỰC BAY 350 HƯỚNG TÂY BẮC THẶNG TỪ PUNTA TỚI VỊ TRÍ PAMPA 5040 BẮC 2010 ĐÔNG LÚC 2358. DỰ TÍNH CẮT QUA ĐƯỜNG LIMA 31 TẠI 4930 BẮC 1920 ĐÔNG LÚC 0012 WINDAR 671 MỰC BAY 350 BAY RA THEO HƯỚNG TÂY BẮC."

Ghi chú: Đối với các phát thanh thực hiện khi tàu bay không gần điểm báo cáo nên cung cấp vị trí chính xác nhất nếu có thể và trong mọi trường hợp chính xác đến 30 phút kinh độ và vĩ độ.

- b) Trước khi thay đổi mực bay:

TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý
(Tên gọi tàu bay)
(Hướng bay)
(Đường bay) hoặc HƯỚNG BAY TỪ (Vị trí) ĐẾN (Vị trí) SẼ RỜI MỰC BAY (Số) TỚI MỰC BAY (Số) TẠI (Vị trí và thời gian).

- c) Tại thời điểm khi thay đổi mực bay:

TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý
(Tên gọi tàu bay)
(Hướng bay)
(Đường bay) hoặc HƯỚNG BAY TỪ (Vị trí) ĐẾN (Vị trí) HIỆN TẠI RỜI MỰC BAY (Số) ĐẾN MỰC BAY (Số)

Tiếp theo là:

TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý
(Tên gọi tàu bay)
ĐANG GIỮ MỰC BAY (Số).

- d) Khi báo cáo tạm thời thay đổi mực bay để tránh nguy cơ va chạm sắp xảy ra:

TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý
(Tên gọi tàu bay)
HIỆN TẠI RỜI MỰC BAY (số) ĐẾN MỰC BAY (Số)
Tiếp theo càng sớm càng tốt theo thực tế là:
TẤT CẢ TÀU BAY CHÚ Ý
(Tên gọi tàu bay)
HIỆN TẠI ĐANG TRỞ VỀ MỰC BAY (Số)

Tin tức phát thanh TIBA không phải xác nhận trừ khi nhận thấy có nguy cơ va chạm.

- From 2 to 5 minutes, where possible, before a change in flight level;
- At the time of a change in flight level; and
- At any other time considered necessary by the pilot.

Note: Normal position reporting procedures should be continued at all times, regardless of any action taken to initiate or acknowledge a traffic information broadcast.

7.8.2 Forms of broadcast

TIBA broadcast should be made using the following phraseologies:

- a) For other than those indicating changes in flight level:

ALL STATIONS (Necessary to identify a traffic information broadcast)
(Callsign)
FL (Number) (or CLIMBING TO FL (Number))
(Direction)
(ATS route) (or DIRECT FROM (Position) TO (Position) POSITION] (Position) AT (Time)
ESTIMATING (Next reporting point, or the point of crossing or joining a designated ATS route) AT (Time)
(Callsign)
FL (Number) (Direction).

Example:

"ALL STATION WINDAR 671 FL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA TO PAMPA 5040 NORTH 2010 EAST AT 2358. ESTIMATING CROSS LIMA 31 AT 4930 NORTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FL 350 NORTHWEST BOUND OUT."

Note: For broadcasts made when the aircraft is not near an ATS significant point, the position should be given as accurately as possible and in any case to the nearest 30 minutes of latitude and longitude."

- b) Before a change in flight level:

ALL STATIONS
(Callsign)
(Direction)
(ATS route) (or DIRECT FROM (Position) TO (Position)) LEAVING FL (Number) FOR FL (Number) AT (Position and time).

- c) At the time of a change in flight level:

ALL STATIONS
(Callsign)
(Direction)
(ATS route) (or DIRECT FROM (Position) TO (Position)) LEAVING FL (Number) NOW FOR FL (Number).

Followed by:

ALL STATIONS
(Callsign)
MAINTAINING FL (Number).

- d) When reporting a temporary flight level change to avoid an imminent collision risk:

ALL STATIONS
(Callsign)
LEAVING FL (Number) NOW FOR FL (Number).

Followed as soon as practicable by:

ALL STATIONS
(Callsign)
RETURNING TO FL (Number) NOW.

TIBA broadcasts should not be acknowledged unless a potential collision risk is perceived.

7.8.3 Thay đổi mực bay đường dài

Không được thay đổi mực bay đường dài trong vùng trời đang xảy ra ứng phó không lưu, trừ khi tổ lái xét thấy cần thiết để tránh va chạm với tàu bay khác, tránh thời tiết xấu và những lý do bắt buộc khác.

Khi không thể tránh được việc thay đổi mực bay đường dài, tất cả các đèn bên ngoài tàu bay phải bật trong lúc thay đổi mực bay nhằm giúp các tàu bay khác dễ quan sát.

7.8.4 Tránh va chạm

Nếu trên cơ sở bản tin phát thanh nhận được từ tàu bay khác, tổ lái quyết định cần thiết phải hành động lập tức để tránh va chạm sắp xảy ra và điều này không thể thực hiện được theo quy định trong Phụ ước 2 “Bay tránh về bên phải đường hàng không” thì tổ lái nên:

- Ngay lập tức hạ thấp độ cao 150 m (500 ft) hoặc 300 m (1 000 ft) nếu bay trên FL 290 trong khu vực áp dụng phân cách cao tối thiểu 600 m (2 000 ft), trừ khi có hành động thay thế thích hợp hơn;
- Bật tất cả các đèn bên ngoài tàu bay để các tàu bay khác dễ dàng quan sát bằng mắt;
- Phát thanh trả lời thông báo hành động đã thực hiện với khả năng sớm nhất có thể;
- Thông báo hành động thực hiện trên tần số kiểm soát không lưu thích hợp; và
- Sớm nhất theo thực tế trở về mực bay bình thường, thông báo hành động thực hiện trên tần số kiểm soát không lưu thích hợp.

7.8.5 Sử dụng máy phát đáp

Khi thực hiện các phương thức phát thanh TIBA, tổ lái phải sử dụng máy phát đáp ở chế độ A và C tại mọi thời điểm. Trường hợp không có hướng dẫn bổ sung của đơn vị Không lưu thích hợp, tàu bay không được chỉ định mã số cụ thể thì đặt mã số A2000.

7.8.6 Sử dụng hệ thống cảnh báo tránh va chạm trên không (TCAS)

Trừ khi cấp thẩm quyền thích hợp có hướng dẫn khác, Tổ lái nên sử dụng TCAS ở chế độ TA/RA đặt mức lớn nhất trong giai đoạn bay đường dài và ở mức thích hợp với tình huống không lưu trong giai đoạn đi hoặc đến của chuyến bay.

Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của ACC Hà Nội	ENR 1.8-63
Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của ACC Hồ Chí Minh từ mặt đất lên đến và bao gồm FL 255	ENR 1.8-65
Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của ACC Hồ Chí Minh từ FL 255 lên đến và bao gồm FL 265	ENR 1.8-67
Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của ACC Hồ Chí Minh từ FL 265 lên đến và bao gồm FL 305	ENR 1.8-69
Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của ACC Hồ Chí Minh từ FL 305 lên đến và bao gồm FL 460	ENR 1.8-71
Sơ đồ khu vực ứng phó không lưu của CTL Đà Nẵng	ENR 1.8-73

7.8.3 Cruising level change

Cruising level changes should not be made within the ATM contingency airspace, unless considered necessary by pilots to avoid traffic conflicts, for weather avoidance or for other valid operation reasons.

When cruising flight level changes are unavoidable, all available aircraft lighting which would improve the visual detection of the aircraft should be displayed while changing flight levels.

7.8.4 Collision avoidance

If, on receipt of traffic information broadcast from another aircraft, a pilot decides that immediate action is necessary to avoid an imminent collision risk, and this cannot be achieved in accordance with "The right-of-airway" provisions of ICAO Annex 2, the pilot should:

- Unless an alternative manoeuvre appears more appropriate, immediately descend 150 m (500 ft), or 300 m (1 000 ft) if above FL 290 in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) is applied;
- Display all available aircraft lighting which would improve the visual detection of the aircraft;
- As soon as possible, reply to the broadcast advising action being taken;
- Notify the action taken on the appropriate ATS frequency; and
- As soon as practicable, resume normal flight level, notifying the action on the appropriate ATS frequency.

7.8.5 Operation of transponder

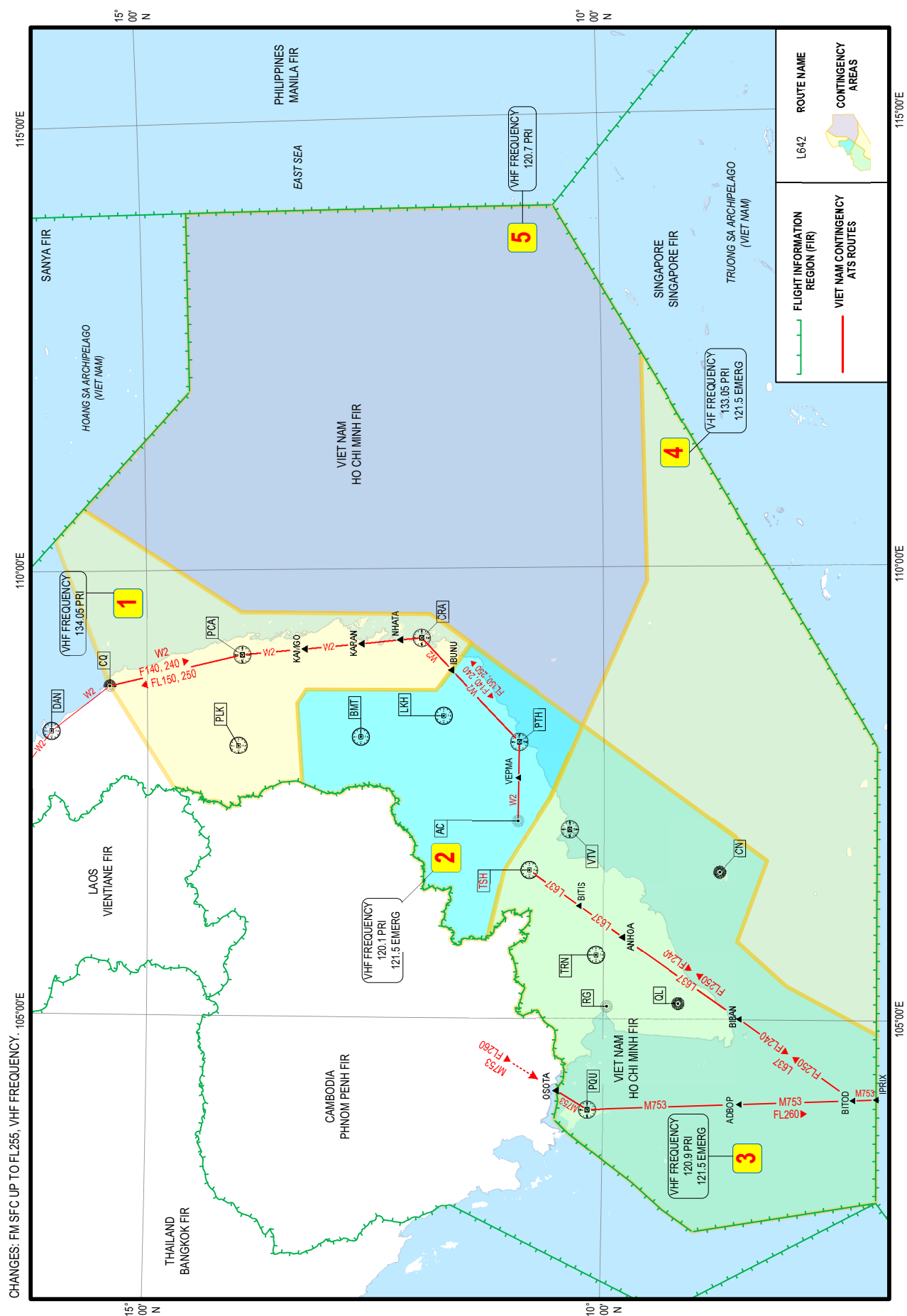
When implementing TIBA procedure, pilots shall operate aircraft transponders on Modes A and C at all time. In the absence of alternative instructions from the appropriate ATS unit, aircraft not assigned a discrete code should squawk code A2000.

7.8.6 Operation of TCAS

Unless otherwise directed by an appropriate authority, pilots should operate TCAS in TA/RA Mode at maximum range setting during the cruise phase of flight and at a range setting appropriate to the traffic situation when in the departure or terminal phases of flight.

ATC Contingency Areas Chart of Ha Noi ACC
ATC Contingency Areas Chart of Ho Chi Minh ACC from SFC up to FL 255 inclusive
ATC Contingency Areas Chart of Ho Chi Minh ACC from FL 255 up to FL 265 inclusive
ATC Contingency Areas Chart of Ho Chi Minh ACC from FL 265 up to FL 305 inclusive
ATC Contingency Areas Chart of Ho Chi Minh ACC from FL 305 to FL 460
ATC Contingency Areas Chart of Da Nang CTL

**HO CHI MINH ACC
FROM SFC UP TO FL255 INCLUSIVE**



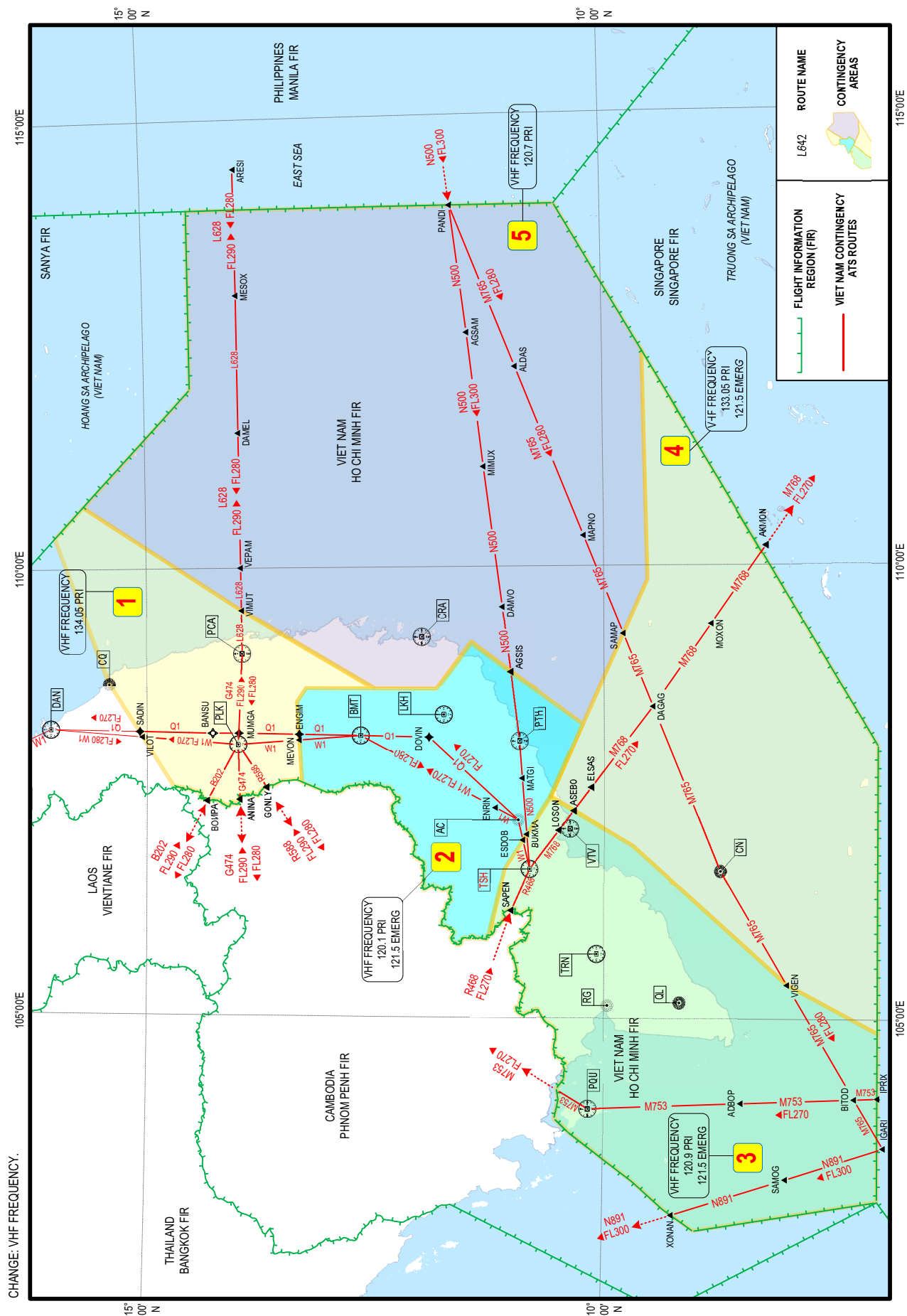
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

HO CHI MINH ACC
FROM FL255 UP TO FL265 INCLUSIVE



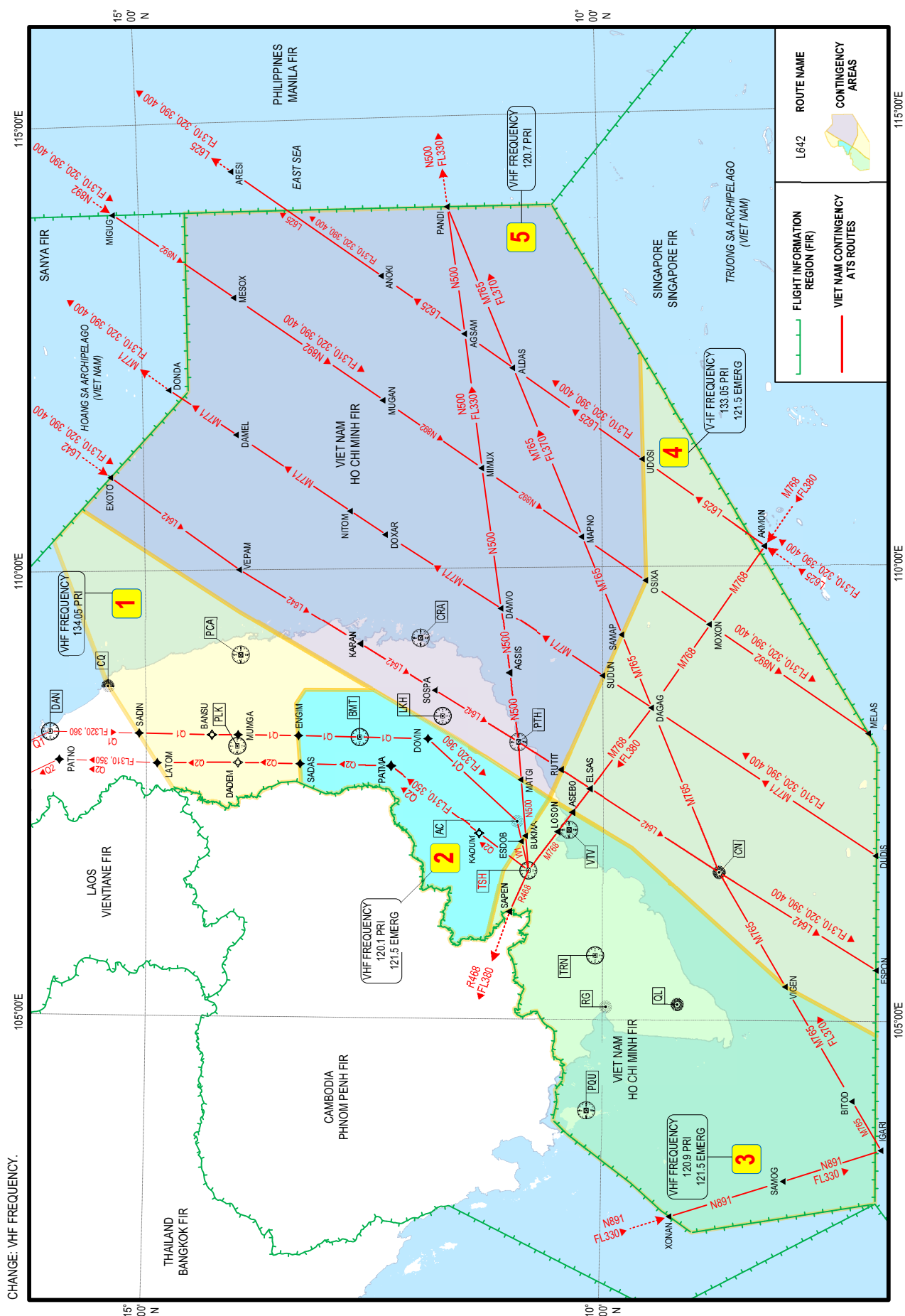
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

HO CHI MINH ACC
FROM FL265 UP TO FL305 INCLUSIVE



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

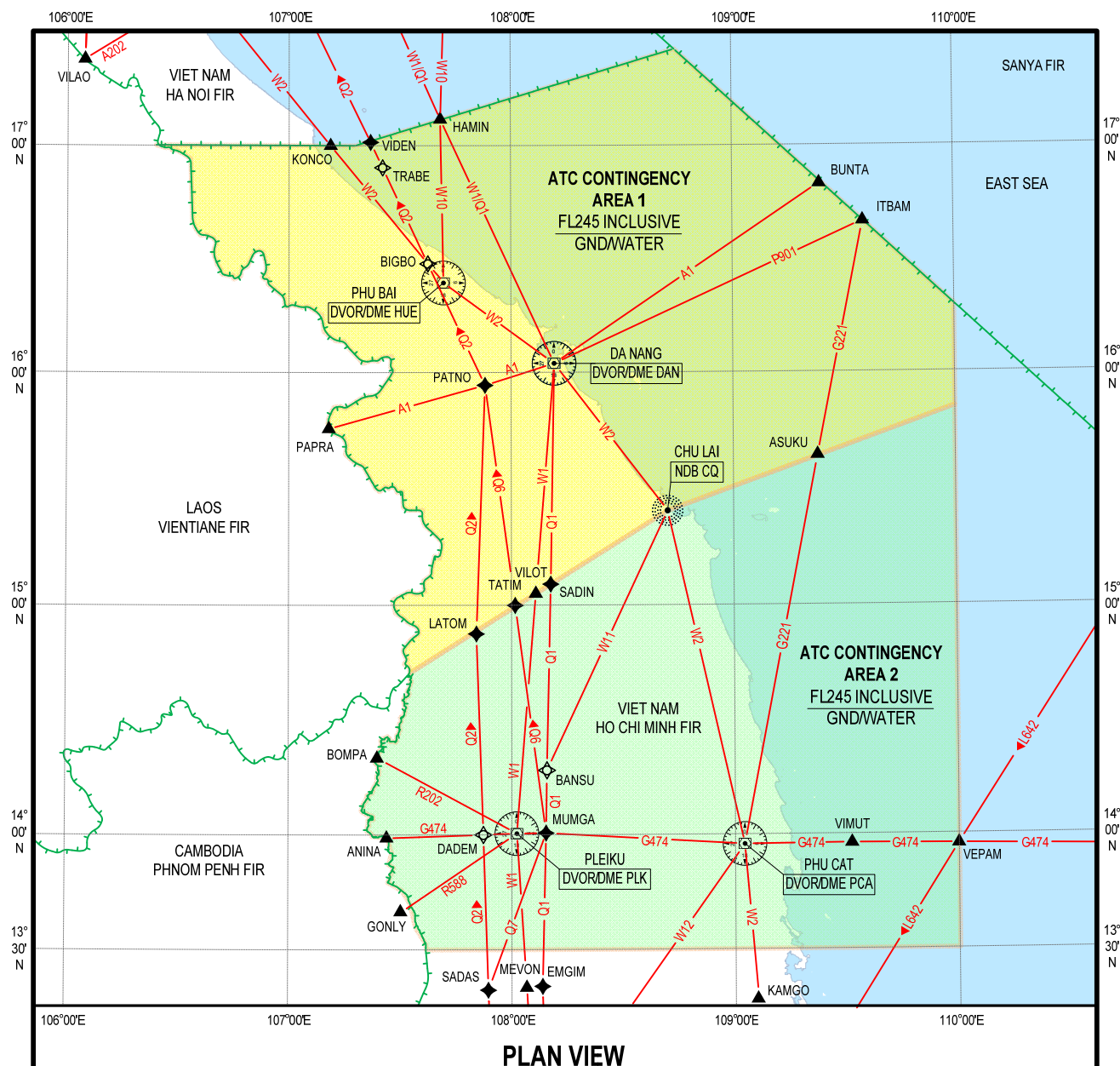
HO CHI MINH ACC
FROM FL305 UP TO FL460 INCLUSIVE



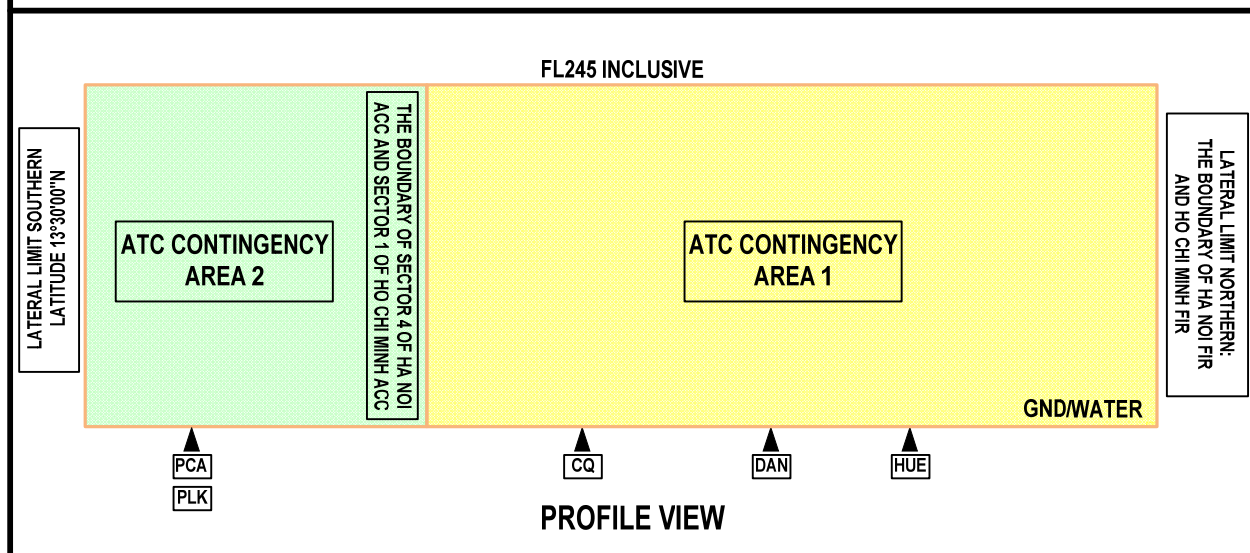
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ATC CONTINGENCY AREAS -
CHART

DA NANG CTL



PLAN VIEW



PROFILE VIEW

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

3.1.2

Khái niệm Mạng ATFM phân phối đa điểm nút liên quan đến từng nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANSP), đơn vị chủ trì và khai thác nút ATFM độc lập, hoạt động trên nguyên tắc chia sẻ thông tin kết nối. Luồng không lưu đến các nguồn (không phận hoặc sân bay) bị hạn chế/tắc nghẽn sẽ được quản lý dựa trên một tập hợp các nguyên tắc chung thống nhất giữa các bên liên quan tham gia. Biện pháp ATFM chính được áp dụng trong giải pháp này là Chương trình trì hoãn tại sân (GDP) cân bằng nhu cầu và năng lực thông qua việc điều chỉnh Thời gian hạ cánh tính toán (CLDT) từ đó xác định Thời gian cất cánh tính toán (CTOT) phân bổ cho tàu bay trước khi cất cánh từ sân bay khởi hành.

3.1.3

Một biện pháp ATFM có thể được kích hoạt khi ANSP Mức 3 xác định có tình trạng mất cân bằng về nhu cầu và năng lực đáp ứng tại một nguồn ATM cụ thể. ANSP Mức 3 sẽ thông báo trước về biện pháp ATFM và khoảng thời gian áp dụng thông qua việc phát hành Kế hoạch ATFM hàng ngày (ADP) và/hoặc NOTAM. ADP sẽ được gửi các bên liên quan qua e-mail.

4 TIN TỨC VỀ TRÁCH NHIỆM TỔNG QUAN LIÊN QUAN ĐẾN QUẢN LÝ VÙNG TRỜI TRONG VÙNG THÔNG BÁO BAY, CHI TIẾT VỀ PHÂN BỐ VÀ PHỐI HỢP QUẢN LÝ VÙNG TRỜI DÂN DỤNG/QUÂN SỰ, CẤU TRÚC VÙNG TRỜI QUẢN LÝ (PHÂN BỐ VÀ THAY ĐỔI ĐỐI VỚI VIỆC PHÂN BỐ NÀY) VÀ PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TỔNG QUAN.

4.1 Cung cấp ATFM tại Việt Nam

4.1.1

Mạng lưới ATFM phân phối đa điểm nút áp dụng cách tiếp cận mức độ tham gia theo mức cho các nút ATFM. Nút ATFM mức 3 là những nút có khả năng tạo, phân phối, nhận và tuân thủ CTOT bao gồm Trung Quốc, Hồng Kông (Trung Quốc), Singapore, Thái Lan và Campuchia.

4.1.2

Việt Nam đang tham gia mạng lưới ATFM với tư cách là Nút ATFM mức 2 (bắt đầu từ ngày 23 tháng 4 năm 2020) để hỗ trợ quản lý các chuyển khởi hành tuân thủ CTOT do Nút ATFM Mức 3 phát hành. Tại Hà Nội và Hồ Chí Minh FIR, Trung tâm Quản lý luồng không lưu Việt Nam (ATFMC) chịu trách nhiệm triển khai thực hiện ATFM và giám sát việc thực hiện các giải pháp ATFM.

4.1.3

Các Cảng hàng không quốc tế sau đây tại Việt Nam tham gia vào Nút ATFM Mức 2 bằng cách tiếp nhận và tạo điều kiện cho việc tuân thủ CTOT của hãng hàng không bị ảnh hưởng:

3.1.2

The Distributed Multi-Nodal ATFM Network concept involves each ANSP leading and operating an independent, virtual ATFM node supported by interconnected information sharing framework. The flow of air traffic into constrained/congested resource (airspace or airport) will be managed based on a common set of agreed ATFM measures and principles among participating stakeholders. The primary ATFM measure used in this initiative is Ground Delay Program (GDP), where demand and capacity are balanced through adjustments in aircraft Calculated Landing Time (CLDT) and Calculated Take-Off Time (CTOT) distributed to aircraft prior to departures.

3.1.3

An ATFM measure may be triggered when a Level 3 ANSPs determine that there will be a demand capacity imbalance situation at a particular ATM resource. The Level 3 ANSP will provide advance notification of an ATFM measure to be initiated and their effective period through the publication of ATFM Daily Plan (ADP) and / or NOTAM. The ADP will be issued via e-mail to stakeholders' key point of contact.

4 INFORMATION ON OVERALL RESPONSIBILITY REGARDING AIRSPACE MANAGEMENT WITHIN FIR(s), DETAILS OF CIVIL/MILITARY AIRSPACE ALLOCATION AND MANAGEMENT COORDINATION, STRUCTURE OF MANAGEABLE AIRSPACE (ALLOCATION AND CHANGES TO ALLOCATION) AND GENERAL OPERATING PROCEDURES.

4.1 Provision of ATFM in Viet Nam

4.1.1

The Distributed Multi-Nodal ATFM Network adopts a tiered participation level approach for ATFM Nodes. Level 3 ATFM Nodes are those capable to generate, deliver, receive and comply with CTOTs, and include China, Hong Kong (China), Singapore, Thailand and Cambodia.

4.1.2

Vietnam is participating in ATFM Network as a Level 2 ATFM Node (starting from 23 April 2020) is to support the management of departures in compliance to CTOTs issued by Level 3 ATFM Nodes. In Ha Noi and Ho Chi Minh FIR, Vietnam Air Traffic Flow Management Center (ATFMC) is responsible for implementing ATFM and monitoring the ATFM measures implementation.

4.1.3

The following International Airports in Vietnam involve in Level 2 ATFM Node by way of receiving and facilitating the affected airlines compliance of CTOT:

STT Number	Cảng hàng không quốc tế International Airport	Áp dụng Implementation
1	Cát Bi Cat Bi	Chính thức Official
2	Cam Ranh Cam Ranh	Chính thức Official
3	Cần Thơ Can Tho	Chính thức Official
4	Liên Khương Lien Khuong	Chính thức Official

STT Number	Cảng hàng không quốc tế International Airport	Áp dụng Implementation
5	Phủ Bài Phu Bai	Chính thức Official
6	Phủ Quốc Phu Quoc	Chính thức Official
7	Vân Đồn Van Don	Chính thức Official
8	Vinh Vinh	Chính thức Official

4.1.4 Các chuyến bay miễn trừ áp dụng biện pháp ATFM

- Tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy; bao gồm cả tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;
- Tàu bay đang thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn hoặc các chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa;
- Tàu bay thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ;
- Tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp;
- Các tàu bay đặc biệt được chỉ định các cơ quan có thẩm quyền.

4.1.5 Yêu cầu đối với người khai thác tàu bay

Có hiệu lực từ 00h00 giờ quốc tế, ngày 23/4/2020, các chuyến bay khởi hành từ các sân bay đã được chỉ định trong mục 4.1.3 tới các sân bay và vùng trời của các nút ATFM Mức 3, phải tuân thủ theo yêu cầu sau nhằm dự đoán chính xác nhu cầu cũng như để quản lý ATFM một cách hiệu quả:

4.1.5.1 Điện văn kế hoạch bay được nộp ít nhất trước 3 giờ 30 phút so với giờ rút chèn.

4.1.5.2 Gửi điện văn trì hoãn/thay đổi khi có thay đổi từ 15 phút trở lên so với giờ rút chèn trong Kế hoạch bay đã nộp.

4.1.5.3 Nộp điện văn hủy bỏ khi hủy bỏ chuyến bay.

4.1.5.4 Tích cực phối hợp CDM để cung cấp đầu vào cho các phương pháp quản lý luồng không lưu và bám sát kế hoạch ATFM hàng ngày, nhận thông tin ATFM để lập kế hoạch khai thác hoạt động bay. Vào ngày khai thác, nếu có thể, ATFMU mức 3 sẽ tổ chức hội nghị trực tuyến qua cổng web để thảo luận về các hoạt động khai thác ATFM. Sau cuộc họp, phòng hội thảo sẽ vẫn mở để trợ giúp và hỗ trợ các bên liên quan quản lý CTOT. Tham khảo kế hoạch ATFM hàng ngày hoặc liên hệ với ATFMV Việt Nam để biết thông tin về địa chỉ hội nghị website.

4.1.5.5 CTOT sẽ được phân phối cho các bên liên quan thông qua cổng web, e-mail, điện văn AFTN và điện thoại. Hướng dẫn cụ thể để truy cập thông tin CTOT sẽ được các Cơ sở ATFM mức 3 cung cấp. Nếu có vấn đề khi truy cập thông tin, liên hệ với ATFMV Việt Nam để được trợ giúp.

4.1.5.6 KSVKL sẽ hỗ trợ tốt nhất để đảm bảo các chuyến bay khởi hành từ các Cảng HKQT đã được chỉ định trong mục 4.1.3 có thể khởi hành trong điều kiện tuân thủ CTOT. Về phía tổ bay sẽ sẵn sàng để tàu bay được đẩy lùi vào thời điểm thích hợp như thời gian cất cánh đã có trong CTOT.

4.1.5.7 Đối với các chuyến bay thực hiện CTOT khởi hành từ các Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cát Bi, Cam Ranh, Phú Quốc:

- a) Thông báo cho ATFMV về việc tuân thủ CTOT ngay sau khi nhận CTOT và lên kế hoạch cho các tàu bay sẵn sàng khởi động/dẩy lùi vào thời điểm thích hợp nhằm tuân thủ CTOT trên đường CHC và có tính đến thời gian lăn ra.

4.1.4 Exemption of flights from ATFM measure

- Aircraft in emergency situation; including aircraft which is subject to unlawful interference;
- Aircraft in search and rescue missions or fire fighting aircraft;
- Aircraft in VIP flights;
- Aircraft is carrying patient at risk;
- Other aircraft specifically identified by appropriate authorities.

4.1.5 Airspace user requirements

With effect from 23 April 2020 at 0000 UTC, flights departing from the airports specified in 4.1.3 to Level 3 ATFM Node airports and airspace, shall adhere to the following for accurate demand prediction and effective ATFM measure management:

4.1.5.1 File FPLs at least 3 hours and 30 minutes before EOBT.

4.1.5.2 Submit CHG/DLA messages when EOBT changes by more than 15 minutes to submitted FPL.

4.1.5.3 Prompt submission of CNL messages.

4.1.5.4 Actively cooperation in CDM (web conference, chatting..) to provide input on ATFM measures and monitor ATFM Daily Plan (ADP) for ATFM alerts and receive ATFM information for operational planning. On the day of operations, when possible, Level 3 ATFMU will host web conferences to discuss the ATFM operations. Following the briefing, the conference room will remain open as a Help Desk to provide assistance and facilitate CTOT management for stakeholders. Consult the ADP or contact Vietnam ATFMV for information on the web conference address.

4.1.5.5 CTOTs will be distributed to stakeholders via web portal, e-mail, AFTN messages and telephone. Specific instructions to access CTOT information will be provided by Level 3 ATFM Units. If there is a problem accessing the information, contact Vietnam ATFMV for assistance.

4.1.5.6 ATC shall provide best assistance to ensure flights departing from the airports specified in 4.1.3 can depart within CTOT compliance window. Flight crew, for their part, shall plan their flights to be ready for pushback at an appropriate time such as take-off time will be within CTOT compliance window.

4.1.5.7 For flights with CTOTs departing from Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat, Cat Bi, Cam Ranh, Phu Quoc International Airports:

- a) Inform ATFMV of CTOT compliance right after CTOT receipt and plan the affected flights such that will be ready for start-up/pushback at appropriate time to comply with CTOT at the runway, considering taxi-out time.

- b) Yêu cầu sửa đổi CTOT/slot ATFM khi các chuyến bay dự kiến không thể tuân thủ CTOT đã được ấn định bằng cách liên lạc với ATFM Viet Nam ngay khi có thể. ATFM Viet Nam sẽ chủ trì phối hợp với cơ sở ATFM để đưa ra biện pháp ATFM thích hợp.
- c) Cung cấp các ý kiến phản hồi và thông tin có liên quan về hoạt động khai thác ATFM trong quá trình phân tích sau khai thác. (Mẫu quá trình phân tích sau khai thác được cung cấp trên website nêu tại mục 4.2.1).

4.2 Tin tức bổ sung

4.2.1

Tất cả các bên có liên quan nên truy cập vào trang thông tin điện tử <https://atfm.vn/en/project/Level-2-ATFMProcedures-In-Vietnam> để biết thêm thông tin chi tiết.

4.2.2

Nếu có câu hỏi, vui lòng liên hệ ATFM Viet Nam qua địa chỉ sau:

Trung tâm Quản lý luồng không lưu

Tel: +84 24 38271513 máy lẻ 8643
Fax: +84 24 32127893
AFS: VVVVZGZX/ AMHS: VVVVZDZX
Email: atfmu@vatm.vn

5 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC QUẢN LÝ LUỒNG KHÔNG LƯU (ATFM) ĐA ĐIỂM NÚT MỨC 3 TẠI VIỆT NAM (THEO DỰ ÁN PHỐI HỢP TRIỂN KHAI ATFM ĐA ĐIỂM NÚT XUYỀN BIÊN GIỚI KHU VỰC CHÂU Á-THÁI BÌNH DƯƠNG)

5.1 MỤC ĐÍCH, PHẠM VI VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

5.1.1 Mục đích

Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 3 tại Việt Nam nhằm đảm bảo các bên liên quan thực hiện đồng bộ, thống nhất trong việc phối hợp giữa các đơn vị khi thực hiện điều tiết luồng không lưu tại Việt Nam, đồng thời nhằm giúp Việt Nam tham gia hiệu quả vào Dự án phối hợp triển khai ATFM đa điểm nút xuyên biên giới khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, đảm bảo luồng không lưu thông suốt đối với các hoạt động bay tại Việt Nam và trong khu vực.

5.1.2 Phạm vi

Phương thức khai thác này áp dụng cho các bên tham gia trong việc thực hiện phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 3 (biện pháp chỉ định giờ cất cánh tính toán-CTOT) đối với hoạt động khai thác tàu bay tại các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất.

5.1.3 Đối tượng áp dụng

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam: Trung tâm Quản lý luồng không lưu, Công ty Quản lý bay miền Bắc, Công ty Quản lý bay miền Trung, Công ty Quản lý bay miền Nam; Trung tâm Thông báo tin tức hàng không; Trung tâm Khí tượng hàng không.
- Hãng hàng không (Trung tâm Điều hành khai thác; Đại diện Hãng hàng không); Doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay; Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam; Cảng Hàng không quốc tế Vân Đồn; các bên liên quan khác tham gia thực hiện phương thức khai thác này.

- b) Request for revisions to CTOTs/ATFM slots when flights are expected to be unable to comply with the assigned CTOTs by contacting Vietnam ATFM as soon as practicable. Vietnam ATFM will coordinate with the ATFM unit initiating the ATFM measure on behalf of the Airspace Users accordingly.
- c) Provide feedback and information on ATFM operations in the Post-Ops Analysis effort. (The template of Post-Ops Analysis is provided in the website specified in 4.2.1).

4.2 Further information

4.2.1

All stakeholders should access the website: <https://atfm.vn/en/project/Level-2-ATFM-Procedures-In-Vietnam> for further information.

4.2.2

For queries, please timely contact Viet Nam ATFM via the following address:

Viet Nam Air Traffic Flow Management Center (ATFM)

Tel: +84 24 38271513 ext 8643
Fax: +84 24 32127893
AFS: VVVVZGZX/ AMHS: VVVVZDZX
Email: atfmu@vatm.vn

5 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT OPERATING PROCEDURES AT LEVEL 3 IN VIET NAM (FOLLOWING THE COMMON OPERATING PROCEDURES OF THE ASIA-PACIFIC CROSS-BORDER MULTI-NODAL AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT COLLABORATION) (AMNAC)

5.1 PURPOSE, SCOPE AND APPLICABILITY

5.1.1 Purpose

The implementation of the Multi-Node ATFM Level 3 Operating Procedures in Viet Nam aims to achieve harmonized and unified coordination among stakeholders for air traffic flow management in Viet Nam. This ensures compliance with Common Operating Procedures of AMNAC. Consequently, Viet Nam participation in AMNAC is significantly enhanced, facilitating seamless air traffic flow within Viet Nam and the broader region.

5.1.2 Scope

This document is applicable for all stakeholders involved in the Level 3 multi-nodal ATFM (indicative measure Calculated Take-Off Time (CTOT)) for aircraft operating at Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat Aerodromes.

5.1.3 Applicable subject

- Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM): Viet Nam Air Traffic Flow Management Center, Northern Region Air Traffic Services Company, Middle Region Air Traffic Services Company, Southern Region Air Traffic Services Company, Viet Nam Aeronautical Information Centre, Aviation Meteorological Centre.
- Airlines (Operation Control Centers; Airline representatives); Flight plan procedure support enterprise; Airports Corporation of Viet Nam (ACV); Van Don International Airport; other stakeholders participate in implementing this procedure.

5.1.4 Điều kiện áp dụng

- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, hãng hàng không, Cảng Hàng không quốc tế Vân Đồn; doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải đảm bảo các nhân viên liên quan hiểu khái niệm khai thác ATFM và có kế hoạch hỗ trợ chuyển bay khởi hành có áp dụng CTOT và phối hợp với Trung tâm QLLKL quản lý CTOT.
- Yêu cầu về hệ thống trang thiết bị: Máy tính có kết nối internet, Đầu cuối AFTN/AMHS; điện thoại; Email; FAX.

5.2 CUNG CẤP DỊCH VỤ ATFM TẠI VIỆT NAM

5.2.1 Các chuyến bay khởi hành đến các sân bay sau đây của Việt Nam sẽ được áp dụng CTOT do Trung tâm QLLKL phát hành:

- Sân bay Quốc tế Nội Bài (HAN/VVNB);
- Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (DAD/VVDN);
- Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất (SGN/VVTS).

Trong thời gian tới việc áp dụng biện pháp ATFM, bao gồm CTOT, có thể được áp dụng cho các sân bay quốc tế khác của Việt Nam.

5.2.2 Trách nhiệm của Hãng hàng không

5.1.4 Application condition

- Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM), Airports Corporation of Viet Nam (ACV), Airlines, Van Don International Airport, Flight plan procedure support enterprise shall ensure that relevant personnel understand the concept of ATFM operations and have a plan to support CTOT-enabled departures and coordinate with the Viet Nam Air Traffic Flow Management Center (ATFMC) for CTOT management.
- Ensure the following equipment system: Computer with internet connection; AFTN/AMHS terminal; Phone; Email; FAX.

5.2 PROVISION OF ATFM SERVICES IN VIET NAM

5.2.1 The departures to the following airports in Viet Nam will be applied CTOT issued by Viet Nam ATFMC:

- Noi Bai International Airport (HAN/VVNB);
- Da Nang International Airport (DAD/VVDN);
- Tan Son Nhat International Airport (SGN/VVTS).

The application of ATFM measures, including CTOT, may be extended to other international airports in Viet Nam in the future.

5.2.2 Airlines responsibilities

Trách nhiệm Responsibilities	Mô tả Descriptions
Thông tin lịch trình bay Flight schedule information	Khi được yêu cầu, cung cấp thông tin tư vấn cho Trung tâm QLLKL về các thay đổi kế hoạch bay trước khi nộp FPL. Where possible, advise ATFMU of changes to schedules prior to submission of FPL.
Thông tin trường hợp đặc biệt Special Circumstance Information	Nếu có, tư vấn cho Trung tâm QLLKL về các tình huống đặc biệt ảnh hưởng đến khả năng tuân thủ CTOT. Where applicable, advise ATFMU of special or extenuating circumstances that would impact the ability to comply with CTOT measures.
Quản lý kế hoạch bay (FPL) Flight plan management (FPL)	Đảm bảo dự thảo FPL được nộp trước 03 giờ 30 phút so với giờ EOBT. Ensure timely submission of FPLs at least 03 hours 30 before EOBT.
Điện văn DLA/CHG DLA/CHG messages	Gửi thông tin DLA/CHG khi có thay đổi từ 15 phút trở lên so với EOBT trong FPL đã nộp (không gửi điện văn thay đổi EOBT theo CTOT). Submit DLA or CHG messages for delay of 15 minutes or more after EOBT (Do not update EOBT follow CTOT).
Hội nghị CDM CDM Conference	Chủ động tham gia vào hội nghị CDM để cung cấp các thông tin liên quan nhằm áp dụng biện pháp ATFM. Actively participate in CDM conference provide input on ATFM measures.
Giám sát cảnh báo ATFM và nhận thông tin biện pháp ATFM Monitoring ATFM alerts and receive the ATFM measure information	Giám sát ADP để nhận biết các cảnh báo và nhận thông tin ATFM để lên kế hoạch khai thác. Monitor ATFM Daily Plan (ADP) for ATFM alerts and receive ATFM information for operational planning.
Hoạt động khai thác quan trọng Critical Operational Concerns	Chú ý những điểm đặc biệt khi tham gia hội nghị CDM. Highlight significant operational issues during CDM conference.
Đánh giá sau khai thác Post-Ops Analysis	Cung cấp phản hồi và thông tin về việc khai thác ATFM để hỗ trợ việc đánh giá sau khai thác. Provide feedback and information on ATFM operations in the Post-Ops Analysis effort.
Trách nhiệm khi thực hiện GDP Responsibilities for GDP Implementation	

Trách nhiệm Responsibilities	Mô tả Descriptions
Quản lý tuân thủ CTOT CTOT compliance management	Lập kế hoạch các chuyến bay bị ảnh hưởng để chuẩn bị sẵn sàng nổ máy/đẩy lùi vào thời gian phù hợp nhằm tuân thủ CTOT. Plan for affected flights in order to be get ready to start-up/ push back at appropriate time to comply with CTOT.
Quản lý sửa đổi/ thay thế Slot revision/ Substitution Management	Yêu cầu hoặc triển khai thay đổi CTOT khi tàu bay không tuân thủ CTOT đã cấp. Request or implement the CTOT revision when the flights are unable to comply with assigned CTOT.

5.2.3 CÁC CHUYẾN BAY MIỄN TRỪ BIỆN PHÁP ATFM

Các chuyến bay sau đây có thể được miễn áp dụng các biện pháp ATFM:

- Tàu bay đang trong tình trạng khẩn nguy, khẩn cấp, bao gồm cả tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;
- Tàu bay đang thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn hoặc các chuyến bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa;
- Tàu bay thực hiện nhiệm vụ chuyên cơ;
- Tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp.
- Tàu bay đặc biệt được chỉ định bởi các cơ quan có thẩm quyền.

Ghi chú:

- Trường hợp tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp, hãng hàng không/đại diện hãng hàng không có trách nhiệm thông báo trực tiếp cho Trung tâm QLLKL và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin. Nội dung thông báo cần đầy đủ thông tin sau “Tàu bay đang chở bệnh nhân cần điều trị khẩn cấp”.

5.3 Phương thức khai thác GDP

5.3.1 Nộp kế hoạch bay không lưu và gửi điện văn không lưu

Các bên tham gia nộp dự thảo FPL và gửi các điện văn không lưu DLA, CHG, CNL, DEP theo quy định sau:

Bước 1: Nộp dự thảo FPL và các thông tin CHG/DLA/CNL

Trung tâm ĐHKH (hãng hàng không trong nước), đại diện hãng hàng không (hãng hàng không nước ngoài), doanh nghiệp thực hiện dịch vụ trợ giúp thủ tục kế hoạch bay:

- Đảm bảo nộp dự thảo FPL cho Cơ sở ARO liên quan trước 03 giờ 30 phút so với EOBT (trừ trường hợp vì lý do khai thác hoặc kỹ thuật);
- Nộp các thông tin về CHG/DLA khi có thay đổi 15 phút trở lên so với giờ EOBT tại FPL đã nộp và thông tin CNL khi hủy bỏ chuyến bay cho Cơ sở ARO liên quan.

Bước 2: Phát FPL và điện văn ATS

Cơ sở ARO:

- Phát FPL tối thiểu 03 giờ trước EOBT;
- Gửi điện văn CHG/DLA cho các đầu mối liên quan ngay sau khi nhận được thông tin CHG/DLA (không gửi điện văn sửa đổi giờ EOBT theo CTOT);
- Gửi điện văn CNL ngay sau khi nhận được thông tin CNL từ hãng hàng không;
- Gửi điện văn DEP theo quy định.

5.3.2 Hội nghị trực tuyến CDM

Trung tâm QLLKL chủ trì tổ chức họp CDM trực tuyến trong nước với các đơn vị liên quan định kỳ vào thứ 5 hàng tuần vào 0200 và trong trường hợp đột xuất khi có điều kiện thời tiết xấu, hoặc khi có các thông tin khác ảnh hưởng năng lực tiếp thu tại sân bay mức 3.

5.2.3 EXEMPTION OF FLIGHTS FROM ATFM MEASURES

The following flights may be exempted from applying ATFM measures:

- Flights experiencing an emergency, including aircraft subjected to unlawful interference;
- Flights in search and rescue or fire-fighting missions;
- VIP flights;
- Urgent medical evacuation flights with patient at risk;
- Other flights specifically identified by appropriate authorities.

Note:

- In case of urgent medical evacuation flights, the airline/airline representative is responsible for directly notifying ATFM and taking responsibility for the accuracy of the information. The content of the notice should include: “The aircraft is carrying a patient who needs emergency treatment”.

5.3 Procedure for Ground Delay Program (GDP)

5.3.1 Submit FPL and send ATS messages

Stakeholders shall submit the draft FPL and send ATS messages (DLA, CHG, CNL, DEP) according to the following regulations:

Step 1: Submit draft FPL and CHG/DLA/CNL information

Operations Control Center (Airlines of Viet Nam); airline representative (Foreign Airlines); Flight Plan Procedure Supporting Enterprises:

- Make sure to submit the draft FPL to related ARO’s unit before 03 hour 30 before EOBT (except for operational or technical reasons);
- Submit CHG/DLA when the EOBT deviates from the originally filed flight plan by 15 minutes or more and CNL message for flight cancellation to relevant ARO’s unit.

Step 2: Send FPL message and ATS messages

ARO Unit:

- Send FPL at least 03 hours before EOBT;
- Promptly transmit CHG/DLA messages to relevant parties upon receiving CHG/DLA information from airlines (do not send a EOBT revision message as the result of CTOT);
- Send CNL message immediately upon receiving flight cancellation information from airlines;
- Send DEP message according to applicable regulations.

5.3.2 Online CDM conference

ATFMC will host recurring online local CDM conferences with stakeholders every Thursday at 0200 UTC and cases when there are extreme weather conditions, or when there is other information effecting the receiving capacity of Level 3 AD.

5.3.3 Giao nhận và tuân thủ CTOT

a. Phương thức giao, nhận CTOT

Bước 1: Thông báo kế hoạch áp dụng CTOT

QLLKL thông báo kế hoạch áp dụng biện pháp ATFM (CTOT) thông qua việc phát hành ADP cho các bên tham gia qua email.

Thông tin phát hành trong ADP bao gồm như sau:

- Hạn chế và tác động: cung cấp thông tin về tài nguyên ATM bị mất cân bằng nhu cầu-năng lực.
- Biện pháp ATFM: cung cấp thông tin về biện pháp ATFM áp dụng nhằm giải quyết tình trạng mất cân bằng đã nêu trong mục Hạn chế và Tác động.
- Các nội dung có liên quan: cung cấp thông tin về các tình huống có thể ảnh hưởng đến hoạt động của KSVKL hoặc năng lực ATM. Thông tin này được cung cấp nhằm mục đích nhận thức tình huống.

Nhằm xử lý ADP tự động, ADP sẽ được gửi qua email dạng file đính kèm như sau:

- Tiêu đề email: ADP_[FIR Name]_[Effective Date, yyyymmdd]_[Version number]
- Tên file: ADP_[FIR Name]_Effective Date, yyyymmdd]_[Version number]

Ví dụ: ADP_VVNB_20241207_1.

Xem chi tiết Mẫu Kế hoạch ATFM ngày (ADP) và Mẫu thông báo/cảnh báo của các biện pháp ATFM tại các Phụ lục 2 và Phụ lục 3 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>

Bước 2: Tổ chức phối hợp CDM trực tuyến

Trung tâm QLLKL chủ trì phối hợp CDM trực tuyến nhằm xác định rõ thông tin và đưa ra chi tiết về các biện pháp ATFM theo kế hoạch.

Trong trường hợp các bên không tham gia phối hợp CDM trực tuyến, mà có kế hoạch áp dụng biện pháp ATFM, Trung tâm QLLKL sẽ gửi kết quả cho các bên liên quan.

Bước 3: Khởi tạo và phân phối CTOT

Trung tâm QLLKL khởi tạo và phân phối CTOT tối thiểu 90 phút trước EOBT của chuyến bay liên quan cùng các thay đổi/hủy bỏ CTOT qua web portal, AFTN/AMHS, điện thoại, email cho các bên tham gia.

Bước 4: Nhận CTOT

Các bên liên quan sau khi nhận CTOT có trách nhiệm báo nhận với Trung tâm QLLKL, hãng hàng không thông báo cho tổ lái chuyển bay được chỉ định CTOT đảm bảo chuyến bay tuân thủ CTOT chỉ định.

Ghi chú: Vì một số lý do liên quan đến đường truyền, hệ thống hoặc phải sửa đổi CTOT vào phút chót, một số CTOT có thể được phân phối ít hơn 90 phút so với EOBT. Nhằm đảm bảo khai thác cho các hãng hàng không, việc tuân thủ CTOT không bắt buộc đối với các chuyến bay nhận CTOT dưới 90 phút so với EOBT. Tuy nhiên, nhằm góp phần đảm bảo hiệu suất toàn mạng lưới và nhằm tăng tối đa hiệu quả của biện pháp ATFM, các hãng hàng không cần cố gắng tuân thủ CTOT chỉ định.

Xem chi tiết thuật ngữ ATFM sử dụng trong hiệp đồng GDP và thuật ngữ ATFM sử dụng trong liên lạc thoại tại Phụ lục 4 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

b. Phương thức tuân thủ CTOT:

Bước 1: Xác định khả năng tuân thủ

5.3.3 CTOT delivery, receipt and compliance

a. Procedure for CTOT delivery and receipt

Step 1: The announcement of the intention to apply ATFM measures (CTOT)

ATFMC will announce the plan to implement ATFM measures (CTOT) through the release of ADP which will be distributed via email to stakeholders.

Information released in ADP includes the following:

- Limitations and Impacts: Provides information about ATM resources with demand-capacity imbalances.
- ATFM measures: provide information about ATFM measures applied to address the imbalance noted in the Limitations and Impacts section.
- Related contents: provide information about possible situations affecting the operations of the air traffic controller or ATM capacity. This information is provided for situational awareness purposes.

In order to facilitate automated ADP processing, ADP is to be sent as a file attached to an email with the following specifications:

- E-Mail Subject: ADP_[FIR Name]_[Effective Date, yyyymmdd]_[Version number]
- File Name: ADP_[FIR Name]_Effective Date, yyyymmdd]_[Version number]

Example: ADP_VVNB_20241207_1

See ATFM Daily Plan (ADP) Template and ATFM Alerts / Notification Message Templates for detail in Appendix 2 and Appendix 3 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>

Step 2: Organization of online CDM conference

ATFMC will host an online CDM conference to clearly communicate information regarding the planned ATFM measures.

In cases where stakeholders are unable to participate in a specific online CDM conference, the ATFMC will send the conference outcomes to the relevant stakeholders.

Step 3: CTOT Generation and Dissemination

CTOT will be generated and disseminated to stakeholders by Viet Nam ATFMC through various channels at least 90 minutes before the EOBT of the associated flights. These channels may include web portal, AFTN/AMHS, telephone, or email to stakeholders.

Step 4: CTOT Receipt

Upon receiving a CTOT, stakeholders are responsible to confirm the receipt of the CTOT to Viet Nam ATFMC, Airline is responsible to inform the flight crew of their assigned CTOT to ensure flight planning and to comply with assigned CTOT.

Note: In some instances, due to communication issues, system outages, or last-minute CTOT modifications, CTOT may be distributed less than 90 minutes before EOBT. In these situations, CTOT compliance is not mandatory. However, airlines are encouraged to make every effort to comply with assigned CTOT whenever possible to contribute to overall network efficiency and maximize the effectiveness of ATFM measures.

See ATFM terminology used in GDP coordination and The ATFM terminology used in voice communication for detail in Appendix 4 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

b. CTOT Compliance Procedure:

Step 1: Determining CTOT compliance

Các bên tham gia căn cứ CTOT nhận được, xác định khả năng tuân thủ/không tuân thủ CTOT và thông báo cho Trung tâm QLLKL qua điện thoại/email.

Bước 2: Trường hợp tàu bay có thể tuân thủ CTOT

Hãng hàng không căn cứ CTOT nhận được, thông báo CTOT trong nội bộ. Đối với các chuyến bay được chỉ định CTOT, tổ lái thực hiện xin huấn lệnh đường dài và đẩy lùi/nổ máy đảm bảo việc tuân thủ CTOT, có tính đến thời gian lăn ra.

Xem chi tiết Phương thức tuân thủ CTOT tại Phụ lục 6 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

Bước 3: Trường hợp tàu bay không thể tuân thủ CTOT

- Sau khi nhận được CTOT, nếu thấy khả năng không thể tuân thủ CTOT, các bên tham gia có trách nhiệm thông báo cho Trung tâm QLLKL kèm theo lý do. Sau khi nhận được yêu cầu thay đổi CTOT, Trung tâm QLLKL sẽ thông báo CTOT mới cho các bên tham gia trước ít nhất 30 phút so với CTOT mới được chỉ định.
- Trường hợp trước khi nổ máy mà xét thấy khả năng không thể tuân thủ CTOT: Tổ lái có trách nhiệm thông báo cho hãng hàng không và yêu cầu thay đổi CTOT. Hãng hàng không có trách nhiệm thông báo cho Trung tâm QLLKL về tình huống tàu bay không thể tuân thủ CTOT và yêu cầu thay đổi CTOT (nếu có thể).
- Trong trường hợp tàu bay đã nổ máy, lăn mà không thể tuân thủ CTOT vì lý do khai thác, kỹ thuật, thời tiết, v.v TWR liên quan phải thông báo ngay cho Trung tâm QLLKL. Trung tâm QLLKL thực hiện thay đổi CTOT (nếu có thể) hoặc TWR liên quan xử lý theo tình huống thực tế (tàu bay không tuân thủ CTOT sẽ có thể phải bay chờ khi hạ cánh tại sân bay đến).

Xem chi tiết Phương thức yêu cầu thay đổi CTOT tại Phụ lục 7 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.3.4 Sửa đổi/hủy bỏ CTOT

- Việc sửa đổi, hủy bỏ CTOT thông thường sẽ được Trung tâm QLLKL thông báo cho các bên tham gia trước 45 phút so với CTOT sửa đổi thông qua web portal/email/ATFN/AMHS/điện thoại. Tuy nhiên trong một số tình huống bất thường, việc sửa đổi, hủy bỏ CTOT có thể được thông báo sau thời gian trên. Hãng hàng không sẽ căn cứ tình hình thực tế để xác định khả năng tuân thủ/không tuân thủ CTOT sửa đổi.
- Sau khi nhận CTOT sửa đổi, hãng hàng không báo nhận cho Trung tâm QLLKL và thông báo cho tổ lái về CTOT sửa đổi. Tổ lái khởi hành chuyến bay tuân thủ CTOT (Xem chi tiết Phương thức sửa đổi CTOT tại Phụ lục 8 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>).
- Sau khi nhận được thông tin hủy bỏ CTOT, hãng hàng không báo nhận cho Trung tâm QLLKL và thực hiện chuyến bay bình thường (Xem chi tiết Phương thức hủy bỏ CTOT tại Phụ lục 9 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

5.3.5 Hoán đổi CTOT

5.3.5.1 Hoán đổi CTOT được thực hiện theo các yêu cầu sau:

- Hai chuyến bay cùng áp dụng biện pháp chỉ định giờ cất cánh - CTOT.
- Hai chuyến bay thuộc cùng một người khai thác tàu bay yêu cầu hoán đổi CTOT từ trung tâm điều hành khai thác hoặc người chịu trách nhiệm về lịch trình và quay vòng tàu bay.
- Có thể hoán đổi giữa hai nhà khai thác tàu bay khác nhau, với điều kiện trung tâm điều hành khai thác của cả hai nhà khai thác tàu bay (hoặc người chịu trách nhiệm về lịch trình và quay vòng tàu bay) đã thống nhất.

Upon receiving a CTOT, stakeholders will assess their ability to comply. They will then notify Viet Nam ATFM of their compliance status (compliant or non-compliant) via telephone or email.

Step 2: Cases where an aircraft can comply with CTOT

Upon receiving a CTOT, the airline will disseminate the assigned CTOT internally. Flight crews will request en-route clearances and push-back/start-up approvals, taking into account the taxi-out time to ensure adherence to the CTOT.

See CTOT compliance procedure for detail in Appendix 6 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

Step 3: CTOT Non-Compliance

- Upon receiving a CTOT, if anticipating non-compliance with the CTOT, stakeholders are responsible for promptly notifying the ATFM of the reason(s). Upon receiving a CTOT revision request, the ATFM will recommend a new CTOT and notify stakeholders at least 30 minutes before this new CTOT.
- Prior to engine start-up, if the flight crew anticipates non-compliance with the CTOT, they will notify the airline and request a CTOT change. The airline will then inform the ATFM about the situation where the aircraft cannot comply with the CTOT, and request to change the CTOT (if possible).
- In case the aircraft has started up and taxied but cannot comply with CTOT due to operation, technique, weather, etc. The related TWR must notify the ATFM immediately. ATFM makes changes to CTOT (if possible) or the related TWR handling according to actual situations (the aircraft not complying with CTOT may have to hold when landing at the arrival airport).

See Procedure of changing CTOT request for detail in Appendix 7 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.3.4 Revision/cancellation of CTOT

- Revisions and cancellations of CTOT will be normally notified by Viet Nam ATFMU to stakeholders 45 minutes before the revised CTOT via web portal/email/ATFN/AMHS/Tel. However, in some exceptional circumstances, CTOT revision and cancellation may be notified after this time frame. Airline will base their decisions on the actual situation to determine the possibility of compliance/non-compliance with the revised CTOT.
- Upon revised CTOT receipt, the airlines inform the flight crew about the revised CTOT. The flight crew must comply with CTOT (See Procedure of revising CTOT request for detail in Appendix 8 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>).
- Upon cancelled CTOT receipt, airline should acknowledge receipt of the information to Viet Nam ATFMU. Flight can then proceed under normal operations (See Procedure of cancelling CTOT request for detail in Appendix 9 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>).

5.3.5 CTOT swapping

5.3.5.1 CTOT swaps are issued according to the following requirements:

- Two flights apply the same measure for designating the CTOT.
- A swap within the same aircraft operator is requested from its operation control center or the person responsible for the schedule and rotation of the of the aircraft.
- A swap between two different aircraft operators, given that both operation control centers of both aircraft operators (or the person responsible for the schedule and rotation of aircraft) agree.

- Có thể thực hiện hoán đổi CTOT giữa hai nhà khai thác tàu bay khác nhau do ATC tại sân bay khởi hành yêu cầu với mục đích quản lý khởi hành sau khi cơ trưởng của hai tàu bay đã thống nhất.

5.3.5.2 Phương thức hoán đổi CTOT được thực hiện như sau:

- Tổ lái/hãng hàng không: Tham khảo trên web portal của Trung tâm QLLKL, xác định thay đổi CTOT phù hợp (hoán đổi CTOT hoặc slot mở), thực hiện yêu cầu hoán đổi CTOT gửi Trung tâm QLLKL.
- Trung tâm QLLKL căn cứ tình hình danh sách các chuyến bay chỉ định CTOT để tiến hành xử lý yêu cầu hoán đổi CTOT giữa hai chuyến bay. Trung tâm QLLKL sau khi xác định CTOT sửa đổi cho hai chuyến bay, phân phối thông tin CTOT sửa đổi theo các bước tại Phụ lục 8: Phương thức sửa đổi CTOT.

Xem chi tiết Phương thức hoán đổi CTOT (giữa hai chuyến bay) và Hoán đổi CTOT (thành Slot mở) tại Phụ lục 10 và Phụ lục 11 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.3.6 Quản lý tuân thủ CTOT

Các bên tham gia phối hợp để chuyến bay có khả năng tuân thủ CTOT trong khung thời gian quy định như sau:

- -5/+10 phút đối với các CTOT được chỉ định để ứng phó với các sân bay đến bị hạn chế.
- -5/+5 phút đối với CTOT được chỉ định để ứng phó với lưu lượng vùng trời bị hạn chế.

5.3.7 Đánh giá kết quả sau khai thác

Khuyến khích các bên tham gia phản hồi, cung cấp thông tin về biện pháp ATFM nhằm đáp ứng quy trình phân tích sau khai thác và gửi về Trung tâm QLLKL khi có những trường hợp đặc biệt trước ngày 5 hàng tháng. Phản hồi này sẽ được sử dụng để đánh giá hiệu quả của biện pháp ATFM và xác định các nội dung cần được cải thiện.

Xem chi tiết Hướng dẫn phân tích sau khai thác tại Phụ lục 13 theo link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.4 TIN TỨC BỔ SUNG

5.4.1 Các thông tin khác có tại đường link sau: <https://tinyurl.com/atfm3>

5.4.2 Thông tin liên lạc

- Post: Trung tâm Quản lý luồng không lưu
- Telephone/Fax: +84 24 32127893/ +84 24 38271513 ext 8643
- Email: atfmu@vatm.vn
- Web Portal: <https://www.atfm.vn/atfmportal>, <https://ctot.atfm.vn>
- AFTN/AMHS: VVVVZDZX
- Thông tin trợ giúp: +84 24 32127893 (Hoạt động 24/7)

- A swap between two different aircraft operators was requested by an air traffic controller at the departure airport for the purpose of departure management after the pilot-in-command of both flights agreed to do so.

5.3.5.2 The CTOT swapping procedure is implemented as follows:

- Flight crew/Airlines: Refer to the web portal of ATFM to confirm the CTOT change appropriately (CTOT swap or open slot), issue a CTOT swap request, and send it to ATFM.
- ATFM will base their decision on the list of flights designated as CTOT to issue the CTOT swapping between two flights. ATFM distributes the CTOT revision information after determining the revised CTOT for two flights, following the steps in Appendix 8: Procedure for Revising CTOT.

See Procedure of CTOT swapping (between two flights) CTOT swapping (to open slot) for detail in Appendix 10 and Appendix 11 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.3.6 CTOT compliance management

Stakeholders coordinate in order that the flight have the capability of CTOT compliance in the time window as follows:

- -5 /+10 minutes for designated CTOT in case the airport is restricted;
- -5/+5 minutes for designated CTOT in case the airspace is restricted.

5.3.7 Post Analysis

Stakeholders are encouraged to contribute feedback and information on ATFM operations to the Post-Operations Analysis process and send it to the TFMC when there are special cases before the 5th of every month. This feedback will be used to evaluate the effectiveness of ATFM measures and identify areas for improvement.

See Post-Operation analysis report template for detail in Appendix 13 as follow link: <https://tinyurl.com/atfm3>.

5.4 FURTHER INFORMATION

5.4.1 Further information can be found at: <https://tinyurl.com/atfm3>

5.4.2 Communications

- Post: Viet Nam Air Traffic Flow Management Center
- Telephone/Fax: +84 24 32127893/ +84 24 38271513 ext 8643
- Email: atfmu@vatm.vn
- Web Portal: <https://www.atfm.vn/atfmportal>, <https://ctot.atfm.vn>
- AFTN/AMHS: VVVVZDZX
- Helpdesk: +84 24 32127893 (24/7 Operations)

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ</i> <i>Number of birds, heightband, density</i>	<i>Thời gian di cư</i> <i>Migration period</i>	<i>Hướng di chuyển</i> <i>Movement direction</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4	5
Chim họ dẽ, Choắt nhỏ Sandpiper, Sandpiper common	– Số lượng: 1–10 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 20 M. – Mật độ chim: 1–10 con. – Number of birds: 1–10 birds. – Heightband (AGL): APRX < 20 M AGL. – Bird density: 1–10 birds.	Quanh năm. Throughout the year.	Xung quanh cảng hàng không, khu bay. Around the airport, airfield.	Thấp Low
Chim bồ câu Pigeon	– Số lượng: Không cố định, 1–50 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 20 M. – Mật độ chim: 1–50 con. – Number of birds: Not fixed, 1–50 birds. – Heightband (AGL): APRX < 20 M AGL. – Bird density: 1–50 birds	Không xác định. Not specified.	Xung quanh cảng hàng không. Around the airport.	Thấp Low

1.4Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng

1.4Da Nang Intl Airport

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ</i> <i>Number of birds, heightband, density</i>	<i>Thời gian di cư</i> <i>Migration period</i>	<i>Hướng di chuyển</i> <i>Movement direction</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4	5
Chim én Swallow	– Số lượng: Mỗi đàn 20–30 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Number of birds: Each flock of 20–30 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: Average.	Không xác định. Not specified.	Không xác định. Not specified.	Trung bình Average
Chim bắt muỗi Frogmouth	– Số lượng: Mỗi đàn khoảng 50–70 con. – Độ cao hoạt động: 5–20 M. – Mật độ chim: Cao. – Number of birds: Each flock of APRX 50–70 birds. – Heightband (AGL): 5–20 M AGL. – Bird density: Hight.	Không xác định. Not specified.	Không xác định. Not specified.	Trung bình Average
Cò, Vạc, Bò Nồng Stork, Bittern, Pelican	– Số lượng: Mỗi đàn khoảng 50 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Number of birds: Each flock of APRX 50 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: Average.	Không xác định. Not specified.	Không xác định. Not specified.	Trung bình Average
Chim cắt Falcon	– Số lượng: 1 đến 2 cá thể. – Độ cao hoạt động: 20–70 M. – Mật độ chim: Thấp. – Number of birds: 1 to 2 individuals. – Heightband (AGL): 20–70 M AGL. – Bird density: Low.	Không xác định. Not specified.	Không xác định. Not specified.	Trung bình Average

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ</i> <i>Number of birds, heightband, density</i>	<i>Thời gian di cư</i> <i>Migration period</i>	<i>Hướng di chuyển</i> <i>Movement direction</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4	5
Cú mèo Owl	– Số lượng: 5–10 con. – Độ cao hoạt động: 10–50 M. – Mật độ chim: Thấp. – Number of birds: 5–10 birds. – Heightband (AGL): 10–50 M AGL. – Bird density: Low.	Không xác định. Not specified.	Không xác định. Not specified.	Trung bình Average

1.5Cảng hàng không quốc tế Nội Bài

1.5Noi Bai Intl Airport

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ</i> <i>Number of birds, heightband, density</i>	<i>Thời gian di cư</i> <i>Migration period</i>	<i>Hướng di chuyển</i> <i>Movement direction</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
Cò Stork	– Số lượng: 5-7con – Độ cao hoạt động: 10-50 M – Mật độ: Nhiều – Number of birds: 5-7 birds – Heightband (AGL): 10-50 M AGL – Density: Many	Tháng 4, 5, 6, 8, 9, 10 April, May, June, August, September, October	Đi lại, đậu hoặc bay Walk, perch or fly	Thấp Low
Diệc Heron	– Số lượng: 2-10 con – Độ cao hoạt động: 10-50 M – Mật độ: Không nhiều – Number of birds: 2-10 birds – Heightband (AGL): 10-50 M AGL – Density: Not much	Tháng 4, 5, 6, 8, 9, 10 April, May, June, August, September, October	Đi lại, đậu hoặc bay Walk, perch or fly	Thấp Low
Chim Giang Mycteria leucocephala	– Số lượng: Đàn – Độ cao hoạt động: 10-50 M – Mật độ: Nhiều – Number of birds: Flock – Heightband (AGL): 10-50 M AGL – Density: Many	Tháng 9, 10 September, October	Đi lại, đậu hoặc bay Walk, perch or fly	Thấp Low

1.6Cảng hàng không quốc tế Phú Bài

1.6Phu Bai Intl Airport

Không

NIL

1.7Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc

1.7Phu Quoc Intl Airport

Không

NIL

PART 3 — SÂN BAY**AD 0****AD 0.1 LỜI TỰA**

Không áp dụng.

AD 0.2 BẢNG GHI NHẬN CÁC TU CHỈNH AIP

Không áp dụng.

AD 0.3 BẢNG GHI NHẬN CÁC BỔ SUNG AIP

Không áp dụng.

AD 0.4 BẢNG KIỂM TRA DANH MỤC CÁC TRANG AIP

Không áp dụng.

AD 0.5 LIỆT KÊ DANH MỤC TU CHỈNH BẰNG TAY

Không áp dụng.

AD 0.6 MỤC LỤC CỦA PHẦN 3**AD 0**

AD 0.1	LỜI TỰA	AD 0.6-1
AD 0.2	BẢNG GHI NHẬN CÁC TU CHỈNH AIP	AD 0.6-1
AD 0.3	BẢNG GHI NHẬN CÁC BỔ SUNG AIP	AD 0.6-1
AD 0.4	BẢNG KIỂM TRA DANH MỤC CÁC TRANG AIP	AD 0.6-1
AD 0.5	LIỆT KÊ DANH MỤC TU CHỈNH BẰNG TAY	AD 0.6-1
AD 0.6	MỤC LỤC CỦA PHẦN 3	AD 0.6-1

**AD 1 GIỚI THIỆU SÂN BAY/SÂN BAY
TRỰC THĂNG**

AD 1.1	SÂN BAY/SÂN BAY TRỰC THĂNG ĐÁP ỨNG VÀ ĐIỀU KIỆN ÁP DỤNG	AD 1.1-1
AD 1.2	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HÒA, ĐÁNH GIÁ VÀ BÁO CÁO TÌNH TRẠNG MẶT ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH TẠI CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG SÂN BAY CỦA VIỆT NAM	AD 1.2-1
AD 1.3	DANH MỤC CÁC SÂN BAY	AD 1.3-1
AD 1.4	CỤM SÂN BAY	AD 1.4-1
AD 1.5	CHỨNG CHỈ KHAI THÁC CỦA CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	AD 1.5-1

AD 2 CÁC SÂN BAY.....**DAK LAK/BUON MA THUOT
DOMESTIC**

VVBM AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVBM-1-1
VVBM AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVBM-1-1
VVBM AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỖ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HÒA	AD 2-VVBM-1-3
VVBM AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVBM-1-3

PART 3 — AERODROMES (AD)**AD 0****AD 0.1 PREFACE**

Not applicable.0

AD 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

Not applicable.

AD 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Not applicable.

AD 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

Not applicable.

AD 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

Not applicable.

AD 0.6 TABLE OF CONTENT TO PART 3**AD 0**

AD 0.1	PREFACE	AD 0.6-1
AD 0.2	RECORD OF AIP AMENDMENTS	AD 0.6-1
AD 0.3	RECORD OF AIP SUPPLEMENTS	AD 0.6-1
AD 0.4	CHECKLIST OF AIP PAGES	AD 0.6-1
AD 0.5	LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP	AD 0.6-1
AD 0.6	TABLE OF CONTENT TO PART 3	AD 0.6-1

**AD 1 AERODROMES/ HELIPORTS
INTRODUCTION**

AD 1.1	AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE	AD 1.1-1
AD 1.2	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AT THE AIRPORTS OF VIET NAM	AD 1.2-1
AD 1.3	INDEX TO AERODROMES	AD 1.3-1
AD 1.4	GROUPING OF AERODROMES	AD 1.4-1
AD 1.5	STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES	AD 1.5-1

AD 2 AERODROMES.....**DAK LAK/BUON MA THUOT
DOMESTIC**

VVBM AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVBM-1-1
VVBM AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVBM-1-1
VVBM AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVBM-1-2
VVBM AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVBM-1-3
VVBM AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVBM-1-3

VVBM AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVBM-1-4	VVBM AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVBM-1-4
VVBM AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	AD 2-VVBM-1-4	VVBM AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVBM-1-4
VVBM AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVBM-1-5	VVBM AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVBM-1-5
VVBM AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVBM-1-5	VVBM AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVBM-1-5
VVBM AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVBM-1-6	VVBM AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVBM-1-6
VVBM AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVBM-1-7	VVBM AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVBM-1-7
VVBM AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVBM-1-7	VVBM AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTINGAD	AD 2-VVBM-1-7
VVBM AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVBM-1-8	VVBM AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVBM-1-8
VVBM AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVBM-1-8	VVBM AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVBM-1-8
VVBM AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVBM-1-8	VVBM AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVBM-1-8
VVBM AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVBM-1-9	VVBM AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVBM-1-9
VVBM AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVBM-1-10	VVBM AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVBM-1-10
VVBM AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVBM-1-10	VVBM AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVBM-1-10
VVBM AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN	AD 2-VVBM-1-11	VVBM AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURE	AD 2-VVBM-1-11
VVBM AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVBM-1-11	VVBM AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVBM-1-11
VVBM AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVBM-1-15	VVBM AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVBM-1-15
VVBM AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY BUỒN MA THUỘT	AD 2-VVBM-1-16	VVBM AD 2.24	CHARTS RELATED TO BUON MA THUOT AERODROME	AD 2-VVBM-1-16

QUANG NAM/CHU LAI DOMESTIC

VVCA AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVCA-1-1
VVCA AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVCA-1-1
VVCA AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVCA-1-2
VVCA AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCA-1-2
VVCA AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCA-1-4
VVCA AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	AD 2-VVCA-1-4
VVCA AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVCA-1-5
VVCA AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVCA-1-5
VVCA AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCA-1-6
VVCA AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCA-1-7
VVCA AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCA-1-8
VVCA AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVCA-1-8
VVCA AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVCA-1-9

QUANG NAM/CHU LAI DOMESTIC

VVCA AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVCA-1-1
VVCA AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCA-1-1
VVCA AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVCA-1-2
VVCA AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVCA-1-2
VVCA AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVCA-1-3
VVCA AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCA-1-4
VVCA AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVCA-1-4
VVCA AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVCA-1-5
VVCA AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVCA-1-5
VVCA AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVCA-1-6
VVCA AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCA-1-7
VVCA AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCA-1-8
VVCA AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVCA-1-8
VVCA AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCA-1-9

VVCA AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	
2.17	LƯU	AD 2-VVCA-1-9
VVCA AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	
2.18	ĐÔI KHÔNG	AD 2-VVCA-1-9
VVCA AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVCA-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	11
VVCA AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVCA-1-
2.20	BAY	11
VVCA AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVCA-1-
2.21	ỒN	13
VVCA AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCA-1-
2.22		13
VVCA AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCA-1-
2.23		16
VVCA AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY	AD 2-VVCA-1-
2.24	CHU LAI	20

VVCA AD	ATS AIRSPACE	
2.17		AD 2-VVCA-1-9
VVCA AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	
2.18		AD 2-VVCA-1-9
VVCA AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVCA-1-
2.19	AIDS	11
VVCA AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCA-1-
2.20		11
VVCA AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCA-1-
2.21		13
VVCA AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCA-1-
2.22		13
VVCA AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCA-1-
2.23		16
VVCA AD	CHARTS RELATED TO CHU LAI	AD 2-VVCA-1-
2.24	AERODROME	20

HAI PHONG/CAT BI INTL

VVCI AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVCI-1-1
VVCI AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN	
2.2	BAY	AD 2-VVCI-1-1
VVCI AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVCI-1-3
VVCI AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVCI-1-3
VVCI AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCI-1-4
VVCI AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVCI-1-5
VVCI AD	CHƯỠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVCI-1-6
VVCI AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVCI-1-8
VVCI AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVCI-1-9
VVCI AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCI-1-
2.13		10
VVCI AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCI-1-
2.14		10
VVCI AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	AD 2-VVCI-1-
2.15	DỰ PHÒNG	10
VVCI AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	AD 2-VVCI-1-
2.16	HẠ CẢNH	11
VVCI AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	AD 2-VVCI-1-
2.17	LƯU	11
VVCI AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVCI-1-
2.18	ĐÔI KHÔNG	12
VVCI AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVCI-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	12
VVCI AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVCI-1-
2.20	BAY	13
VVCI AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVCI-1-
2.21	ỒN	18
VVCI AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCI-1-
2.22		19
VVCI AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCI-1-
2.23		20
VVCI AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY	AD 2-VVCI-1-
2.24	CÁT BI	24

HAI PHONG/CAT BI INTL

VVCI AD	AERODROME LOCATION INDICATOR	
2.1	AND NAME	AD 2-VVCI-1-1
VVCI AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND	
2.2	ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCI-1-1
VVCI AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	PASSENGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVCI-1-2
VVCI AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVCI-1-3
VVCI AD	SEASONAL AVAILABILITY -	
2.7	CLEARING	AD 2-VVCI-1-3
VVCI AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCI-1-4
VVCI AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVCI-1-5
VVCI AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVCI-1-6
VVCI AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVCI-1-8
VVCI AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVCI-1-9
VVCI AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCI-1-
2.13		10
VVCI AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCI-1-
2.14		10
VVCI AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	AD 2-VVCI-1-
2.15	POWER SUPPLY	10
VVCI AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCI-1-
2.16		11
VVCI AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVCI-1-
2.17		11
VVCI AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVCI-1-
2.18		12
VVCI AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVCI-1-
2.19	AIDS	12
VVCI AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCI-1-
2.20		13
VVCI AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCI-1-
2.21		18
VVCI AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCI-1-
2.22		19
VVCI AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCI-1-
2.23		20
VVCI AD	CHARTS RELATED TO CAT BI	AD 2-VVCI-1-
2.24	AERODROME	24

CA MAU/CA MAU DOMESTIC**CA MAU/CA MAU DOMESTIC**

VVCM AD 2.1	TÊN VÀ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVCM-1-1	VVCM AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVCM-1-1
VVCM AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVCM-1-1	VVCM AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCM-1-1
VVCM AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVCM-1-2	VVCM AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVCM-1-2
VVCM AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCM-1-2	VVCM AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVCM-1-2
VVCM AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVCM-1-3	VVCM AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVCM-1-3
VVCM AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVCM-1-3	VVCM AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVCM-1-3
VVCM AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVCM-1-3	VVCM AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVCM-1-3
VVCM AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCM-1-4	VVCM AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCM-1-4
VVCM AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVCM-1-4	VVCM AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVCM-1-4
VVCM AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVCM-1-5	VVCM AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVCM-1-5
VVCM AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVCM-1-5	VVCM AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVCM-1-5
VVCM AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCM-1-6	VVCM AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVCM-1-6
VVCM AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCM-1-7	VVCM AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCM-1-7
VVCM AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCM-1-7	VVCM AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCM-1-7
VVCM AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVCM-1-7	VVCM AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVCM-1-7
VVCM AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVCM-1-8	VVCM AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCM-1-8
VVCM AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVCM-1-8	VVCM AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVCM-1-8
VVCM AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐÔI KHÔNG	AD 2-VVCM-1-9	VVCM AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVCM-1-9
VVCM AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVCM-1-9	VVCM AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVCM-1-9
VVCM AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVCM-1-9	VVCM AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCM-1-9
VVCM AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVCM-1-10	VVCM AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCM-1-10
VVCM AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCM-1-10	VVCM AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCM-1-10
VVCM AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCM-1-14	VVCM AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCM-1-14
VVCM AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CÀ MAU	AD 2-VVCM-1-17	VVCM AD 2.24	CHARTS RELATED TO CA MAU AERODROME	AD 2-VVCM-1-17

KHANH HOA/CAM RANH INTL

VVCR AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVCR-1-1
VVCR AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVCR-1-1
VVCR AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVCR-1-3
VVCR AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVCR-1-3
VVCR AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCR-1-4
VVCR AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVCR-1-6

KHANH HOA/CAM RANH INTL

VVCR AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVCR-1-1
VVCR AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCR-1-1
VVCR AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVCR-1-2
VVCR AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVCR-1-3
VVCR AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVCR-1-3
VVCR AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCR-1-4
VVCR AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVCR-1-6

VVCR AD	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVCR-1-8
VVCR AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVCR-1-10
2.11		
VVCR AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCR-1-11
2.12		
VVCR AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCR-1-12
2.13		
VVCR AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCR-1-12
2.14		
VVCR AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVCR-1-13
2.15		
VVCR AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVCR-1-14
2.16		
VVCR AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVCR-1-14
2.17		
VVCR AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVCR-1-15
2.18		
VVCR AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVCR-1-15
2.19		
VVCR AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVCR-1-17
2.20		
VVCR AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVCR-1-22
2.21		
VVCR AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCR-1-22
2.22		
VVCR AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCR-1-27
2.23		
VVCR AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CAM RANH	AD 2-VVCR-1-34
2.24		

BA RIA-VÙNG TAU/CON DAO DOMESTIC

VVCS AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVCS-1-1
VVCS AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVCS-1-1
2.2		
VVCS AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVCS-1-2
2.3		
VVCS AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCS-1-2
2.4		
VVCS AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVCS-1-2
2.5		
VVCS AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVCS-1-3
2.6		
VVCS AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVCS-1-3
2.7		
VVCS AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỬA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCS-1-4
2.8		
VVCS AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	AD 2-VVCS-1-4
2.9		
VVCS AD	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVCS-1-5
2.10		
VVCS AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVCS-1-5
2.11		
VVCS AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCS-1-6
2.12		
VVCS AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCS-1-7
2.13		
VVCS AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCS-1-7
2.14		
VVCS AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVCS-1-7
2.15		
VVCS AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVCS-1-8
2.16		
VVCS AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVCS-1-8
2.17		
VVCS AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVCS-1-9
2.18		

VVCR AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVCR-1-8
VVCR AD	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVCR-1-10
2.11		
VVCR AD	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVCR-1-11
2.12		
VVCR AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCR-1-12
2.13		
VVCR AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCR-1-12
2.14		
VVCR AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVCR-1-13
2.15		
VVCR AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCR-1-14
2.16		
VVCR AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVCR-1-14
2.17		
VVCR AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVCR-1-15
2.18		
VVCR AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVCR-1-15
2.19		
VVCR AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCR-1-17
2.20		
VVCR AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCR-1-22
2.21		
VVCR AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCR-1-22
2.22		
VVCR AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCR-1-27
2.23		
VVCR AD	CHARTS RELATED TO CAM RANH AERODROME	AD 2-VVCR-1-34
2.24		

BA RIA-VÙNG TAU/CON DAO DOMESTIC

VVCS AD	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVCS-1-1
2.1		
VVCS AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCS-1-1
2.2		
VVCS AD	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVCS-1-2
2.3		
VVCS AD	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVCS-1-2
2.4		
VVCS AD	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVCS-1-2
2.5		
VVCS AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVCS-1-3
2.6		
VVCS AD	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVCS-1-3
2.7		
VVCS AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCS-1-4
2.8		
VVCS AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVCS-1-4
2.9		
VVCS AD	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVCS-1-5
2.10		
VVCS AD	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVCS-1-5
2.11		
VVCS AD	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVCS-1-6
2.12		
VVCS AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCS-1-7
2.13		
VVCS AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCS-1-7
2.14		
VVCS AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVCS-1-7
2.15		
VVCS AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCS-1-8
2.16		
VVCS AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVCS-1-8
2.17		
VVCS AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVCS-1-9
2.18		

VVCS AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN		VVCS AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVCS-1-9	2.19	AIDS	AD 2-VVCS-1-9
VVCS AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVCS-1-10	VVCS AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCS-1-10
2.20			2.20		
VVCS AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVCS-1-11	VVCS AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCS-1-11
2.21			2.21		
VVCS AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCS-1-11	VVCS AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCS-1-11
2.22			2.22		
VVCS AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCS-1-11	VVCS AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCS-1-11
2.23			2.23		
VVCS AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CÔN SƠN	AD 2-VVCS-1-14	VVCS AD	CHARTS RELATED TO CON SON AERODROME	AD 2-VVCS-1-14
2.24			2.24		

CAN THO/CAN THO INTL

VVCT AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY		2.1		AD 2-VVCT-1-1
2.1			2.1		
VVCT AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVCT-1-1	2.2		AD 2-VVCT-1-1
2.2			2.2		
VVCT AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVCT-1-2	2.3		AD 2-VVCT-1-2
2.3			2.3		
VVCT AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVCT-1-2	2.4		AD 2-VVCT-1-2
2.4			2.4		
VVCT AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVCT-1-3	2.5		AD 2-VVCT-1-3
2.5			2.5		
VVCT AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HÒA	AD 2-VVCT-1-3	2.6		AD 2-VVCT-1-3
2.6			2.6		
VVCT AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVCT-1-3	2.7		AD 2-VVCT-1-3
2.7			2.7		
VVCT AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVCT-1-4	2.8		AD 2-VVCT-1-4
2.8			2.8		
VVCT AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVCT-1-4	2.9		AD 2-VVCT-1-4
2.9			2.9		
VVCT AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVCT-1-5	2.10		AD 2-VVCT-1-5
2.10			2.10		
VVCT AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVCT-1-8	2.11		AD 2-VVCT-1-8
2.11			2.11		
VVCT AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVCT-1-9	2.12		AD 2-VVCT-1-9
2.12			2.12		
VVCT AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVCT-1-9	2.13		AD 2-VVCT-1-9
2.13			2.13		
VVCT AD	ĐỀN TIẾP CẬN VÀ ĐỀN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVCT-1-10	2.14		AD 2-VVCT-1-10
2.14			2.14		
VVCT AD	CÁC LOẠI ĐỀN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVCT-1-10	2.15		AD 2-VVCT-1-10
2.15			2.15		
VVCT AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVCT-1-11	2.16		AD 2-VVCT-1-11
2.16			2.16		
VVCT AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVCT-1-11	2.17		AD 2-VVCT-1-11
2.17			2.17		
VVCT AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVCT-1-12	2.18		AD 2-VVCT-1-12
2.18			2.18		
VVCT AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVCT-1-12	2.19		AD 2-VVCT-1-12
2.19			2.19		
VVCT AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVCT-1-13	2.20		AD 2-VVCT-1-13
2.20			2.20		
VVCT AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVCT-1-14	2.21		AD 2-VVCT-1-14
2.21			2.21		
VVCT AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVCT-1-14	2.22		AD 2-VVCT-1-14
2.22			2.22		
VVCT AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVCT-1-19	2.23		AD 2-VVCT-1-19
2.23			2.23		
VVCT AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CẦN THƠ	AD 2-VVCT-1-23	2.24		AD 2-VVCT-1-23
2.24			2.24		

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOMESTIC

VVDB AD	TÊN VÀ ĐỊA DANH SÂN BAY		2.1		AD 2-VVDB-1-1
2.1			2.1		
VVDB AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVDB-1-1	2.2		AD 2-VVDB-1-1
2.2			2.2		

CAN THO/CAN THO INTL

VVCT AD	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVCT-1-1
2.1		
VVCT AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVCT-1-1
2.2		
VVCT AD	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVCT-1-2
2.3		
VVCT AD	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVCT-1-2
2.4		
VVCT AD	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVCT-1-3
2.5		
VVCT AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVCT-1-3
2.6		
VVCT AD	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVCT-1-3
2.7		
VVCT AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVCT-1-4
2.8		
VVCT AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVCT-1-4
2.9		
VVCT AD	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVCT-1-5
2.10		
VVCT AD	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVCT-1-8
2.11		
VVCT AD	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVCT-1-9
2.12		
VVCT AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVCT-1-9
2.13		
VVCT AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVCT-1-10
2.14		
VVCT AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVCT-1-10
2.15		
VVCT AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVCT-1-11
2.16		
VVCT AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVCT-1-11
2.17		
VVCT AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVCT-1-12
2.18		
VVCT AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVCT-1-12
2.19		
VVCT AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVCT-1-13
2.20		
VVCT AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVCT-1-14
2.21		
VVCT AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVCT-1-14
2.22		
VVCT AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVCT-1-19
2.23		
VVCT AD	CHARTS RELATED TO CAN THO AERODROME	AD 2-VVCT-1-23
2.24		

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOMESTIC

VVDB AD	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVDB-1-1
2.1		
VVDB AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVDB-1-1
2.2		

VVDB AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	SÂN ĐỠ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	
2.13		AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	
2.14		AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	
2.15	DỰ PHÒNG	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	
2.16	HẠ CẢNH	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	
2.17	LƯU	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVDB-1-
2.18	ĐỐI KHÔNG	10
VVDB AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VỎ TUYẾN DẪN	AD 2-VVDB-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	10
VVDB AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVDB-1-
2.20	BAY	11
VVDB AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVDB-1-
2.21	ỒN	11
VVDB AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDB-1-
2.22		11
VVDB AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDB-1-
2.23		14
VVDB AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY	AD 2-VVDB-1-
2.24	ĐIỆN BIÊN	17

QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC

VVDH AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVDH-1-1
VVDH AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN	
2.2	BAY	AD 2-VVDH-1-1
VVDH AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVDH-1-2
VVDH AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDH-1-2
VVDH AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	SÂN ĐỠ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDH-1-4
VVDH AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDH-1-4
VVDH AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVDH-1-5
VVDH AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVDH-1-7

VVDB AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD	PASSENGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	SEASONAL AVAILABILITY –	
2.7	CLEARING	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD	DECLARED DISTANCES	
2.13		AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
2.14		AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	
2.15	POWER SUPPLY	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD	HELICOPTER LANDING AREA	
2.16		AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD	ATS AIRSPACE	
2.17		AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDB-1-
2.18		10
VVDB AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVDB-1-
2.19	AIDS	10
VVDB AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDB-1-
2.20		11
VVDB AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDB-1-
2.21		11
VVDB AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDB-1-
2.22		11
VVDB AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDB-1-
2.23		14
VVDB AD	CHARTS RELATED TO DIEN BIEN	AD 2-VVDB-1-
2.24	AERODROME	17

QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC

VVDH AD	AERODROME LOCATION INDICATOR	
2.1	AND NAME	AD 2-VVDH-1-1
VVDH AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND	
2.2	ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVDH-1-1
VVDH AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVDH-1-2
VVDH AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVDH-1-2
VVDH AD	PASSANGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	SEASONAL AVAILABILITY –	
2.7	CLEARING	AD 2-VVDH-1-3
VVDH AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDH-1-4
VVDH AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVDH-1-4
VVDH AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVDH-1-5
VVDH AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVDH-1-7

VVDH AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVDH-1-8
VVDH AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	
2.13		AD 2-VVDH-1-9
VVDH AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	
2.14		AD 2-VVDH-1-9
VVDH AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	AD 2-VVDH-1-
2.15	DỰ PHÒNG	10
VVDH AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	AD 2-VVDH-1-
2.16	HẠ CẢNH	10
VVDH AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	AD 2-VVDH-1-
2.17	LƯU	10
VVDH AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVDH-1-
2.18	ĐỐI KHÔNG	11
VVDH AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVDH-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	12
VVDH AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVDH-1-
2.20	BAY	12
VVDH AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVDH-1-
2.21	ỒN	13
VVDH AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDH-1-
2.22		13
VVDH AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDH-1-
2.23		17
VVDH AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY	AD 2-VVDH-1-
2.24	ĐỒNG HỒI	19

LAM DONG/LIEN KHUONG INTL

VVDL AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVDL-1-1
VVDL AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN	
2.2	BAY	AD 2-VVDL-1-1
VVDL AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVDL-1-2
VVDL AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDL-1-2
VVDL AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÀ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDL-1-4
VVDL AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	ĐẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDL-1-4
VVDL AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVDL-1-5
VVDL AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVDL-1-9
VVDL AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	AD 2-VVDL-1-
2.12	CHC	10
VVDL AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVDL-1-
2.13		11
VVDL AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDL-1-
2.14		11
VVDL AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	AD 2-VVDL-1-
2.15	DỰ PHÒNG	11
VVDL AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	AD 2-VVDL-1-
2.16	HẠ CẢNH	12
VVDL AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	AD 2-VVDL-1-
2.17	LƯU	13
VVDL AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVDL-1-
2.18	ĐỐI KHÔNG	13
VVDL AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVDL-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	14
VVDL AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVDL-1-
2.20	BAY	14
VVDL AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVDL-1-
2.21	ỒN	19

VVDH AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVDH-1-8
VVDH AD	DECLARED DISTANCES	
2.13		AD 2-VVDH-1-9
VVDH AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
2.14		AD 2-VVDH-1-9
VVDH AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	AD 2-VVDH-1-
2.15	POWER SUPPLY	10
VVDH AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDH-1-
2.16		10
VVDH AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDH-1-
2.17		10
VVDH AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDH-1-
2.18		11
VVDH AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVDH-1-
2.19	AIDS	12
VVDH AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDH-1-
2.20		12
VVDH AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDH-1-
2.21		13
VVDH AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDH-1-
2.22		13
VVDH AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDH-1-
2.23		17
VVDH AD	CHARTS RELATED TO DONG HOI	AD 2-VVDH-1-
2.24	AERODROME	19

LAM DONG/LIEN KHUONG INTL

VVDL AD	AERODROME LOCATION INDICATOR	
2.1	AND NAME	AD 2-VVDL-1-1
VVDL AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND	
2.2	ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVDL-1-1
VVDL AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVDL-1-2
VVDL AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVDL-1-2
VVDL AD	PASSENGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	SEASONAL AVAILABILITY –	
2.7	CLEARING	AD 2-VVDL-1-3
VVDL AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDL-1-4
VVDL AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVDL-1-4
VVDL AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVDL-1-5
VVDL AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVDL-1-9
VVDL AD	RUNWAY PHYSICAL	AD 2-VVDL-1-
2.12	CHARACTERISTICS	10
VVDL AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVDL-1-
2.13		11
VVDL AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVDL-1-
2.14		11
VVDL AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	AD 2-VVDL-1-
2.15	POWER SUPPLY	11
VVDL AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDL-1-
2.16		12
VVDL AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDL-1-
2.17		13
VVDL AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDL-1-
2.18		13
VVDL AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVDL-1-
2.19	AIDS	14
VVDL AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDL-1-
2.20		14
VVDL AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDL-1-
2.21		19

VVDL AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDL-1-19	VVDL AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDL-1-19	VVDL AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY LIÊN KHUÔNG	AD 2-VVDL-1-22	VVDL AD 2.24	CHARTS RELATED TO LIEN KHUONG AERODROME	AD 2-VVDL-1-22

DA NANG/DA NANG INTL

VVDN AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDN-1-4
VVDN AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDN-1-6
VVDN AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-7
VVDN AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVDN-1-11
VVDN AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDN-1-12
VVDN AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVDN-1-13
VVDN AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVDN-1-14
VVDN AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.16	KHU VỰC DẪNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVDN-1-17
VVDN AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-18
VVDN AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVDN-1-25
VVDN AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDN-1-25
VVDN AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDN-1-28
VVDN AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐÀ NẴNG	AD 2-VVDN-1-36

AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL

VVNB AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVNB-1-3

DA NANG/DA NANG INTL

VVDN AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDN-1-4
VVDN AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVDN-1-6
VVDN AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVDN-1-7
VVDN AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVDN-1-11
VVDN AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVDN-1-12
VVDN AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVDN-1-13
VVDN AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVDN-1-14
VVDN AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVDN-1-17
VVDN AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDN-1-18
VVDN AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDN-1-25
VVDN AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDN-1-25
VVDN AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDN-1-28
VVDN AD 2.24	CHARTS RELATED TO DA NANG AERODROME	AD 2-VVDN-1-36

AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL

VVNB AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.5	PASSANGER FACILITIES	AD 2-VVNB-1-3

VVNB AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÃ	
2.6		AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVNB-1-9
VVNB AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-
2.10		10
VVNB AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	AD 2-VVNB-1-
2.11	CUNG CẤP	12
VVNB AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	AD 2-VVNB-1-
2.12	CHC	13
VVNB AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVNB-1-
2.13		14
VVNB AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVNB-1-
2.14		15
VVNB AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	AD 2-VVNB-1-
2.15	DỰ PHÒNG	16
VVNB AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	AD 2-VVNB-1-
2.16	HẠ CẢNH	17
VVNB AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	AD 2-VVNB-1-
2.17	LƯU	17
VVNB AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVNB-1-
2.18	ĐỐI KHÔNG	18
VVNB AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVNB-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	19
VVNB AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVNB-1-
2.20	BAY	22
VVNB AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVNB-1-
2.21	ỒN	68
VVNB AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVNB-1-
2.22		68
VVNB AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVNB-1-
2.23		92
VVNB AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY NỘI	AD 2-VVNB-1-
2.24	BÀI	109

HUE/PHU BAI INTL

VVPB AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN	
2.2	BAY	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	DỊCH VỤ BỐC DỖ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÃ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVPB-1-3
VVPB AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVPB-1-4
VVPB AD	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVPB-1-4
VVPB AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVPB-1-5
VVPB AD	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVPB-1-6
VVPB AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVPB-1-8
VVPB AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVPB-1-9
VVPB AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVPB-1-
2.13		10
VVPB AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVPB-1-
2.14		10

VVNB AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD	SEASONAL AVAILABILITY -	
2.7	CLEARING	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVNB-1-9
VVNB AD	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVNB-1-
2.10		10
VVNB AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	AD 2-VVNB-1-
2.11	PROVIDED	12
VVNB AD	RUNWAY PHYSICAL	AD 2-VVNB-1-
2.12	CHARACTERISTICS	13
VVNB AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVNB-1-
2.13		14
VVNB AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVNB-1-
2.14		15
VVNB AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	AD 2-VVNB-1-
2.15	POWER SUPPLY	16
VVNB AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVNB-1-
2.16		17
VVNB AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVNB-1-
2.17		17
VVNB AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVNB-1-
2.18		18
VVNB AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVNB-1-
2.19	AIDS	19
VVNB AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVNB-1-
2.20		22
VVNB AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVNB-1-
2.21		68
VVNB AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVNB-1-
2.22		68
VVNB AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVNB-1-
2.23		92
VVNB AD	CHARTS RELATED TO NOI BAI	AD 2-VVNB-1-
2.24	AERODROME	109

HUE/PHU BAI INTL

VVPB AD	AERODROME LOCATION INDICATOR	
2.1	AND NAME	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND	
2.2	ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	PASSENGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVPB-1-3
VVPB AD	SEASONAL AVAILABILITY -	
2.7	CLEARING	AD 2-VVPB-1-4
VVPB AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVPB-1-4
VVPB AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVPB-1-5
VVPB AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVPB-1-6
VVPB AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVPB-1-8
VVPB AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVPB-1-9
VVPB AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVPB-1-
2.13		10
VVPB AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVPB-1-
2.14		10

VVPB AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVPB-1-12
VVPB AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVPB-1-13
VVPB AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVPB-1-14
VVPB AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVPB-1-16
VVPB AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVPB-1-16
VVPB AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVPB-1-21
VVPB AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÚ BÀI	AD 2-VVPB-1-24

BINH DINH/PHU CAT DOMESTIC

VVPC AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVPC-1-1
VVPC AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVPC-1-1
VVPC AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVPC-1-2
VVPC AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVPC-1-2
VVPC AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỬA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVPC-1-4
VVPC AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVPC-1-4
VVPC AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVPC-1-5
VVPC AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVPC-1-8
VVPC AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVPC-1-9
VVPC AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVPC-1-10
VVPC AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVPC-1-11
VVPC AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVPC-1-11
VVPC AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVPC-1-12
VVPC AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVPC-1-12
VVPC AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVPC-1-13
VVPC AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVPC-1-13
VVPC AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVPC-1-14
VVPC AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVPC-1-16
VVPC AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVPC-1-16
VVPC AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVPC-1-21
VVPC AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÙ CÁT	AD 2-VVPC-1-25

VVPB AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVPB-1-11
VVPB AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVPB-1-12
VVPB AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVPB-1-13
VVPB AD 2.20	LOCAL AERODROME TRAFFIC REGULATIONS	AD 2-VVPB-1-14
VVPB AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVPB-1-16
VVPB AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPB-1-16
VVPB AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPB-1-21
VVPB AD 2.24	CHARTS RELATED TO PHU BAI AERODROME	AD 2-VVPB-1-24

BINH DINH/PHU CAT DOMESTIC

VVPC AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVPC-1-1
VVPC AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPC-1-1
VVPC AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVPC-1-2
VVPC AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVPC-1-2
VVPC AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVPC-1-3
VVPC AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVPC-1-4
VVPC AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVPC-1-4
VVPC AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVPC-1-5
VVPC AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVPC-1-8
VVPC AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVPC-1-9
VVPC AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVPC-1-10
VVPC AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVPC-1-11
VVPC AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVPC-1-11
VVPC AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVPC-1-12
VVPC AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVPC-1-12
VVPC AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVPC-1-13
VVPC AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVPC-1-13
VVPC AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVPC-1-14
VVPC AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVPC-1-16
VVPC AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPC-1-16
VVPC AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPC-1-21
VVPC AD 2.24	CHARTS RELATED TO PHU CAT AERODROME	AD 2-VVPC-1-25

GIA LAI/PLEIKU DOMESTIC		
VVPK AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVPK-1-1
VVPK AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	
2.2		AD 2-VVPK-1-1
VVPK AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	
2.4		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	
2.5		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	
2.6		AD 2-VVPK-1-3
VVPK AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVPK-1-3
VVPK AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	
2.8		AD 2-VVPK-1-4
VVPK AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
2.9		AD 2-VVPK-1-4
VVPK AD	DẤU HIỆU CHỈ DẪN CHƯỠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVPK-1-5
VVPK AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	
2.11		AD 2-VVPK-1-7
VVPK AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	
2.12		AD 2-VVPK-1-8
VVPK AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	
2.13		AD 2-VVPK-1-9
VVPK AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	
2.14		AD 2-VVPK-1-9
VVPK AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	
2.15		10
VVPK AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	
2.16		10
VVPK AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	
2.17		10
VVPK AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	
2.18		11
VVPK AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	
2.19		12
VVPK AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	
2.20		12
VVPK AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	
2.21		14
VVPK AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	
2.22		14
VVPK AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	
2.23		17
VVPK AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PLEIKU	
2.24		21

KIEN GIANG/PHU QUOC INTL		
VVPQ AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	
2.2		AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	
2.4		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	
2.5		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	
2.6		AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	
2.8		AD 2-VVPQ-1-4

GIA LAI/PLEIKU DOMESTIC		
VVPK AD	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVPK-1-1
VVPK AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPK-1-1
VVPK AD	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVPK-1-2
2.3		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVPK-1-2
2.4		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVPK-1-2
2.5		AD 2-VVPK-1-2
VVPK AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVPK-1-3
2.6		AD 2-VVPK-1-3
VVPK AD	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVPK-1-3
2.7		AD 2-VVPK-1-3
VVPK AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVPK-1-4
2.8		AD 2-VVPK-1-4
VVPK AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVPK-1-4
2.9		AD 2-VVPK-1-4
VVPK AD	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVPK-1-5
2.10		AD 2-VVPK-1-5
VVPK AD	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVPK-1-7
2.11		AD 2-VVPK-1-7
VVPK AD	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVPK-1-8
2.12		AD 2-VVPK-1-8
VVPK AD	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVPK-1-9
2.13		AD 2-VVPK-1-9
VVPK AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVPK-1-9
2.14		AD 2-VVPK-1-9
VVPK AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVPK-1-10
2.15		10
VVPK AD	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVPK-1-10
2.16		10
VVPK AD	ATS AIRSPACE	AD 2-VVPK-1-10
2.17		10
VVPK AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVPK-1-11
2.18		11
VVPK AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVPK-1-12
2.19		12
VVPK AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVPK-1-12
2.20		12
VVPK AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVPK-1-14
2.21		14
VVPK AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPK-1-14
2.22		14
VVPK AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPK-1-17
2.23		17
VVPK AD	CHARTS RELATED TO PLEIKU AERODROME	AD 2-VVPK-1-21
2.24		21

KIEN GIANG/PHU QUOC INTL		
VVPQ AD	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVPQ-1-1
2.1		AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPQ-1-1
2.2		AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVPQ-1-2
2.3		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-2
2.4		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-2
2.5		AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVPQ-1-3
2.6		AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVPQ-1-3
2.7		AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVPQ-1-4
2.8		AD 2-VVPQ-1-4

VVPQ AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVPQ-1-8
VVPQ AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVPQ-1-9
VVPQ AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVPQ-1-12
VVPQ AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VỎ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVPQ-1-16
VVPQ AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVPQ-1-16
VVPQ AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVPQ-1-21
VVPQ AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÚ QUỐC	AD 2-VVPQ-1-24

KIEN GIANG/RACH GIA DOMESTIC

VVRG AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVRG-1-6
VVRG AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVRG-1-8

VVPQ AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVPQ-1-8
VVPQ AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVPQ-1-9
VVPQ AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-12
VVPQ AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVPQ-1-16
VVPQ AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPQ-1-16
VVPQ AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPQ-1-21
VVPQ AD 2.24	CHARTS RELATED TO PHU QUOC AERODROME	AD 2-VVPQ-1-24

KIEN GIANG/RACH GIA DOMESTIC

VVRG AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVRG-1-6
VVRG AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVRG-1-8

VVRG AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVRG-1-9	VVRG AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVRG-1-9	VVRG AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-9	VVRG AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVRG-1-10	VVRG AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVRG-1-10	VVRG AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVRG-1-13	VVRG AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVRG-1-13
VVRG AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY RẠCH GIÁ	AD 2-VVRG-1-16	VVRG AD 2.24	CHARTS RELATED TO RACH GIA AERODROME	AD 2-VVRG-1-16

PHU YEN/TUY HOA DOMESTIC

VVTH AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVTH-1-1
VVTH AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVTH-1-1
VVTH AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVTH-1-2
VVTH AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVTH-1-2
VVTH AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỬA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVTH-1-4
VVTH AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ ĐẦU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVTH-1-4
VVTH AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVTH-1-5
VVTH AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVTH-1-5
VVTH AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTH-1-6
VVTH AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVTH-1-7
VVTH AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTH-1-7
VVTH AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVTH-1-8
VVTH AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TUY HÒA	AD 2-VVTH-1-14

HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL

VVTS AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH CẢNG SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-1

PHU YEN/TUY HOA DOMESTIC

VVTH AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVTH-1-1
VVTH AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVTH-1-1
VVTH AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVTH-1-2
VVTH AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVTH-1-2
VVTH AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVTH-1-3
VVTH AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVTH-1-4
VVTH AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVTH-1-4
VVTH AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVTH-1-5
VVTH AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVTH-1-5
VVTH AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVTH-1-6
VVTH AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVTH-1-7
VVTH AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVTH-1-7
VVTH AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVTH-1-8
VVTH AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.24	CHARTS RELATED TO TUY HOA AERODROME	AD 2-VVTH-1-14

HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL

VVTS AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVTS-1-1

VVTS AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.8	SÂN ĐỠ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVTS-1-4
VVTS AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVTS-1-6
VVTS AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-8
VVTS AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVTS-1-16
VVTS AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTS-1-17
VVTS AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVTS-1-18
VVTS AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVTS-1-19
VVTS AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-25
VVTS AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVTS-1-71
VVTS AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTS-1-71
VVTS AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTS-1-88
VVTS AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT	AD 2-VVTS-1-105

THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC

VVTX AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.8	SÂN ĐỠ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-5

VVTS AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVTS-1-4
VVTS AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVTS-1-6
VVTS AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVTS-1-8
VVTS AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVTS-1-16
VVTS AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVTS-1-17
VVTS AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVTS-1-18
VVTS AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVTS-1-19
VVTS AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTS-1-25
VVTS AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTS-1-71
VVTS AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTS-1-71
VVTS AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTS-1-88
VVTS AD 2.24	CHARTS RELATED TO TAN SON NHAT AERODROME	AD 2-VVTS-1-105

THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC

VVTX AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVTX-1-5

VVTX AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVTX-1-6
VVTX AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVTX-1-7
VVTX AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	
2.13		AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	
2.14		AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	
2.15	DỰ PHÒNG	AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	
2.16	HẠ CẢNH	AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	
2.17	LƯU	AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVTX-1-
2.18	ĐÔI KHÔNG	10
VVTX AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVTX-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	11
VVTX AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVTX-1-
2.20	BAY	11
VVTX AD	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG	AD 2-VVTX-1-
2.21	ỒN	12
VVTX AD	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTX-1-
2.22		12
VVTX AD	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTX-1-
2.23		16
VVTX AD	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-
2.24	THỌ XUÂN	20

QUANG NINH/VAN DON INTL

VVVD AD	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	
2.1		AD 2-VVVD-1-1
VVVD AD	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN	
2.2	BAY	AD 2-VVVD-1-1
VVVD AD	GIỜ HOẠT ĐỘNG	
2.3		AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG	
2.4	TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH	
2.5	KHÁCH	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÀ SÂN	
2.6	BAY	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	
2.7		AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU	
2.8	CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVVD-1-4
VVVD AD	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN	
2.9	DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ	
	ĐẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVVD-1-5
VVVD AD	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	
2.10		AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC	
2.11	CUNG CẤP	AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG	
2.12	CHC	AD 2-VVVD-1-7
VVVD AD	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	
2.13		AD 2-VVVD-1-8
VVVD AD	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	
2.14		AD 2-VVVD-1-8
VVVD AD	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN	
2.15	DỰ PHÒNG	AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG	
2.16	HẠ CẢNH	AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG	
2.17	LƯU	AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC	AD 2-VVVD-1-
2.18	ĐÔI KHÔNG	10
VVVD AD	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN	AD 2-VVVD-1-
2.19	ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	11
VVVD AD	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN	AD 2-VVVD-1-
2.20	BAY	11

VVTX AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVTX-1-6
VVTX AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVTX-1-7
VVTX AD	DECLARED DISTANCES	
2.13		AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
2.14		AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	
2.15	POWER SUPPLY	AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD	HELICOPTER LANDING AREA	
2.16		AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD	ATS AIRSPACE	
2.17		AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTX-1-
2.18		10
VVTX AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVTX-1-
2.19	AIDS	11
VVTX AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTX-1-
2.20		11
VVTX AD	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTX-1-
2.21		12
VVTX AD	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTX-1-
2.22		12
VVTX AD	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTX-1-
2.23		16
VVTX AD	CHARTS RELATED THO XUAN	AD 2-VVTX-1-
2.24	AERODROME	20

QUANG NINH/VAN DON INTL

VVVD AD	AERODROME LOCATION INDICATOR	
2.1	AND NAME	AD 2-VVVD-1-1
VVVD AD	AERODROME GEOGRAPHICAL AND	
2.2	ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVVD-1-1
VVVD AD	OPERATIONAL HOURS	
2.3		AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	HANDLING SERVICES AND	
2.4	FACILITIES	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	PASSENGER FACILITIES	
2.5		AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD	RESCUE AND FIRE-FIGHTING	
2.6	SERVICES	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD	SEASONAL AVAILABILITY –	
2.7	CLEARING	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK	
2.8	LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVVD-1-4
VVVD AD	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE	
2.9	AND CONTROL SYSTEM AND	
	MARKINGS	AD 2-VVVD-1-5
VVVD AD	AERODROME OBSTACLES	
2.10		AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD	METEOROLOGICAL INFORMATION	
2.11	PROVIDED	AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD	RUNWAY PHYSICAL	
2.12	CHARACTERISTICS	AD 2-VVVD-1-7
VVVD AD	DECLARED DISTANCES	
2.13		AD 2-VVVD-1-8
VVVD AD	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
2.14		AD 2-VVVD-1-8
VVVD AD	OTHER LIGHTING, SECONDARY	
2.15	POWER SUPPLY	AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	HELICOPTER LANDING AREA	
2.16		AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	ATS AIRSPACE	
2.17		AD 2-VVVD-1-9
VVVD AD	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVVD-1-
2.18		10
VVVD AD	RADIO NAVIGATION AND LANDING	AD 2-VVVD-1-
2.19	AIDS	11
VVVD AD	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVVD-1-
2.20		11

VVVD AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVVD-1-13	VVVD AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVVD-1-13	VVVD AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVVD-1-17	VVVD AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVVD-1-17
VVVD AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VÂN ĐỒN	AD 2-VVVD-1-20	VVVD AD 2.24	CHARTS RELATED TO VAN DON AERODROME	AD 2-VVVD-1-20

NGHE AN/VINH DOMESTIC

VVVH AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-1
VVVH AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-1
VVVH AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÀ SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-3
VVVH AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVVH-1-3
VVVH AD 2.8	SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỬA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVVH-1-4
VVVH AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẾ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVVH-1-4
VVVH AD 2.10	CHƯƠNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-5
VVVH AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVVH-1-9
VVVH AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVVH-1-10
VVVH AD 2.13	CÁC CỤ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHCAD	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-15
VVVH AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVVH-1-16
VVVH AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVVH-1-16
VVVH AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVVH-1-21
VVVH AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VINH	AD 2-VVVH-1-27

NGHE AN/VINH DOMESTIC

VVVH AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVVH-1-1
VVVH AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVVH-1-1
VVVH AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVVH-1-2
VVVH AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVVH-1-3
VVVH AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING	AD 2-VVVH-1-3
VVVH AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVVH-1-4
VVVH AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVVH-1-4
VVVH AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVVH-1-5
VVVH AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVVH-1-9
VVVH AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVVH-1-10
VVVH AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVVH-1-15
VVVH AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVVH-1-16
VVVH AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVVH-1-16
VVVH AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVVH-1-21
VVVH AD 2.24	CHARTS RELATED TO VINH AERODROME	AD 2-VVVH-1-27

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 1.3 DANH MỤC CÁC SÂN BAY

AD 1.3 INDEX TO AERODROMES

Aerodrome/Heliport name Location indicator	Type of traffic permitted to use the aerodrome/heliport			Reference to AD Section and remarks
	International- National (INTL - NTL)	IFR - VFR	S = scheduled N = Non-scheduled G = General aviation M = Military X = Other	
1	2	3	4	5
Aerodromes				
BA RIA-VUNG TAU/CON DAO VVCS	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCS
BINH DINH/PHU CAT VVPC	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVPC
CA MAU/CA MAU VVCM	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCM
CAN THO/CAN THO INTL VVCT	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCT
DA NANG/DA NANG INTL VVDN	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVDN
DAK LAK/BUON MA THUOT VVBM	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVBM
DIEN BIEN/DIEN BIEN VVDB	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVDB
GIA LAI/PLEIKU VVPK	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVPK
HA NOI/NOI BAI INTL VVNB	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVNB
HAI PHONG/CAT BI INTL VVCI	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCI
HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL VVTS	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVTS
HUE/PHU BAI INTL VVPB	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVPB
KHANH HOA/CAM RANH INTL VVCR	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCR
KIEN GIANG/PHU QUOC INTL VVPQ	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVPQ
KIEN GIANG/RACH GIA VVRG	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVRG
LAM DONG/LIEN KHUONG INTL VVDL	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVDL
NGHE AN/VINH VVVH	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVVH
PHU YEN/TUY HOA VVTH	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVTH
QUANG BINH/DONG HOI VVDH	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVDH
QUANG NAM/CHU LAI VVCA	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVCA
QUANG NINH/VAN DON INTL VVVD	INTL - NTL	IFR - VFR	S N G	AD 2 - VVVD
THANH HOA/THO XUAN VVTX	NTL	IFR - VFR	S N G M	AD 2 - VVTX
* The location indicators marked with an asterisk (*) cannot be used in the address component of AFS messages.				

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2 CÁC SÂN BAY		AD 2 AERODROMES
VVBM AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY		VVBM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
VVBM - DAK LAK/BUON MA THUOT DOMESTIC		
VVBM AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY		VVBM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	124006B – 1080700Đ Giao điểm của trục tim đường CHC 09/27 và trục tim đường lăn P 124006N – 1080700E Intersection of RCL of RWY 09/27 and CL of TWY P
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	10 KM cách trung tâm thành phố Buôn Ma Thuột về phía Đông Nam 10 KM from the center of Buon Ma Thuot City to the SE
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	529M/33°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1° Tây (2020)/Không 1°W (2020)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ hàng không miền Nam tại Cảng hàng không Buôn Ma Thuột Tel:+84 262 3833933; +84 91 3448113 Fax:+84 262 3833399 Email: Không AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority Of Viet Nam (CAAV) Representative of Southern Airports Authority (SAA) at Buon Ma Thuot Airport Tel:+84 262 3833933; +84 91 3448113 Fax:+84 262 3833399 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Buôn Ma Thuột Tel: +84 262 3962248; +84 91 3736782 Fax: +84 262 3862086 Email: ncduy@vietnamairport.vn AFS: VVBMYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet nam (ACV) Buon Ma Thuot Airport Tel: +84 262 3962248; +84 91 3736782 Fax: +84 262 3862086 Email: ncduy@vietnamairport.vn AFS: VVBMYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVBM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Chỉ làm dự bị cho các sân bay nội địa của Việt Nam Only used as alternate aerodromes for the domestic ones of Viet Nam

VVBM AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVBM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo và xe nâng Conveyor, cargo truck and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	2 xe, 18.927 lít/xe 2 trucks, 18.927L/truck
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm dành cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVBM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city

2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi và ô tô cho thuê Taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ**VVBM AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 6 CAT 6
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 4 200 (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 21 800 L • Tốc độ xả foam bọt: 16 000 L/min • Khối lượng bột khô: 475 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 4 200 (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 21 800 L • Discharge rate foam solution: 16 000 L/min • Dry chemical powders: 475 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321 trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 913736782 – Up to A321 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 913736782
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVBM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVBM AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu sân đỗ, bề mặt và sức chịu tải Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Các vị trí đỗ 1, 2, 3, 4 và 5), Bê tông xi măng, PCN 49/R/B/W/T Apron (Stands 1, 2, 3, 4 and 5), Cement concrete, PCN 49/R/B/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn P: 18 M, Bê tông nhựa, PCN 45/F/B/W/T Taxiway P: 18 M, Bituminous concrete, PCN 45/F/B/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KÊ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVBM AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau với đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Các chỉ dẫn tại sân đỗ Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions Guidelines at apron
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, điểm ngắm, sân quay đầu. Đèn: Ngưỡng, lề, lề sân quay đầu, chớp nhận dạng ngưỡng và giới hạn Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, aiming point, turn pad. Lights: THR, edge, edge lights of turn pad, flashing THR identification and end
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, tim, lề, vị trí dừng chờ Đèn: Lề đường lăn Markings: Designation, centre line, edge, holding position. Light: Edge
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVBM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVBM AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVBM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Buôn Ma Thuột Buon Ma Thuot MET station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0500, 1100, 1700, 2300 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0500, 1100, 1700, 2300 UTC; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available

8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Buon Ma Thuot TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVBMYYX AFTN/AMHS address: VVBMYYX

VVBM AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVBM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	090.96°	3 000 x 45	45/F/B/W/T Bê tông nhựa 45/F/B/W/T Bituminous concrete	124006.80N 1080623.30E NIL NIL	THR 521.5 M NIL
27	270.96°	3 000 x 45	45/F/B/W/T Bê tông nhựa 45/F/B/W/T Bituminous concrete	124005.16N 1080802.71E NIL NIL	THR 527 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
09	0.411%	70 x 45	200 x 150	3 240 x 300	90 x 90
27	0.411%	50 x 45	200 x 150	3 240 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVBM AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVBM AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3 000	3 200	3 070	3 000	Không NIL
27	3 000	3 200	3 050	3 000	Không NIL

VVBM AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVBM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M Không SALS 420 M NIL	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.04° PAPI Left/3.04°	Không NIL	Không NIL	3 000 M 60 M Trắng/600 M cuối Vàng 3 000 M 60 M White/end 600 M Yellow	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.03° PAPI Left/3.03°	Không NIL	Không NIL	3 000 M 60 M Trắng/600 M cuối Vàng/Trắng 3 000 M 60 M White/end 600 M Yellow/White	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVBM AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVBM AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, công suất 350W, màu trắng nhấp nháy 02 giây/lần Giờ hoạt động: H24 ABN: On the top of TWR, power 350 W, FLG White EV 2 SEC Hours of operation: H24
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió có đèn chỉ báo: Cách tim đường CHC 09 về phía Nam 432 M LDI: NIL Anemometer and LGTD: 432 M FM RCL 09 to the South
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	01 máy 150 KVA; 01 máy 250 KVA Thời gian chuyển nguồn < 15 giây 01 generator 150 KVA; 01 generator 250 KVA Switch-over time: < 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVBM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVBM AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Buôn Ma Thuột: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là đài DVOR/DME BMT Buon Ma Thuot CTR: A circle, radius 30 KM centred at DVOR/DME BMT
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 750 M SFC up to 2 750 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Buôn Ma Thuột Tiếng Anh, Tiếng Việt Buon Ma Thuot TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	3 050 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVBM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Buôn Ma Thuột Buon Ma Thuot TWR	118.450 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.100 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		132.350 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVBM AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVBM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS/MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	HT	370 KHZ	HO	124007.4B 1080553.8Đ 124007.4N 1080553.8E		Không NIL	Vị trí: Cách thêm đường CHC 09: 884 M Tầm phủ: 60 NM Location: 884 M FM THR 09 Coverage: 60 NM
NDB	BU	386 KHZ	H24	124010.5B 1080231.9Đ 124010.5N 1080231.9E		Không NIL	Vị trí: Cách thêm đường CHC 09: 6 979 M Tầm phủ: 80 NM Location: 6 979 M FM THR 09 Coverage: 80 NM
DVOR/DME	BMT	112.100 MHZ CH 58X	H24	123959.5B 1080722.8Đ 123959.5N 1080722.8E		Không NIL	Vị trí: Cách thêm đường CHC 09: 1 800 M về phía Đông, cách trục tìm đường CHC 194 M về phía Nam Tầm phủ: 320 KM Location: 1 800 M FM THR 09 to the East, 194 M FM RCL to the South Coverage: 320 KM
ILS/LOC	IBM	109.700 MHZ	H24	124005.0B 1080810.3Đ 124005.0N 1080810.3E		Không NIL	Vị trí: Nằm trên trục đường CHC kéo dài và cách ngưỡng đường CHC 27 về phía Đông 231 M Tầm phủ: 25 NM Location: Located on extended RCL, 231 M FM THR 27 to the East Coverage: 25 NM
ILS/GP	IBM	333.200 MHZ	H24	124004.1B 1080633.1Đ 124004.1N 1080633.1E		Không NIL	Vị trí: Cách thêm đường CHC 09: 297 M Tầm phủ: 10 NM Location: 297 M FM THR 09 Coverage: 10 NM
ILS/DME	IBM	CH 34X	H24	124004.2B 1080632.9Đ 124004.2N 1080632.9E		Không NIL	Vị trí: Nằm về phía Tây đường CHC, cách đầu thêm đường CHC 09 297 M Tầm phủ: 25 NM Location: Located on RWY to the West, 297 M FM THR 09 Coverage: 25 NM

VVBM AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVBM AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Buôn Ma Thuột. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay tại sân bay như sau:

- a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;
- b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;
- c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;
- d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Buôn Ma Thuột sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương thức khai thác

Vị trí đỗ tàu bay <i>Aircraft stands</i>	Phương thức khai thác <i>Operational Procedures</i>
1, 2, 3, 4 và 5 1, 2, 3, 4 and 5	Sử dụng cho tàu bay A321 tương đương trở xuống. Used for aircraft up to A321 and equivalent.

VVBM AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

Không

VVBM AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC RNAV 1, RNP 1 VÀ RNP APCH

1.1 Tổng quan

- 1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Buôn Ma Thuột, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- 1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.
- 1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- 1.1.4 Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vết bay SID/STAR RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

1.2 Phương thức khai thác

- 1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Buôn Ma Thuột phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:
 - Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
 - Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;

1 AIRPORT REGULATIONS

At Buon Ma Thuot Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

- a) Meaning of markings and signs;
- b) Information about aircraft stands;
- c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;
- d) Marshaller assistance.

2 TAXIING TO AND FROM STAND

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Buon Ma Thuot TWR.

2.2 Operational procedures

VVBM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURE

NIL

VVBM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 THE OPERATIONAL PROCEDURES FOR RNAV 1, RNP1 AND RNP APCH

1.1 General

- 1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Buôn Ma Thuột Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- 1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- 1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
- 1.1.4 The transition routes have been establish to connect RNP 1 SID/STAR with the existing ATS routes.

1.2 Operational procedures

- 1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Buôn Ma Thuột Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:
 - Insert R (PBN approved) into Item 10a;
 - Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;

- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).
- 1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- 1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.
- 1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.
- 1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.
- 1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).
- 1.3 Đối với tàu bay khởi hành**
- 1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức khởi hành; và
 - Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết.
- 1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.
- 1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.
- 1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
 - Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
 - Đường bay;
 - Độ cao/mức bay chỉ định;
 - Mã SSR; và
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).
- 1.2.2 Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.
- 1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.
- 1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.
- 1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.
- 1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.
- 1.3 For departing aircraft**
- 1.3.1 The procedures for departing aircraft includes 2 main elements:
- SID; and
 - Transition route, if necessary.
- 1.3.2 A transition route starts at the last point of SID to a position from which the aircraft will intercept the ATS route.
- 1.3.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.
- 1.3.4 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - Clearance limit, normally destination aerodrome;
 - SID and transition route, if necessary;
 - Route;
 - Assigned flight level/altitude;
 - SSR code; and

- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết; và
- Phương thức đến.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.4.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/mức bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức tiếp cận; và
- Phương thức tiếp cận huyệt.

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận huyệt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận huyệt.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức tiếp cận;
- Đường CHC sử dụng;
- Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 The procedures for arriving aircraft include 2 main elements:

- Transition route, if necessary; and
- STAR.

1.4.2 A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the position that starts the STAR.

1.4.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.

1.4.4 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

1.4.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Call sign;
- STAR and transition route, if necessary;
- Runway-in-use;
- Cleared flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main elements:

- IAP; and
- Missed approach procedure.

1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to practical operating conditions.

1.5.5 ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:

- Call sign;
- IAP;
- Runway-in-use;
- Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc phương thức tiếp cận RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu. Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có giờ dự kiến tiếp cận thì theo giờ dự kiến đến trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.

Ghi chú: Trong trường hợp không thiết lập các khu chờ tại điểm IAF, tàu bay tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp.

- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements

If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC.

Note: In case the holding patterns have not been established at IAF, aircraft continues flying on the assigned STAR procedure, complying with altitude and speed restrictions and at the end of the procedure, conduct appropriate approach procedure.

- For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by

ATC to deal with complicated situations.

VVBM AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVBM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1

Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

1

Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
1	2	3	4	5
09	2 700	0.72	0.70	0.80
27	2 700	0.71	0.68	0.79

2

Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vết dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vết lằn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lằn vào vị trí đỗ.

2

Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3

Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

Hiện nay tại khu bay Cảng hàng không Buôn Ma Thuột và khu vực lân cận có một số ít chim cú, loài này chỉ ở dưới cỏ và bay cao tầm 1 M không ảnh hưởng đến hoạt động của tàu bay. Ngoài ra không có loài chim nào tập trung và cư ngụ.

3

The birds and wildlife activities affect to AD

Currently, at Buon Ma Thuot airport and the vicinity, there are a few quails which only live in the grass and fly about 1 M, do not affect the aircraft's operation. Besides, there is no bird to gather and roost.

4

Danh mục không đáp ứng

4

List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Hàng rào an ninh khu bay chưa đáp ứng yêu cầu về chiều cao theo quy định (700 M phía Đông Nam đường CHC 27 có chiều cao 1.1 M) The fence surrounding the airside does not meet the height requirements according to regulations (700 M southeast of RWY 27 with a height of 1.1 M)	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa công bố điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	
3	3 chòi gác an ninh khu bay nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 85-100 M, không đảm bảo độ dễ gãy Three security guards towers are located in the RWY STRIP (about 85-100 M from the RWY CL) does not meet the fragility requirements	
4	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	

VVBM AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY BUÔN MA THUỐT	VVBM AD 2.24 CHARTS RELATED TO BUON MA THUOT AERODROME
Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVBM-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVBM-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVBM-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVBM-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVBM-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVBM-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVBM-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: MEVON 1A, ENGIM 1A, NOBID 1A, ONEBI 2A, DOVIN 1A, ENRIN 1A, PATMA 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: MEVON 1A, ENGIM 1A, NOBID 1A, ONEBI 2A, DOVIN1A, ENRIN 1A, PATMA 1A	AD 2-VVBM-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E	AD 2-VVBM-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVBM-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Tabular description and waypont list (cont.))	AD 2-VVBM-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Connecting track specification)	AD 2-VVBM-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVBM-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: MEVON 2E, ENGIM 2E, NOBID 2E, ONEBI 3E, DOVIN 2E, ENRIN 2E (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVBM-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 27: MEVON 1B, ENGIM 1B, NOBID 1B, ONEBI 2B, DOVIN 1B, ENRIN 1B, PATMA 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 27: MEVON 1B, ENGIM 1B, NOBID 1B, ONEBI 2B, DOVIN 1B, ENRIN 1B, PATMA 1B	AD 2-VVBM-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F	AD 2-VVBM-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVBM-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: MEVON 2F, ENGIM 2F, NOBID 2F, ONEBI 3F, DOVIN 2F, ENRIN 2F (Tabular description and waypont list (cont.))	AD 2-VVBM-9-13

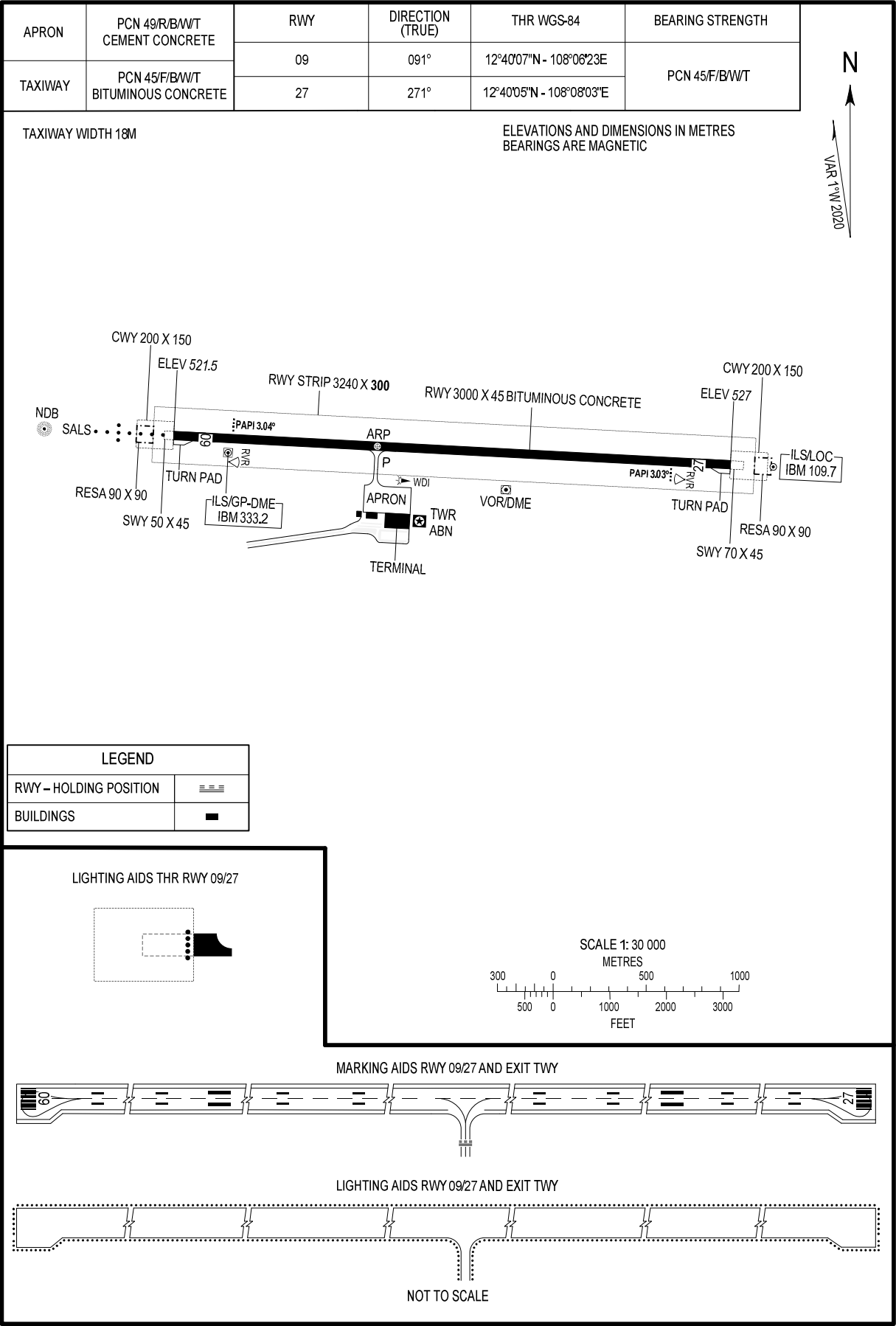
AERODROME CHART - ICAO

12°40'06"N
108°07'00"E

AD ELEV 529M

TWR: 118.45

DAC LAC/BUON MA THUOT DOM (VVBM)

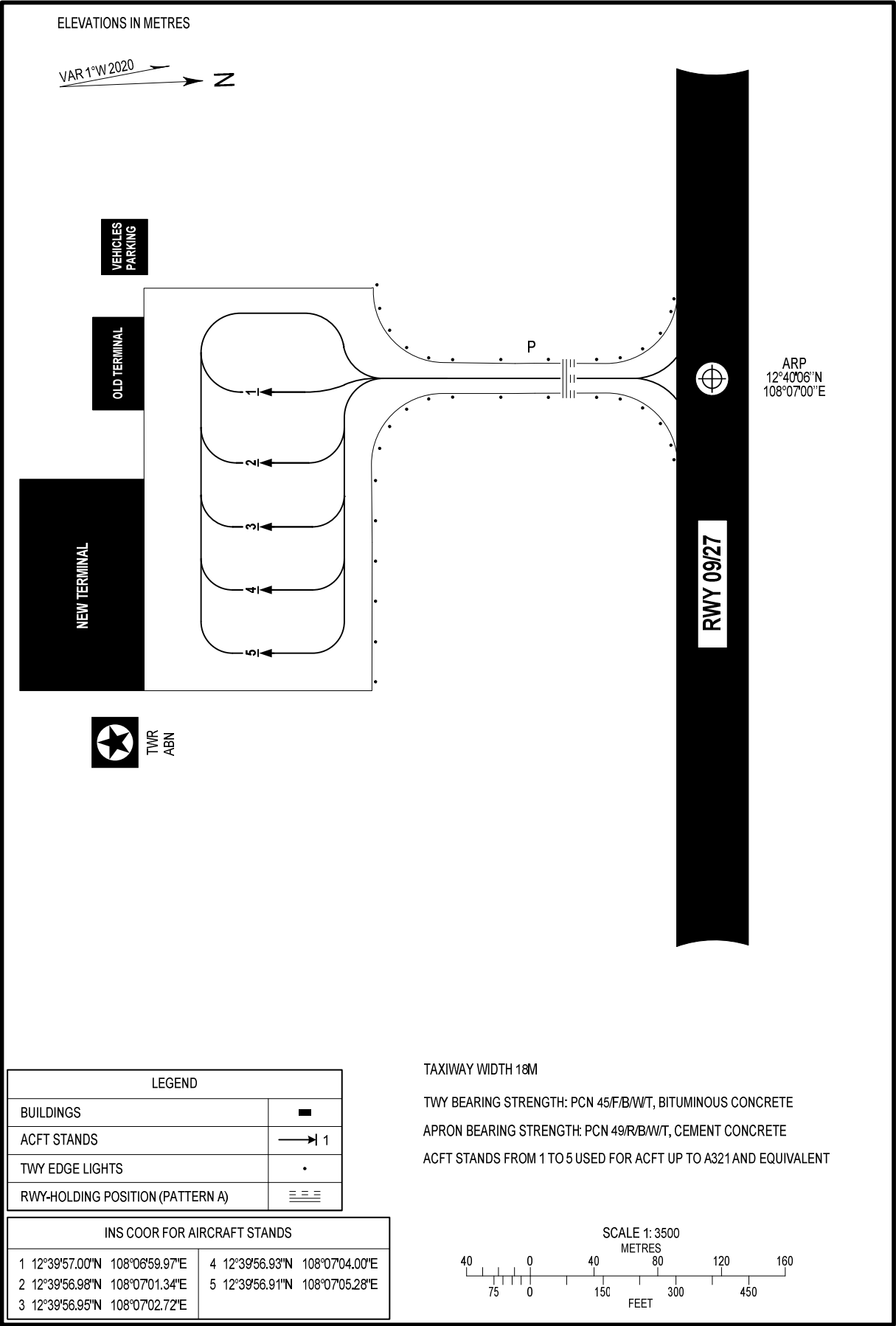


PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

TWR: 118.45

DAC LAC/BUON MA THUOT DOM (VVBM)



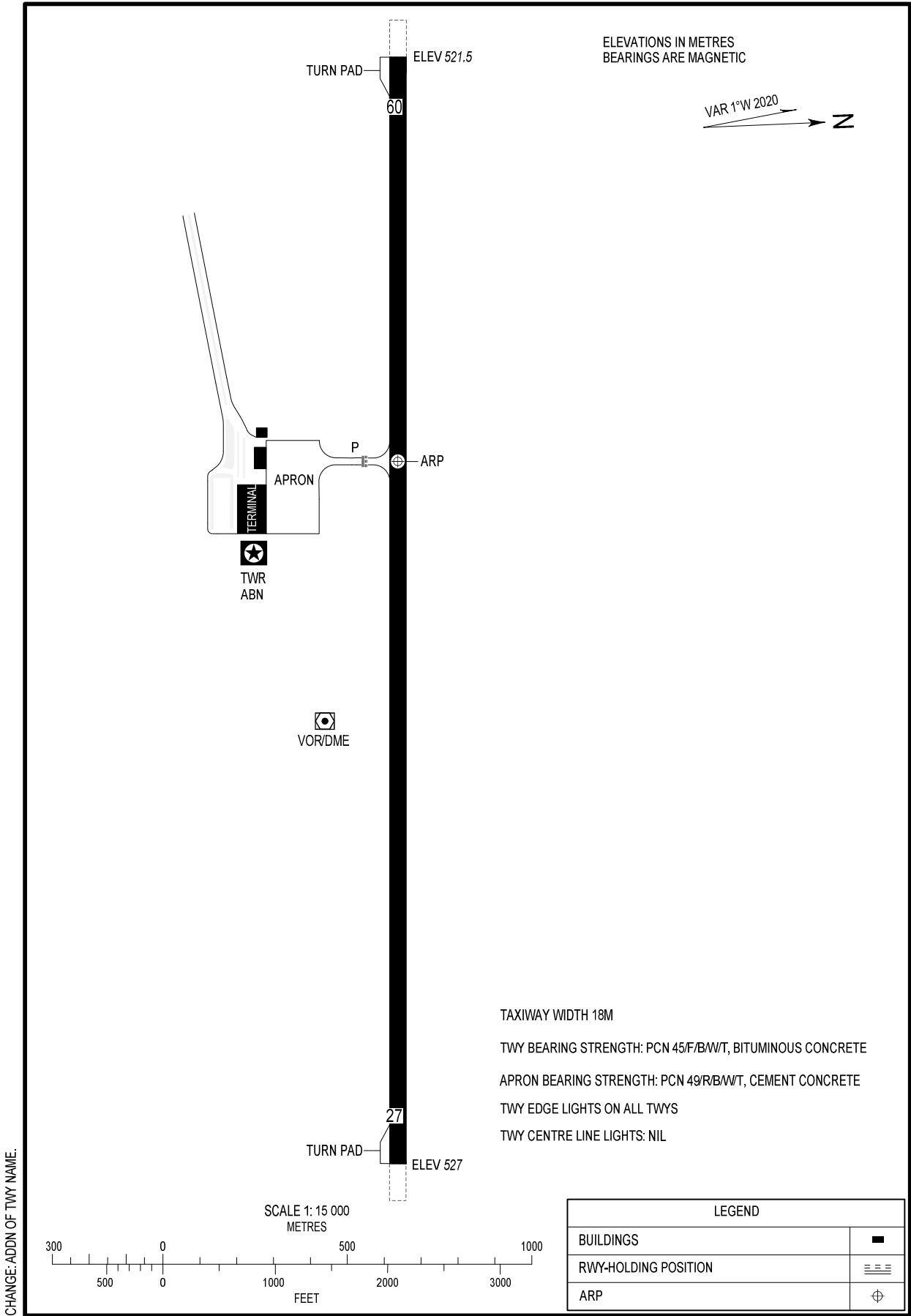
The INS coordinates and elevation for ACFT stands

<i>Position</i>	<i>Coordinates</i>		<i>Elevation (M)</i>	<i>Remarks</i>
Stand 1	123957.00N	1080659.97E		
Stand 2	123956.98N	1080701.34E		
Stand 3	123956.95N	1080702.72E		
Stand 4	123956.93N	1080704.00E		
Stand 5	123956.91N	1080705.28E		

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

TWR: 118.45

DAC LAC/BUON MA THUOT DOM (VVBM)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVCA AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVCA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVCA - QUANG NAM/CHU LAI DOMESTIC

VVCA AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVCA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	152422B – 1084221Đ Giao điểm của tìm đường CHC 14/32 và tìm đường lẫn E4 152422N – 1084221E Intersection of CL of RWY 14/32 and CL of TWY E4
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách thành phố Tam Kỳ 27 KM về phía Đông Nam 27 KM from Tam Ky City to the South-East
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	8 M/38°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Trung tại Cảng hàng không Chu Lai Tel: +84 235 3536522 Fax: +84 235 3536521 Email: cvhk-vcl@maa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Middle Airports Authority (MAA) at Chu Lai Airport Tel: +84 235 3536522 Fax: +84 235 3536521 Email: cvhk-vcl@maa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Chu Lai Tel: +84 235 3535518 Fax: +84 235 3551339 Email: vanthu.vcl@acv.vn AFS: VVCAYDYX Web: Không Post: Airport Corporation of Viet Nam (ACV) Chu Lai Airport Tel: +84 235 3535518 Fax: +84 235 3551339 Email: vanthu.vcl@acv.vn AFS: VVCAYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG		VVCA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS
1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1400
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1400
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1400
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1400
10	An ninh Security	2300 - 1400
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVCA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền và xe nâng Conveyor and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	1 xe 19 000 lít, 1 xe 17 500 lít 1 truck 19 000 L, 1 truck 17 500 L
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH**VVCA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê Buses, taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ**VVCA AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 2 100 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 18 000 L • Tốc độ xả foam bọt: 13 500 L/min • Khối lượng bột khô: 475 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 2 100 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 18 000 L • Discharge rate foam solution: 13 500 L/min • Dry chemical powders: 475 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– B737, A321 và tương đương trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 982079828 – Up to B737, A321 and equivalent – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 982079828
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVCA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.8 SÂN ĐỔ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVCA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ số 1: + Vị trí đỗ 2, 3, 4, 5, 6, 7: Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T + Vị trí đỗ 1, 8: Bê tông xi măng, PCN 60/R/B/W/T Apron 1: + Stands 2, 3, 4, 5, 6, 7: Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T + stands 1, 8: Cement concrete, PCN 60/R/B/W/T
		Sân đỗ số 2: Không sử dụng Apron 2: Is not used
		Sân đỗ số 3: Sân đỗ quân sự do quân sự quản lý Apron 3: Military apron controlled by military
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn song song E1, 25 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn nối E2, 153 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn nối E3, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn nối E4, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn nối E5, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn nối E6, 84 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Parallel TWY E1, 25 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T Connecting TWY E2, 153 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T Connecting TWY E3, 23 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T Connecting TWY E4, 23 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T Connecting TWY E5, 23 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T Connecting TWY E6, 84 M, Cement concrete, PCN 40/R/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Tọa độ: 152353.52B 1084301.07Đ Phương vị: 313° Cự ly: 02 NM Tần số: 115.2 MHZ Coordinates: 152353.52N 1084301.07E Bearing: 313° Distance: 02 NM Frequency: 115.2 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVCA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Hướng dẫn lăn trên sân đỗ Taxiing guidance signs at all intersections with TWYs, RWYs and at all holding positions Guidelines at apron	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, điểm ngắm, tim đường CHC, và lề đường CHC Đèn: Đèn lề, đèn thềm, giới hạn Marking: Designation, THR, TDZ, aiming point, centre line, and edge of RWY Lights: Edge lights, THR, end lights

		Đường lăn: TWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Tím đường lăn, lẻ đường lăn E3, E4, E5 vạch dừng chờ đường lăn E2, E6 Đèn: Đèn lẻ các đường lăn Marking: Centre line, edge at TWYs E3, E4, E5, holding position at TWYs E2, E6 Lights: Edge lights
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVCA AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVCA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

Trong khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVCA AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVCA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Chu Lai Chu Lai MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng Da Nang Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	9 giờ (phát 3 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 UTC và bản tin cảnh báo cho sân bay Chu Lai; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 9 HR (3 times per day with effect at 0000, 0300, 0600 UTC and airport weather forecast for Chu Lai airport; issued 1 HR before TAF message validity)

4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Chart
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Chu Lai TWR, Chu Lai ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc...)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVCAYMYX AFTN/AMHS address: VVCAYMYX
		Hệ thống quan trắc: Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS Giờ hoạt động: 24/24 Observation system: Automatic Weather Observing System (AWOS) IMS Hours of operarion: H24

VVCA AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVCA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Hướng thực TRUE BRG	Kích thước đường CHC (M) Dimensions of RWY(M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
14	134.60°	3 050 x 45	40/R/B/X/T Bê tông xi măng 40/R/B/X/T Cement concrete	152456.37N 1084144.71E NIL NIL	THR 7.8 M NIL
32	314.60°	3 050 x 45	40/R/B/X/T Bê tông xi măng 40/R/B/X/T Cement concrete	152346.78N 1084257.62E NIL NIL	THR 6 M NIL

<i>Ký hiệu đường CHC Số</i> <i>Designations RWY NR</i>	<i>Độ dốc RWY-SWY</i> <i>Slope of RWY-SWY</i>	<i>Kích thước đoạn dừng (M)</i> <i>SWY dimensions (M)</i>	<i>Kích thước khoảng trống (M)</i> <i>CWY dimensions (M)</i>	<i>Kích thước dải bảo hiểm (M)</i> <i>Strip dimensions (M)</i>	<i>Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)</i> <i>Dimensions of runway end safety areas (M)</i>
1	7	8	9	10	11
14	0.06 %	140 x 45	300 x 150	3 450 x 300	90 x 90
32	0.06 %	140 x 45	300 x 150	3 450 x 300	90 x 90

<i>Ký hiệu đường CHC Số</i> <i>Designations RWY NR</i>	<i>Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)</i> <i>Location and description of engineering material arresting system (EMAS)</i>	<i>OFZ</i> <i>OFZ</i>	<i>Ghi chú</i> <i>Remarks</i>
1	12	13	14
14	Không NIL	Không NIL	Không NIL
32	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVCA AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVCA AD 2.13 DECLARED DISTANCES

<i>Ký hiệu đường CHC</i> <i>RWY Designator</i>	<i>Cự ly chạy đà cất cánh (M)</i> <i>TORA (M)</i>	<i>Cự ly có thể cất cánh (M)</i> <i>TODA (M)</i>	<i>Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)</i> <i>ASDA (M)</i>	<i>Cự ly có thể hạ cánh (M)</i> <i>LDA (M)</i>	<i>Ghi chú</i> <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
14	3 050	3 350	3 190	3 050	Không NIL
32	3 050	3 350	3 190	3 050	Không NIL

VVCA AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVCA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh NIL Green NIL	PAPI Trái/3.03° PAPI Left/3.03°	Không NIL	Không NIL	3 050 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng 3 050 M 60 M White End 600 M yellow	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
32	Hệ thống đèn tiếp cận CAT I 900 M LIH CAT I 900 M LIH	Xanh NIL Green NIL	PAPI Trái/3.01° PAPI Left/3.01°	Không NIL	Không NIL	3 050 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng 3 050 M 60 M White End 600 M yellow	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVCA AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVCA AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	- Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng/xanh lục quay 12 vòng/phút - Đèn nhận biết: Không H24 - ABN: On the top of TWR, FLG White/Green, 12 RPM - IBN: NIL H24
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không Ống gió: 2 ống gió ở 2 đầu đường CHC 14/32 và 1 ống gió ở giữa đường CHC 14/32 NIL Anemometer: 02 at RWY 14/32 and 01 at the middle of RWY 14/32
3	Đèn lề, đèn tim đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	1 máy phát điện 250 KVA Thời gian chuyển nguồn: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT I 1 generator 250 KVA Switch-over time: Below 15 SEC as CAT I standard
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVCA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVCA AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Chu Lai: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Chu Lai CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 150 M SFC up to 2 150 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Chu Lai Tiếng Anh, Tiếng Việt Chu Lai TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVCA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Chu Lai Chu Lai TWR	118.250 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

<i>Loại dịch vụ</i> <i>Service designation</i>	<i>Tên gọi</i> <i>Call sign</i>	<i>Tần số</i> <i>Frequency</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Ghi chú</i> <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
Tiếp cận APP	Tiếp cận Đà Nẵng Da Nang APP	120.450 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVCA AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVCA AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	Tên gọi ID	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Vị trí ăngten phát Tọa độ Position of transmitting antenna coordinates	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME) Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6		7
NDB	CQ	300 KHZ	HO	152444.2B 1084216.1Đ 152444.2N 1084216.1E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 74 KM Cách trục đường CHC về phía Đông là 390 M, cách thêm CHC 14 (vuông góc) là 930 M, cách thêm CHC 32 là 2 120 M. Coverage: 74 KM 390 M FM RCL to the East (perpendicular), 930 M FM THR RWY 14, 2 120 M FM THR RWY 32
DVOR/DME	CLA	115.200 MHZ CH 99X	H24	152512.3B 1084128.0Đ 152512.3N 1084128.0E		Không NIL	Tầm phủ: 320 KM Coverage: 320 KM
ILS/LOC	ICL	108.500 MHZ	H24	152503.1B 1084137.7Đ 152503.1N 1084137.7E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME	ICL	329.900 MHZ CH 22X	H24	152356.3B 1084253.4Đ 152356.3N 1084253.4E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM

VVCA AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY 1 Các quy định sân bay Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Chu Lai. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo tàu bay. 2 Dời và lăn tới vị trí đỗ 2.1 Đài kiểm soát tại sân bay Chu Lai sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.	VVCA AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS 1 Airport regulations At Chu Lai Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller and towing assistance. 2 Taxiing to and from stands 2.1 Arriving aircraft will be assigned a stand number by Chu Lai TWR.

2.2 Phương thức khai thác

2.2 Operational Procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 và 8 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 8	Sử dụng cho loại tàu bay code C (A320-100...) và tương đương trở xuống; đối với loại tàu bay B737, A321, A320-200 hạn chế tải trọng khai thác. Lưu ý: Các vị trí đỗ 2, 6 và 7 khai thác cho tàu bay chuyên cơ Operated for aircraft up to code C (A320-100...) and equivalent; limited weight operation for aircraft B737, A321, A320-200. Notes: Aircraft stands 2, 6 and 7 operated for VIP flights.

2.3 Phương án vận hành tàu bay từ đường cất hạ cánh, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại 2.3.1 Đối với tàu bay đến a) Đường CHC 14: - Đối với tàu bay code A: - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E3/E4/E5/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D7 → vị trí đỗ 1/2/3/4. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E3/E4/E5/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D5 → vị trí đỗ 5/6/7/8. - Đối với tàu bay code B: - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E4/E5/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D7 → vị trí đỗ 1/2/3/4. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E4/E5/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D5 → vị trí đỗ 5/6/7/8. - Đối với tàu bay code C: - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E4/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D7 → vị trí đỗ 1/2/3/4. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E4/E6 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D5 → vị trí đỗ 5/6/7/8. b) Đường CHC 32: Đối với tàu bay code A, B, C: - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E2/E4 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D7 → vị trí đỗ 1/2/3/4. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E2/E4 → đường lăn song song E1 → vệt lăn D5 → vị trí đỗ 5/6/7/8. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E3 → cắt qua đường lăn song song E1 → vệt lăn D5 → vị trí đỗ 5/6/7/8. - Tàu bay hạ cánh → đường lăn E3 → rẽ phải vào đường lăn song song E1 → vệt lăn D7 → vị trí đỗ 1/2/3/4. 2.3.2 Đối với tàu bay khởi hành a) Đường CHC 14: Tàu bay từ vị trí đỗ 1/2/3/4/5/6/7/8 → vệt lăn D6 → rẽ phải vào đường lăn song song E1 → đường lăn E2 → đầu đường CHC 14 để cất cánh. b) Đường CHC 32: Tàu bay từ vị trí đỗ 1/2/3/4/5/6/7/8 → vệt lăn D6 → rẽ trái vào đường lăn song song E1 → đường lăn E6 → đầu đường CHC 32 để cất cánh.	2.3 Aircraft operation procedures from RWY, TWY to apron and vice versa 2.3.1 For arriving aircraft a) RWY 14: - For aircraft code A: - Aircraft land → TWY E3/E4/E5/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D7 → stand 1/2/3/4. - Aircraft land → TWY E3/E4/E5/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D5 → stand 5/6/7/8. - For aircraft code B: - Aircraft land → TWY E4/E5/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D7 → stand 1/2/3/4. - Aircraft land → TWY E4/E5/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D5 → stand 5/6/7/8. - For aircraft code C: - Aircraft land → TWY E4/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D7 → stand 1/2/3/4. - Aircraft land → TWY E4/E6 → parallel TWY E1 → taxilane D5 → stand 5/6/7/8. b) RWY 32: For aircraft code A, B, C: - Aircraft land → TWY E2/E4 → parallel TWY E1 → taxilane D7 → stand 1/2/3/4. - Aircraft land → TWY E2/E4 → parallel TWY E1 → taxilane D5 → stand 5/6/7/8. - Aircraft land → TWY E3 → cross parallel TWY E1 → taxilane D5 → stand 5/6/7/8. - Aircraft land → TWY E3 → turn right into parallel TWY E1 → taxilane D7 → stand 1/2/3/4. 2.3.2 For take-off aircraft a) RWY 14: Aircraft from stand 1/2/3/4/5/6/7/8 → taxilane D6 → turn right into parallel TWY E1 → TWY E2 → RWY 14 for take-off. b) RWY 32: Aircraft from stand 1/2/3/4/5/6/7/8 → taxilane D6 → turn left into parallel TWY E1 → TWY E6 → RWY 32 for take-off.

VVCA AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVCA AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY**1 Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH****1.1 Tổng quan**

1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Chu Lai, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.

1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.

1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.2 Phương thức khai thác

1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Chu Lai phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
- Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).

1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

VVCA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVCA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1 The operational procedures for RNP 1 and RNP APCH****1.1 General**

1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Chu Lai Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.

1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.2 Operational procedure

1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Chu Lai Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a;
- Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).

1.2.2 Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed

1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.

1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.2 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành;
- Đường bay;
- Độ cao/mức bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.2 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.4.3 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/mức bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

restrictions depicted on the procedures.

1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.

1.3.2 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.

1.4.2 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

1.4.3 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Call sign;
- STAR;
- Runway-in-use;
- Assigned flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to descend the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main

- Phương thức tiếp cận; và
 - Phương thức tiếp cận hụt.
- 1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.
- 1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- 1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH.

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS.

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc phương thức tiếp cận RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- a) Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- b) Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu. Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có giờ dự kiến tiếp cận thì theo giờ dự kiến đến trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.

Ghi chú: Trong trường hợp không thiết lập các khu chờ tại điểm tiếp cận đầu, tàu bay tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp.

elements:

- IAP; and
 - Missed approach procedure.
- 1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.
- 1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.
- 1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to actual operating conditions.
- 1.5.5 ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - IAP;
 - Runway-in-use;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if available);
 - Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements.

If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal.

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- a) Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- b) For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC.

Note: In case the holding patterns have not been established at IAF, aircraft continues flying on the assigned STAR procedure, complying with altitude and speed restrictions and at the end of

c) Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

VVCA AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3M) Measured position from RCL (3M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6M) Measured position from RCL (6M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9M) Measured position from RCL (9M)
1	2	3	4	5
32	2 750	0.69	0.68	0.68
14	2 750	0.67	0.68	0.67

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vết dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vết lằn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lằn vào vị trí đỗ.

3 Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: Cao điểm > 100 con. – Độ cao hoạt động: < 30 M. – Mật độ chim: Theo bầy đàn. – Thời gian hoạt động: Cả ngày. – Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu lề bảo hiểm. – Number of birds: Peak at > 100 birds. – Heightband (AGL): < 30 M AGL. – Bird density: In flock. – Operating period: All day. – Roost position: Around the airfield. – Feeding position: The strip.	Lề bảo hiểm và các khu vực lân cận khác. The strip and the other vicinities.	Thấp Low

the procedure, conduct appropriate approach procedure.

c) For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVCA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

2 Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3 The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim cu đất Spotted dove	- Số lượng: Bầy đàn, 10–20 con. - Độ cao hoạt động: < 30 M. - Mật độ chim: Bầy đàn. - Thời gian hoạt động: Cả ngày. - Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. - Vị trí kiếm ăn: Vùng trũng thấp trong khu bay. - Number of birds: Flock, 10–20 birds. - Heightband (AGL): < 30 M AGL. - Bird density: In flock. - Operating period: All day. - Roost position: Around the airfield. - Feeding position: The sunken area in the airfield.	Khu bảo hiểm sườn và các khu vực lân cận. The edge of strip and the vicinities.	Thấp Low
Dơi Bat	- Số lượng: Đơn lẻ, 1–5 con. - Độ cao hoạt động: < 10 M. - Mật độ chim: Đơn lẻ. - Thời gian hoạt động: Ban đêm. - Vị trí cư trú: Khu bay, nhà ga. - Vị trí kiếm ăn: Ăn các loại côn trùng, cỏ dại xung quanh khu bay. - Number of birds: Individual, 1–5 birds. - Heightband (AGL): < 10 M AGL. - Bird density: In individual. - Operating period: By night. - Roost position: The airfield, terminal. - Feeding position: Eat insects, weeds around the airfield.	Khu bay, nhà ga Airfield, terminal	Thấp Low
Chim cắt, Diều hâu Falcon, Hawk	- Số lượng: Đơn lẻ, 1–2 con. - Độ cao hoạt động: < 100 M. - Mật độ chim: Đơn lẻ. - Thời gian hoạt động hàng ngày: Cả ngày. - Hướng di chuyển: Xung quanh khu bay. - Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. - Vị trí kiếm ăn: Trong bụi, cây rậm. - Number of birds: Individual, 1–2 birds. - Heightband (AGL): < 100 M AGL. - Bird density: In individual. - Operating period: All day. - Roost position: Around the airfield. - Feeding position: In the bushes.		Cao High
Cò trắng White stork	- Số lượng: Cao điểm > 50 con. - Độ cao hoạt động: 20–40 M. - Mật độ chim: Bầy đàn. - Thời gian hoạt động: Bình minh và hoàng hôn. - Vị trí cư trú: Bắc–Nam. - Vị trí kiếm ăn: Ao, hồ, mương nước, cống thoát nước (phía Đông, Tây và Bắc nhà ga hành khách). - Number of birds: Peak at > 50 birds. - Heightband (AGL): 20–40 M AGL. - Bird density: In flock. - Operating period: Sunrise and sunset. - Roost position: North–South. - Feeding position: Ponds, lakes, ditches, sewers (in the East, West and North of passenger terminal).	Dọc đường lăn song song và các khu vực cận sân bay. Along the parallel TWY and the vicinities of the airport.	Cao High

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Vịt trời Wild duck	Số lượng: Bầy đàn 60–80 con. Độ cao hoạt động: < 40 M. Mật độ chim: Đơn lẻ, bầy đàn. Thời gian hoạt động: Cả ngày. Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đĩa, mương thoát nước khu bay. Number of birds: Flock of 60–80 birds. Heightband (AGL): < 40 M AGL. Bird density: In individual, in flock. Operating period: All day. Roost position: Around the airfield. Feeding position: The ponds, lakes, drainage ditches of the airfield.	Các ao, hồ, đĩa, mương thoát nước khu bay. The ponds, lakes, drainage ditches of the airfield.	Cao High
Vạc Bittern	Số lượng: Bầy đàn 60–80 con. Độ cao hoạt động: 40–80 M. Mật độ chim: Bầy đàn. Thời gian hoạt động: Cả ngày. Vị trí cư trú: Khu bay. Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đĩa, mương thoát nước khu bay. Number of birds: Flock of 60–80 birds. Heightband (AGL): 40–80 M AGL. Bird density: In flock. Operating period: All day. Roost position: The airfield. Feeding position: The ponds, lakes, drainage ditches of the airfield.	Khu bay, nhà ga. The airport, terminal.	Cao High

4

Danh mục không đáp ứng

4

List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Bốt gác (do quân sự quản lý) gần ngưỡng đầu CHC 14 được lắp đặt nằm trong dải bay của đường CHC không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The guard post (managed by the military) near the THR of RWY 14 installed in the RWY strip does not meet fragility requirements	
3	Bốt gác (do quân sự quản lý) gần ngưỡng đầu CHC 32 được lắp đặt nằm trong dải bay của đường CHC không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The guard post (managed by the military) near the THR of RWY 32 installed in the RWY strip does not meet fragility requirements	
4	Tủ nguồn trạm hợp bộ đầu CHC 14 được lắp đặt nằm trong dải bay của đường CHC không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The integrated transformer station of RWY 14 installed in the RWY strip does not meet the fragility requirements	

5

Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

5

The aircraft loading operated on RWY

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN Max ACN Max	ACN Min ACN Min	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 (tấn) The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05 (ton)
1	A320-100	68,015	39,768	41	22	69.854
2	A320-200 WV000	73,9	42,0	43	22	72.81
3	A320NEO WV054	79,4	42,0	50	24	68.266
4	A321-100 WV005	83,4	47,0	54	28	66.990
5	A321-100 WV008	89,4	47,0	59	28	66.583
6	A321-200 WV002	89,4	47,0	60	28	66.045
7	A321NEO WV063 (CG 37%)	91,4	47,0	62	28	65.804

VVCA AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CHU LAI

VVCA AD 2.24 CHARTS RELATED TO CHU LAI AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVCA-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVCA-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVCA-3-2
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVCA-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVCA-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVCA-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVCA-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 14: DAN 1C, BANSU 1A, KUMUN 1K Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO – RWY 14: DAN 1C, BANSU 1A, KUMUN 1K	AD 2-VVCA-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N	AD 2-VVCA-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCA-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1D, BANSU 1D, KUMUN 1N (Connecting track specification)	AD 2-VVCA-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 32: DAN 1H Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 32: DAN 1H	AD 2-VVCA-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 32: BANSU 1B, KUMUN 1L Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 32: BANSU 1B, KUMUN 1L	AD 2-VVCA-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P	AD 2-VVCA-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCA-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1E, BANSU 1E, KUMUN 1P (Connecting track specification)	AD 2-VVCA-9-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 14/32: DAN 1J, BANSU 1C, KUMUN 1M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 14/32: DAN 1J, BANSU 1C, KUMUN 1M	AD 2-VVCA-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q	AD 2-VVCA-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 14: DAN 1F, BANSU 1F, KUMUN 1Q (Connecting track specification)	AD 2-VVCA-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R	AD 2-VVCA-11-7

<i>Chart name</i>	<i>Page</i>
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 32: DAN 1G, BANSU 1G, KUMUN 1R (Connecting track specification)	AD 2-VVCA-11-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 14 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 14 CAT A, B	AD 2-VVCA-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 14 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 14 CAT C, D	AD 2-VVCA-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 14 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 14	AD 2-VVCA-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 14 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 14 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-13-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 32 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 32 CAT A, B	AD 2-VVCA-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 32 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 32 CAT C, D	AD 2-VVCA-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 32 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 32 CAT A, B	AD 2-VVCA-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 32 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 32 CAT C, D	AD 2-VVCA-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 32 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 32	AD 2-VVCA-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 32 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 32 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 32 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 32	AD 2-VVCA-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 32 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 32 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 32 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 32	AD 2-VVCA-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 32 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 32 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-13-20
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 32 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 32	AD 2-VVCA-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 32 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 32 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCA-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVCA-14-1
Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt – ICAO Visual Departure Chart – ICAO	AD 2-VVCA-14-3

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

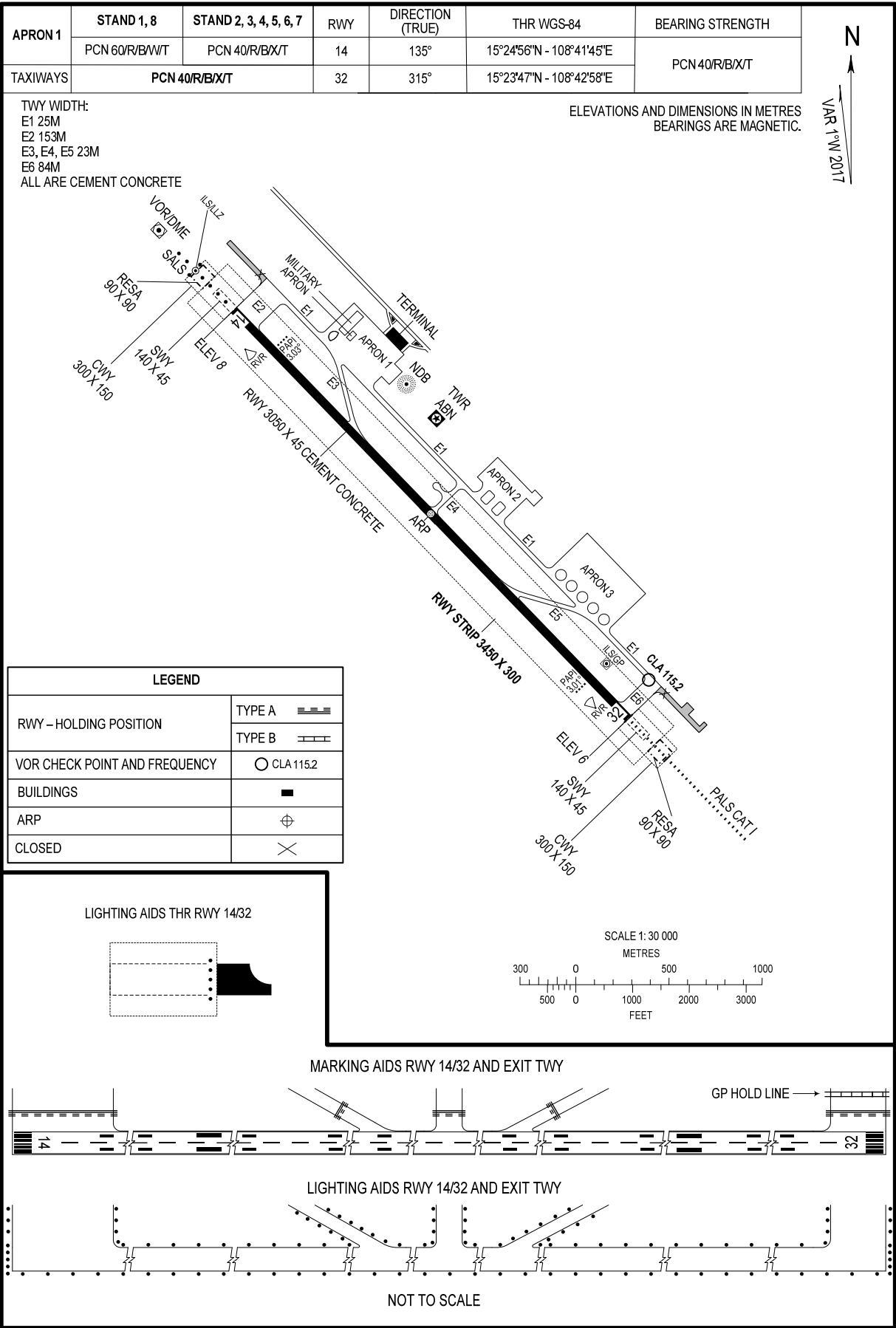
AERODROME CHART - ICAO

15°24'22"N
108°42'21"E

AD ELEV 8M

TWR 118.25

QUANG NAM/CHU LAI DOM (VVCA)



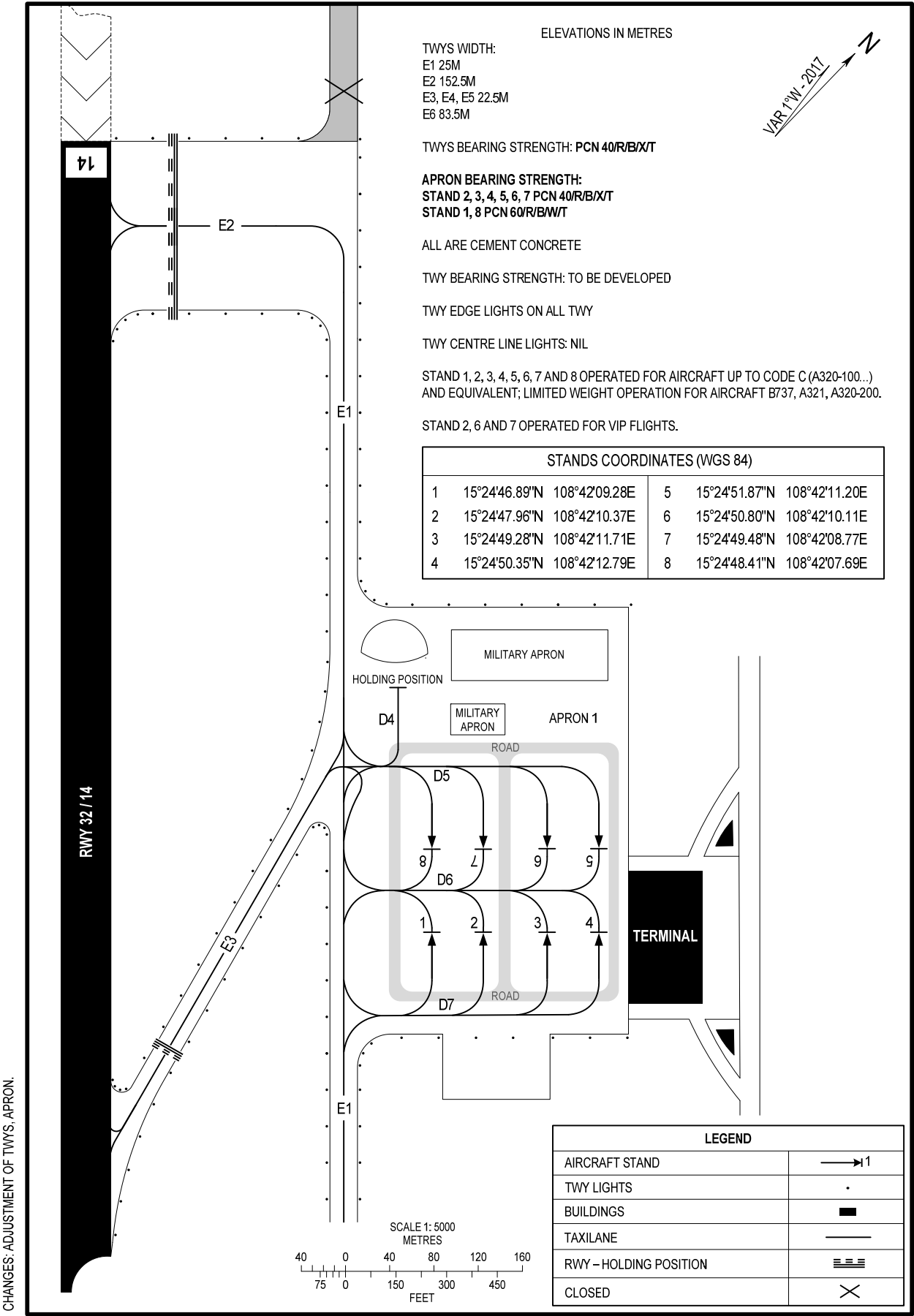
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 8M

TWR 118.25

QUANG NAM/CHU LAI DOM (VVCA)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

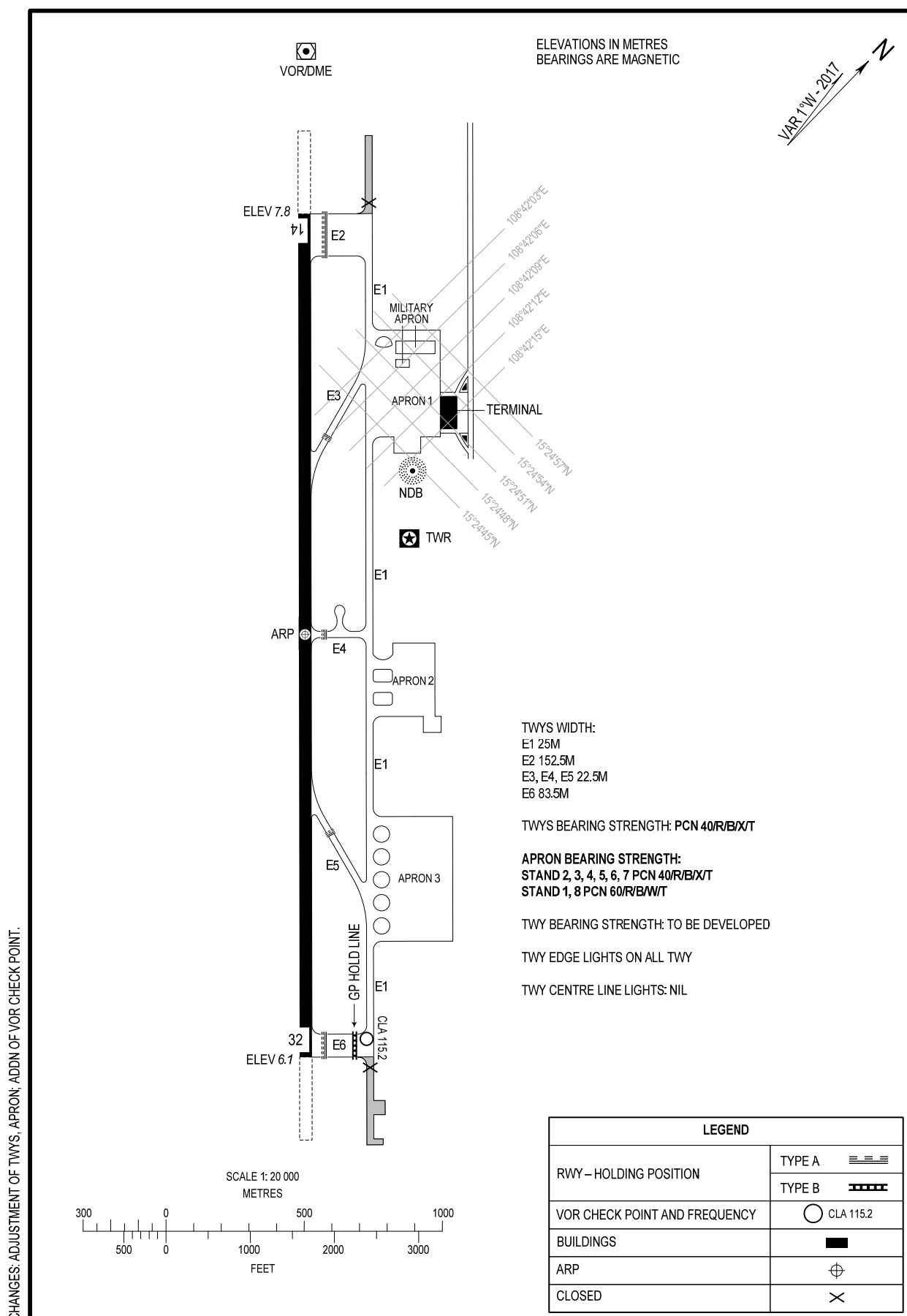
<i>Position</i>	<i>Coordinates</i>		<i>Elevation (M)</i>	<i>Remarks</i>
Stand 1	15°24'46.89N	108°42'09.28E	6.4	
Stand 2	15°24'47.96N	108°42'10.37E	6.7	
Stand 3	15°24'49.28N	108°42'11.71E	6.6	
Stand 4	15°24'50.35N	108°42'12.79E	6.3	
Stand 5	15°24'51.87N	108°42'11.20E	6.6	
Stand 6	15°24'50.80N	108°42'10.11E	6.8	
Stand 7	15°24'49.48N	108°42'08.77E	6.9	
Stand 8	15°24'48.41N	108°42'07.69E	6.7	

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 8M

TWR: 118.25

QUANG NAM/CHU LAI DOM (VVCA)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVCM AD 2.1 TÊN VÀ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVCM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVCM - CA MAU/CA MAU DOMESTIC

VVCM AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVCM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	091039B - 1051034Đ Giao điểm của trục đường CHC 09/27 và trục đường lăn 091039N - 1051034E Intersection of the CL of RWY 09/27 and the CL of TWY
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Cà Mau 3 KM về phía Đông 3 KM from the centre of Ca Mau City to the East
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	2 M/36°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	0° Tây (2016)/Không 0°W (2016)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Nam tại Cảng hàng không Cà Mau Tel: +84 290 3562062 Fax: +84 290 3562007 Email: cah@saa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Southern Airports Authority (SAA) at Ca Mau Airport Tel: +84 290 3562062 Fax: +84 290 3562007 Email: cah@saa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Cà Mau Tel: +84 290 3833855 Fax: +84 290 3830128 Email: Không AFS: VVCMYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Ca Mau Airport Tel: +84 290 3833855 Fax: +84 290 3830128 Email: NIL AFS: VVCMYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVCM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1100
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1100
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1100
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1100
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2200 - 1100
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	2300 - 1100
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1100
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1100
10	An ninh Security	2300 - 1100
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVCM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	1 xe tải, 2 đầu kéo, 4 trolley, 1 móc băng chuyền, 1 xe băng chuyền và xe đẩy hành lý 1 truck, 2 towing tractors, 4 trolleys, 1 towable belt loader, 1 conveyor and luggage cart
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	Không NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	Không NIL
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH**VVCM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Trong thành phố In the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi và ô tô cho thuê Taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ**VVCM AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 6 CAT 6
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 1 410 (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 13 100 L • Tốc độ xả foam bọt: 8 500 L/min • Khối lượng bột khô: 477 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 1 410 (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 13 100 L • Discharge rate foam solution: 8 500 L/min • Dry chemical powders: 477 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– ATR72, E190 trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 903700465 – Up to ATR72, E190 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 903700465
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVCM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVCM AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ, Bê tông nhựa, PCN 36/F/C/Y/T Apron, Bituminous concrete, PCN 36/F/C/Y/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn, 15 M, Bê tông nhựa, PCN 39/F/C/Y/T TWY 15 M, Bituminous concrete, PCN 39/F/C/Y/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	– Sân quay đầu tại đầu đường CHC 09 và đầu đường CHC 27: • Kích thước: 50 M x 45 M. • Sức chịu tải: PCN 19/F/C/Y/T. – Năng lực khai thác của sân quay đầu: Sử dụng cho loại tàu bay ATR 72, E190 và tương đương trở xuống. – Turn pad located on the beginning of RWY 09 and the beginning of RWY 27: • Dimensions: 50 M x 45 M. • Strength: PCN: 19/F/C/Y/T. – Operational capacity of turn pad: Used for aircraft up to ATR 72, E190 and equivalent.

VVCM AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVCM AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guidelines at apron.
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, trục đường CHC, lề đường CHC, cuối đường CHC, điểm ngắm và sân quay đầu. Đèn: Không Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, edge line, end of RWY, aiming point and turn pad. Lights: NIL
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, trục đường lăn, lề đường lăn. Đèn: Không Markings: Designation, centre line, edge line. Lights: NIL
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVCM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau					
To be developed					

Trong khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau					
To be developed					

VVCM AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVCM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Cà Mau Ca Mau MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2200 - 1100
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	9 hoặc 12 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 và 0900 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 9 or 12 HR (4 times per day with effect at 0000, 0300, 0600 and 0900 UTC; issued 1HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available

8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Không NIL
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Ca Mau TWR, Ca Mau ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVCMYMYX AFTN/AMHS address: VVCMYMYX

VVCM AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVCM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	091.54°	1 500 x 30	19/F/C/Y/T Bê tông nhựa 19/F/C/Y/T Bituminous concrete	091039.54N 1051015.78E NIL NIL	THR 2 M NIL
27	271.54°	1 500 x 30	19/F/C/Y/T Bê tông nhựa 19/F/C/Y/T Bituminous concrete	091038.22N 1051104.89E NIL NIL	THR 1 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
09	0.02%	Không NIL	90 x 80	1 650 x 150	Không NIL
27	0.02%	30 x 30	90 x 80	1 650 x 150	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVCM AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVCM AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	1 500	1 590	1 500	1 500	Không NIL
27	1 500	1 590	1 530	1 500	Không NIL

VVCM AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVCM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tìm đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lẻ đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVCM AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ
PHÒNG

VVCM AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER
SUPPLY

1	Vị trí đèn hiệu sân bayABN/IBN và đặc tính,gìờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu đỏ nhấp nháy 2 giây/lần Giờ hoạt động: Theo chế độ ngày tắt, đêm sáng ABN: On the top of TWR, FLG R EV 2 SEC Hour of operation: Turn off during daytime, turn on at night
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không Ổng gió: Phía Nam đường CHC 09/27 (đầu 09) cách trục đường CHC 92 M NIL Anemometer: 92 M from RCL 09/27 (at RWY 09) to the South.
3	Đèn lẻ, đèn tìm đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	AD 2.9

4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	01 máy phát điện 290KVA Thời gian chuyển nguồn: 30 giây 01 generator 290KVA Switch-over time: 30 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVCM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVCM AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Cà Mau: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là NDB “QL” Ca Mau CTR: A circle, radius 30 KM centred at NDB “QL”
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm 1500 M SFC up to 1500 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Cà Mau Tiếng Anh, Tiếng Việt Ca Mau TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1100
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

Ghi chú: Trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.3 Phương thức dự phòng

1.3.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.3.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.3.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay trên phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.3.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.
- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mức bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.3.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

- a) KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.
- b) Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

Note: In case, aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.3 Contingency procedures

1.3.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH Requirements

If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.3.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.3.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.3.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC
- For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.3.5 Procedure for changing runway-in-use

- a) ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.
- b) In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVCM AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVCM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

1 Table of friction coefficients

Ký hiệu đườngCHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
1	2	3	4	5
09	1 200	0.72	0.73	0.71
27	1 200	0.72	0.72	0.70

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

2 Putting the safety cones around the aircraft

Trường hợp cần đánh dấu vết dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tìm vết lằn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lằn vào vị trí đỗ.

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3 Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

3 The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Cò trắng, Cò nâu White stork, Brown stork	- Số lượng: Từng đàn 3–20 con hoặc lên đến 50 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–100 M. - Mật độ chim: Thấp. - Thời gian hoạt động: Ban ngày. - Vị trí cư trú: Vườn chim công viên văn hóa cách sân bay khoảng 4 KM về phía Tây. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ, ao hồ trong khu bay, mặt đường CHC. - Number of birds: Each flock of 3–20 birds or up to 50 birds. - Heightband (AGL): APRX 5–100 M AGL. - Bird density: Low. - Operating period: By day. - Roost position: The cultural bird garden which is APRX 4 KM from the airport to the West. - Feeding position: The grass, lakes areas in the airfield, RWY surface.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Trung bình Average
Vịt trời, Chim le le, Diệc mốc, Công cọc, Diên điểu Wild duck, Lesser whistling duck, West reef-heron, Cormorant, Oriental darter	- Số lượng: Từng con hoặc theo đàn 3–5 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–100 M. - Mật độ: Thấp. - Thời gian hoạt động: Ban ngày. - Vị trí cư trú: Vườn chim công viên văn hóa cách sân bay khoảng 4 KM về phía Tây. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ, ao hồ trong khu bay, mặt đường CHC. - Number of birds: Individual or flock of 3–5 birds. - Heightband (AGL): APRX 5–100 M AGL. - Bird density: Low. - Operating period : By day. - Roost position: The cultural bird garden which is APRX 4 KM from the airport to the West. - Feeding position: The grass areas, lakes areas in the airfield, RWY surface.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Trung bình Average

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Chim bói cá, Bìm bịp, Chim cắt, Cuốc Kingfisher, Coucals, Falcon, Whitebreasted waterhen	- Số lượng: Từng con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–100 M. - Mật độ chim: Thấp. - Thời gian hoạt động: Ban ngày. - Vị trí cư trú: Bụi cây, lau sậy vùng lân cận sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ, ao hồ trong khu bay, mặt đường CHC. - Number of birds: Individual. - Heightband (AGL): APRX 5–100 M AGL. - Bird density: Low. - Operating period: By day. - Roost position: The bushes, reeds in the vicinity of the aerodrome. - Feeding position: The grass, lakes areas in the airfield, RWY surface.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Thấp Low
Chim sẻ, Chim én, Chim sâu Sparrow, Swallow, Flowerpecker	- Số lượng: Từng đàn 8–10 con hoặc lên đến vài chục con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–50 M. - Mật độ chim: Trung bình. - Thời gian hoạt động: Ban ngày. - Vị trí cư trú: Bụi cây, lau sậy vùng lân cận sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ, ao hồ trong khu bay, mặt đường CHC. - Number of birds: Each flock of 8–10 birds or up to a fewdozen of birds. - Heightband (AGL): APRX 5–50 M AGL. - Bird density: Average. - Operating period : By day. - Roost position: Bushes, reeds in the vicinity of the aerodrome. - Feeding position: The grass, lakes areas in the airfield, RWY surface.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Thấp Low
Chim cu đất Spotted dove	- Số lượng: Từng con hoặc đàn 3–10 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–50 M. - Mật độ chim: Thấp. - Thời gian hoạt động: Ban ngày. - Vị trí cư trú: Bụi cây, lau sậy vùng lân cận sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ trong khu bay, mặt đường CHC. - Number of birds: Individual or flock of 3–10 birds. - Heightband (AGL): APRX 5–50 M AGL. - Bird density: Low. - Operating period : By day. - Roost position: Bushes, reeds in the vicinity of the aerodrome. - Feeding position: The grass in the airfield, RWY surface.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Thấp Low

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim cú mèo, Dơi Owl, Bat	– Số lượng: Từng con hoặc theo đàn 3–5 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 5–100 M. – Mật độ chim: Thấp. – Thời gian hoạt động: Ban đêm. – Vị trí cư trú: Bụi cây, lau sậy vùng lân cận sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ trong khu bay, nhà ga, các khu vực đài trạm. – Number of birds: Individual or flock of 3–5 birds. – Heightband (AGL): APRX 5–100 M AGL. – Bird density: Low. – Operating period: By night. – Roost position: Bushes, reeds in the vicinity of the aerodrome. – Feeding position: The grass areas in the airfield, the terminal, the station areas.	Nhiều hướng khác nhau. Many different directions.	Thấp Low

4

Danh mục không đáp ứng

4

List of non-compliance

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng</i> <i>Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng</i> <i>Mitigation Measure</i>
1	Chưa bố trí khu vực an toàn cuối đường CHC RESA has not been published	Chỉ tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Vườn khí tượng nằm trong dải bay, có tường rào không đảm bảo độ dễ gãy The meteorological garden fence located in the RWY strip has a concrete base that does not meet the fragility requirements	
3	Dải bay có kích thước bề rộng 75 M tính từ tim đường CHC về mỗi bên, chưa đáp ứng kích thước bề rộng 150 M theo quy định The RWY strip has a with of 75 M on each side, not meeting the width of 150 M as prescribed	

5

Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

5

The aircraft loading operated on RWY

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Loại tàu bay</i> <i>Aircraft type</i>	<i>M max (tấn)</i> <i>M max (ton)</i>	<i>M min (tấn)</i> <i>M min (ton)</i>	<i>ACN Max</i> <i>ACN Max</i>	<i>ACN Min</i> <i>ACN Min</i>	<i>Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.1 (tấn)</i> <i>The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.1 (ton)</i>
1	E190	50.460	29.500	27.2	13.6	41.604

VVCM AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CÀ MAU

VVCM AD 2.24 CHARTS RELATED TO CA MAU AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVCM-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVCM-3-1
Sơ đồ sân đỗ/ vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVCM-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVCM-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVCM-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVCM-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09/27: TRN 1A, TRN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09/27: TRN 1A, TRN 1B	AD 2-VVCM-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09/27: TRN 1N (đường CHC 09), TRN 1P (đường CHC 27) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09/27: TRN 1N (RWY 09), TRN 1P (RWY 27)	AD 2-VVCM-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09/27: TRN 1N (đường CHC 09), TRN 1P (đường CHC 27) (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09/27: TRN 1N (RWY 09), TRN 1P (RWY 27) (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCM-9-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09/27: TRN 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09/27: TRN 1C	AD 2-VVCM-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09/27: TRN 1Q (đường CHC 09), TRN 1R (đường CHC 27) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09/27: TRN 1Q (RWY 09), TRN 1R (RWY 27)	AD 2-VVCM-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09/27: TRN 1Q (đường CHC 09), TRN 1R (đường CHC 27) (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09/27: TRN 1Q (RWY 09), TRN 1R (RWY 27) (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCM-11-4
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 09 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 09 CAT A, B	AD 2-VVCM-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 09 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 09 CAT C	AD 2-VVCM-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 27 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 27 CAT A, B	AD 2-VVCM-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 27 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 27 CAT C	AD 2-VVCM-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09	AD 2-VVCM-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCM-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 27	AD 2-VVCM-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 27 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCM-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVCM-14-1
Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt – ICAO Visual Departure Chart – ICAO	AD 2-VVCM-14-3

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

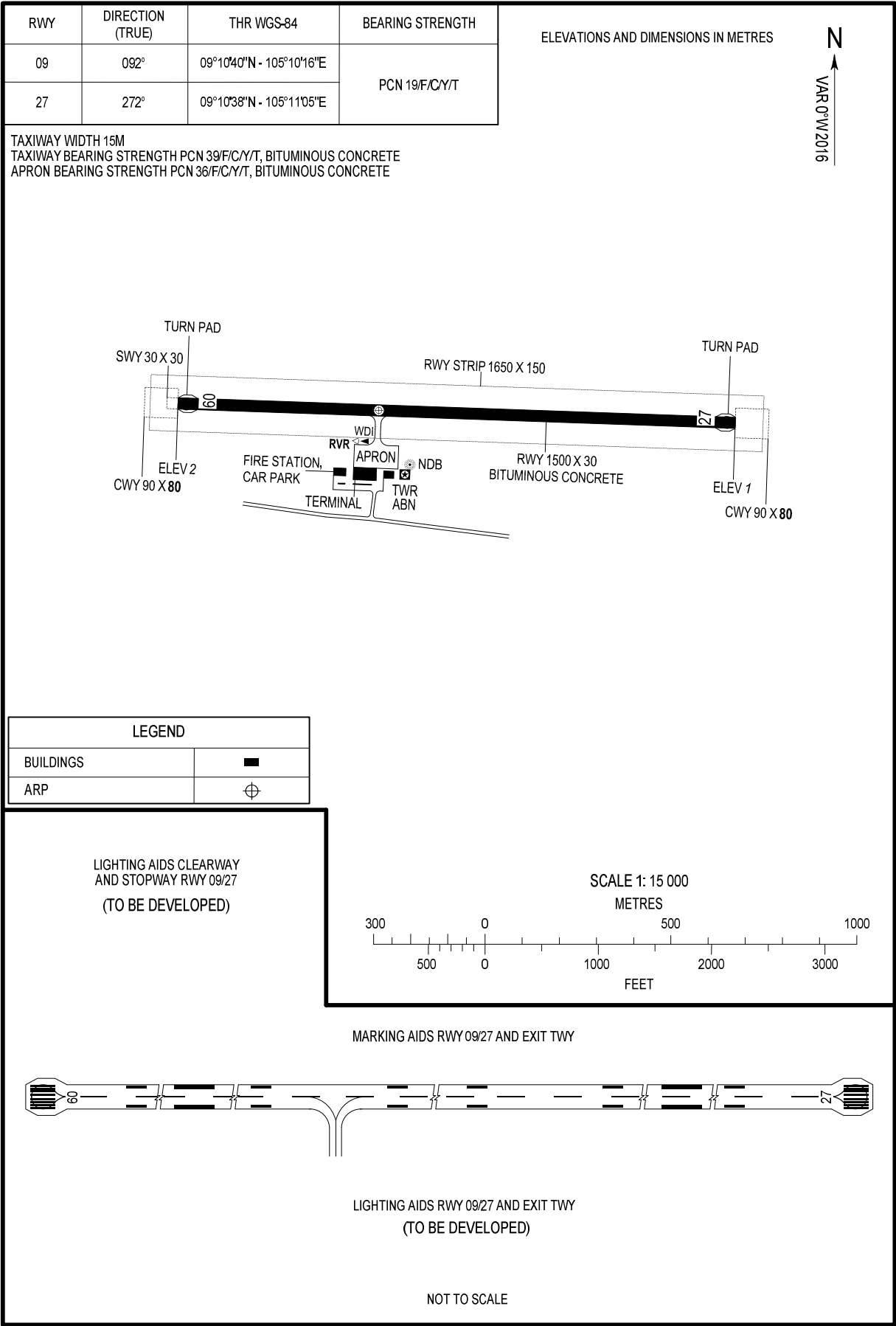
AERODROME CHART - ICAO

09°10'39"N
105°10'34"E

AD ELEV 2M

TWR: 118.1

CA MAU/CA MAU DOM (VVCM)



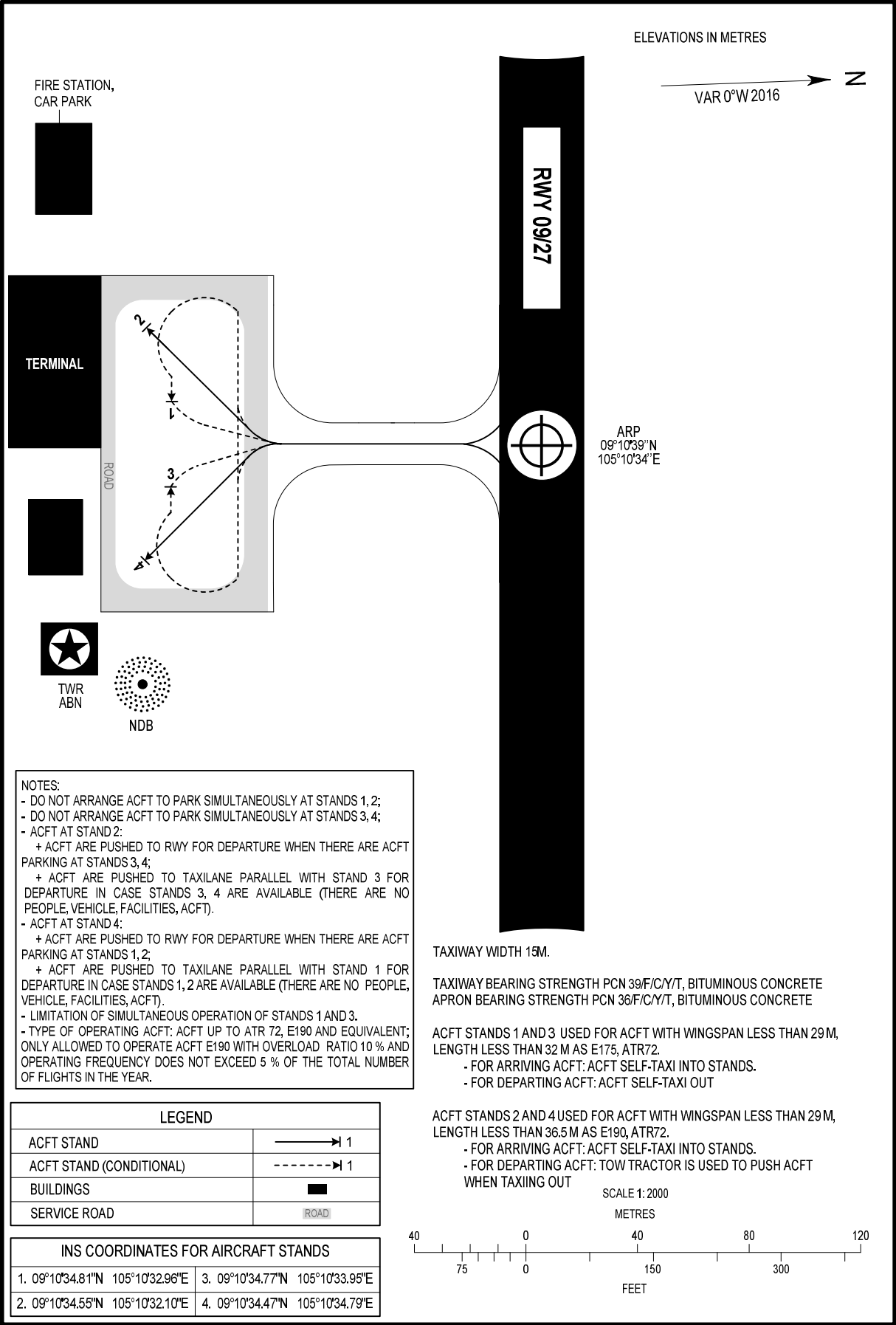
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 2M

TWR: 118.1

CA MAU/CA MAU DOM (VVCM)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

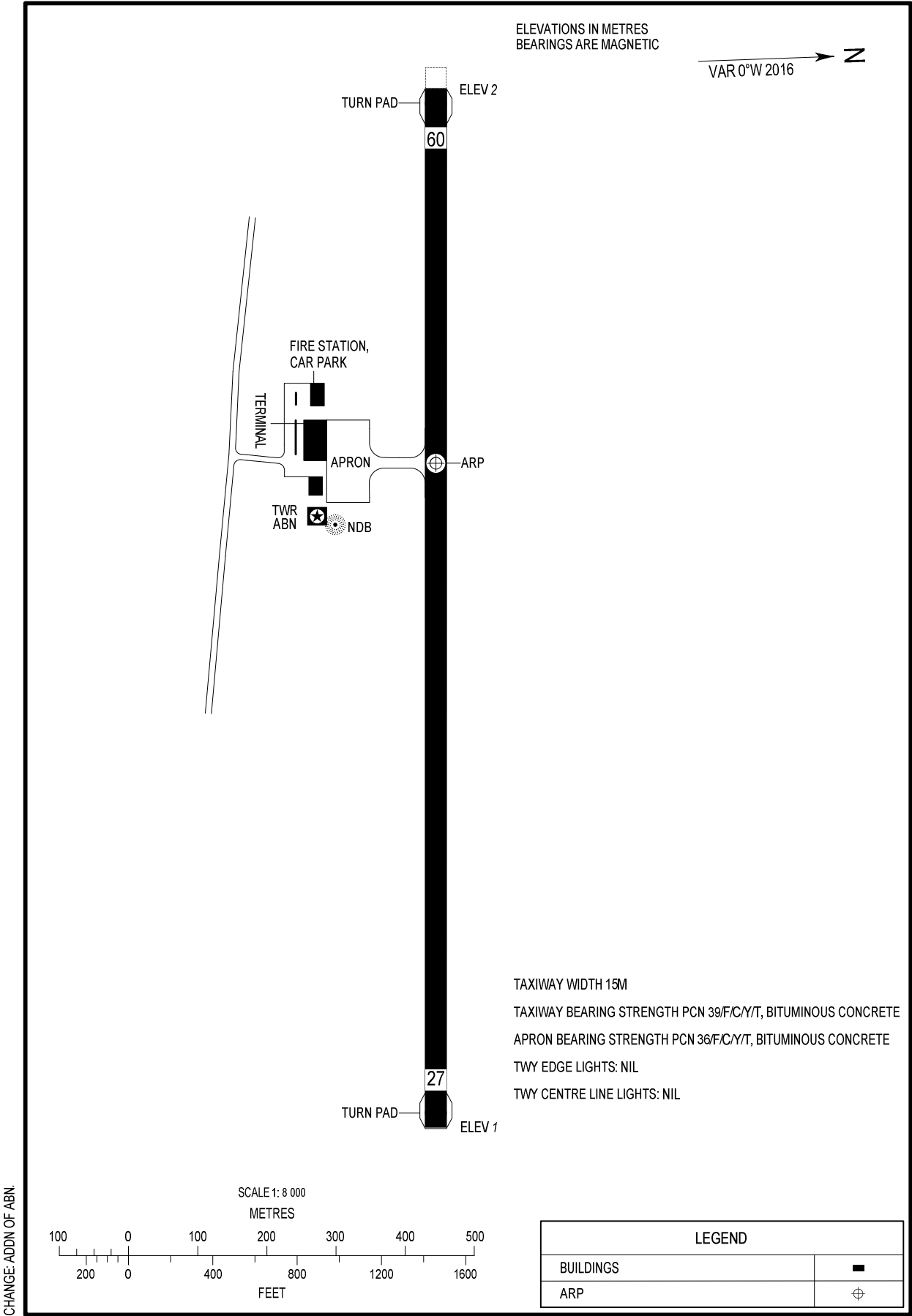
Position	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
Stand 1	091034.81N	1051032.96E		
Stand 2	091034.55N	1051032.10E		
Stand 3	091034.77N	1051033.95E		
Stand 4	091034.47N	1051034.79E		

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 2M

TWR: 118.1

CA MAU/CA MAU DOM (VVCM)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC:	Sơn kẻ dấu hiệu: - Đường CHC 02L/20R: Ký hiệu, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, lề, cuối đường CHC. - Đường CHC 02R/20L: Ký hiệu, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, lề, cuối đường CHC, sân quay đầu. Đèn: - Đường CHC 02L/20R: Ngưỡng, lề, chớp, giới hạn, đèn bảo vệ đường CHC trên các đường lăn E1, E3, E5, E7. - Đường CHC 02R/20L: Ngưỡng, chớp, lề, cuối đường CHC, lề sân quay đầu, chớp tuần tự đầu đường CHC 02R, chớp nhận dạng ngưỡng Markings: - RWY 02L/20R: Designation, THR, TDZ, CL, Edge, End, RWY guard LGT on TWYs E1, E3, E5, E7. - RWY 02R/20L: Designation, THR, TDZ, CL, Edge, End, turn pad Lights: - RWY 02L/20R: THR, Edge, Flashing lights, Limit, - RWY 02R/20L: THR, Edge, Flashing lights, end, Edge of turn pad, sequenced flashing RWY 02R, THR identification
		Đường lăn: TWY:	
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Đường lăn G1, G3, G5, G7 TWYs G1, G3, G5, G7	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	

5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCR AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVCR AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT (M)	Ký hiệu/Loại, màu đèn Markings/Type, colour	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVCROB001	Cột đèn Lamp pole	120036.8N 1091339.3E	18/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 02R/20L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 02R/20L
VVCROB002	Cột đèn Lamp pole	115844.4N 1091252.4E	13/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 02R/20L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 02R/20L
VVCROB003	Cột đèn Lamp pole	115841.9N 1091255.9E	15/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 02R/20L Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 02R/20L To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB004	Cột đèn Lamp pole	120050.3N 1091332.1E	17/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 02L/20R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 02L/20R
VVCROB005	Cột đèn Lamp pole	115849.1N 1091244.1E	15/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 02L/20R Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 02L/20R To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB006	Ăng ten ILS/ GP ILS/GP Antenna	115913.1N 1091259.3E	21/13 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB007	Ăng ten ILS/ GP ILS/GP Antenna	115900.6N 1091306.0E	22/13 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB008	Cột đèn Lamp pole	120034.9N 1091340.4E	18/11 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT (M)	Ký hiệu/Loại, màu đèn Markings/Type, colour	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVCROB009	Cột đèn Lamp pole	115830.1N 1091300.2E	20/10 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB010	Ăng ten Antenna	115939.0N 1091128.4E	64/62 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB011	Nhà Building	120207.0N 1091249.9E	60/49 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB012	Nhà Building	120214.0N 1091247.1E	67/55 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB013	Nhà Building	120242.5N 1091227.3E	76/55 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB014	Nhà Building	115948.0N 1091341.7E	60/6 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB015	Nhà Building	115946.3N 1091342.5E	72/9 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB016	Ăng ten Antenna	115834.3N 1091400.3E	95/8 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVCROB017	Ăng ten Antenna	115832.7N 1091400.5E	105/19 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVCR AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVCR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Cam Ranh Cam Ranh MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (Phát 04 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200, 1800 UTC; phát 1 tiếng trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (04 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 02 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Bản đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Cam Ranh TWR, Cam Ranh ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVCRYMYX AFTN/AMHS address: VVCRYMYX

HOT SPOT HOT SPOT NR	Miêu tả Description
HS 2	Vị trí: Giao điểm đường lăn W rẽ vào đường lăn W5 Tàu bay code D, E lăn đến giao điểm đường lăn W rẽ trái vào đường lăn W5 cần chú ý: - Tàu bay có nguy cơ lăn ra ngoài lề đường lăn và va chạm đèn. - Hạn chế tốc độ lăn của tàu bay không lớn hơn 25 km/h khi lăn qua các điểm giao cắt và trong khu vực sân đỗ tàu bay. Position: The intersection between TWY W and TWY W5 Aircraft code D, E taxiing to the intersection between TWY W and TWY W5, when turning left into TWY W5 should pay attention: - Aircraft may taxi out of TWY and collide with TWY edge lights. - Taxiing speed of aircraft does not exceed 25 km/h when crossing the intersections and when taxiing in the apron.
HS3	Vị trí: Giao điểm đường lăn W3 rẽ vào đường lăn W Tàu bay code D, E lăn đến giao điểm đường lăn W3 rẽ phải vào đường lăn W cần chú ý: - Tàu bay có nguy cơ lăn ra ngoài lề đường lăn và va chạm đèn. - Hạn chế tốc độ lăn của tàu bay không lớn hơn 25 km/h khi lăn qua các điểm giao cắt và trong khu vực sân đỗ tàu bay. Position: The intersection between TWY W3 and TWY W Aircraft code D, E taxiing to the intersection between TWY W3 and TWY W, when turning right into TWY W should pay attention: - Aircraft may taxi out of TWY and collide with TWY edge lights. - Taxiing speed of aircraft does not exceed 25 km/h when crossing the intersections and when taxiing in the apron.

- 4 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay**

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vết lăn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.
- 4 Putting the safety cones around the aircraft**

In case of need to mark stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.
- 5 Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay**
- 5 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome**

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Chim sẻ Sparrow	- Số lượng: 15–20 con/đàn. - Độ cao hoạt động: 1–20 M. - Mật độ chim: Thưa. - Thời gian hoạt động hàng ngày: 0000–1000. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trên khu bay. - Number of birds: 15–20 birds/flock. - Heightband (AGL): 1–20 M AGL. - Bird density: Sparse. - Daily operating period: 0000–1000. - Roost and feeding position: On the airfield.	Không NIL	Thấp Low
Chim bắt muỗi Frogmouth	- Số lượng: Vài con. - Độ cao hoạt động: 3–10 M. - Mật độ chim: Thưa. - Thời gian hoạt động hàng ngày: 1211–2200. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trên khu bay. - Number of birds: A few birds. - Heightband (AGL): 3–10 M AGL. - Bird density: Sparse. - Daily operating period: 1211–2200. - Roost and feeding position: On the airfield.	Không NIL	Thấp Low

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim én, Yến Swallow, Swift	– Số lượng: 15–20 con. – Mật độ chim: Thưa. – Độ cao hoạt động: 10–30 M. – Thời gian hoạt động hàng ngày: 0000–0800. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trên khu bay. – Number of birds: 15–20 birds. – Bird density: Sparse. – Heightband (AGL): 10–30 M AGL. – Daily operating period: 0000–0800. – Roost and feeding position: On the airfield.	Không NIL	Thấp Low
Chim cu Spotted dove	– Số lượng: 5–10 con. – Mật độ chim: Thưa. – Độ cao hoạt động: 1–15 M. – Thời gian hoạt động hàng ngày: 2300–1000. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trên khu bay. – Number of birds: 5–10 birds. – Bird density: Sparse. – Heightband (AGL): 1–15 M AGL. – Daily operating period: 2300–1000. – Roost and feeding position: On the airfield.	Không NIL	Thấp Low

6 Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC 02L/20R

6 The aircraft loading operated on RWY 02L/20R

STT NR	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN max ACN max	ACN min ACN min	Tải trọng cho phép Po (tấn) Operation ability Po (ton)	Tải trọng phải giảm đối với Po (tấn) Aircraft load must be reduced for Po (ton)
1	B777-300ER	352.4	167.8	85	28	229.3	123.1
2	B787-9	255.4	113.4	77	27	170.2	85.2
3	B787-10	254.7	113.4	77	27	169.9	84.8
4	B747-400F	397.8	179.2	65	21	308.4	89.4
5	B747-400ER	414.1	164.4	69	21	299.7	114.4
6	A330-300	230.8	173	62	43	185.2	45.6
7	A350-1000	308.9	160.0	72	28	224.3	84.6
8	A350-900	268.9	140.0	70	33	188.8	80.1
9	A321 Neo	97.4	47	67	28	71.6	25.8
10	B737-800	79.2	41.4	52	25	72.2	7.0
11	B737-900	79.2	42.8	53	26	71	8.1
12	B737-BBJ	79.2	42.9	52	26	72	7.0

7 Danh mục không đáp ứng

7 List of non-compliance

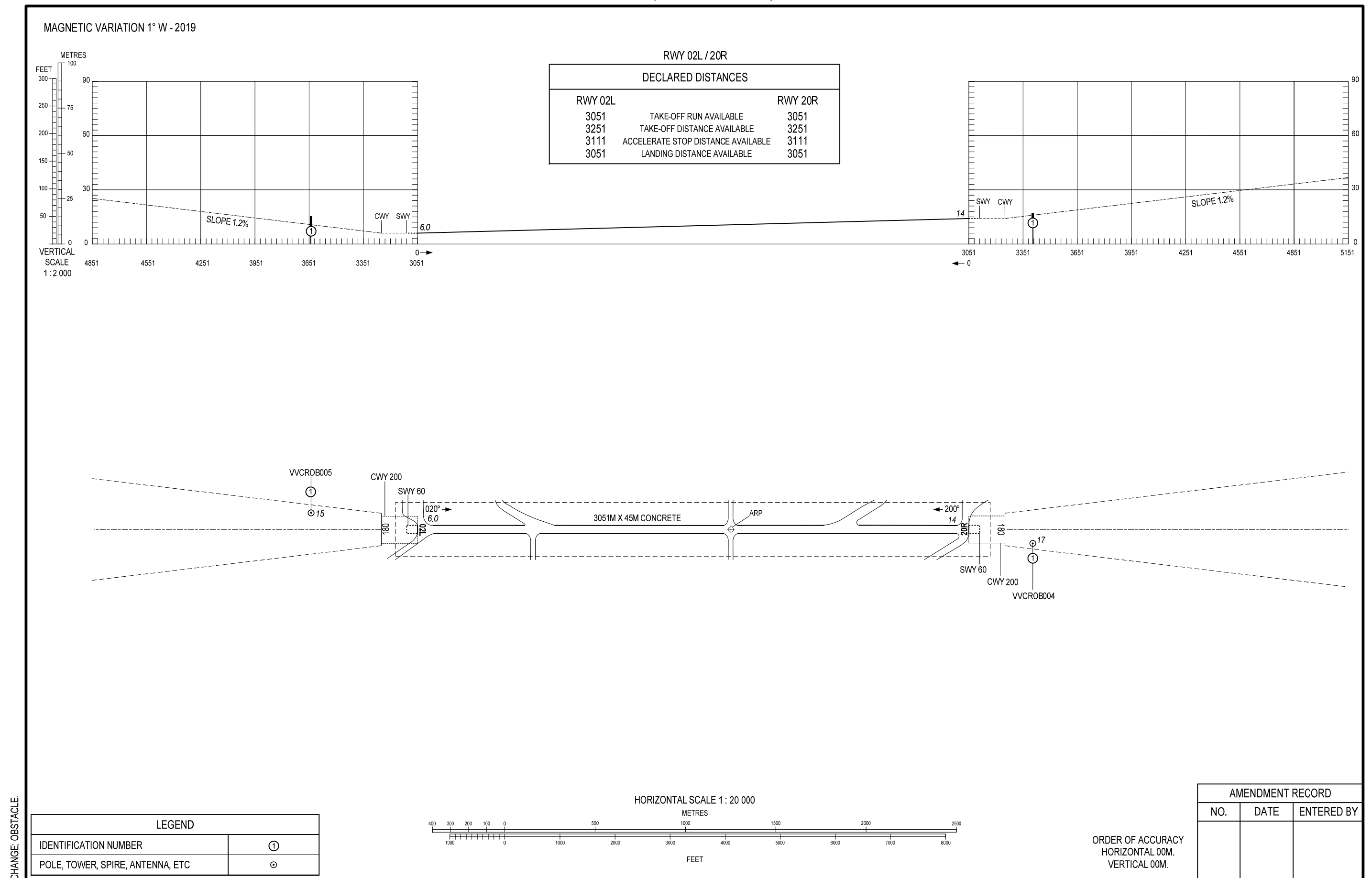
STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Chưa có đường công vụ cho xe cứu hỏa vào khu vực tiếp cận There is no service road for fire trucks to access the runway end approach area	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Dải bảo hiểm sườn đường CHC 02L có hồ nước There is a lake on the RWY strip of RWY 02L	
3	Hàng rào bao quanh khu vực Cảng HKQT Cam Ranh chưa khép kín, chưa đáp ứng yêu cầu Thông tư 13/2019/TT-BGTVT The fence surrounding the Cam Ranh International Airport is not closed and does not meet the requirements of Circular 13/2019/TT-BGTVT	
4	Dải bảo hiểm đường CHC 20R/02L, đường lăn song song W và các đường lăn chưa được san gạt đáp ứng yêu cầu về độ dốc, sức chịu tải của dải bay, dải lăn RWY strip 20R/02L, parallel TWY strip W and TWY have not been levelled to meet the requirements for slope and load-bearing capacity of the RWY and TWY	
5	Kích thước bề rộng RESA đường CHC 20R/02L (70 M) chưa đáp ứng yêu cầu bề rộng tối thiểu theo quy định RESA width of runway 20R/02L (70 M) does not meet the minimum width requirement as prescribed	
6	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	
7	Đài K6 của E920 nằm trong dải bay của đường CHC 20L/02R và 20R/02L Station K6 of Regiment 920 is located in the RWYs 20L/02R and 20R/02L	
8	Đài DVOR 1150/DME 1119A nằm trong dải bay của đường CHC không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy DVOR 1150/DME 1119A located in the RWY strip does not meet the fragility requirements	
9	Trạm biến áp hợp bộ nằm trong dải bay của đường CHC 20R/02L không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The integrated transformer station is located in the RWY strip of RWY 20R/02L does not meet the fragility requirements	
10	Trạm biến áp hợp bộ nằm trong dải bay của đường CHC 20L/02R không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The integrated transformer station is located in the 20L/02R runway strip does not meet the fragility requirements	

VVCR AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CAM RANH

VVCR AD 2.24 CHARTS RELATED TO CAM RANH
AERODROME

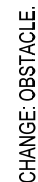
Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVCR-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVCR-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVCR-3-2
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVCR-3-3
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/ Docking Chart – ICAO	AD 2-VVCR-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVCR-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVCR-5-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 02L/20R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 02L/20R	AD 2-VVCR-6-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 02R/20L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 02R/20L	AD 2-VVCR-6-3
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVCR-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 02L/R: NITOM 1A, PTH 1A, DALAT 1A, KARAN 1A, KARAN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 02L/R: NITOM 1A, PTH 1A, DALAT 1A, KARAN 1A, KARAN 1B	AD 2-VVCR-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 20L/R: NITOM 1B, PTH 1B, DALAT 1B, KARAN 1C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 20L/R: NITOM 1B, PTH 1B, DALAT 1B, KARAN 1C	AD 2-VVCR-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A	AD 2-VVCR-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A (Bảng mã hóa sơ đồ phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 02L) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A (SID and TRANSITION coding of RNP RWY 02L)	AD 2-VVCR-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A (Bảng mã hóa sơ đồ phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 02R) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 02L/R: FURAL 1A, NIHOA 1A, PANLU 1A, THAKA 1A (SID and TRANSITION coding of RNP RWY 02R)	AD 2-VVCR-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B	AD 2-VVCR-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B (Bảng mã hóa sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 20L) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B (SID and TRANSITION coding of RNP RWY 20L)	AD 2-VVCR-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B (Bảng mã hóa sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 20R) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 20L/R: ANKIN 1B, BANKE 1B, KOPOM 1A, NIHOA 1B, SOTEN 1B (SID and TRANSITION coding of RNP RWY 20R)	AD 2-VVCR-9-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 02L/R – 20L/R: PHUSA 1A, SUIDA 1A, PANCA 1A, NHATA 1A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 02L/R – 20L/R: PHUSA 1A, SUIDA 1A, PANCA 1A, NHATA 1A	AD 2-VVCR-11-1

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)KHANH HOA/CAM RANH INTL (VVCR)
RWY 02L / 20R

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

KHANH HOA/CAM RANH INTL (VVCR)
RWY 02R / 20L



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVCS AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVCS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVCS - BA RIA-VUNG TAU/CON DAO DOMESTIC

VVCS AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVCS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	084359B - 1063747Đ Giao điểm của trục đường CHC 11/29 và đường lãn E2 084359N - 1063747E Intersection of RCL 11/29 and CL of TWY E2
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách thị trấn Côn Sơn 14 KM về phía Nam 14 KM from the Con Son town to the South
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	6 M/33.5°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	0°/Không 0°/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Nam tại Cảng hàng không Côn Đảo Tel: +84 254 3831927 Fax: +84 254 3831926 Email: Không AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Southern Airports Authority (SAA) at Con Dao Airport Tel: +84 254 3831927 Fax: +84 254 3831926 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Côn Đảo Tel: +84 254 3831973 Fax: +84 254 3831989 Email: vanthu.vcs@acv.vn AFS: VVCSYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Con Dao Airport Tel: +84 254 3831973 Fax: +84 254 3831989 Email: vanthu.vcs@acv.vn AFS: VVCSYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVCS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1100
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1100
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1100
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1100
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2300 - 1100
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	2300 - 1100
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1100
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1100
10	An ninh Security	2300 - 1100
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVCS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	4 đầu kéo; 12 trolley, 3 móc băng chuyên 4 towing tractor; 12 trolleys, 3 towable belt loader
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	Không NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	Không NIL
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVCS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Trong thành phố In the city

2	Nhà hàng Restaurants	Trong thành phố In the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi và ô tô cho thuê Taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Bệnh viện trong thành phố Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY**VVCS AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 6 CAT 6
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng bột: 2 160 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 16 000 L • Tốc độ xả bột: 5 000 L/min • Khối lượng bột khô: 500 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 2 160 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 16 000 L • Discharge rate foam solution: 5 000 L/min • Dry chemical powders: 500 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– ATR72, E190/E195 và tương đương trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 918087307 – Up to ATR72, E190/E195 and equivalent – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 918087307
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVCS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.8 SÂN ĐỔ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVCS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ, Bê tông nhựa, PCN: 20/F/B/X/T Apron, Bituminous concrete, PCN: 20/F/B/X/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E2, 15 M, Bê tông nhựa, PCN: 20/F/B/X/T TWY E2, 15 M, Bituminous concrete, PCN: 20/F/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KÊ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVCS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/ parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Taxiing guidance signs at all intersections with TWYs, RWYs and at all holding positions. Guidelines at apron.	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, tìm đường CHC, lề đường CHC và cuối đường CHC. Đèn: Không Marking: Designation, THR, TDZ, centre line, edge line and end of RWY Lights: NIL
		Đường lăn: TWY	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, trục đường lăn, lề đường lăn. Đèn: Không Marking: Designation, centre line, edge line Lights: NIL
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVCS AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVCS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/ Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVCS AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVCS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Côn Đảo Con Dao MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1100
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	09 hoặc 12 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 và 0900 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 09 or 12 HR (4 times per day with effect at 0000, 0300, 0600 and 0900 UTC; issued 1HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND TREND
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Ngôn ngữ được sử dụng Flight documentation Language(s) used	Sơ đồ Chart
		Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese

7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Con Dao TWR, Con Dao ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVCSYMYX AFTN/AMHS address: VVCSYMYX

VVCS AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVCS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Hướng thực TRUE BRG	Kích thước đường CHC (M) Dimensions of RWY(M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
11	109.34°	1 829 x 30	20/F/B/X/T Bê tông nhựa 20/F/B/X/T Bituminous concrete	084405.01N 1063729.24E NIL NIL	THR 5 M NIL
29	289.34°	1 829 x 30	20/F/B/X/T Bê tông nhựa 20/F/B/X/T Bituminous concrete	084345.29N 1063825.69E NIL NIL	THR 6 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Độ dốc RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M) SWY dimensions (M)	Kích thước khoảng trống (M) CWY dimensions (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M) Strip dimensions (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M) Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
11	1.023%	Không NIL	90 x 110	1 949 x 83	Không NIL
29	1.023%	Không NIL	90 x 150	1 949 x 83	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
11	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVCS AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVCS AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
11	1 829	1 919	1 829	1 829	Không NIL
29	1 829	1 919	1 829	1 829	Không NIL

VVCS AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVCS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVCS AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ
PHÒNG

VVCS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER
SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Không ABN: NIL
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: 01 ổng gió đầu cách tim đường CHC 90 M về phía Nam và 270 M từ đầu thềm đường CHC 11 LDI: NIL Anemometer: An anemometer located on 90 M from RCL to the South and 270 M from RWY THR 11

3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	1 máy phát điện 290 KVA; Thời gian chuyển nguồn: <30 giây 1 generator 290 KVA; Switch-over time: <30 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVCS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVCS AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Côn Đảo: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là đài điểm vị trí đài NDB CN Con Dao CTR: A circle, radius 30 KM centred at NDB CN
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm 2 150 M SFC up to 2150 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Tiếng Anh, Tiếng Việt Con Son TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCS AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Côn Sơn Con Son TWR	118.150 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		120.100 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVCS AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÀ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVCS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăngten phát Tọa độ	Mức cao ăngten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	CN	375 KHZ	HO	084358.0B 1063735.1Đ 084358.0N 1063735.1E	12 M	Không NIL	Tầm phủ: 98 KM Coverage: 98 KM
DVOR/DME	CSN	115.600 MHZ/ CH 103X	HJ (H12)	084345.9B 1063805.6Đ 084345.9N 1063805.6E			Chỉ khai thác cho mục đích tiếp cận, giới hạn từ cung 085° đến 125° và cung 260° đến 340° theo chiều kim đồng hồ Only operation of approach, limitation from ARC 085° to 125° and ARC 260° to 340° following clockwise

VVCS AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVCS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

- 1

Các quy định sân bay

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Côn Sơn. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a)

Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo

b)

Tin tức về vị trí đỗ tàu bay;

c)

Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d)

Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu.
- 1

Airport regulations

At Con Son Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a)

Meaning of markings and signs;

b)

Information about aircraft stands;

c)

Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d)

Marshaller assistance.

- 2

Dời và lăn tới vị trí đỗ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Côn Sơn sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.
- 2

Taxiing to and from stands

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Con Son TWR

- 2.2

Phương thức khai thác
- 2.2

Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1 và 4 1 and 4	Sử dụng cho tàu bay E195/E190, ATR72 và tương đương. Used for aircraft E195/E190, ATR72 and equivalent.
2 và 3 2 and 3	Sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương. Used for aircraft ATR72 and equivalent

- Lưu ý:

–

Tối đa 2 vị trí đỗ sử dụng cho tàu bay E195 và tương đương (các vị trí đỗ 1 và 4); hoặc 4 vị trí đỗ cho tàu bay ATR72 tương đương (các vị trí đỗ 1, 2, 3 và 4).

–

Tối đa 2 vị trí đỗ sử dụng cho tàu bay đỗ qua đêm.
- Notes:

–

Maximum 2 stands are used for aircraft E195 and equivalent (stands 1 and 4); or 4 stands are used for aircraft ATR72 and equivalent (stands 1, 2, 3 and 4).

–

Maximum 2 stands are used for aircraft parking overnight.

- 3

Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh
- 3

Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
1	2	3	4	5
11	1.530	0.69	0.74	0.75
29	1.530	0.71	0.73	0.78

4Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

4The aircraft loading operated on RWY

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M min (tấn) M min (ton)	M max (tấn) M max (ton)	ACN Max ACN Max	ACN Min ACN Min	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.1 (tấn) The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.1 (ton)
1	Embraer E195(AR)	29.5	52.45	26.2	13	Không được phép Unallowed
2	Embraer E195(LR)	29.5	50.95	25.4	13	Không được phép Unallowed
3	ATR72-500	13.5	22.35	11	6	Không được phép Unallowed

VVCS AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

VVCS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVCS AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

VVCS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Không

NIL

VVCS AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVCS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- 1Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lặn vào vị trí đỗ từ 2 m đến 3 m trước khi tàu bay lặn vào vị trí đỗ
- 1Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 m to 3 m from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

2Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

2The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Đại bàng biển Sea eagle	– Số lượng: Vài con. – Độ cao hoạt động: 100–200 M. – Mật độ chim: Vài con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực 2 đầu đường CHC. – Number of birds: A few birds. – Heightband (AGL): 100–200 M AGL. – Bird density: A few birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The beginning of 2 RWY's area.	Bay lượn trên không. Fly in the air	Cao High

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Diều hâu Hawk	– Số lượng: Vài con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 20–30 M; – Mật độ chim: Vài con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ trong khu bay, đường CHC. – Number of birds: A few birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL; – Bird density: A few birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The grass area in the airfield, RWY.	Đậu hoặc bay. Perch or fly.	Cao High
Cò Stork	– Số lượng: Cao điểm 100 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M. – Mật độ chim: Cao điểm 100 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu bay, hai bên lề bảo hiểm. – Number of birds: Peak at 100 birds. – Heightband (AGL): 20 M – 30M AGL. – Bird density: Peak at 100 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The airfield, two edges of the strip.	Đậu hoặc bay lượn. Perch or fly	Cao High
Vịt trời Wild duck	– Số lượng: 5–7 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M. – Mật độ chim: 5–7 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Ao hồ trong khu bay. – Number of birds: 5–7 birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL. – Bird density: 5–7 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: Ponds, lakes in the airfield.	Bơi lội hoặc bay. Swim or fly.	Cao High
Bồ câu rừng Wood pigeon	– Số lượng: 15–20 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M và lề bảo hiểm, đường CHC. – Mật độ chim: 15–20 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Hai đầu đường CHC. – Number of birds: 15–20 birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL and the strip, RWY. – Bird density: 15–20 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The beginning of 2 RWYs	Tìm thức ăn. Find food.	Cao High

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Các loại khác (Gà rừng, Chồn, Mèo, Khỉ, Lợn...) Other species (Junglefowl, Weasel, Cat, Monkey, Swine....)	– Số lượng: 1–2 con. – Độ cao hoạt động: Lề bảo hiểm đường CHC. – Thời gian hoạt động: Ban ngày hoặc ban đêm. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu bay. – Number of birds: 1–2 individuals. – Heightband (AGL): The edge of the RWY strip. – Operating period : By day or by night. – Roost and feeding position: Airfield.	Tim thức ăn. Find food.	Thấp Low

3

Danh mục không đáp ứng

3

List of non-compliance

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng</i> <i>Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng</i> <i>Mitigation Measure</i>
1	Dải bay có kích thước bề rộng 83 M tính từ tim đường CHC về mỗi bên, chưa đáp ứng kích thước bề rộng 150 M theo quy định RWY STRIP has a with of 83 M from RWY CL to each side does not meet the width requirements according to the regulations width of 150 M.	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa bố trí khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA) RESA has not been published	
3	Các chòi gác an ninh nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 79 M, không đảm bảo độ dễ gãy The security guard tower system located in the RWY STRIP (about 79 M from the RWY CL) has a concrete structure that does not meet the fragility requirements	
4	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	

VVCS AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY CÔN SƠN

VVCS AD 2.24 CHARTS RELATED TO CON SON AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – CAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVCS-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVCS-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVCS-4-1
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVCS-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVCS-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11: NIXIV 1A, VEPKI 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11: NIXIV 1A, VEPKI 1A	AD 2-VVCS-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11: NIXIV 1H, VEPKI 1H CAT A, B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11: NIXIV 1H, VEPKI 1H CAT A, B	AD 2-VVCS-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 1D, NIXIV 1D, VEPKI 1D Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 1D, NIXIV1D, VEPKI 1D	AD 2-VVCS-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 1D, NIXIV 1D, VEPKI 1D (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 1D, NIXIV1D, VEPKI 1D (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCS-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 1D, NIXIV 1D, VEPKI 1D (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 1D, NIXIV1D, VEPKI 1D (Connecting track specification)	AD 2-VVCS-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N	AD 2-VVCS-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCS-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: NIXIV 1J, VEPKI 1N (Connecting track specification)	AD 2-VVCS-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 29: NIXIV 1B, VEPKI 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 29: NIXIV 1B, VEPKI 1B	AD 2-VVCS-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E	AD 2-VVCS-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVCS-9-16
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1E, NIXIV 1E, VEPKI 1E (Connecting track specification)	AD 2-VVCS-9-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F	AD 2-VVCS-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-11-2
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: BODOD 2F, NIXIV 2F, VEPKI 1F (Connecting track specification)	AD 2-VVCS-11-3

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G	AD 2-VVCS-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: BODOD 1G, NIXIV 1G, VEPKI 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVCS-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC11/29: NIXIV 1C, VEPKI 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 11/29: NIXIV 1C, VEPKI 1C	AD 2-VVCS-11-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 11 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 11 CAT A, B	AD 2-VVCS-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 11 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 11 CAT C	AD 2-VVCS-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 29 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 29 CAT A, B	AD 2-VVCS-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 29 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 29 CAT C	AD 2-VVCS-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 29	AD 2-VVCS-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11	AD 2-VVCS-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11 (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11	AD 2-VVCS-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11 (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-13-14
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29	AD 2-VVCS-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29 (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29	AD 2-VVCS-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29 (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVCS-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVCS-14-1
Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt – ICAO Visual Departure Chart – ICAO	AD 2-VVCS-14-3

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

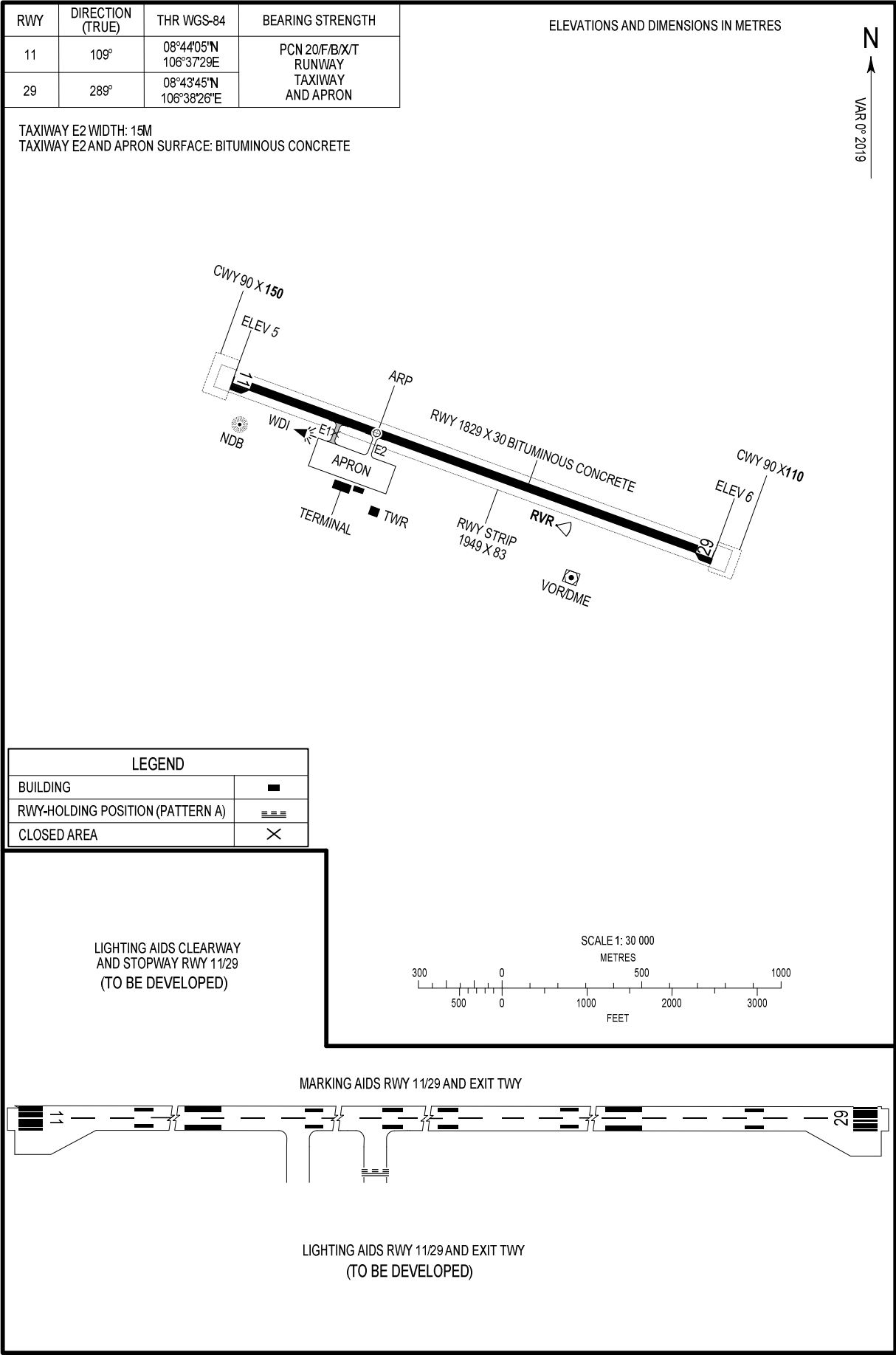
AERODROME CHART - ICAO

08°43'59"N
106°37'47"E

AD ELEV 6M

TWR: 118.15

BA RIA VUNG TAU/CON DAO DOM (VVCS)



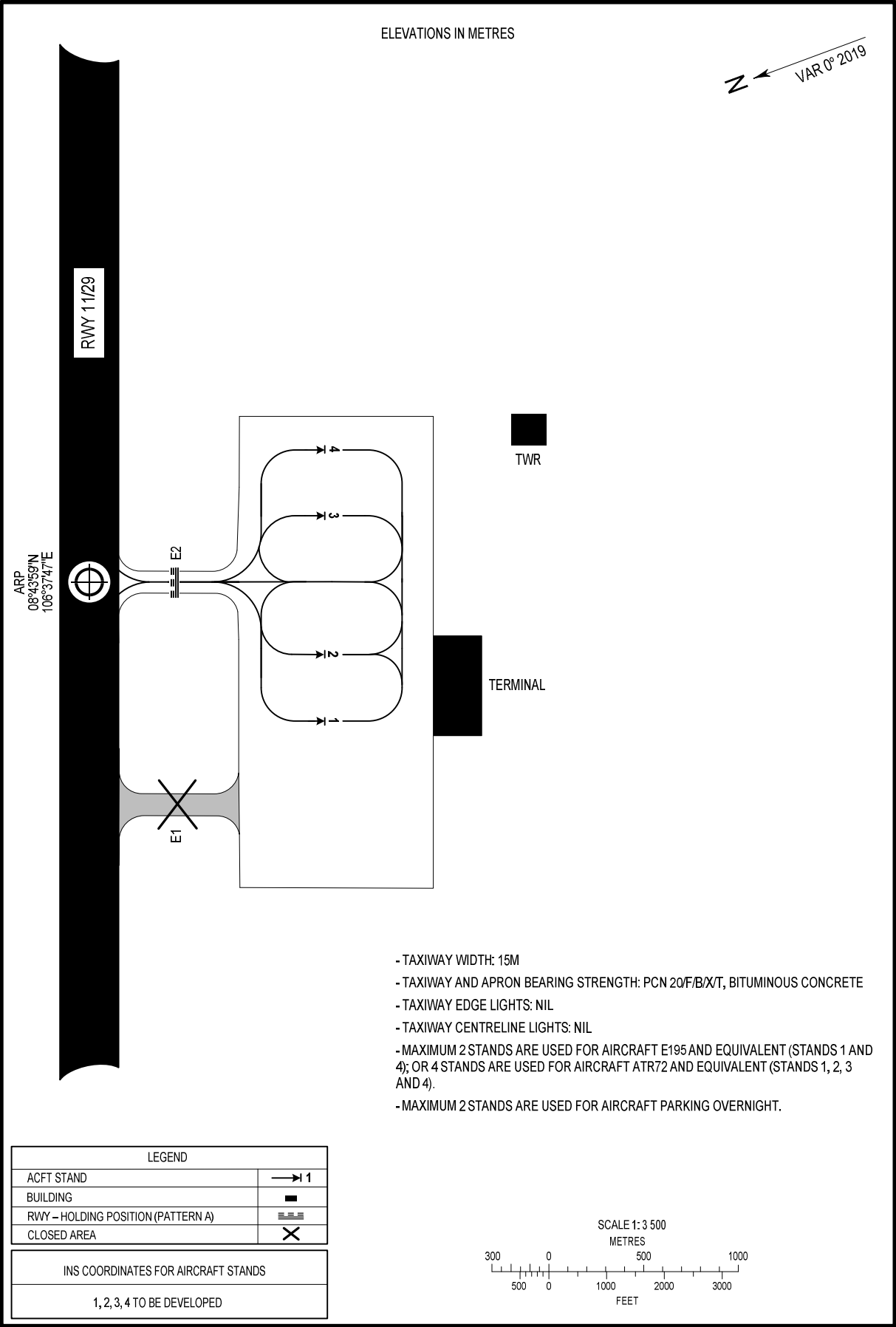
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 6M

TWR: 118.15

BA RIA VUNG TAU/CON DAO DOM (VVCS)



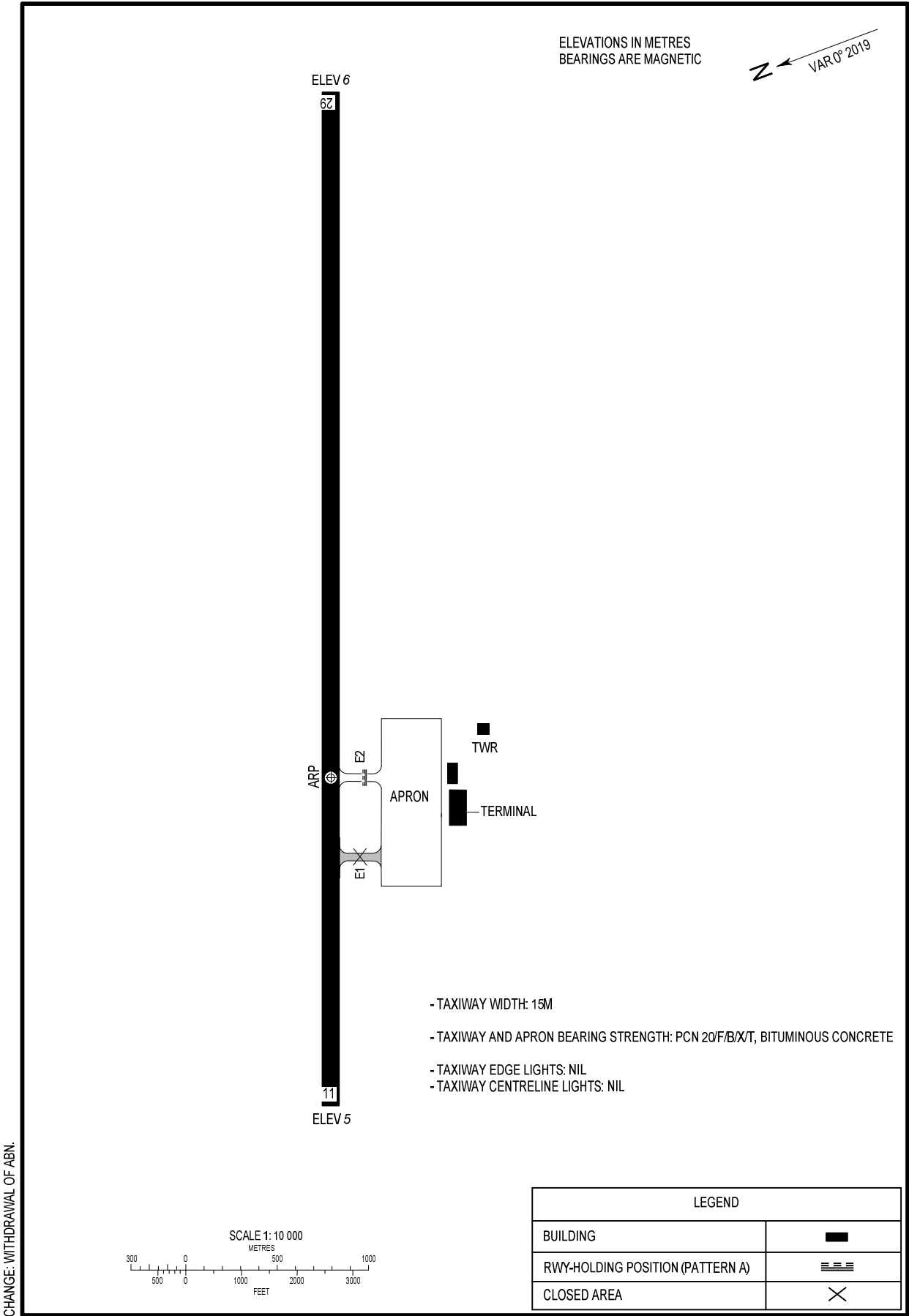
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 6M

TWR: 118.15

BA RIA VUNG TAU/CON DAO DOM (VVCS)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVDB AD 2.1 TÊN VÀ ĐỊA DANH SÂN BAY		VVDB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
VVDB - DIEN BIEN/DIEN BIEN DOMESTIC		
VVDB AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY		VVDB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	212408B - 1030002Đ Giao điểm của trục đường CHC 17/35 và trục đường lăn E2. 212408N - 1030002E Intersection of the centre line of RWY 17/35 and the centre line of TWY E2
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách thành phố 2 KM về phía Đông Nam 2 KM to the SE from the city
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	485 M/23.8°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	2° Tây /Không 2° W /NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Điện Biên Tel: +84 215 3736649 Fax: +84 215 3736759 Email: dienbien@naa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Northern Airports Authority (NAA) at Dien Bien Airport Tel: +84 215 3736649 Fax: +84 215 3736759 Email: dienbien@naa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Điện Biên Tel: +84 215 3735382 Fax: +84 215 3826060 Email: yenlt@acv.vn AFS: VVDBYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Dien Bien Airport Tel: +84 215 3735382 Fax: +84 215 3826060 Email: yenlt@acv.vn AFS: VVDBYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVDB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	Không NIL
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Cảng hàng không Điện Biên không làm sân bay dự bị cho các CHK, sân bay khác. Dien Bien AD is not used alternate AD for other Airports, ADs.

VVDB AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVDB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền hành lý, xe đầu kéo, xe Dolly và móc chứa hàng hóa rời Conveyor belt, cargo truck, fork lift, dolly, and trolley
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	Không NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	Không NIL
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVDB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi Taxis
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY

VVDB AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng bột: 2 357 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 18 300 L • Tốc độ xả bột: 9 000 L/min • Khối lượng bột khô: 500 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 2 357 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 18 300 L • Discharge rate foam solution: 9 000 L/min • Dry chemical powders: 500 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321 trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 917973088 hoặc: +84 2153 824412 – Up to A321 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 917973088 or +84 2153 824412
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG

VVDB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVDB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ, Bê tông xi măng, PCN 77/R/A/W/T Apron, Cement concrete, PCN 77/R/A/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E2, 15 M, Bê tông xi măng, PCN 92/R/A/W/T TWY E2, 15 M, Cement concrete, PCN 92/R/A/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Tọa độ: 212408.55B 1030004.91Đ Phương vị: 168° Cự ly: 1.8 NM Tần số: 113.6 MHZ Coordinates: 212408.55N 1030004.91E Bearing: 168° Distance: 1.8 NM Frequency: 113.6 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KÊ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVDB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, tim đường CHC, lề đường CHC và cuối đường CHC. Đèn: Chóp tuần tự đầu đường CHC 35, ngưỡng đường CHC 35, cuối đường CHC, tim, lề Markings: Designation, THR, TDZ, CL, Edge line and End of RWY. Lights: Sequenced flashing RWY 35, marking THR 35, end of RWY 35, centre line, edge
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, tim đường lăn, lề đường lăn Đèn: Lề, lề đường lăn trên sân quay đầu, lề đường lăn trên sân đỗ Markings: Designation, CL, Edge line Lights: Edge, edge of TWY on turn pad, edge of TWY on apron
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVDB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT (M)	Ký hiệu/Loại, màu đèn Markings/Type, colour	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVDBOB001	Cây Tree	212250.86N 1030019.30E	485/7 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 17
VVDBOB002	Nhà House	212249.05N 1030019.17E	488/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 17
VVDBOB003	Nhà House	212248.41N 1030018.44E	491/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 17
VVDBOB004	Ăngten Antenna	212159.95N 1030037.97E	517/42 M	Có sơn/có đèn Marked/LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, RWY 17

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVDB AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVDB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Điện Biên Dien Bien Met Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL

3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 và 1800 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0300, 0600 and 1800 UTC; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ (khí tượng Nội Bài lập) Charts (Provided by Noi Bai MET office)
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Trên website khí tượng Nội Bài On website of Noi Bai MET
9	Các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Dien Bien TWR, Dien Bien ARO
10	Tin tức khác (thời hiệu của dịch vụ, ...) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVDBYMYX AFTN/AMHS address: VVDBYMYX

VVDB AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVDB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
17	166.37°	2400 x 45	74/R/A/W/T Bê tông xi măng 74/R/A/W/T Cement concrete	212423.64N 1025957.76E NIL NIL	THR 485 M NIL
35	346.37°	2400 x 45	74/R/A/W/T Bê tông xi măng 74/R/A/W/T Cement concrete	212307.81N 1030017.39E NIL NIL	THR 481 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
17	0.15%	100 x 60	300 x 280	2700 x 280	140 x 150
35	0.15%	80 x 60	230 x 280	2700 x 280	90 x 150

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
17	Không NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVDB AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVDB AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
17	2400	2700	2 500	NU	Không NIL
35	NU	NU	NU	2400	Không NIL

VVDB AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVDB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Colour Spacing INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	2 400 M 30 M Trắng/Đỏ 2 400 M 30 M White/Red	2 400 M 60 M Trắng/Vàng 2 400 M 60 M White/Yellow	Đỏ Red	Không NIL	Không NIL
35	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 885 M PALS CAT I 885 M	Xanh lá Green	PAPI Trái/3.54° PAPI Left/3.54°	Không NIL	2 400 M 30 M Trắng/Đỏ 2 400 M 30 M White/Red	2 400 M 60 M Trắng/Vàng 2 400 M 60 M White/Yellow	Đỏ Red	Không NIL	Không NIL

VVDB AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVDB AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Không Không ABN: NIL NIL
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Cách đầu đường CHC 35: 300 M, cách lề phải đường CHC theo hướng tiếp cận đầu 35: 70 M LDI: NIL 300 M FM THR 35, 70 M from right edge of RWY in direction IAF of RWY 35.
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	2 máy phát điện 200 KVA Thời gian chuyển nguồn: Dưới 15 giây 2 generator 200 KVA Switch-over time: Below 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH

VVDB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc THR của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVDB AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Điện Biên: Đường khép kín nối các điểm có tọa độ: • P1: 214103B 1025923Đ • P2: 213750B 1031811Đ • P3: 213033B 1032428Đ • BEKL: 211808B 1032836Đ • GUPET: 210900B 1032417Đ • P4: 205735B 1031203Đ • P5: 205735B 1030505Đ • Dọc theo biên giới Việt Nam và Lào • P1: 214103B 1025923Đ. Dien Bien CTR: The line that connects points with coordinates: • P1: 214103N 1025923E • P2: 213750N 1031811E • P3: 213033N 1032428E • BEKL: 211808N 1032836E • GUPET: 210900N 1032417E • P4: 205735N 1031203E • P5: 205735N 1030505E • Along Vietnamese and Laos border • P1: 214103N 1025923E.
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm FL 135 SFC up to FL 135 inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên Tiếng Anh, Tiếng Việt Dien Bien TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24

7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVDB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Điện Biên Dien Bien TWR	118.700 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	132.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		128.150 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ
CẢNH

VVDB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăngten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	DB	380 KHZ	HJ (H12)	212354.3B 1030023.7Đ 212354.3N 1030023.7E	30 M		Tầm phủ: 80 KM Cách điểm quy chiếu sân bay 222 M, trên hướng 122° Coverage: 80 KM 222 M FM ARP, 122° MAG
DVOR/DME	DBN	113.600 MHZ	H24	212224.6B 1030028.4Đ 212224.6N 1030028.4E			Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM

VVDB AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	VVDB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS
1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Điện Biên. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ quan thông báo tin tức hàng không tại sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên hướng dẫn đỗ và xe kéo dắt. 2 DỜI VÀ LĂN TỚI CÁC VỊ TRÍ ĐỖ 2.1 Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến. 2.2 Phương thức khai thác	1 AIRPORT REGULATIONS At Dien Bien Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller assistance and towing assistance. 2 TAXIING TO AND FROM STANDS 2.1 Arriving aircraft will be assigned a stand number by Dien Bien TWR. 2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stand	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 2, 3	Khai thác cho loại tàu bay code C và tương đương trở xuống (sải cánh đến dưới 36 M) Used for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M).
4	Khai thác cho loại tàu bay ATR72 (tàu bay có sải cánh và chiều dài đến 30 M). Ghi chú: Tàu bay tại vị trí đỗ số 4 không được tự lăn ra khi có tàu bay tại vị trí đỗ số 3. Used for aircraft up to ATR72 (wingspan up to including 30 M). Note: Aircraft parked at stand 4 are not allowed to self-taxi out when there is aircraft parking at stand 3.

VVDB AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	VVDB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES
Không	NIL
VVDB AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	VVDB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES
1 Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH 1.1 Tổng quan 1.1.1 Để khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Điện Biên, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu. 1.1.2 Tổ lái có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn tín hiệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM. 1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức RNP 1 và RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên (TWR Điện Biên) và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế. 1.2 Phương thức khai thác 1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Điện Biên phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau: • Điền R (PBN approved) vào Mục 10a; • Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), S1 (RNP APCH) vào sau PBN/... tại Mục 18;	1 Operational procedures for RNP 1 and RNP APCH 1.1 General 1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH at Dien Bien Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure. 1.1.2 Pilots are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service. 1.1.3 Aircraft operators/pilots which are not approved to fly RNP 1 and RNP APCH based on GNSS shall inform Dien Bien TWR and expect to use conventional procedures in accordance with actual conditions. 1.2 Operational procedures 1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH at Dien Bien Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in FPL, as follows: • Insert R (PBN approved) into Item 10a; • Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), S1 (RNP APCH) are specified in Item 18 following the indicate

- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1).

1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của TWR Điện Biên sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi TWR Điện Biên chỉ định, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH, trừ khi có huấn lệnh khác của TWR Điện Biên.

1.2.5 Trong trường hợp TWR Điện Biên chỉ định cho tàu bay ra khỏi đường bay ATS, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống RNP cho đến khi nhận được huấn lệnh tiến nhập trở lại đường bay hoặc TWR Điện Biên xác nhận huấn lệnh về đường bay mới.

1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH, TWR Điện Biên và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành.

1.3.2 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.3 TWR Điện Biên sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/Mức bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với TWR Điện Biên để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

PBN/...;

- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G,D, I for O1 or G for O2, S1).

1.2.2 Before implementation of flights, pilots must confirm that the navigation database is current and updated and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATC route assigned on initial clearance and any subsequent change of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID or STAR and RNP APCH unless it is retrievable by procedure name from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (the procedure may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to Dien Bien TWR's clearances). The manual entry, or creation of new waypoints, by manual entry of latitude and longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID or STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by to a flyover or vice versa.

1.2.4 Pilots shall comply with level assigned by Dien Bien TWR, as well as adhere to the vertical and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH, unless there are other clearance by Dien Bien TWR.

1.2.5 In case Dien Bien TWR issues a heading assignment taking the aircraft off an ATS route, the pilot should not modify the flight plan in the RNP system until a clearance is received to rejoin the ATS route or Dien Bien TWR confirms a new route clearance.

1.2.6 During the operation of the SID/STAR RNP 1 and RNP APCH procedures, Dien Bien TWR and pilots apply the standard phraseology specified in ICAO DOC 4444 - PANS - ATM, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 The procedure for departing aircraft.

1.3.2 Vertical restrictions are designed to separate departing aircraft from obstacles and arriving aircraft.

1.3.3 Dien Bien TWR shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and TRANSITION route if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related instructions or information not contained in the SID description.

Note: In case of a clearance provided SID without assigned altitude/flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilot shall re-confirm with Dien Bien

1.4 Đối với tàu bay đến

- 1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến.
- 1.4.2 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.
- 1.4.3 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được TWR Điện Biên cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.4.4 TWR Điện Biên sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
 - Đường CHC sử dụng; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú:

Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với TWR Điện Biên để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

- 1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm hai thành phần chính:
- Phương thức tiếp cận; và
 - Phương thức tiếp cận hụt.
- 1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh (ngưỡng ảo) hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.
- 1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- 1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được TWR Điện Biên cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.5.5 TWR Điện Biên sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Độ cao/Mức bay chỉ định;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có); và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú:

Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

- 1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH
Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho TWR Điện Biên và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

TWR to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

- 1.4.1 Procedures for arriving aircraft.
- 1.4.2 Vertical restrictions are designed to separate arriving aircraft from obstacles and departing aircraft.
- 1.4.3 Approach clearances shall be issued by Dien Bien TWR depending on practical operation conditions.
- 1.4.4 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - STAR and TRANSITION route, if necessary;
 - Runway-in-use; and
 - Any other related instructions or information not contained in the STAR description.

Note:

In case a clearance provided STAR without assigned altitude/flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with Dien Bien TWR to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approach aircraft

- 1.5.1 Procedures for approaching aircraft, includes 2 main parts:
- IAP; and
 - Missed approach.
- 1.5.2 Approach procedures start from initial approach fix to the THR (virtual THR) or missed approach holding in case aircraft must execute missed approach.
- 1.5.3 Speed as well as altitude limitations are designed to ensure separation between approach aircrafts and obstacle and ensure to comply with aircraft performance.
- 1.5.4 Landing clearances shall be issued by Dien Bien TWR depending on practical operation conditions.
- 1.5.5 Dien Bien TWR shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - IAP;
 - Runway-in-use;
 - Assigned flight level/altitude;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if any); and
 - Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must execute missed approach, provide pilots with information relating to missed approach as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

- 1.6.1 Aircraft unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements
If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform immediately Dien Bien TWR and expect to use conventional procedures depending

- 1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS
 Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho TWR Điện Biên và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- 1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu
 Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho TWR Điện Biên và yêu cầu chỉ thị khác.
- 1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến
 Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

a) Đối với tàu bay đến:
 Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF) Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với TWR Điện Biên lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của TWR Điện Biên.
- b) Đối với tàu bay khởi hành:
 Tiếp tục bay theo phương thức, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mức bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

VVDB AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
17	1 951	0.73	0.72	0.73
35	1 951	0.73	0.73	0.73

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vệt dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vệt lăn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.

on actual conditions.

- 1.6.2 Aircraft experiencing degradation or failure of RNP System or GNSS signal
 When an aircraft cannot meet the requirements of RNP 1 or RNP APCH compliance as a result of a failure or degradation of RNP System or failure GNSS signal, pilots shall notify Dien Bien TWR and expect to use conventional procedures suitable for actual conditions.
- 1.6.3 Aircraft experiencing bad weather
 When an aircraft flying on RNP1 or RNP APCH procedure encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedure, pilot will notify Dien Bien TWR and request a revised clearance.
- 1.6.4 Radio communications failure procedure
 In case of a radio communication failure, the pilots are expected to follow the procedures given below:

a) For arriving aircraft:
 Aircraft continue on the assigned STAR procedure, comply with vertical and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leave holding pattern at EAT, pilots affirm and acknowledge with Dien Bien TWR the last time, or unless having EAT, apply the ETA in the current FPL and make the approach procedures assigned by Dien Bien TWR.
- b) For departing aircraft:
 Aircraft continue the assigned SID procedure, comply with vertical and speed restrictions, climb to cruising level as specified in the current FPL.

VVDB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

2 Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3 Hoạt động của chim và động vật hoang dã**3 The birds and wildlife activities**

<i>Loài chim Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level</i>
1	2	3	4
Cò trắng White stork	- Số lượng: Khoảng 300 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 20–40 M. - Mật độ chim: Di chuyển theo bầy đàn, số lượng lớn. - Thời gian hoạt động: Từ 0200–0300 đến 0900–1000. - Vị trí cư trú: Sinh sống ở các rừng cây xung quanh lòng chảo cánh đồng Mường Thanh. - Vị trí kiếm ăn: Các thửa ruộng phía Tây đường CHC. - Number of birds: APRX 300 birds. - Heightband (AGL): APRX 20–40 M AGL. - Bird density: Move in flocks, large number. - Operating period: From 0200–0300 to 0900–1000. - Roost position: Live in the forests around the basin of Muong Thanh field. - Feeding position: The fields in the West of the RWY.	Thường di chuyển về khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ. Usually move to RWY, TWY and apron.	Cao High
Cò Nhạn Asian open bill	- Số lượng: Khoảng 500 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 20–40 M. - Mật độ chim: Di chuyển theo bầy đàn, số lượng lớn. - Thời gian hoạt động: Từ 0200–0300 đến 0900–1000. - Vị trí cư trú: Sinh sống ở các rừng cây xung quanh lòng chảo cánh đồng Mường Thanh. - Vị trí kiếm ăn: Các thửa ruộng phía Tây đường CHC. - Number of birds: APRX 500 birds. - Heightband (AGL): APRX 20–40 M AGL. - Bird density: Move in flocks, large number. - Operating period: From 0200–0300 to 0900–1000. - Roost position: Live in the forests around the basin of Muong Thanh field. - Feeding position: The fields in the West of the RWY.	Thường di chuyển về khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ. Usually move to RWY, TWY and apron.	Thấp Low
Diều hâu Hawk	- Số lượng: Khoảng 5 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 20–40 M. - Mật độ chim: Di chuyển riêng lẻ, số lượng ít. - Thời gian hoạt động: Từ 0200–0300 đến 0900–1000. - Vị trí cư trú: Sinh sống ở các rừng cây xung quanh lòng chảo cánh đồng Mường Thanh. - Vị trí kiếm ăn: Các thửa ruộng phía Tây đường CHC. - Number of birds: APRX 5 birds. - Heightband (AGL): APRX 20–40 M AGL. - Bird density: Move individually, small number. - Operating period: From 0200–0300 to 0900–1000. - Roost position: Live in the forests around the basin of Muong Thanh field. - Feeding position: The fields in the West of the RWY.	Thường di chuyển về khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ. Usually move to RWY, TWY and apron.	Thấp Low

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, operatingperiod, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: Khoảng 100 con. – Độ cao hoạt động: Từ mặt đất đến 10 M. – Mật độ chim: Di chuyển riêng lẻ, số lượng ít. – Thời gian hoạt động: Cả ngày. – Vị trí cư trú: Mái nhà trong khu vực sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Mặt cỏ 2 bên lề bảo hiểm đường CHC, đường lăn và sân đỗ. – Number of birds: APRX 100 birds. – Heightband (AGL): From ground to 10 M. – Bird density: Move individually, small number. – Operating period: All day – Roost position: Roof in the aerodrome – Feeding position: The grass on both edge sides ofRWY strip, TWY and apron.	Thường di chuyển về khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ. Usually move to RWY, TWY and apron.	Thấp Low
Loài chim rẽ giun Snipe	– Số lượng: Khoảng 20 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 5–10 M. – Mật độ chim: Di chuyển riêng lẻ, số lượng ít. – Thời gian hoạt động hằng ngày: Cả ngày. – Vị trí cư trú: Các bụi cây xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Mặt cỏ 2 bên lề bảo hiểm đường CHC, đường lăn và sân đỗ. – Number of birds: APRX 20 birds. – Heightband (AGL): APRX 5–10 M AGL. – Bird density: Move individually, small number. – Operating period: All day. – Roost position: Bushes around of RWY. – Feeding position: The grass on both edges of RWY strip, TWY and apron.	Thường di chuyển về khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ Usually move to RWY, TWY and apron.	Thấp Low

VVDB AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

VVDB AD 2.24 CHARTS RELATED TO DIEN BIEN
AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-VVDB-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVDB-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDB-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVDB-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất - ICAO Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO	AD 2-VVDB-5-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay - ICAO - Loại A (Các giới hạn khai thác) - Đường CHC 17/35 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY17/35	AD 2-VVDB-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVDB-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 17: BQ 2A, BQ 2B, LADON 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 17: BQ 2A, BQ2B, LADON 2A	AD 2-VVDB-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - RNP Đường CHC 17: BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C	AD 2-VVDB-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 17: BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVDB-9-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) - ICAO - Đường CHC 35: BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 35: BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B	AD 2-VVDB-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) - ICAO - Đường CHC 35: BQ 2E, BQ 2F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 35: BQ 2E, BQ 2F	AD 2-VVDB-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) - ICAO - RNP Đường CHC 35: BQ 2J, BQ 2K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: BQ 2J, BQ 2K	AD 2-VVDB-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) - ICAO - RNP Đường 35: BQ 2J, BQ 2K (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: BQ 2J, BQ 2K (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDB-11-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: VOR X Đường CHC 35 CAT A, B, C Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 35 CAT A, B, C	AD 2-VVDB-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: VOR Y Đường CHC 35 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 35 CAT C	AD 2-VVDB-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: VOR Z Đường CHC 35 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 35 CAT A, B	AD 2-VVDB-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: RNP Y Đường CHC 35 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35	AD 2-VVDB-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: RNP Y Đường CHC 35 (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDB-13-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: RNP Z Đường CHC 35 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35	AD 2-VVDB-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: RNP Z Đường CHC 35 (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDB-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVDB-14-1

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD OPERATING MINIMA

DIEN BIEN WEATHER MNM
VVDB

TAKE-OFF MINIMA

RWY 17	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B, C			3 000

Note: 1. Take-off alternate aerodromes: Noi Bai, Cat Bi, Tho Xuan, Vinh.
2. When take-off alternate aerodrome cannot be chosen, the operational minima for take-off will be the value for landing as appropriate.

LANDING MINIMA

VOR Z approach procedures for RWY 35 (MACG 2,5%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B	650		7 000

VOR Z approach procedures for RWY 35 (MACG 4%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B	400		5 500

VOR Y approach procedures for RWY 35 (MACG 2,5%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	C	650		7 000

VOR Y approach procedures for RWY 35 (MACG 4%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	C	400		5 500

VOR X approach procedures for RWY 35 (MACG 2,5%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B, C	650		7 000

VOR X approach procedures for RWY 35 (MACG 4%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B, C	400		5 500

RNP Z, RNP Y (LNAV) approach procedures for RWY 35 (MACG 2,5%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B, C	600		6 500

RNP Z, RNP Y (LNAV) approach procedures for RWY 35 (MACG 4%)	ACFT CAT	Ceiling (M)	RVR (M)	Visibility (M)
	A, B, C	370		4 600

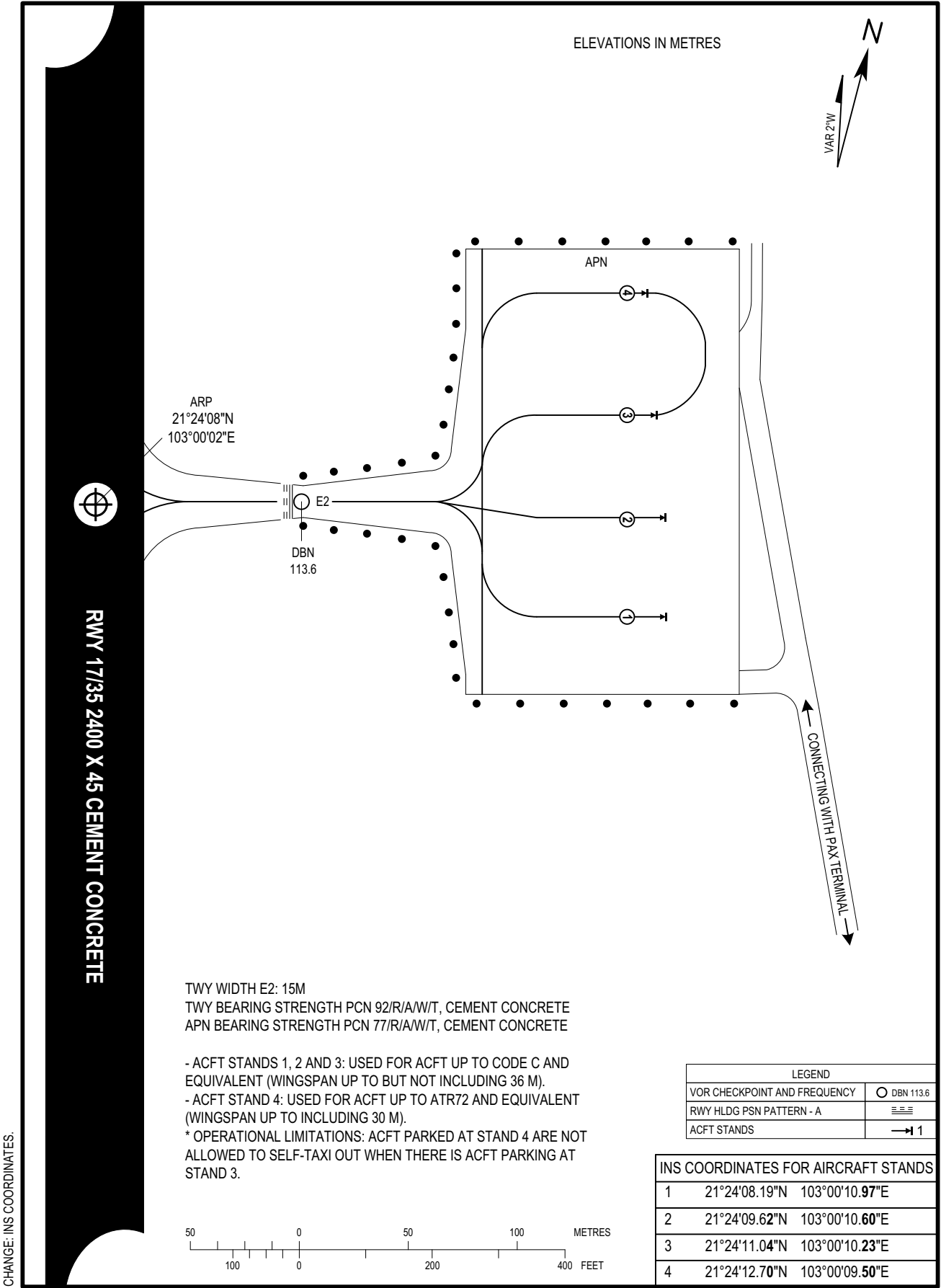
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV
484M

TWR: 118.7

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)



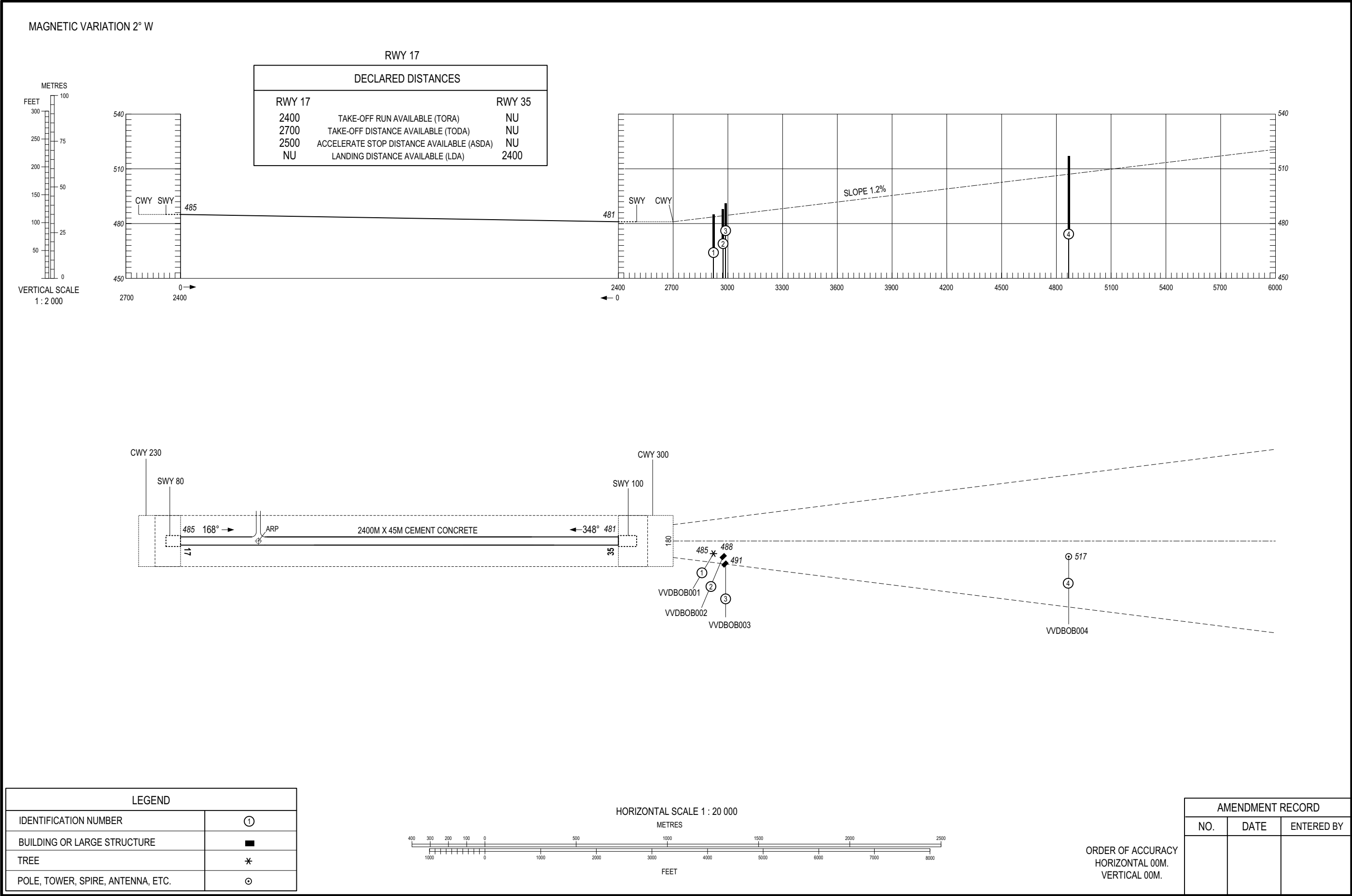
INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
1	212408.19N	1030010.97E	483.825	
2	212409.62N	1030010.60E	483.857	
3	212411.04N	1030010.23E	483.867	
4	212412.70N	1030009.50E	483.833	

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)
RWY 17



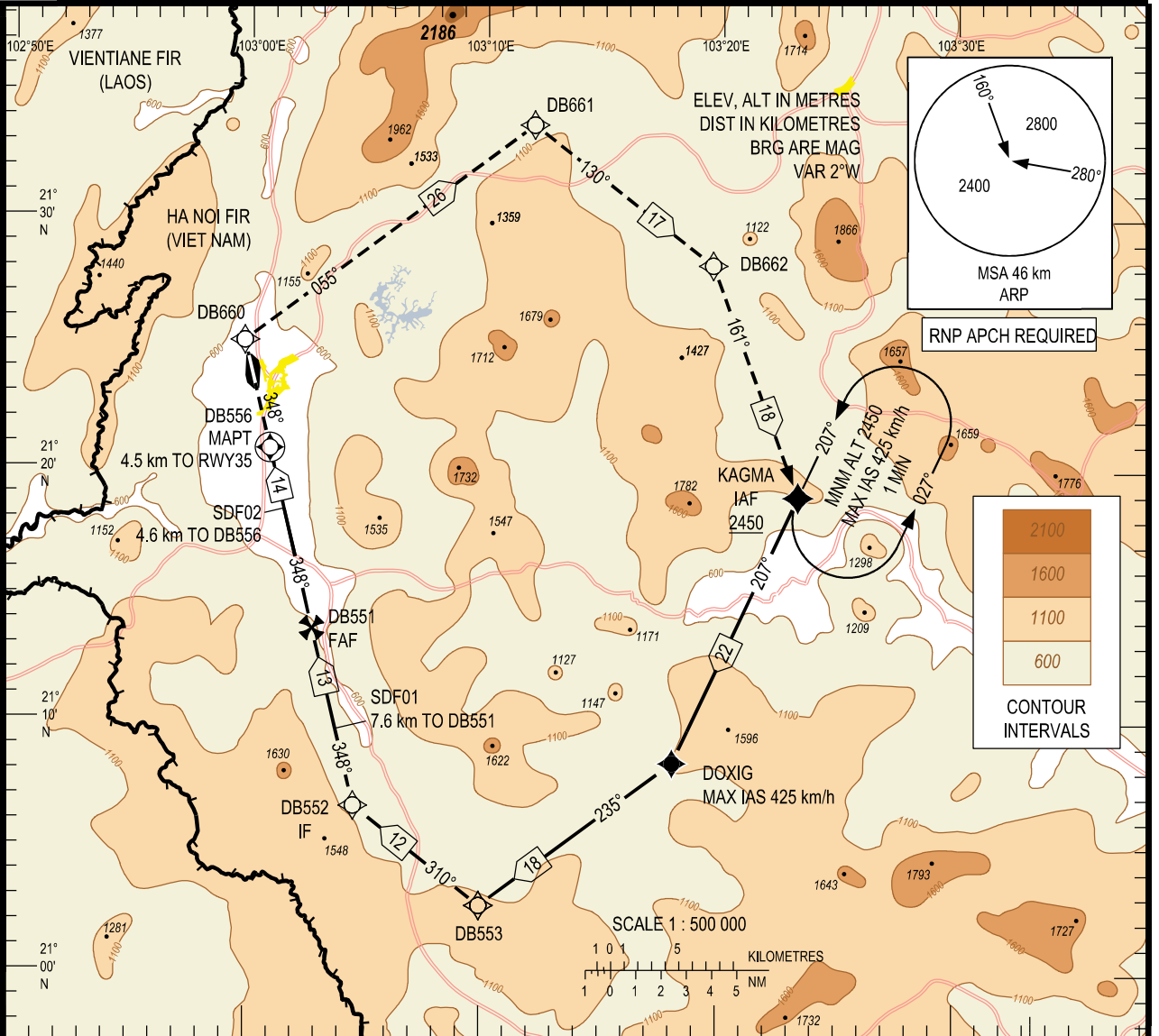
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 485 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 35 - ELEV 481 m

TWR: 118.7

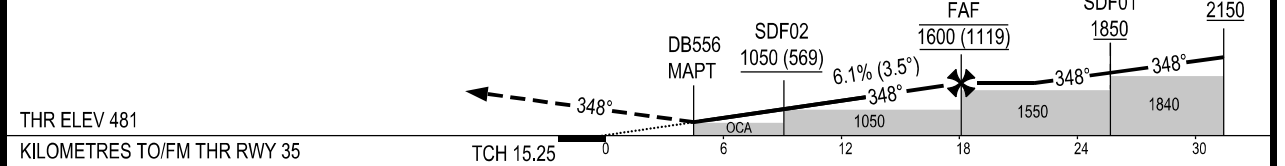
DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)
RNP Y RWY 35



KILOMETRES TO NEXT WPT	DB556 (MAPT)	1	2	4	6	8	10	12	13.6
ALT		830	895	1015	1135	1260	1380	1505	1600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 348° TO DB660, TURN RIGHT TO DB661, DB662, KAGMA AT 2450 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW DIEN BIEN TWR's INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	MACG	A	B	C
LNAV	2.5%	1060 (579)		
	4.0%	830 (349)		
CIRCLING		NOT APPLICABLE		

GS	km/h	150	200	250	300	350
ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

SEE THE NEXT PAGES FOR CODING DATA.

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 485 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 35 – ELEV 481 m

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)
RNP Y RWY 35

1. TABULAR DESCRIPTION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
010	IF	KAGMA	–	–	+2	–	–	+2450	–	–	RNP APCH
020	TF	DOXIG	–	207(204.9)	+2	21.55	–	–	-425	–	RNP APCH
030	TF	DB553	–	235(233.2)	+2	17.59	–	–	–	–	RNP APCH
040	TF	DB552	–	310(308.0)	+2	11.80	–	+2150	–	–	RNP APCH
050	TF	SDF01	–	348(346.4)	+2	5.77	–	+1850	–	–	RNP APCH
060	TF	DB551	–	348(346.4)	+2	7.59	–	@1600	–	–	RNP APCH
070	TF	SDF02	–	348(346.4)	+2	9.01	–	+1050	–	-3.50°	RNP APCH
080	TF	DB556 (MAPT)	Y	348(346.4)	+2	4.57	–	@771	–	-3.50° /15.25	RNP APCH
090	CF	DB660	–	348(346.4)	+2	–	–	–	–	–	RNP APCH
100	TF	DB661	–	055(052.9)	+2	26.44	–	–	–	–	RNP APCH
110	TF	DB662	–	130(127.8)	+2	16.67	–	–	–	–	RNP APCH
120	TF	KAGMA	–	161(159.5)	+2	18.13	–	+2450	–	–	RNP APCH
130	HM	KAGMA	–	207(204.9)	+2	–	L	+2450	-425	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
KAGMA	207(204.9)	+2	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+2450	-425	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

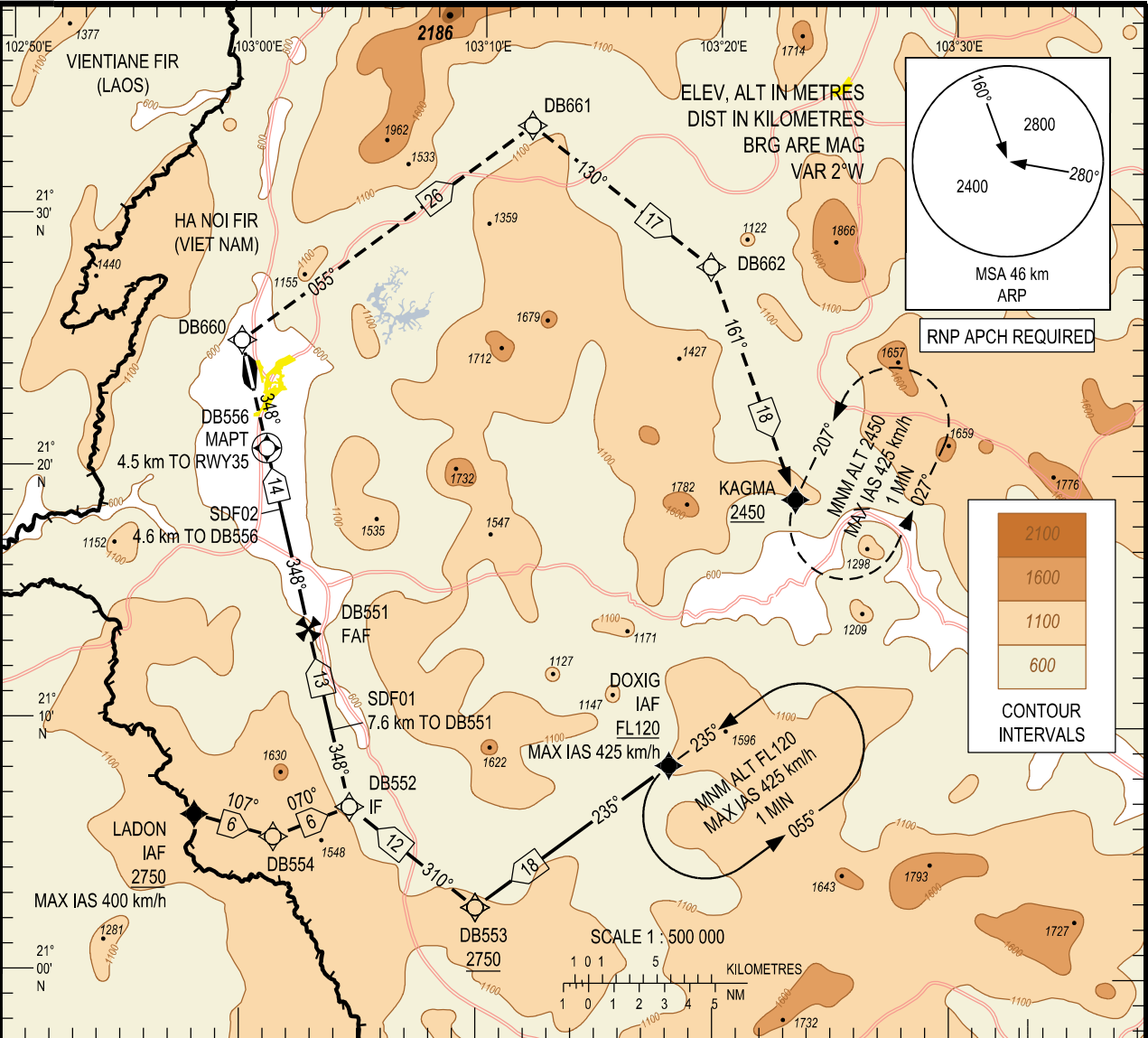
WAYPOINT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DB551	21°13'36.3"N	103°02'45.3"E
DB552	21°06'34.3"N	103°04'34.4"E
DB553	21°02'38.1"N	103°09'56.4"E
DB556	21°20'45.6"N	103°00'54.2"E
DB660	21°25'02.8"N	102°59'47.6"E
DB661	21°33'40.8"N	103°12'00.6"E
DB662	21°28'08.7"N	103°19'38.4"E
DOXIG	21°08'20.8"N	103°18'04.2"E
KAGMA	21°18'56.5"N	103°23'18.7"E
RWY35	21°23'07.81"N	103°00'17.39"E
SDF01	21°09'36.5"N	103°03'47.3"E
SDF02	21°18'21.1"N	103°01'31.6"E

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 485 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 35 - ELEV 481 m

TWR: 118.7

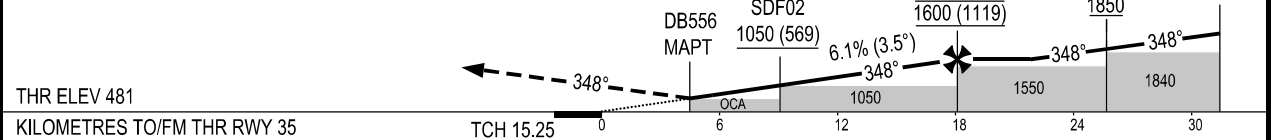
DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)
RNP Z RWY 35



KILOMETRES TO NEXT WPT	DB556 (MAPT)	1	2	4	6	8	10	12	13.6
ALT		830	895	1015	1135	1260	1380	1505	1600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 348° TO DB660, TURN RIGHT TO DB661, DB662, KAGMA AT 2450 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW DIEN BIEN TWR's INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	MACG	A	B	C
LNAV	2.5%	1060 (579)		
	4.0%	830 (349)		
CIRCLING		NOT APPLICABLE		

GS	km/h	150	200	250	300	350
ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

SEE THE NEXT PAGES FOR CODING DATA.

CHANGES: COORDINATES OF THR RWY 35; DESCRIPTION OF MISSED APPROACH; MOCA.

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 485 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 35 – ELEV 481 m

DIEN BIEN/DIEN BIEN DOM (VVDB)
RNP Z RWY 35

1. TABULAR DESCRIPTION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/TCH	Nav Spec
010	IF	DOXIG	–	–	+2	–	–	+FL120	-425	–	RNP APCH
020	TF	DB553	–	235(233.2)	+2	17.59	–	+2750	–	–	RNP APCH
030	TF	DB552	–	310(308.0)	+2	11.80	–	+2150	–	–	RNP APCH
010	IF	LADON	–	–	+2	–	–	+2750	-400	–	RNP APCH
020	TF	DB554	–	107(105.3)	+2	6.00	–	–	–	–	RNP APCH
030	TF	DB552	–	070(068.1)	+2	6.00	–	+2150	–	–	RNP APCH
010	IF	DB552	–	–	+2	–	–	+2150	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF01	–	348(346.4)	+2	5.77	–	+1850	–	–	RNP APCH
030	TF	DB551	–	348(346.4)	+2	7.59	–	@1600	–	–	RNP APCH
040	TF	SDF02	–	348(346.4)	+2	9.01	–	+1050	–	-3.50°	RNP APCH
050	TF	DB556 (MAPT)	Y	348(346.4)	+2	4.57	–	@771	–	-3.50°/15.25	RNP APCH
060	CF	DB660	–	348(346.4)	+2	–	–	–	–	–	RNP APCH
070	TF	DB661	–	055(052.9)	+2	26.44	–	–	–	–	RNP APCH
080	TF	DB662	–	130(127.8)	+2	16.67	–	–	–	–	RNP APCH
090	TF	KAGMA	–	161(159.5)	+2	18.13	–	+2450	–	–	RNP APCH
100	HM	KAGMA	–	207(204.9)	+2	–	L	+2450	-425	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
DOXIG	235(233.2)	+2	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+FL120	-425	RNP APCH
KAGMA	207(204.9)	+2	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+2450	-425	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

WAYPOINT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DB551	21°13'36.3"N	103°02'45.3"E
DB552	21°06'34.3"N	103°04'34.4"E
DB553	21°02'38.1"N	103°09'56.4"E
DB554	21°05'21.4"N	103°01'21.5"E
DB556	21°20'45.6"N	103°00'54.2"E
DB660	21°25'02.8"N	102°59'47.6"E
DB661	21°33'40.8"N	103°12'00.6"E
DB662	21°28'08.7"N	103°19'38.4"E
DOXIG	21°08'20.8"N	103°18'04.2"E
KAGMA	21°18'56.5"N	103°23'18.7"E
LADON	21°06'13.0"N	102°58'01.0"E
RWY35	21°23'07.81"N	103°00'17.39"E
SDF01	21°09'36.5"N	103°03'47.3"E
SDF02	21°18'21.1"N	103°01'31.6"E

VVDH AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ DẪN DANH SÂN BAY

VVDH AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVDH - QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC

VVDH AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVDH AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	173055B – 1063527Đ Giao điểm của tìm đường lăn E2 và tìm đường CHC 11/29 173055N 1063527E Intersection of TWY E2 and RCL 11/29
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Đồng Hới 6 KM về phía Bắc 6 KM from the center of Dong Hoi City to the North
3	Mức cao/nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	18 M/31.5°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Cảng vụ hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Đồng Hới Tel: +84 232 3810969 Fax: +84 232 3810955 Email: donghoi@naa.gov.vn AFS: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Northern Airports Authority (NAA) at Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810969 Fax: +84 232 3810955 Email: donghoi@naa.gov.vn AFS: Không
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Đồng Hới Tel: +84 232 3810899 Fax: +84 232 3810878 AFS: VVDHYDYX Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810899 Fax: +84 232 3810878 AFS: VVDHYDYX
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVDH AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1400
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1400
4	Cơ sở AIS sân bay AIS briefing office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	2300 - 1400
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1400
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1400
10	An ninh Security	2300 - 1400
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVDH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền và xe nâng Conveyor and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1 JET A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	1 xe 19.3 mét khối và 1 xe 13.5 mét khối A truck 19.3 cubic meters and a truck 13.5 cubic meters
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH**VVDH AD 2.5 PASSANGER FACILITIES**

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi và ô tô cho thuê Taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY**VVDH AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Loại cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO - Xe chữa cháy: 2 - Khối lượng bột: 2 300 L (AFFF 3%); loại B - Dung tích nước: 18 100 L - Tốc độ xả bột: 14 000 L/min - Khối lượng bột khô: 450 kg - Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO - Fire fighting truck: 2 - Foaming agent: 2 300 L (AFFF 3%); type B - Capacity of water: 18 100 L - Discharge rate foam solution: 14 000 L/min - Dry chemical powders: 450 kg - First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	- A321 trở xuống - Liên hệ: Đại diện người khai thác Cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy - Điện thoại: +84 232 3810895; Hotline: +84 916810878 - Up to A321 - Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency - Tel: +84 232 3810895; Hotline: +84 916810878
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVDH AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVDH AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Bê tông xi măng: – PCN 58/R/B/X/T (Vị trí đỗ 1 và 2). – PCN 63/R/B/X/T (Vị trí đỗ 3, 4 và 4A). Cement concrete: – PCN 58/R/B/X/T (Stands 1 and 2). – PCN 63/R/B/X/T (Stands 3, 4 and 4A)
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E2: 18 M, bê tông xi măng, PCN 58/R/B/X/T TWY E2: 18 M, cement concrete, PCN 58/R/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Không NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Vị trí: Nằm bên trái đường lăn khi tàu bay lăn từ sân đỗ tàu bay ra đường CHC Tọa độ: 173052B 1063525Đ Tần số: 116.200 MHZ Position: Located on the left of TWY when aircraft taxi from apron to RWY Coordinates: 173052N 1063525E Frequency: 116.200 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Sân quay đầu tại đầu đường CHC 11 và đầu đường CHC 29: – Kích thước: 35 x 65 x 23 M – Sức chịu tải: PCN 58/R/B/X/T – Bề mặt: Bê tông xi măng Turn pad located on the beginning of RWY 11 and the beginning of RWY 29: – Dimensions: 35 x 65 x 23 M – Strength: PCN 58/R/B/X/T – Surface: Cement concrete

VVDH AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KÊ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVDH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn và đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ Taxiing guidance signs at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guide lines at apron.
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, tìm đường CHC, lề đường CHC, cuối đường CHC và điểm ngắm Đèn: Ngưỡng, lề đường CHC, đèn giới hạn, sân quay đầu Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, edge, end of RWY and aiming point Lights: THR, edge, end, turn pad
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, tìm đường lăn, lề đường lăn, vị trí dừng chờ Đèn: Lề đường lăn Markings: Designation, centre line, edge, and holding position Lights: Edge
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Độ cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVDHOB022	Ăng ten Antenna	172758.5N 1063641.1E	147/146 M	Có sơn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Độ cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVDH AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVDH AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET office	Trạm quan trắc khí tượng Đồng Hới Dong Hoi MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800 UTC; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn khi có yêu cầu MET consultant on request
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English, Vietnamese
7	Sơ đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available

8	Thiết bị bổ sung để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu được cung cấp tin tức khi tượng ATS units provided with information	Dong Hoi TWR, Dong Hoi ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVDHYMYX AFTN/AMHS address: VVDHYMYX

VVDH AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVDH AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN), bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of the pavementclassification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
11	114°	2 400 x 45	58/R/B/X/T Bê tông xi măng 58/R/B/X/T Cement concrete	173104.24N 1063505.18E NIL NIL	THR 16 M NIL
29	294°	2 400 x 45	58/R/B/X/T Bê tông xi măng 58/R/B/X/T Cement concrete	173032.38N 1063619.47E NIL NIL	THR 11.2 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc đường CHC - đoạn dừng	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
11	0.204%	50 x 60	200 x 150	2 620 x 280	90 x 90
29	0.204%	50 x 60	200 x 150	2 620 x 280	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS) Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Ghi chú Remarks
1	12	13	14
11	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVDH AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVDH AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2 400	2 600	2 450	2 400	Không NIL
29	2 400	2 600	2 450	2 400	Không NIL

VVDH AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVDH AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài (M)	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN (M)	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN (M) Colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Cách ngưỡng đường CHC 1.5 M Xanh 1.5 M FM THR Green	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không Nil	Không Nil	2 400 M 60 M Trắng/Vàng LIM 2 400 M 60 M White/Yellow LIM	Đỏ Red	Không Nil	Không Nil
29	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 910 M LIH PALS CAT I 910 M LIH	Cách ngưỡng đường CHC 1.5 M Xanh 1.5 M FM THR Green	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không Nil	Không Nil	2 400 M 60 M Trắng/Vàng LIM 2 400 M 60 M White/Yellow LIM	Đỏ Red	Không Nil	Không Nil

VVDH AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVDH AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết ABN/IBN location, characteristics	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay, màu xanh - trắng quay 12 vòng/phút ABN: On the top of TWR, Green and White12 RPM
	Giờ hoạt động Hours of operation	H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh LDI location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không LDI: NIL
	Đèn và vị trí của thiết bị đo gió Anemometer location and LGT	Ống gió: Tại đầu đường CHC 11/29 Anemometer: At RWY 11/29
3	Đèn lề, đèn tìm đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	2 máy phát điện 200 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây 2 generators 200 KVA Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH		VVDH AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA
1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU		VVDH AD 2.17 ATS AIRSPACE
1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Đồng Hới: 1 vòng tròn với bán kính 60 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay (trừ phần vùng trời trên đất Lào) Dong Hoi CTR: A circle, radius 60 KM centred at ARP (except the portion of Lao airspace)
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 750 M SFC up to 2 750 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Đồng Hới Tiếng Anh, Tiếng Việt Dong Hoi TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVDH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Đồng Hới Dong Hoi TWR	118.700 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	125.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVDH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăngten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú Remarks
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS/MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance- measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME	DOH	116.200 MHZ CH 109X	H24	173058.4B 1063535.9Đ 173058.4N 1063535.9E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách thêm đường CHC 29 là 1 500 M, cách thêm đường CHC 11 là 900 M, cách tìm đường CHC là 205 M Coverage: 300 KM 1 500 M FM THR 29, 900 M FM THR 11, 205 M FM RCL
ILS/LOC	IDH	110.300 MHZ	H24	173108.2B 1063456.0Đ 173108.2N 1063456.0E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Cách thêm đường CHC 11 là 295 M Coverage: 25 NM 295 M FM THR 11
ILS/GP-DME		335.000 MHZ CH 40X	H24	173039.6B 1063611.7Đ 173039.6N 1063611.7E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Cách tìm đường CHC 109 M về bên phải và cách thêm đường CHC 29 là 300 M Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM 109 M FR RCL to the right and 300 M FM THR 29

VVDH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Đồng Hới. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo.

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI CÁC VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Đồng Hới sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

VVDH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Dong Hoi Aerodrome, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) The meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands including visual docking guidance systems;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand by Dong Hoi TWR.

AIRAC AMDT 04/24

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.2 Phương thức khai thác

2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 2, 3, 4	Sử dụng cho loại tàu bay B737, A320, A321 và tương đương trở xuống. Tàu bay tự lăn vào và tự lăn ra. Used for aircraft up to B737, A320, A321 and equivalent. Aircraft self-taxi in/out.
4A	Sử dụng cho loại tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. Tàu bay tự lăn vào và tự lăn ra. Used for aircraft up to ATR72 and equivalent. Aircraft self-taxi in/out.

Ghi chú:

- Không khai thác đồng thời vị trí đỗ 4 và 4A;
- Trường hợp vị trí đỗ 1 trống, tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống có thể lăn qua vị trí đỗ 1 để vào vị trí đỗ 4A;
- Không khai thác tàu bay vào/ra cùng lúc đối với 2 vị trí liền kề.

Note:

- Do not use stands 4 and 4A at the same time;
- In case stand 1 is available, aircraft up to ATR72 and equivalent shall taxi via stand 1 into stand 4A;
- Aircraft shall not taxi in/out at the same time within 2 adjacent stands.

3 Khu vực đỗ cho tàu bay trực thăng

Khai thác vị trí neo đậu tàu bay tại vị trí bãi đỗ H1, H2 cạnh vị trí đỗ số 4 của sân đỗ tàu bay.

3 Parking area for helicopters

Operation of tie-down positions H1, H2 at helicopter stands H1, H2 next to aircraft stand 4 of apron.

Ghi chú:

- Tốc độ lăn rê: Nhỏ hơn 37 km/h.
- Đường lăn rê S1, S2: Sử dụng vào ban ngày cho trực thăng Mi8/ Mi17 hoặc tương đương trở xuống (tàu bay không lăn trên mặt đất hoặc đường lăn hiện có, tàu bay theo hướng đường lăn S1, S2 để tiếp cận vào vị trí đỗ tàu bay).
- Không vận hành tàu bay đồng thời theo đường lăn rê S1, S2.

Note:

- Air taxiing speed: Less than 37 km/h.
- Air TWYs S1, S2: Used for helicopters up to Mi8/Mi17 and equivalent in the day time (helicopters do not taxi on the ground surface or the existing TWYs, helicopters follow TWYs S1, S2 to helicopter stands).
- Helicopters do not taxi via air TWYs S1, S2 simultaneously.

VVDH AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

VVDH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVDH AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

VVDH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 Phương thức khai thác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH

1 The operational procedures for RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH

1.1 Tổng quan

1.1 General

- 1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Đồng Hới, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- 1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn tín hiệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM.
- 1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS trên vật bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- 1.1.4 Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Đồng Hới, bắt buộc phải có giám sát ATS.

- 1.1.1 In order to operate RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Dong Hoi Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- 1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- 1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available procedures or expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
- 1.1.4 The transition routes have been established to connect RNAV 1 SID/STAR with the existing ATS routes.

1.1.5 Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL sẽ chỉ dẫn, dẫn dắt tàu bay theo vết bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.

1.2 Phương thức khai thác

1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Đồng Hới phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
- Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS); điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS); điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1/O1 hoặc G đối với D2/O2, S1 và S2).

1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu (fly-by waypoint) thành lộ điểm bay qua (fly-over waypoint) hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được KSVKL cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.

1.2.5 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.2.6 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức bay mới.

1.2.7 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về Phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.2 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

1.1.5 When air traffic condition permits, ATC shall vector aircraft using the shortest track to approach for landing or to intercept the relating ATS route.

1.2 Operational procedures

1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Dong Hoi Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a;
- Insert D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G,D, I for O1 or G for D2/O2, S1 and S2).

1.2.2 Before implementation of flights, pilots must confirm that the navigation database is updated to current time and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Pilots must not fly a RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure name from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.4 Pilots are expected to maintain route centre lines during the operation process, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

1.2.5 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.

1.2.6 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

1.2.7 During the operation of the RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS – ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.

1.3.2 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/mức bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức SID không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

- 1.4.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.
- 1.4.2 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.4.3 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Độ cao/mức bay chỉ định;
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh STAR không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

- 1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức tiếp cận; và
 - Phương thức tiếp cận hụt.
- 1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.
- 1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- 1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);

the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and transition route, if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

- 1.4.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.
- 1.4.2 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.
- 1.4.3 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - STAR and transition route, if necessary;
 - Runway-in-use;
 - Cleared flight level/altitude;
 - Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

- 1.5.1 The procedures for approaching aircraft includes 2 main elements:
- IAP; and
 - Missed approach procedure.
- 1.5.2 Approach procedures start from an initial approach fix to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.
- 1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.
- 1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to practical operating conditions.
- 1.5.5 ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - IAP;
 - Runway-in-use;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);

- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả IAP.

Ghi chú: Trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức khai thác

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH:

Tổ lái phải thông báo về việc không đáp ứng RNAV 1, RNP1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS:

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu:

Khi tàu bay đang bay trên phương thức RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến:

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp.
- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức mất giám sát ATS:

KSVKL thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát được khôi phục hoạt động bình thường.

1.6.6 Phương thức đổi đường CHC sử dụng:

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Operational procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements:

If aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available PBN procedure or expect to use the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNAV/RNP capability or failure of GNSS signal:

When the aircraft degrade the RNAV/RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH, pilots shall inform ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available PBN procedure or expect to use the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather:

When the aircraft flying on RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communications failure procedure:

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continues flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the procedure, conduct appropriate approach procedure.
- For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 ATS surveillance failure procedure:

ATC implement processing method accordance with the operation procedure specified in the Operational Manual of air traffic services unit.

Aircraft are expected to be non-surveillance procedure control until surveillance system resumes normal operation.

1.6.6 Procedure for changing runway-in-use:

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVDH AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1Bảng hệ số ma sát

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients (μ)		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RWY centre line (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RWY centre line (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RWY centre line (9 M)
		1	2	3
11	2 400	0.67	0.73	0.76
29	2 400	0.70	0.75	0.76

2Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lặn vào vị trí đỗ từ 2 m đến 3 m trước khi tàu bay lặn vào vị trí đỗ.

3Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

VVDH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1Table of friction coefficients

Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients (μ)				
Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RWY centre line (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RWY centre line (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RWY centre line (9 M)	1	2
3	4	5	11	29
0.67	0.73	0.76	0.67	0.76
0.70	0.75	0.76	0.70	0.76

2Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 m to 3 m from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: Đàn 7–10 con. – Độ cao hoạt động: 10–30 M. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi tối. – Vị trí cư trú: Bụi cỏ dày – Vị trí kiếm ăn: Hai bên lề bảo hiểm đường CHC. – Number of birds: Flock of 7–10 birds. – Heightband (AGL): 10–30 M AGL. – Operating period: Appear by night. – Location of residence: Thick bushes. – Feeding position: Two sides of the RWY strip.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low
Chim cu gáy, cu đất Spotted dove	– Số lượng: Đàn 8–10 con. – Độ cao hoạt động: 5–20 M. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Khu vực cây cao, bụi rậm. – Vị trí kiếm ăn: Trong khuôn viên sân bay. – Number of birds: Flock of 8–10 birds. – Heightband (AGL): 5–20 M AGL. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: Tall trees, bushes area. – Feeding position: In the aerodrome precinct.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low
Các loài chim khác xuất hiện tần suất thấp Other species of bird appear at low frequency	– Số lượng: 1–3 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi chiều. – Vị trí cư trú: Mương nước, khu vực trũng thấp trong khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Trong rừng cây khuôn viên sân bay. – Number of birds: 1–3 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Operating period: Appear in the afternoon. – Roost position: Ditch, sunken area in the airfield. – Feeding position: In the forest of the aerodrome precinct.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Các loài động vật: Bò, Mèo hoang, Rắn, Chó Other species: Cow, Stray Cat, Snake, Dog	– Số lượng: 1–3 con. – Độ cao hoạt động: Mặt đất. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi chiều, tối. – Vị trí cư trú: Di chuyển dưới các bụi cây. – Vị trí kiếm ăn: Trong vườn cây, bụi rậm. – Number of birds: 1–3 individuals. – Heightband (AGL): On the ground. – Operating period: Appear in the afternoon, evening. – Roost position: Move under the bushes. – Feeding position: In the garden, bushes.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low

4

Danh mục không đáp ứng

4

List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Một số thiết bị được lắp đặt trong dải bay của đường cất hạ cánh tại cảng hàng không không đảm bảo độ dễ gãy Some equipment installed in the RWY STRIP do not meet the fragility requirements	See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html

5

Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

5

The aircraft loading operated on RWY

Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN Max ACN Max	ACN Min ACN Min	PCN PCN	M (khả năng khai thác) M (Operation capacity)	Trọng tải tối đa Maximum loading
A321NEO WV071	97.4	47.5	67.00	28.00	58.00	85.88	90.18
A321-200 WV000	89.4	47.0	60.00	28.00	58.00	86.75	91.09
A321-100 WV003	85.4	47.0	56.00	28.00	58.00	88.14	92.55

VVDH AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐỒNG HỚI

VVDH AD 2.24 CHARTS RELATED TO DONG HOI
AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVDH-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVDH-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVDH-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDH-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stand	AD 2-VVDH-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVDH-5-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVDH-6-1
Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác – ICAO Precision Approach Terrain Chart – ICAO	AD 2-VVDH-7-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVDH-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11: KAMSU 1T, KONCO 1T Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11: KAMSU 1T, KONCO 1T	AD 2-VVDH-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1M, KONCO 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1M, KONCO 1M	AD 2-VVDH-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1M, KONCO 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1M, KONCO 1M (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVDH-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1M, KONCO 1M (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1M, KONCO 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 29: KAMSU 1U, KONCO 1U Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 29: KAMSU 1U, KONCO 1U	AD 2-VVDH-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1N, KONCO 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1N, KONCO 1N	AD 2-VVDH-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1N, KONCO 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1N, KONCO 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVDH-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1N, KONCO 1N (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1N, KONCO 1N (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-9-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 11: KAMSU 1V, KONCO 1V Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 11: KAMSU 1V, KONCO 1V	AD 2-VVDH-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1P, KONCO 1P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1P, KONCO 1P	AD 2-VVDH-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1P, KONCO 1P (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1P, KONCO 1P (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 11: KAMSU 1P, KONCO 1P (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 11: KAMSU 1P, KONCO 1P (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-11-5

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11: KAMSU 1R, KONCO 1R Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11: KAMSU 1R, KONCO 1R	AD 2-VVDH-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11: KAMSU 1R, KONCO 1R (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11: KAMSU 1R, KONCO 1R (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11: KAMSU 1R, KONCO 1R (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11: KAMSU 1R, KONCO 1R (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 29: KAMSU 1W, KONCO 1W Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 29: KAMSU 1W, KONCO 1W	AD 2-VVDH-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q	AD 2-VVDH-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-11-14
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 29: KAMSU 1Q, KONCO 1Q (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-11-15
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29: KAMSU 1S, KONCO 1S Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29: KAMSU 1S, KONCO 1S	AD 2-VVDH-11-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29: KAMSU 1S, KONCO 1S (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29: KAMSU 1S, KONCO 1S (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-11-18
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29: KAMSU 1S, KONCO 1S (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29: KAMSU 1S, KONCO 1S (Connecting track specification)	AD 2-VVDH-11-19
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2-VVDH-12-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 11	AD 2-VVDH-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 11	AD 2-VVDH-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11	AD 2-VVDH-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-13-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11	AD 2-VVDH-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-13-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 29	AD 2-VVDH-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 29	AD 2-VVDH-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 29	AD 2-VVDH-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29	AD 2-VVDH-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDH-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 29 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 29	AD 2-VVDH-13-17

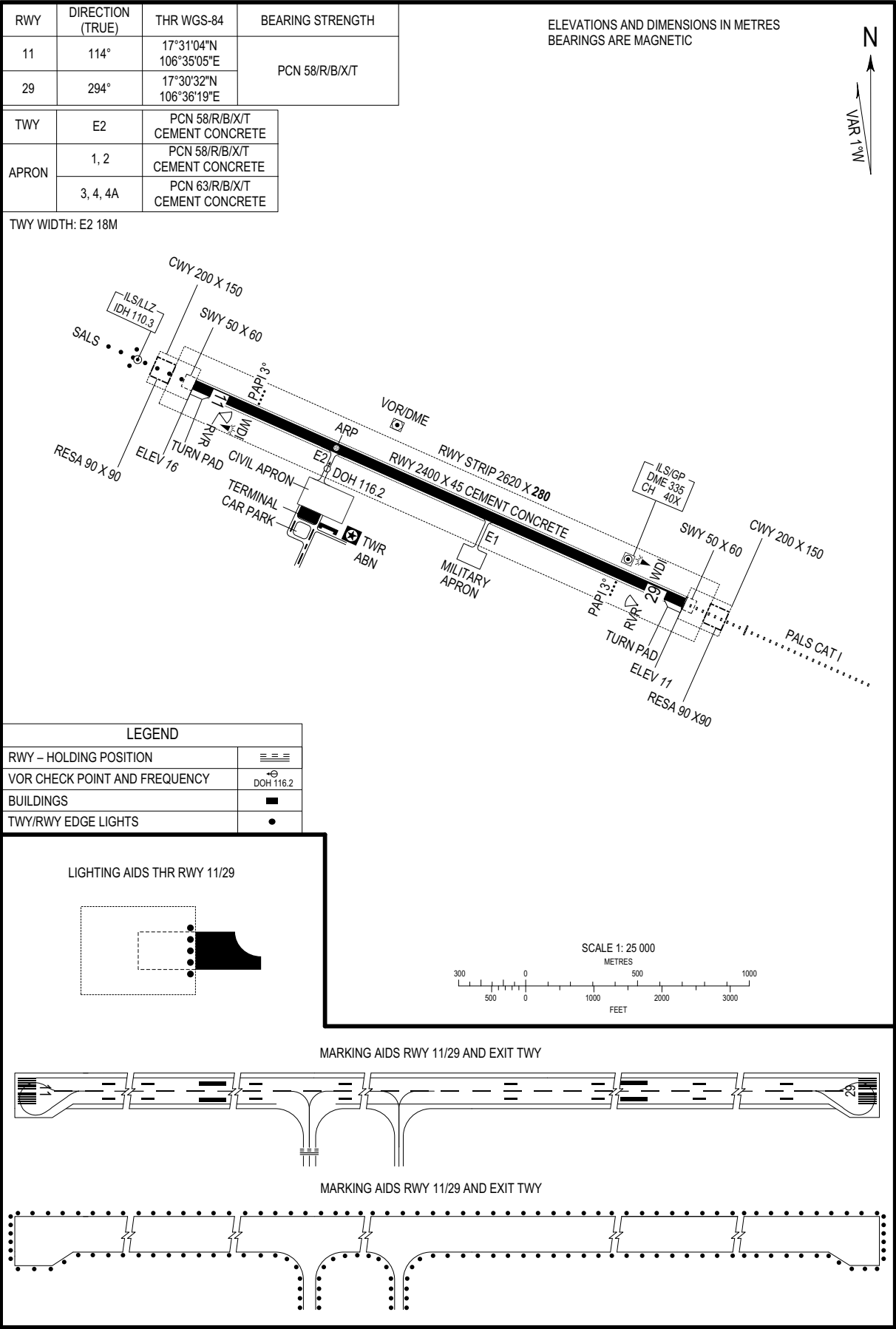
AERODROME CHART - ICAO

17°30'55"N
106°35'27"E

AD ELEV 18M

TWR: 118.7

QUANG BINH/DONG HOI DOM (VVDH)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVDL AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY		VVDL AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
VVDL - LAM DONG/LIEN KHUONG INTL		
VVDL AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY		VVDL AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	114512B - 1082205Đ Giao điểm của tim đường CHC 09/27 và tim đường lăn E1 vào sân đỗ tàu bay 114512N - 1082205E Intersection of RCL 09/27 and CL of TWY E1 to APN
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Đà Lạt 30 KM về phía Bắc 30 KM from the centre of Da Lat City to the North
3	Mức cao/nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	962 M/33°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1° Tây (2016)/Không 1° W (2016)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Cảng vụ hàng không miền Nam tại Cảng hàng không quốc tế Liên Khương Tel: +84 263 3650898 Fax: +84 263 3650897 Email: dli@saa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Southern Airports Authority (SAA) Representative at Lien Khuong Intl Airport Tel: +84 263 3650898 Fax: +84 263 3650897 Email: dli@saa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Liên Khương Tel: +84 263 3843373; +84 263 3843802 Fax: +84 263 3843500 Email: vanthu.dli@acv.vn AFS: VVDLYDYX Web: NIL Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Lien Khuong Airport Tel: +84 263 3843373; +84 263 3843802 Fax: +84 263 3843500 Email: vanthu.dli@acv.vn AFS: VVDLYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDL AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVDL AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	H24
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Phá băng De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDL AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVDL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo và xe nâng Conveyor, cargo truck and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	3 xe tra nạp hiệu INNOCAR, dung tích 18.925 lít 2 xe tra nạp hiệu GARSITE, dung tích 37.850 lít 3 INNOCAR trucks 18.925 L 2 GARSITE trucks 37.850 L
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/ Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVDLOB042	Cột đo gió Anemometer pole	114511.0N 1082100.0E	936/6 M	Có sơn, có đèn Marked, lighted	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVDL AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVDL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Liên Khương Lien Khuong MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0500, 1100, 1700 và 2300; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (04 times per day with effect at 0500, 1100, 1700 and 2300; issued 01 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Không NIL
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal

9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Lien Khuong TWR, Lien Khuong ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVDLYMYX AFTN/AMHS address: VVDLYMYX
		Hệ thống quan trắc: Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng (hướng, tốc độ gió, nhiệt độ, độ ẩm) Giờ hoạt động: 24/24 Observation system: Manual equipment (wind direction, wind speed, temperature and humidity) Hours of operation: H24

VVDL AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVDL AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	086.91°	3 250 x 45	47/F/C/X/T Bê tông nhựa 47/F/C/X/T Bituminous concrete	114508.07N 1082048.99E NIL NIL	THR 929.0 M NIL
27	266.91°	3 250 x 45	47/F/C/X/T Bê tông nhựa 47/F/C/X/T Bituminous concrete	114513.75N 1082236.14E NIL NIL	THR 962 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc đường CHC - đoạn dừng	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bay (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas
1	7	8	9	10	11
09	1.02%	100 x 60	250 x 90	3 570 x 300	90 x 90
27	1.02%	100 x 60	300 x 150	3 570 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS) Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ OFZ	Ghi chú Remarks
1	12	13	14
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVDL AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU**VVDL AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Liên Khương: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Lien Khuong CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 3 350 M SFC up to 3 350 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ATS unit call sign	Đài kiểm soát tại sân bay Liên Khương Lien Khuong TWR
4	Ngôn ngữ Language(s)	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	3 050 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDL AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG**VVDL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

<i>Loại dịch vụ</i> <i>Service designation</i>	<i>Tên gọi</i> <i>Call sign</i>	<i>Tần số</i> <i>Frequency</i>	<i>Giờ hoạt động</i> <i>Hours of operation</i>	<i>Ghi chú</i> <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Liên Khương Lien Khuong TWR	118.400 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.100 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		132.350 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDL AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVDL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăngten	Mức cao ăng ten	Bán kính phạm	Ghi chú
ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks	
1	2	3	4	5	6		7
NDB	HYD	312 KHZ	HO	114506.2B 1082012.4Đ 114506.2N 1082012.4E		Không NIL	Tầm phủ: 17 NM Coverage: 17 NM
NDB	DL	330 KHZ	H24	114452.4B 1081553.9Đ 114452.4N 1081553.9E		Không NIL	Tầm phủ: 39 NM Coverage: 39 NM
DVOR/DME	LKH	112.300 MHZ CH 70X	H24	114514.9B 1082118.7Đ 114514.9N 1082118.7E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM
ILS/GP-DME RWY 09	ILK	330.800 MHZ CH 46X	H24	114510.0B 1082058.0Đ 114510.0N 1082058.0E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM
ILS/LOC RWY 09	ILK	110.900 MHZ	H24	114514.3B 1082245.7Đ 114514.3N 1082245.7E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM

VVDL AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVDL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

1 AIRPORT REGULATIONS

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không quốc tế Liên Khương. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

At Lien Khuong Intl Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

- a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo.

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay.

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn.

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu.
- a) Meaning of markings and signs.

b) Information about aircraft stands.

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance.

d) Marshaller assistance.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Liên Khương sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

Arriving aircraft will be assigned a stand by Lien Khuong TWR.

Vị trí đỗ tàu bay <i>Aircraft stands</i>	Phương thức vận hành, khai thác tàu bay <i>Aircraft operational procedures</i>	Hạn chế khai thác <i>Operational limitations</i>
6	- Khai thác loại tàu bay code C và tương đương trở xuống, sải cánh tối đa 36 M (A320/A321) - Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và sử dụng xe kéo đẩy để đẩy ra khởi hành. - Used for aircraft up to code C and equivalent, maximum wingspan of 36 M (A320/A321) - Aircraft self-taxi in stand and tow tractor may is used to push for departure.	Vị trí đỗ số 6 được sử dụng cho tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang đỗ khi có chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang Stand 6 is used for VIP, cockpit flights parking when there are VIP, cockpit flights.
7	- Khai thác loại tàu bay code C và tương đương trở xuống, sải cánh tối đa 36 M (A320/A321) - Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và sử dụng xe kéo đẩy để đẩy ra khởi hành. - Used for aircraft up to code C and equivalent, maximum wingspan of 36 M (A320/A321) - Aircraft self-taxi in stand and tow tractor may is used to push for departure.	
8	- Khai thác tàu bay code D và tương đương trở xuống, sải cánh tối đa 51.92 M (B767). - Đối với tàu bay code D và tương đương: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và sử dụng xe kéo đẩy để đẩy ra khởi hành. - Đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống: Tàu bay lăn vào vị trí đỗ và sử dụng xe kéo đẩy để đẩy ra khởi hành hoặc tàu bay tự lăn ra khởi hành. Ghi chú: - Chỉ được bố trí tàu bay đỗ tại vị trí 8 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 8R, 8L. - Tàu bay tự lăn ra khởi hành qua vị trí 9 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 9 và 9A. - Khi tàu bay tại vị trí đỗ số 8 tự lăn ra khởi hành phương tiện di chuyển trên đường công vụ A1 khu vực vị trí đỗ số 7-9 phải dừng chờ để đảm bảo khoảng cách an toàn. - Used for aircraft up to code D and equivalent, maximum wingspan of 36 M (B767) - For aircraft code D and equivalent: Aircraft self-taxi in stand and tow tractor is used to push for departure. - For aircraft up to code C and equivalent: Aircraft self-taxi in stand and tow tractor is used to push for departure or aircraft self-taxi out for departure. Note: - Aircraft is only arranged to park at stand 8 when there is no aircraft parking stands 8R, 8L. - Aircraft self-taxi in for departure via stand 9 when there is no aircraft parking stands 9, 9A. - When aircraft parking at stand 8 self-taxi out for departure, vehicles moving on the service road A1 of stands 7-9 must hold to ensure the safety distance.	
8R	- Khai thác tàu bay code B và tương đương trở xuống (sải cánh tối đa 24 M). - Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và tự lăn ra khởi hành. Ghi chú: - Chỉ được bố trí tàu bay đỗ tại vị trí 8R khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 8. - Tàu bay tại vị trí 8R chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 8L khi không có tàu bay ở vị trí 8L - Tàu bay tại vị trí 8R chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 9A khi không có tàu bay ở vị trí 9A và 9. - Used for aircraft up to code B and equivalent (maximum wingspan 24 M). - Aircraft self-taxi in stand and self-taxi out for departure. Note: - Aircraft is only arranged to park at stand 8R when there is no aircraft parking stand 8. - Aircraft parking at stand 8R is only allowed to taxi via stand 8L for departure when there is no aircraft parking stand 8L - Aircraft parking at stand 8R is only allowed to taxi via stand 9A for departure when there is no aircraft parking stands 9A and 9.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức vận hành, khai thác tàu bay</i> <i>Aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
8L	– Khai thác tàu bay code B và tương đương trở xuống (sải cánh tối đa 24 M). – Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và tự lăn ra khỏi hành. Ghi chú: • Chỉ được bố trí tàu bay đỗ tại vị trí 8L khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 8. • Tàu bay tại vị trí 8L chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 8R khi không có tàu bay ở vị trí 8R. • Tàu bay tại vị trí 8L chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 9A khi không có tàu bay ở vị trí 9A và số 9. – Used for aircraft up to code B and equivalent (maximum wingspan 24 M). – Aircraft self-taxi in stand and self-taxi out for departure. Note: • Aircraft is only arranged to park at stand 8L when there is no aircraft parking stand 8. • Aircraft parking at stand 8L is only allowed to taxi via stand 8R for departure when there is no aircraft parking stand 8R. • Aircraft parking at stand 8L is only allowed to taxi via stand 9A for departure when there is no aircraft parking stands 9A and 9.	
9	– Khai thác loại tàu bay code C và tương đương trở xuống, sải cánh tối đa 36 M (A320/A321) – Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và có thể sử dụng xe kéo đẩy để đẩy ra khỏi hành hoặc tàu bay tự lăn ra khỏi hành. Ghi chú: • Chỉ được bố trí tàu bay đỗ tại vị trí 9 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 9A. Chỉ được kéo tàu bay vào neo đậu tại vị trí 9 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 9A. • Tàu bay tại vị trí đỗ số 9 có thể tự lăn ra khỏi hành qua vị trí 8 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 8, 8R và 8L (đồng thời không có tàu bay đỗ ở vị trí 8L, 8R). • Tàu bay khởi hành tại vị trí 9, sau khi tàu bay được đẩy lùi đến vạch dừng đẩy, tàu bay được kéo lên phía trước để đảm bảo an toàn luồng khí xả tàu bay, sau đó tàu bay tự vận hành ra đường CHC để khởi hành. – Used for aircraft up to code C and equivalent, maximum wingspan of 36 M (A320/A321) – Aircraft self-taxi in stand and tow tractor may is used to push for departure or aircraft self-taxi out for departure. Note: • Aircraft is only arranged to park at stand 9 when there is no aircraft parking stand 9A. Aircraft is only allowed to tow in to the tie-down position at stand 9 when there is no aircraft parking stand 9A. • Aircraft parking stand 9 may self-taxi out via stand 8 for departure when there is no aircraft parking stands 8, 8R and 8L (there are no aircraft parked at stands 8R and 8L at the same time). • Aircraft departing at stand 9 is pushed back to the limit line, aircraft is towed ahead to ensure safety of aircraft exhaust gas the aircraft self-taxi out RWY for departure.	– Khi tàu bay tại vị trí đỗ 9 tự lăn ra khỏi hành phương tiện di chuyển trên đường công vụ A1 khu vực vị trí đỗ số 7-9 phải dừng chờ để đảm bảo khoảng cách an toàn. – When aircraft parking at stand 9 self-taxi out for departure, vehicles moving on the service road A1 of stands 7-9 must hold to ensure the safety distance.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức vận hành, khai thác tàu bay</i> <i>Aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
9A	– Khai thác loại tàu bay code B và tương đương trở xuống, sải cánh tối đa 24 M – Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và tự lăn ra khỏi hành. Ghi chú: - Chỉ được bố trí tàu bay đỗ tại vị trí 9A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 9. Vị trí 9A chỉ được khai thác khi không có tàu bay neo đậu tại vị trí 9. - Tàu bay tại vị trí 9A chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 8R khi không có tàu bay ở vị trí 8R và 8, Tàu bay tại vị trí 9A chỉ được lăn khởi hành qua vị trí 8L khi không có tàu bay ở vị trí 8L và 8. – Used for aircraft up to code B and equivalent (maximum wingspan 24 M). – Aircraft self-taxi in stand and self-taxi out for departure. Note: - Aircraft is only arranged to park at stand 9A when there is no aircraft parking stand 9. Stand 9A is only used when there is no aircraft for tie-down stand 9. - Aircraft parking at stand 9A is only allowed to taxi via stand 8R for departure when there is no aircraft parking stands 8R and 8, aircraft parking at stand 9A is only allowed to taxi via stand 8L for departure when there is no aircraft parking stand 8L and 8.	
10	– Khai thác loại tàu bay code C, sải cánh tối đa 36 M và tương đương trở xuống (A320/A321) – Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và tự lăn ra khỏi hành. – Used for aircraft up to code C and equivalent, maximum wingspan of 36 M (A320/A321) – Aircraft self-taxi in stand and self-taxi out for departure.	Vị trí đỗ số 10 được sử dụng để đỗ tàu bay ứng phó tình huống khẩn nguy cứu nạn Stand 10 is used for parking aircraft when there is rescue and emergency situation.
11	– Khai thác loại tàu bay code C, sải cánh tối đa 36 M và tương đương trở xuống (A320/A321) – Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và tự lăn ra khỏi hành. – Used for aircraft up to code C and equivalent, maximum wingspan of 36 M (A320/A321) – Aircraft self-taxi in stand and self-taxi out for departure.	Vị trí đỗ số 11 được sử dụng để đỗ tàu bay ứng phó tình huống khẩn nguy cứu nạn Stand 11 is used for parking aircraft when there is rescue and emergency situation.

VVDL AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

VVDL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVDL AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

VVDL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

← Không

NIL

→

VVDL AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVDL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Sân đỗ số 2

- Sân đỗ tàu bay số 2 được sử dụng làm sân đỗ biệt lập để ứng phó tình huống khẩn nguy cứu nạn.

1 Apron NR 2

- Apron NR 2 is used as isolated apron for emergency rescue situation.

2 Bảng hệ số ma sát

2 Table of friction coefficients

<i>Ký hiệu đường CHC</i> <i>RWY designator</i>	<i>Chiều dài đo (M)</i> <i>Measured length (M)</i>	<i>Hệ số ma sát (μ)</i> <i>Friction coefficients (μ)</i>		
		<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M)</i> <i>Measured position from RWY centre line (3 M)</i>	<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M)</i> <i>Measured position from RWY centre line (6 M)</i>	<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M)</i> <i>Measured position from RWY centre line (9 M)</i>
1	2	3	4	5
09	2 850	0.77	0.72	0.79
27	2 800	0.76	0.77	0.84

- 3

Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vết dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vết lằn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lằn vào vị trí đỗ.
- 3

Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.
- 4

Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay
- 4

The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn	Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay	Mức độ rủi ro an toàn
Birds species	Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position	Daily movement, across the aerodrome	Safety risk level
1	2	3	4
Chim én Swallow	– Số lượng: > 50 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 100 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Thời gian hoạt động: Chủ yếu vào buổi sáng sớm và chiều tối. – Vị trí cư trú: Không xác định được vị trí. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực lân cận phía Tây khu bay. – Number of birds: > 50 birds. – Heightband (AGL): APRX < 100 M AGL. – Bird density: Average – Operating period: Mainly in the early morning and late afternoon. – Roost position: Not specified. – Feeding position: The vicinity to the West airfield.	Từ các khu vực lân cận qua khu vực sân bay. From the vicinity crossing through the aerodrome.	
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: > 50 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 100 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Thời gian hoạt động: Chủ yếu vào buổi sáng sớm và chiều tối. – Vị trí cư trú: Không xác định được vị trí. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực lân cận phía Tây khu bay. – Number of birds: > 50 birds. – Heightband (AGL): APRX < 100 M AGL. – Bird density: Average – Operating period: Mainly in the early morning and late afternoon. – Roost position: Not specified. – Feeding position: The vicinity to the West airfield.	Từ các khu vực lân cận qua khu vực sân bay. From the vicinity crossing through the aerodrome.	
Chim ngói Laughing dove	– Số lượng: > 60 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 100 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Thời gian hoạt động: Tập trung chủ yếu vào buổi sáng sớm. – Vị trí cư trú: Không xác định được vị trí. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực lân cận phía Tây khu bay. – Number of birds: > 60 birds. – Heightband (AGL): APRX < 100 M AGL. – Bird density: Average. – Operating period: Gather mainly in the early morning. – Roost position: Not specified. – Feeding position: The vicinity of the West airfield.	Từ các khu vực lân cận qua khu vực sân bay. From the vicinity crossing through the aerodrome.	
Chim cắt, Diều hâu Falcon, Hawk	– Số lượng: < 10 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng < 100 M. – Mật độ chim: Thấp. – Thời gian hoạt động: Tập trung chủ yếu vào buổi chiều tối. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Không xác định được vị trí. – Number of birds: < 10 birds. – Heightband (AGL): APRX < 100 M AGL. – Bird density: Low. – Operating period: Gather mainly in the evening. – Roost and feeding position: Not specified.	Từ các khu vực lân cận qua khu vực sân bay. From the vicinity crossing through the aerodrome.	

5 Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC

5 The aircraft loading on RWY

STT NR	Loại tàu bay <i>Aircraft type</i>	M max (tấn) <i>M max (ton)</i>	M min (tấn) <i>M min (ton)</i>	ACN max <i>ACN max</i>	ACN min <i>ACN min</i>	Khả năng khai thác <i>Operation ability</i>
1	A321NEO WV071	97.4	47	64	26	74.85

6 Danh mục không đáp ứng

6 List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng <i>Non Compliance</i>	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng <i>Mitigation Measure</i>
1	Vọng gác an ninh nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 90 M, không đảm bảo độ dễ gãy The security guard tower system located in the runway strip (about 90 M from the RCL) has a concrete structure that does not meet the fragility requirements	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	
3	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	

VVDL AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY LIÊN KHUÔNG	VVDL AD 2.24 CHARTS RELATED TO LIEN KHUONG AERODROME
Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVDL-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVDL-3-1
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDL-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVDL-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVDL-5-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVDL-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVDL-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1E, CRA 1A, VETOM 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: BMT 1E, CRA 1A, VETOM 1A	AD 2-VVDL-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 27: BMT 1F, SOSPA 1A, VETOM 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) - ICAO - Đường CHC 27: BMT 1F,SOSPA 1A, VETOM 1B	AD 2-VVDL-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F	AD 2-VVDL-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Tabular)	AD 2-VVDL-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G	AD 2-VVDL-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Tabular)	AD 2-VVDL-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-9-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1G, SOSPA 1B, VETOM 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09: BMT 1G, SOSPA 1B, VETOM 1C	AD 2-VVDL-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1H, VETOM 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09: BMT 1H, VETOM 1D	AD 2-VVDL-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G	AD 2-VVDL-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Tabular)	AD 2-VVDL-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Tabular (cont.))	AD 2-VVDL-11-7

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVDL-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI 1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVDL-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H	AD 2-VVDL-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Tabular)	AD 2-VVDL-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Tabular (cont.))	AD 2-VVDL-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Thông số vật bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-11-14
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1N, CRA 1D, KADUM 1C, ANTRI 1H, VETOM 1J, TANOS 1H (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVDL-11-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị: ICAO – ILS Z đường CHC 09 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 09 CAT C, D	AD 2-VVDL-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 09	AD 2-VVDL-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị: ICAO – ILS V đường CHC 09 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 09 CAT A, B	AD 2-VVDL-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị: ICAO – ILS X đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 09	AD 2-VVDL-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 09 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị: ICAO – ILS W đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 09	AD 2-VVDL-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 09 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị: ICAO – VOR Z đường CHC 09 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 09 CAT C, D	AD 2-VVDL-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 09 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 09 CAT A, B	AD 2-VVDL-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09	AD 2-VVDL-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 09	AD 2-VVDL-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 09 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY27	AD 2-VVDL-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 27 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-20

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY27	AD 2-VVDL-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY27 (Tabular)	AD 2-VVDL-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVDL-14-1

2	Nhà hàng Restaurants	Nhà hàng và quán bar có tại sân bay. Restaurants and snack bars at airport
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và xe cho thuê. Buses, taxis and rented car.
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Có các bệnh viện trong thành phố. First aid at AD. Hospitals in the city.
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Có tại sân bay. Available at airport
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Có tại sân bay. Available at airport
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDN AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ**VVDN AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 9: Bảo đảm phục vụ trong suốt thời gian hoạt động của sân bay. CAT 9 with AD HR
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 4 • Khối lượng foam: 5 409 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 42 233 L • Tốc độ xả foam bọt: 19 383 L/min • Khối lượng bột khô: 1 000 kg • Xe cứu thương: 2 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 4 • Foaming agent: 5 409 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 42 233 L • Discharge rate foam solution: 19 383 L/min • Dry chemical powders: 1 000 kg • First aid vehicle: 2
3	Khả năng di chuyển tàu bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– B747-400B, A350, B787, B777-300, A330-300 – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 905654578 – B747-400B, A350, B787, B777-300, A330-300 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 905654578
4	Ghi chú Remarks	Tất cả các nhân viên thực hiện dịch vụ khẩn nguy sân bay đều được huấn luyện phương pháp cứu nạn và cứu hỏa, đồng thời biết cách sơ cứu tại chỗ. All airport emergency service personnel are trained in rescue and fire fighting as well as medical first-aid.

VVDN AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG**VVDN AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING**

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDN AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVDN AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Gồm các vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9), Bê tông xi măng, PCN 65/R/A/W/T Sân đỗ (Gồm các vị trí đỗ số 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22), Bê tông xi măng, PCN 65/R/A/W/T Sân đỗ (Gồm các vị trí đỗ số 23, 24, 25, 26, 27), Bê tông xi măng, PCN 67/R/B/W/T Sân đỗ (Gồm các vị trí đỗ số 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36), Bê tông xi măng, PCN 65/R/A/X/T Sân đỗ (Gồm các vị trí đỗ số 3M, 4M, 5M), Bê tông xi măng, PCN 28/R/B/W/T Apron (Including stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9), Cement concrete, PCN 65/R/A/W/T Apron (Including stands 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22), Cement concrete, PCN 65/R/A/W/T Apron (Including stands 23, 24, 25, 26, 27), Cement concrete, PCN 67/R/B/W/T Apron (Including stands 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36), Cement concrete, PCN 65/R/A/X/T Apron (Including stands 3M, 4M, 5M), Cement concrete, PCN 28/R/B/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T Đường lăn E (đoạn từ vị trí đỗ 5 đến 1), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/A/W/T Đường lăn E1, 57 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn E2, 31 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn E3, 31 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn E4, 31 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn E6 (đường lăn nối), 61 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn E7, 31 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/W/T Đường lăn G1 (đường lăn nối), 61 M, Bê tông xi măng, PCN 46/R/B/X/U Đường lăn G2 (đường lăn nối), 23 M, Bê tông nhựa, PCN 46/F/B/X/U Đường lăn G4 (đường lăn nối), 23 M, Bê tông nhựa, PCN 46/F/B/X/U Đường lăn G6 (đường lăn nối), 61 M, Bê tông xi măng, PCN 46/R/B/X/U Đường lăn W (đường lăn song song), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 46/R/B/X/U Đường lăn W1, 60 M, Bê tông xi măng, 46/R/B/X/U Đường lăn W2, 23 M, Bê tông xi măng, 46/R/B/X/U Đường lăn W4, 23 M, Bê tông xi măng, 46/R/B/X/U Đường lăn W5 (đường lăn cao tốc), 23 M, Bê tông xi măng, 46/R/B/X/U Đường lăn W6 (đường lăn nối), 152 M, Bê tông xi măng, 46/R/B/X/U TWY E, 23 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/X/T TWY E (the portion from stand 5 to stand 1), 23 M, Cement concrete, PCN 65/R/A/W/T TWY E1, 57 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY E2, 31 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY E3, 31 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY E4, 31 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY E6 (connecting TWY), 61 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY E7, 31 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/W/T TWY G1 (connecting TWY), 61 M, Cement concrete, PCN 46/R/B/X/U TWY G2 (connecting TWY), 23 M, Bituminous concrete, PCN 46/F/B/X/U TWY G4 (connecting TWY), 23 M, Bituminous concrete, PCN 46/F/B/X/U TWY G6 (connecting TWY), 61 M, Cement concrete, PCN 46/R/B/X/U TWY W (parallel TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 46/R/B/X/U TWY W1, 60 M, Cement concrete, 46/R/B/X/U TWY W2, 23 M, Cement concrete, 46/R/B/X/U TWY W4, 23 M, Cement concrete, 46/R/B/X/U TWY W5 (high speed TWY), 23 M, Cement concrete, 46/R/B/X/U TWY W6 (connecting TWY), 152 M, Cement concrete, 46/R/B/X/U
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedure</i>
1	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 2. Ghi chú: Vị trí đỗ 1 sử dụng làm vị trí đỗ biệt lập, khi sử dụng tàu bay trong trường hợp cách ly thì các vị trí đỗ 2, 3 và một phần đường lăn E (đoạn từ vị trí đỗ 1 đến vị trí đỗ 3) không được sử dụng. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 2. Note: Stand 1 is used as isolated stand, when aircraft is used in isolation situation, stands 2, 3 and a portion of TWY E (the portion from stand 1 to stand 3) are not used.
2, 3, 6, 7, 8, 16, 18, 20, 23, 25, 30	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) khi không có tàu bay đỗ tại vị trí liền kề bên cạnh. - Các vị trí đỗ số 16, 18, 20, 23, 25: Có trang bị cầu hành khách. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) when there is no aircraft parking at the adjacent position next to stand. - Stands 16, 18, 20, 23, 25: Equipped with passenger boarding bridge.
4	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 3. - Vạch dừng chờ bánh mũi (cách vạch dừng bánh mũi hiện hữu 55 m về phía Tây) và vết lăn đứt quãng từ vị trí đỗ 4 sang vị trí đỗ 3 để khai thác cho các loại tàu bay Code D/E không có cần kéo đẩy. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 3. - Stop line (55 m from the existing stop line to the West) and an interrupted taxilane from stand 4 to stand 3 in order to operate aircraft Code D/E without tow-bar.
5	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 6. - Vạch dừng chờ bánh mũi (cách vạch dừng bánh mũi hiện hữu 55 m về phía Tây) và vết lăn đứt quãng từ vị trí đỗ 5 sang vị trí đỗ 6 để khai thác cho các loại tàu bay Code D/E không có cần kéo đẩy. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 6. - Stop line (55 m from the existing stop line to the West) and an interrupted taxilane from stand 5 to stand 6 in order to operate aircraft Code D/E without tow-bar.
9	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 8. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 8.
10	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11. Ghi chú: Vị trí đỗ 10 sử dụng cho tàu bay chuyên cơ. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 11. Note: Stand 10 is used for special flight.
11, 12, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 32	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). - Các vị trí đỗ số 21, 22, 28: Có trang bị cầu hành khách. - Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). - Stands 21, 22, 28: Equipped with passenger boarding bridge.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedure</i>
14	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). – Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 15 và vị trí đỗ 12 chỉ được phép đỗ tàu bay có sải cánh 28 M trở xuống hoặc. – Có thể sử dụng cho tàu bay code D (có sải cánh từ 36 M đến dưới 52 M) khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 15 và vị trí đỗ 12 chỉ được phép đỗ tàu bay có sải cánh 36 M trở xuống. – Có trang bị cầu hành khách. – Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). – Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 15 and stand 12 is only allowed to be used for parking aircraft with wingspan up to 28 M; or – Able to be used for aircraft code D (wingspan from 36 M up to but not including 52 M) when there is no aircraft parking at stand 15 and stand 12 is only allowed for parking aircraft with wingspan up to 36 M. – Equipped with passenger boarding bridge.
15, 17, 19	– Chỉ sử dụng cho tàu bay có sải cánh 28 M trở xuống khi không có tàu bay có sải cánh lớn hơn 28 M đỗ ở vị trí liền kề. – Only used for aircraft with wingspan up to 28 M when there is no aircraft with wingspan more than 28 M parking at adjacent stands.
27	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). – Có thể sử dụng cho tàu bay code D/E khi không có tàu bay đỗ ở vị trí số 26 và vị trí số 28 vẫn được phép đỗ tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). – Có trang bị cầu hành khách. – Used for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). – Able to be used for aircraft code D/E when there is no aircraft parking at stand 26 and stand 28 is still allowed to be used for parking aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M). – Equipped with passenger boarding bridge.
31	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M). – Có thể sử dụng cho tàu bay code D, E (có sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) khi không khai thác tàu bay đỗ tại vị trí đỗ liền kề bên cạnh. – Vị trí đỗ 31 vạch dừng bánh mũi (cách vạch dừng bánh mũi hiện hữu 15 M về phía Tây) và vệt lăn đứt quãng từ vị trí đỗ 31 sang vị trí đỗ 32 để khai thác cho các loại tàu bay C17, C130. – Used for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M). – Able to be used for aircraft code D/E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) when there is no aircraft parking at the adjacent position next to stand. – Stand 31 is established the stop line (15 M from the existing stop line to the West) and the interrupted taxilane from stand 31 to stand 32 for operating aircraft C17, C130.
33, 34, 35, 36	– Sử dụng cho tàu bay có sải cánh từ 30 M trở xuống. – Các vị trí đỗ số 33, 34, 35 có thể khai thác cho tàu bay A321 hoặc tương đương, khi đó các vị trí đỗ liền kề chỉ được phép khai thác tàu bay có sải cánh từ 24 M trở xuống. – Used for aircraft with wingspan up to 30 M. – Stands 33, 34, 35 used for aircraft A321 or equivalent when the adjacent stands only used for aircraft with wingspan up to 24 M.

2.3.2 Đối với sân đỗ quân sự gồm:

- Sân đỗ số 4 quân sự (Gồm 3 vị trí đỗ: 3M, 4M, 5M).
- Sân đỗ số 8 quân sự (Gồm 19 vị trí đỗ: 6M, 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M) sử dụng khi sân đỗ hàng không dân dụng bị quá tải.

2.3.2 For military apron including:

- Military apron 4 (Including 3 stands: 3M, 4M, 5M).
- Military apron 8 (Including 19 stands: 6M, 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M) is used when the civil aviation apron is overload.

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedure
3M, 4M, 5M	- Khai thác không hạn chế đối với các loại tàu bay có sải cánh đến dưới 30 M và tương đương (Embraer, ATR 72...). - Đối với tàu bay có sải cánh từ 30 M đến dưới 36 M (A320, A321) và tương đương: - Khai thác thương mại tối đa 3 lượt chuyển/vị trí đỗ/ngày. - Khai thác không hạn chế trong trường hợp sử dụng để đỗ tàu bay không tải hoặc đỗ tàu bay qua đêm. - Unlimited operation for aircraft with wingspan up to but not including 30 M and equivalent (Embraer, ATR 72...). - For aircraft with wingspan from 30 M up to but not including 36 M (A320, A321) and equivalent: - Commercially operated maximum 3 flight/stand/day. - Unlimited operation in case of being used for unloaded aircraft parking or aircraft parking overnight.
7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M	- Sử dụng cho các loại tàu bay có sải cánh từ 29 M trở xuống. - Used for aircraft with wingspan up to 29 M.
6M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M	- Sử dụng cho các loại tàu bay A321 hoặc tương đương trở xuống. - Used for aircraft up to A321 or equivalent.

2.4 Phương thức vận hành tàu bay

2.4.1 Phương thức vận hành tàu bay từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại:

- Tàu bay code D/E khi được đẩy lên đường lăn E để khởi hành (đối với các vị trí đỗ 1, 2 có thể đẩy tàu bay lên vệt lăn D mũi tàu bay quay hướng Bắc để lăn theo vệt lăn D10 ra đường lăn E để khởi hành).
- Tàu bay code C trở xuống khai thác trên vệt lăn D: Đường lăn E được phép sử dụng vận hành tàu bay code E lẫn song song.
- Tàu bay code D/E sau khi hạ cánh vào sân đỗ: Lăn trực tiếp từ đường lăn E vào vị trí đỗ (không lăn từ vệt lăn D vào vị trí đỗ).

2.4.1.1 Tàu bay hạ cánh:

- Hạ cánh đầu 17L: Sau khi hạ cánh → đường lăn E → sân đỗ. hoặc sau khi hạ cánh → đường lăn E1/E2/E3 → đường lăn E → sân đỗ.
- Hạ cánh đầu 35R: Sau khi hạ cánh → đường lăn E4/E6/E7 → đường lăn E → sân đỗ.
- Hạ cánh đầu 17R: Sau khi hạ cánh → đường lăn G1/G2 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn E1/E2 → đường lăn E → sân đỗ.
- Hạ cánh đầu 35L: Sau khi hạ cánh → đường lăn G4/G6 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn E4/E6 → đường lăn E → sân đỗ.

2.4.1.2 Tàu bay cất cánh:

- Cất cánh đầu 17L: Sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E7 → cất cánh đầu 17L; hoặc Sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E4/E6 → cất cánh tại giao điểm đường CHC 17L với đường lăn E4/E6.
- Cất cánh đầu 35R: Sân đỗ → đường lăn E → cất cánh đầu 35R. hoặc sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E1/E2 → cất cánh tại giao điểm đường CHC 35R với đường lăn E1/E2.
- Cất cánh đầu 17R: Sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E6 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn G6 → cất cánh đầu 17R; hoặc Sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E7 → đường CHC 17L → đường lăn G6 → cất cánh đầu 17R.
- Cất cánh đầu 35L: Sân đỗ → đường lăn E → đường lăn E1 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn G1 → cất cánh đầu 35L.

2.4 The taxiing procedures of aircraft

2.4.1 The aircraft operational procedures on RWYs, TWYs to apron and vice versa

- Aircraft code D/E when being pushed to TWY E for departure (for stands 1, 2 aircraft are able to be pushed to taxiway D with the nose of the aircraft is to the North to taxi via taxiway D10 to TWY E for departure).
- Aircraft up to code C operating on taxiway D: TWY E is allowed to use for aircraft code E simultaneously to taxi.
- Aircraft code D/E after landing on apron: Taxi directly from TWY E into stand (do not taxi from taxiway D into stand).

2.4.1.1 For landing aircraft:

- RWY 17L: After landing → TWY E → apron; or after landing → TWY E1/E2/E3 → TWY E → apron.
- RWY 35R: After landing → TWY E4/E6/E7 → TWY E → apron.
- RWY 17R: After landing → TWY G1/G2 → cross RWY 17L/35R → TWY E1/E2 → TWY E → apron.
- RWY 35L: After landing → TWY G4/G6 → cross RWY 17L/35R → TWY E4/E6 → TWY E → apron.

2.4.1.2 For take-off aircraft:

- RWY 17L: Apron → TWY E → TWY E7 → RWY 17L for departure; or apron → TWY E → TWY E4/E6 → the intersection of RWY 17L and TWY E4/E6 for departure.
- RWY 35R: Apron → TWY E → RWY 35 for departure; or apron → TWY E → TWY E1/E2 → the intersection of RWY 35R and TWY E1/E2 for departure.
- RWY 17R: Apron → TWY E → TWY E6 → cross RWY 17L/35R → TWY G6 → RWY 17R for departure; or apron → TWY E → TWY E7 → RWY 17L → TWY G6 → RWY 17R for departure.
- RWY 35L: Apron → TWY E → TWY E1 → cross RWY 17L/35R → TWY G1 → RWY 35L for departure.

2.4.2 Phương thức đối với từng vị trí đỗ:

2.4.2 The procedures for each stand:

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 2	– Bố trí tàu bay code D/E: • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Sử dụng xe kéo/đẩy để đẩy tàu bay ra vệt lăn D mũi tàu bay quay hướng Bắc lần theo vệt lăn D10 → đường lăn E để khởi hành. – Bố trí tàu bay code C: • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Sử dụng xe kéo/đẩy để đẩy tàu bay ra đường lăn E/vệt lăn D mũi tàu bay quay hướng Bắc lần theo vệt lăn D8/D9/D10/D11 → vệt lăn D/đường lăn E để khởi hành. – Arrangement for aircraft code D/E: • For For departing aircraft: Tow tractor is used to push aircraft to taxilane D with the nose of the aircraft is to the North to taxi via taxilane D10 → TWY E for departure.arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. – Arrangement for aircraft code C: • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. • For departing aircraft: Tow tractor is used to push aircraft to TWY E/taxilane D with the nose of the aircraft is to the North to taxi via taxilane D8/D9/D10/D11 → taxilane D/TWY E for departure.
3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành. – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. – For departing aircraft: Aircraft are pushed to TWY E/taxilane D for departure.
4	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay đi: Tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành. – Khi sử dụng vạch dừng chờ bánh mũi cho các loại tàu bay nhóm D/E không có cần kéo đẩy: • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn từ đường lăn E vào vị trí đỗ • Đối với tàu bay đi: Tàu bay đi tự lăn theo vệt lăn đứt quãng → vị trí đỗ 3 → đường lăn E để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. – For departing aircraft: Aircraft are pushed to TWY E/taxilane D for departure. – When using the stop lines for aircraft Code D/E without tow-bar: • Arrival aircraft self-taxi from TWY E into stand • Departure aircraft self-taxi via interrupted taxilane → stand 3 → TWY E for departure
5	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ – Đối với tàu bay đi: Tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành – Khi sử dụng vạch dừng chờ bánh mũi cho các loại tàu bay nhóm D/E không có cần kéo đẩy: • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn từ đường lăn E vào vị trí đỗ. • Đối với tàu bay đi: Tàu bay đi tự lăn theo vệt lăn đứt quãng → vị trí đỗ 6 → đường lăn E để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand – For departing aircraft: Aircraft are pushed to TWY E/taxilane D for departure – When using the stop lines for aircraft Code D/E without tow-bar: • Arrival aircraft self-taxi from TWY E into stand • Departure aircraft self-taxi via interrupted taxilane → stand 6 → TWY E for departure

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedures</i>
29, 30, 31, 32	Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay rẽ phải lăn theo vệt lăn B → đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành hoặc tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành. - Trường hợp một trong các vị trí đỗ 29/30/31/32 không khai thác, tàu bay tại các vị trí đỗ còn lại 29/30/31/32 được phép tự lăn qua các vị trí không khai thác ra đường lăn E để khởi hành. - Tàu bay code D/E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M): - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào các vị trí đỗ 30, 31. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được kéo/đẩy ra đường lăn E để khởi hành. - Đối với vị trí đỗ 31 khi khai thác loại tàu bay C17, C130: - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn qua vệt lăn đứt quãng qua vị trí đỗ 32 ra đường lăn E để khởi hành. For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. For departing aircraft: Aircraft turn right to taxi via taxilane B → TWY E/taxilane D for departure or aircraft are pushed to TWY E/taxilane D for departure. - In case one of the stands 29/30/31/32 is not operated, aircraft at the remaining stands 29/30/31/32 are allowed to self-taxi via the non-operating stands to TWY E for departure. - Aircraft code D/E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M): - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi to stands 30, 31. - For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed to TWY E for departure. - For stand 31 when operating aircraft C17, C130: - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. - For departing aircraft: Aircraft self-taxi via interrupted taxilane via stand 32 to TWY E for departure.
33, 34, 35	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo vệt lăn B → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra vệt lăn B/D/đường lăn E để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via taxilane B → stand - For departing aircraft: Aircraft are pushed to taxilane B/D/TWY E for departure.
36	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo vệt lăn D → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra vệt lăn B/D/đường lăn E để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via taxilane D → stand. - For departing aircraft: Aircraft are pushed to taxilane B/D/TWY E for departure.
3M, 4M, 5M	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo vệt lăn D2 → vệt lăn D. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay rẽ phải lăn ra theo vệt lăn D2 để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via taxilane D2 → taxilane D. - For departing aircraft: Aircraft turn right to taxi via taxilane D2 for departure.
6M, 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo đường lăn MAC3/MAC4 → vệt lăn trung tâm trên sân đỗ → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được kéo/đẩy từ vị trí đỗ ra vệt lăn trung tâm trên sân đỗ (mũi tàu bay quay về hướng Bắc/Nam) → lăn ra đường lăn MAC3/MAC4 để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via TWY MAC3/MAC4 → the centre taxilane on apron → stand. - For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed from stand to the centre taxilane on apron (the nose of aircraft is to the North/South) → taxi to TWY MAC3/MAC4 for departure.

2.4.3 Phương thức khai thác các vị trí đỗ tàu bay qua đêm VN01 và VJ01

2.4.3.1 Phương thức khai thác

- Phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay và đỗ qua đêm.
- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống.

2.4.3 Operational procedures of VN01 and VJ01 aircraft stands parking overnight

2.4.3.1 Operational procedures

- Serve for maintenance and aircraft parking overnight.
- Only used for aircraft up to A321 and equivalent.

2.4.3.2 Phương thức kéo/dẩy

2.4.3.2 Towing/pushing procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức kéo/dẩy Towing/pushing procedures
VJ01	– Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ khai thác thương mại đến vị trí đỗ VJ01: Tàu bay từ vị trí đỗ khai thác thương mại được kéo/dẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo/dẩy tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VJ01. – Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ VJ01 ra các vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VJ01 được kéo/dẩy theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vệt lăn D2 → đường lăn E → các vị trí đỗ khai thác thương mại. – Towing/pushing procedures from commercial stand to stand VJ01: Aircraft from commercial stand are towed/pushed via TWY E → taxilane D2 → towing/pushing aircraft via lead-in line for aircraft → stand VJ01. – Towing/pushing procedures from stand VJ01 to commercial stands: Aircraft at stand VJ01 are towed/pushed via lead-in line for aircraft → taxilane D2 → TWY E → commercial stands.
VN01	– Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ khai thác thương mại đến vị trí đỗ VN01: Tàu bay từ vị trí đỗ khai thác thương mại được kéo/dẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VN01. – Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ VN01 ra vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VN01 được kéo/dẩy theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vệt lăn D2 → đường lăn E → các vị trí đỗ khai thác thương mại. – Towing/pushing procedures from commercial stand to stand VN01: Aircraft from commercial stand are towed/pushed via TWY E → taxilane D2 → towing aircraft via lead-in line for aircraft → stand VN01. – Towing/pushing procedures from stand VN01 to commercial stand: Aircraft at stand VN01 are towed/pushed via lead-in line for aircraft → taxilane D2 → TWY E → commercial stands.

3

CÁC CHUYẾN BAY HUẤN LUYỆN VÀ BAY KIỂM TRA KỸ THUẬT

Các chuyến bay huấn luyện và bay kiểm tra kỹ thuật chỉ được thực hiện khi đã có phép của nhà chức trách có thẩm quyền.

4

NHỮNG HẠN CHẾ, LƯU Ý TẠI SÂN ĐỖ

– Khi tàu bay code D/E hoạt động trên đường lăn E thì tàu bay có sai cánh từ 36 m trở lên không được phép vận hành trên vệt lăn D ngang khu vực hoạt động của tàu bay code E.

– Khi tàu bay code D/E hoạt động trên vệt lăn D (đoạn từ vị trí đỗ 1 đến 5) thì phương tiện, trang thiết bị phục vụ mặt đất không được phép di chuyển trên đường công vụ phía sau các vị trí đỗ từ 1 đến 5.

– Khi có tàu bay code D/E khai thác tại vị trí đỗ 30/31: Phương tiện, trang thiết bị phục vụ mặt đất không được phép di chuyển trên đường công vụ phía sau các vị trí đỗ 30/31.

Ghi chú: Tàu bay không được phép vận hành trên vệt lăn D khu vực phía sau vị trí đỗ 30/31.

– Khi có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ số 35: Phương tiện, trang thiết bị mặt đất không được phép di chuyển trên đường công vụ phía Tây song song với vị trí đỗ 35.

– Phương tiện, trang thiết bị mặt đất khi hoạt động tại vị trí đỗ 36: Chỉ được di chuyển trong phạm vi an toàn đã được sơn kẻ để đảm bảo an toàn trong quá trình khai thác tàu bay trên đường lăn E.

Tại vị trí đỗ 4, 5 khi sử dụng vạch dừng chờ bánh mũi cho các loại tàu bay code D/E không có cần kéo đẩy:

– Khi khai thác vị trí đỗ 4: Vị trí đỗ 3 không được phép sử dụng và khi tàu bay tại vị trí đỗ 4 khởi hành thì các vị trí đỗ 3 và 2 không được bố trí tàu bay khác.

– Khi khai thác vị trí đỗ 5: Vị trí đỗ 6 không được phép sử dụng và khi tàu bay tại vị trí đỗ 5 khởi hành thì các vị trí đỗ 6 và 7 không được bố trí tàu bay khác.

– Tất cả các tàu bay ra/ vào vị trí đỗ 4, 5 phải được dẫn dắt bằng xe Follow-me Car.

– Các tàu bay khác không được lăn trên vệt lăn D phía sau vị trí đỗ 4 hoặc 5.

Hạn chế khu vực các vị trí đỗ 3M, 4M, 5M:

3

TRAINING FLIGHTS - TECHNICAL TEST FLIGHTS

Training flights and technical test flights can be made only after obtaining permission from the appropriate Authority.

4

LIMITATIONS, NOTES AT APRON

– When there is aircraft code D/E operating on TWY E: The aircraft with wingspan more than 36 m are not allowed to operate on taxilane D across the operating area of aircraft code E.

– When there is aircraft code D/E operating on taxilane D (the portion from stands from 1 to 5): The ground vehicles, facilities are not allowed to move on the service road behind of stands from 1 to 5.

– When there is aircraft code D/E operating at stands 30/31: The ground vehicles, facilities are not allowed to move on the road behind of stands 30/31.

Note: Aircraft is not allowed to operate on taxilane D behind of stand 30/31.

– When there is aircraft operating at stand 35: The ground vehicles, facilities are not allowed to move on the West service road parallel with stand 35.

– The ground vehicles, facilities when operating at stand 36: Only move within safety area that as signed to ensure safety during the aircraft operating on TWY E.

At stand 4, 5, when using the stop lines for aircraft code D/E without tow-bar:

– When using aircraft operation procedure at stand 4: Stand 3 is not allowed to be used and when the aircraft at stand 4 departs, stands 3 and 2 are not allowed to arrange other aircraft.

– When using aircraft operation procedure at stand 5: Stand 6 is not allowed to be used and when the aircraft at stand 5 departs, stands 6 and 7 are not allowed to arrange other aircraft.

– “Follow-me” car assistance shall be used for all aircraft out/into stands 4, 5.

– Other aircraft are not allowed to taxi on taxilane D which is behind stand 4 or 5.

Area limitations of stands 3M, 4M, 5M:

AIRAC AMDT 04/24

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Khi tàu bay có chiều dài thân lớn hơn 30 m đang đậu tại vị trí đỗ: Tất cả tàu bay không được phép di chuyển phía sau tàu bay đang đỗ.
- Khi tàu bay có chiều dài thân từ 30 m trở xuống đang đậu tại vị trí đỗ: Tàu bay có sải cánh lớn hơn 18 m không được phép di chuyển phía sau tàu bay đang đỗ.
- Trong trường hợp vị trí đỗ 5M có tàu bay A321 hoặc tương đương đang đỗ: Tàu bay có sải cánh lớn hơn 26 m không được phép tự lặn ra theo vệt lặn D2 mà phải sử dụng xe kéo/đẩy kéo tàu bay ra vệt lặn D2 (có nhân viên cảnh giới) mới được phép khởi hành (sử dụng xe dẫn dắt tàu bay để dẫn tàu bay ra/vào vị trí đỗ).

Tàu bay khai thác trên sân đỗ phải đảm bảo khoảng cách an toàn với tàu bay khác đang vận hành trên sân đỗ. Khi tàu bay khai thác trên vệt lặn D thì không được phép kéo/đẩy tàu bay khác từ vị trí đỗ tàu bay ngang khu vực hoạt động của tàu bay đang di chuyển trên vệt lặn D.

- When there is aircraft with the length more than 30 m parking at stand, all aircraft are not allowed to move behind the parking aircraft.
- When there is aircraft with the length up to 30 m parking at stand: Aircraft with wingspan more than 18 m are not allowed to move behind the parking aircraft.
- In case there are aircraft A321 or equivalent parking at stand 5M: Aircraft with wingspan more than 26 m are not allowed to self-taxi via taxiway D2, tow tractor is used to tow aircraft to taxiway D2 (there are security guards) to depart (follow-me car is used to lead the aircraft out/into stand).

Operating aircraft on apron must ensure safe distance with the other aircraft operating on apron. When there are aircraft operating on taxiway D, the other aircraft are not allowed to be towed/pushed from aircraft stand across the manoeuvring area of aircraft moving on taxiway D.

VVDN AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVDN AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khởi hành, phương thức đến sử dụng RNAV 1 và RNP APCH

1.1 Tổng quan

- Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Đà Nẵng, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.
- Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS dựa trên vệt bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Đà Nẵng, bắt buộc phải có giám sát ATS.
- Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL chỉ dẫn sẽ dẫn dắt tàu bay theo vệt bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.

1.2 Phương thức khai thác

- Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Đà Nẵng phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:
 - Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
 - Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/.... tại Mục 18;
 - Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1 hoặc G đối với D2, S1 và S2).

VVDN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVDN AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 RNAV 1 SIDs, STARs and RNP APCH

1.1 General

- In order to operate RNAV 1/RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Da Nang Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNAV 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available procedures or expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
- For RNAV 1 SID/STAR operation at Da Nang Aerodrome, ATS surveillance is mandatory.
- When air traffic condition permits, ATC shall vector aircraft using the shortest track to approach for landing or to intercept the relating ATS route.

1.2 Operational procedure

- Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Da Nang Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:
 - Insert R (PBN approved) into Item 10a;
 - Insert D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/.... in Item 18;
 - Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for D1 or G for D2, S1 and S2).

- Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.
- Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được KSVKL cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.
- Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.
- Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.
- Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).
- Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned procedure.
- Pilots must not fly a RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedures from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.
- Pilots are expected to maintain route centre lines during the operation process, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.
- Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedure.
- In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.
- During the operation of the RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.2.1 Đối với tàu bay khởi hành

- Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.
- KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:
 - Tên gọi tàu bay;
 - Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
 - Phương thức khởi hành;
 - Đường bay;
 - Độ cao/Mức bay chỉ định;
 - Mã code SSR; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.2.1 For departing aircraft

- Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.
- ATC shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:
 - Call sign;
 - Clearance limit, normally destination aerodrome;
 - SID;
 - Route;
 - Assigned flight level/altitude;
 - SSR code; and
 - Any other related instructions or information not contained in the SID procedure description.

Note: In case of a clearance provided SID procedure without assigned altitude/flight level, pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall reconfirm with ATC to assign specific altitude/flight level to ensure

1.2.2 Đối với tàu bay đến

- Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.
- Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
 - Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức đến;
 - Đường cất hạ cánh sử dụng;
 - Độ cao/Mức bay chỉ định;
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.2.3 Đối với tàu bay thực hiện tiếp cận

- Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:
 - Phương thức tiếp cận;
 - Phương thức tiếp cận huyệt.
- Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận huyệt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận huyệt.
- Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:
 - Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường cất hạ cánh sử dụng;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận huyệt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận huyệt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.3 Phương thức dự phòng**1.3.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1 hoặc RNP APCH**

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNAV 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

flight safety.

1.2.2 For arriving aircraft

- Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.
- Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.
- ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
 - Call sign;
 - STAR;
 - Runway-in-use;
 - Cleared flight level/altitude;
 - Any other related instructions or information not contained in the STAR procedure description.

Note: In case a clearance provided STAR procedure without assigned altitude/flight level, pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR altitude profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.2.3 For aircraft implementing approach

- The procedure for approaching aircraft include 2 main elements:
 - IAP; and
 - Missed approach procedure.
- The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.
- Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approaching aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.
- Landing clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.
- ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:
 - Call sign;
 - IAP;
 - Runway-in-use;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
 - Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.3 Contingency procedure**1.3.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1 or RNP APCH requirements**

If aircraft is unable to comply with RNAV 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available PBN procedure or expect to use the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.3.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thông phù hợp với điều kiện thực tế.

1.3.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNAV 1 hoặc phương thức tiếp cận RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.3.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.

Ghi chú: Trong trường hợp không thiết lập các khu chờ tại điểm IAF, tàu bay tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp.

- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mức bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.3.5 Phương thức mất giám sát ATS

- KSVKL thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.
- Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát được khôi phục hoạt động bình thường.

1.3.6 Phương thức đổi đường cất hạ cánh sử dụng

- KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường cất hạ cánh sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường cất hạ cánh sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.
- Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

1.3.2 Aircraft degrade the RNAV capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNAV capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNAV 1 or RNP APCH, pilots shall inform ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance base on the track of available PBN procedure or expect to use the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.3.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNAV 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request other clearance.

1.3.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC.

Note: In case the holding patterns is not established at IAF, aircraft continues flying on the assigned STAR procedure, complying with altitude and speed restrictions and at the end of the procedure, conduct appropriate approach procedure.

- For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.3.5 ATS surveillance failure procedure

- ATC implement processing method accordance with the operation procedure specified in the Operational Manual of air traffic services unit.
- Aircraft are expected to be non-surveillance procedure control until surveillance system resumes normal operation.

1.3.6 Procedure for changing runway-in-use

- ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.
- In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVDN AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1

Khu vực quay đầu được thiết kế cho đầu đường cất hạ cánh 17L với kích thước: dài 130 M, rộng 73 M.

2

Sân bay quốc tế Đà Nẵng được sử dụng làm sân bay dự bị cho sân bay quốc tế Nội Bài trong trường hợp tàu bay B747-8 không thể hạ cánh tại sân bay quốc tế Nội Bài, cụ thể như sau:

- Tải trọng cất cánh tối đa (Tấn): 380 Tấn.

VVDN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1

The turn pad area established at the beginning of RWY 17L have dimensioned as follow: length 130 M, width 73 M.

2

The Da Nang International Airport will be used as alternate aerodrome for the Noi Bai International Airport in case aircraft B747-8 can not arrive at the Noi Bai International Airport, details are as follows:

- Maximum take-off weight (Ton): 380 Ton.

- Khi tàu bay lần tại các nút giao giữa đường lăn nổi với đường CHC, đường lăn song song, sân đỗ tàu bay, yêu cầu người lái phải tự điều chỉnh tốc độ và bánh mũi tàu bay để đảm bảo khoảng cách an toàn tính từ mép ngoài bánh càng chính đến mép ngoài của đường lăn là 4,5 M theo quy định của ICAO.
- Aircraft shall have to control the speed and need small amount of judgemental over steering to maintain ICAO recommended 4.5 M clearances of outside main gear track and pavement edge when taxiing on the intersections of RWYs and TWYs, on parallel TWYs and on apron.

Ghi chú: Tàu bay phải tuân thủ nghiêm ngặt theo hướng dẫn của KSVKL.

Note: Aircraft are requested to follow ATC instructions strictly.

3 **Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh**

3 **Table of friction coefficients**

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
		3	4	5
1	2			
17R	2 750	0.69	0.69	0.69
35L	2 750	0.69	0.69	0.70
17L	3 200	0.64	0.65	0.65
35R	3 200	0.65	0.64	0.65

4 **Các điểm HOT SPOT**

4 **HOT SPOTS**

HOT SPOT HOT SPOT NR	Miêu tả Description
HS 1	Tàu bay lần qua giao điểm đường lăn E - E1 (đoạn ngang khu vực quân sự): Cần chú ý khoảng cách an toàn với các tàu bay và các phương tiện/trang thiết bị quân sự. Aircraft crossing the intersection of TWYs E - E1 (the portion abeam military area): Should pay attention to safe distance with military aircraft and vehicles/facilities.
HS 2	Giao điểm lối ra/vào vệt lăn D3 và đường lăn E. The intersection of the into/out taxilane D3 and TWY E.

5 **Phương thức khai thác, sử dụng hai đường CHC song song**

5 **Operational procedures of two parallel RWYs**

5.1 **Nguyên tắc chung**

5.1 **General rule**

- 5.1.1 Hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Đà Nẵng được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc vào nhau và được coi gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay. Phân cách giữa các tàu bay cất, hạ cánh được áp dụng như khi sử dụng một đường CHC.

5.1.2 Khi sử dụng cả 2 đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh xen kẽ: Tắt các hệ thống đèn tiếp cận, đèn PAPI, đèn chớp của đường CHC không sử dụng cho tàu bay hạ cánh.

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

5.1.4 Trong cùng một thời điểm, chỉ sử dụng một hướng đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh. Không cho phép tàu bay khởi hành lên đường CHC để chờ cất cánh trong khi có tàu bay đang tiếp cận hạ cánh trên hướng ngược chiều với hướng cất cánh.
- 5.1.1 Two parallel RWYs at Da Nang International Airport are operated dependently and considered as one RWY for flight operations. Separation between take-off, landing aircrafts are applied as using one RWY.

5.1.2 When both RWYs which are used for aircraft take-off, landing alternately: Approach lighting system, PAPI, flashing lights of the RWY are not be used for landing aircraft must be turned off.

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

5.1.4 At the same time, only one RWY direction is used for aircraft take-off/landing. Departing aircraft are not allowed to line up a RWY to hold for take-off while another aircraft is approaching on the opposite direction of its.

5.1.5 Không cho phép tàu bay có chiều dài thân lớn hơn 34 m chờ trên các đường lăn nối hai đường CHC khi có hoạt động cất/hạ cánh trên cả hai đường CHC. Không cho tàu bay khởi hành dừng chờ, lăn lên hoặc cất qua vị trí gây ảnh hưởng tín hiệu Đài GP của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh theo phương thức ILS đường CHC 35L/R (vị trí chờ G1 đối với đường CHC 35L, vị trí chờ E/E1 đối với đường CHC 35R).

5.1.6 Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) không cho phép tàu bay lăn cất qua đường CHC 17L/35R khi vị trí tàu bay tiếp cận hạ cánh trên trực tiếp cận chót đường CHC 17L/35R ở cự ly nhỏ hơn:

- Khi có giám sát ATS: 6 NM so với ngưỡng đường CHC; hoặc
- Khi không có giám sát ATS: 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh.

5.1.7 KSVKL TWR 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, yêu cầu và nghe tổ lái nhắc lại để chắc chắn rằng tàu bay đã nhận đủ và hiểu đúng huấn lệnh, tăng cường giám sát tàu bay trên trực tiếp cận chót và nhắc nhở tổ lái khi cần thiết.

5.1.8 Tổ lái có trách nhiệm tuân thủ nghiêm và kịp thời huấn lệnh, chỉ thị của KSVKL; khẩn trương thoát ly đường CHC hoặc lên đường CHC và cất cánh theo huấn lệnh điều hành bay đã được cấp.

- Đối với tàu bay khởi hành (tàu bay đã sẵn sàng cất cánh): Tổ lái phải đảm bảo tàu bay bắt đầu chạy đà cất cánh trong vòng 30 giây (đối với trường hợp tàu bay đã đối chuẩn trên đường CHC); hoặc
- 60 giây (đối với trường hợp tàu bay đang ở điểm chờ lên đường CHC) kể từ thời điểm nhận được huấn lệnh cất cánh.

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

5.1.10 Hướng dẫn này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cấp thiết để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.

5.2 Chế độ sử dụng đường cất hạ cánh

5.2.1 Khi sử dụng cả 2 đường CHC 35R/L

5.2.1.1 Sử dụng chủ yếu đường CHC 35L cho hạ cánh, sử dụng chủ yếu đường CHC 35R cho cất cánh.

5.2.1.2 KSVKL chỉ cho phép tàu bay khởi hành lăn lên và chờ trên đường CHC 35R khi có tàu bay đang hạ cánh trên trực tiếp cận chót trong các điều kiện sau:

- Tầm nhìn không dưới 3000 M, trần mây không thấp hơn 200 M và hệ thống giám sát ATS hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu và KSVKL giám sát được quỹ đạo của tàu bay trên chót;
- Trong trường hợp không đáp ứng được các điều kiện nêu trên, KSVKL chỉ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành lên đường CHC 35R khi tàu bay về hạ cánh vượt qua ngưỡng đường CHC 35L.

5.2.1.3 KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay trên đường CHC 35R khi:

- Tàu bay hạ cánh đã tiếp đất hạ cánh bình thường trên đường CHC 35L; hoặc
- Khi không có giám sát ATS: 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh;
- Khi có giám sát ATS: Không nhỏ hơn 6 NM so với ngưỡng đường CHC.

5.1.5 Aircraft with length more than 34 m is not allowed to hold on connected TWYs between two RWYs when both RWYs are using for take-off/landing. Departing aircraft are not allowed to hold, taxi or cross position that affects GP signal of aircraft which is approaching to ILS procedure of RWY 35L/R (holding position G1 for RWY 35L, holding position E/E1 for RWY 35R)

5.1.6 Air traffic controller (ATC) shall not issue clearance for aircraft to cross RWY 17L/35R when position of approaching aircraft on the final approach track of that RWY 17L/35R is at a distance less than:

- Under ATS surveillance: 6 NM from THR; or
- Without ATS surveillance: 3 minutes before estimated landing time.

5.1.7 TWR ATC must have action for ensuring the approaching aircraft to land on the correct RWY which is assigned for that aircraft. Pilots are required to read back for ensuring that the aircraft has fully received and correctly understood ATC's clearance. ATC must enhance aircraft monitoring on the final approach track and remind pilots when necessary.

5.1.8 Pilots are requested to comply with ATC's clearances, instructions strictly timely; expedite vacate RWY or line up RWY and take off following the issued clearance.

- For departure aircraft (ready for take-off), pilots ensure that aircraft start rolling take-off in 30 seconds (in case aircraft has lined up RWY); or

- 60 seconds (in case aircraft is at the RWY-holding position) since it received take-off clearance.

5.1.9 The usage of RWY for flight check of civil navigation aids, instrument procedures and for familiarisation flights have to follow the approved flight permission, ATS flight plan or training flight exercise.

5.1.10 These operational procedures are not applied in emergency, urgency and other necessary situations for ensuring the safety and regularity of the flight operations.

5.2 Usage of RWY

5.2.1 When using both RWYs 35R/L

5.2.1.1 RWY 35L is mainly used for landing and RWY 35R is mainly used for take-off.

5.2.1.2 ATCs are only allowed the departure aircraft to line up and hold on RWY 35R when there is aircraft approaching on the final approach track in the following conditions:

- Visibility is at or above 3 000 M, ceiling is at or above 200 M and the ATS surveillance system is in normal operation, the targets are accurately displayed as standard requirement and ATC can monitor the aircraft trajectory on the final approach track;
- If the above conditions are not satisfied, ATC only issues clearance for the departing aircraft to line up RWY 35R when the landing aircraft has passed THR 35L.

5.2.1.3 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft on RWY 35R when:

- Landing aircraft has landed normally on RWY 35L; or
- Without ATS surveillance: 3 minutes before ETA;
- Under ATS surveillance: Not less than 6 NM from THR.

5.2.1.4 KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh trên đường CHC 35R khi các tàu bay đang chờ tại vị trí đường lăn E/E1/E2 (tàu bay đã sẵn sàng cất cánh) khi tàu bay về hạ cánh đường CHC 35L ở vị trí 8NM hoặc lớn hơn trên trục tiếp cận chót đường CHC 35L đồng thời đảm bảo các yêu cầu khai thác cho tàu bay cất cánh.

5.2.2 Sử dụng cả 2 đường CHC 17R/L

5.2.2.1 Sử dụng chủ yếu đường CHC 17R cho hạ cánh, sử dụng chủ yếu đường CHC 17L cho cất cánh.

5.2.2.2 KSVKL chỉ cho phép khởi hành lần lên và chờ trên đường CHC 17L khi tàu bay về hạ cánh vượt qua ngưỡng đường CHC 17R.

5.2.2.3 KSVKL chỉ được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay trên đường CHC 17L khi:

- Tàu bay hạ cánh đã tiếp đất hạ cánh bình thường trên đường CHC 17R; hoặc
- Khi không có giám sát ATS: 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh;
- Khi có giám sát ATS: Không nhỏ hơn 6 NM so với ngưỡng đường CHC.

5.2.2.4 KSVKL chỉ được phép huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khi tàu bay đang chờ tại vị trí đường lăn E4/E6/E7 (tàu bay đã sẵn sàng cất cánh) đường CHC 17L khi tàu bay về hạ cánh đường CHC 17R ở vị trí 8 NM hoặc lớn hơn trên trục chót đường CHC 17R đồng thời đảm bảo các yêu cầu khai thác cho tàu bay cất cánh.

5.2.3 Sử dụng đường CHC 35R/17L để cất hạ cánh, đường CHC 35L/17R để lăn:

5.2.3.1 KSVKL TWR Đà Nẵng chịu trách nhiệm đảm bảo phân cách giữa các tàu bay lẫn trên hoặc cất qua đường CHC với các tàu bay đang chịu sự kiểm soát của mình. GCU Đà Nẵng và TWR Đà Nẵng phải hiệp đồng chặt chẽ trong việc kiểm soát và liên lạc với tàu bay để đảm bảo an toàn tuyệt đối và điều hòa nền không lưu.

5.2.3.2 Đường 35L/17R khi sử dụng cho tàu bay lẫn:

- KSVKL thông báo tin tức về tàu bay lẫn trên đường CHC 35L/17R cho tàu bay về hạ cánh;
- Tàu bay hạ cánh phải thực hiện tiếp cận chính xác (ILS 35R);
- KSVKL phải có hành động và biện pháp nhằm đảm bảo tàu bay tiếp cận hạ cánh đúng đường CHC 35R như nhắc lại hai (2) lần thông tin về đường CHC sử dụng cho tàu bay, yêu cầu và nghe tổ lái nhắc lại để chắc chắn rằng tàu bay đã nhận đủ và hiểu đúng huấn lệnh, tăng cường quan sát tàu bay trên trục tiếp cận chót và nhắc nhở tổ lái khi cần thiết.
- Vào ban đêm:
 - Đường CHC 35L/17R: Tắt các hệ thống đèn tiếp cận, PAPI, đèn chớp. Bật đèn lẻ ở mức độ sáng thấp nhất, đồng thời sử dụng xe dẫn cho các tàu bay lẫn trên đường CHC 35L/17R;
 - Đường CHC 35R/17L: Bật các hệ thống đèn tiếp cận và đường CHC cho tàu bay hạ cánh theo quy định.
- Vào ban ngày:
 - Đường CHC 35L/17R: Tắt các hệ thống đèn tiếp cận và đường CHC.
 - Đường CHC 35R/17L: Bật các hệ thống đèn tiếp cận và đường CHC theo quy định.

5.2.1.4 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft take off from RWY 35R when the aircraft holding on TWY E/ E1/E2 (when it is ready for take-off) on RWY 35L when another approaching aircraft is at 8 NM or more on the final approach track of RWY 35L for ensuring the simultaneously operational requirements for take-off aircraft.

5.2.2 Using both RWYs 17R/L

5.2.2.1 RWY 17R is mainly used for landing and RWY 17L is mainly used for take-off.

5.2.2.2 ATCs are only allowed to departing aircraft for line up and hold on RWY 17L when the landing aircraft has passed THR RWY 17R.

5.2.2.3 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft on RWY 17L when:

- The landing aircraft has landed normally on RWY 17R; or
- Without ATS surveillance: 3 minutes before ETA;
- Under ATS surveillance: Not less than 6 NM from THR.

5.2.2.4 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft when the aircraft holding on TWY E4/E6/E7 (when it is ready for take-off) on RWY 17L when another approaching aircraft is at 8 NM or more on the final approach track of RWY 17R for ensuring the simultaneously operational requirements for take-off aircraft.

5.2.3 Using RWY 35R/17L for take-off and landing, RWY 35L/17R for taxiing aircraft:

5.2.3.1 ATC of TWR Da Nang is responsible for ensuring the separation between aircraft taxi or cross RWY with another aircraft which is under control. The control and communication with aircraft shall be strictly coordinate for ensuring safety and regularity of the air traffic flow by GCU Da Nang and TWR Da Nang.

5.2.3.2 Using RWY 35L/17R for taxiing aircraft:

- ATCs are informed about the aircraft taxiing on the RWY 35L/17R for landing aircraft;
- Landing aircraft must conduct precision approach (ILS 35R);
- ATC must have action for ensuring the approaching aircraft to land on the correct RWY 35R such as repeat twice (2) the information about the RWY used for aircraft. Pilots are required to read back for ensuring that the aircraft has fully received and correctly understood ATC's clearance. ATC must enhance aircraft monitoring on the final approach track and remind pilots when necessary.
- By night:
 - RWY 35L/17R: The approach lighting system, PAPI, flashing lights must be turned off, RWY edge lighting system is switched at the lowest intensity level and follow-me car service must be provided for taxiing aircraft on RWY 35L/17R;
 - RWY 35R/17L: All approach lighting system and RWY lighting for landing aircraft must be turned on as regulated.
- By day:
 - RWY 35L/17R: The approach lighting systems and RWY lighting must be turned off.
 - RWY 35R/17L: The approach lighting systems and RWY lighting must be turned on as regulated.

5.2.3.3 KSVKL chỉ được phép huấn luyện tàu bay cất cánh cho tàu bay trên đường CHC 35R/17L khi tàu bay về hạ cánh trên đường CHC 35R/17L:

- Khi có giám sát ATS: Ở vị trí không nhỏ hơn 6 NM so với ngưỡng đường CHC; hoặc
- Khi không có giám sát ATS: 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh.

5.2.3.4 KSVKL chỉ được phép huấn luyện cất cánh cho tàu bay (đã sẵn sàng cất cánh) đường CHC 35R khi tàu bay đang chờ tại vị trí đường lăn E/E1/E2 hoặc đường CHC 17L tại vị trí đường lăn E4/E6/E7 khi tàu bay về hạ cánh cùng hướng ở vị trí 8 NM hoặc lớn hơn trên trục tiếp cận chót đường CHC 35R/17L đồng thời đảm bảo các yêu cầu khai thác cho tàu bay cất cánh.

5.2.4 Khi có hoạt động quân sự

Áp dụng theo Văn bản hiệp đồng bảo đảm an toàn bay hiện hành giữa các đơn vị đã được ký kết.

5.2.5 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.

5.2.6 Khi có tình huống chiến đấu

Khi được thông báo và yêu cầu của cơ quan chỉ huy bay quân sự, cơ sở điều hành bay HKDD phải khẩn trương giải phóng đường CHC để tàu bay quân sự cất cánh thực hiện nhiệm vụ.

6 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vết dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vết lăn vào vị trí đổ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.

7 Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay

5.2.3.3 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft on RWY 35R/17L when the landing aircraft on RWY 35R/17L is:

- Under ATS surveillance: At the position not less than 6 NM from THR; or
- Without ATS surveillance: 3 minutes before ETA.

5.2.3.4 ATCs are only allowed to issue take-off clearance for aircraft on RWY 35R (when it is ready for take-off) when aircraft to holding at TWYs E/E1/E2 or RWY 17L at TWY E4/E6/E7 when the landing aircraft with same direction with departing one is 8 NM or more on the final approach track of RWY 35R/17L and ensure the take-off operational requirements.

5.2.4 When there are military operation

Apply the current agreement between the units for ensuring the safety for flight operation.

5.2.5 When there are VIP flights

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

5.2.6 When there is fighting situation

When notified and required by the involved military commander, the ATS unit of the civil aviation must quickly liberate RWY in order to facilitate the military aircraft take off.

6 Putting a safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

7 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim én Swallow	– Số lượng: Mỗi đàn 20–30 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim: Trung bình. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú: Các khu vực cây cối phía Tây khu vực sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Hai bên lề cỏ các đường CHC 17L/35R và 17R/35L – Number of birds: Each flock of 20–30 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: Average. – Operating period: By day. – Roost position: Tree areas in the West of the aerodrome. – Feeding position: The grassy sides of the RWYs 17L/35R and 17R/35L.	Có Yes	Trung bình Average

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Chim bắt muỗi Frogmouth	- Số lượng: Mỗi đàn khoảng 50–70 con. - Độ cao hoạt động: 5–20 M. - Mật độ chim: Cao. - Thời gian hoạt động: Chủ yếu ban đêm. - Vị trí cư trú: Các khu vực cây cối phía Tây khu vực sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Hai bên lề cỏ các đường CHC 17L/35R và 17R/35L. - Number of birds: Each flock of APRX 50–70 birds. - Heightband (AGL): 5–20 M AGL. - Bird density: Hight. - Operating Period: Mainly by night. - Roost position: Tree areas in the West of the aerodrome. - Feeding position: The grassy sides of the RWYs 17L/35R and 17R/35L.	Có Yes	Trung bình Average
Cò, Vạc, Bò Nông Stork, Bittern, Pelican	- Số lượng: Mỗi đàn khoảng 50 con. - Độ cao hoạt động: 5–30 M. - Mật độ chim: Trung bình. - Thời gian hoạt động: Trước những cơn áp thấp và bão ảnh hưởng vào khu vực Miền Trung (Từ tháng 7 đến tháng 11 hàng năm). - Vị trí cư trú: Từ các cánh đồng ngoài khu vực sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Các hồ điều hòa thoát nước đường CHC Cò, Vạc, Bò 17L/35R và 17R/35L. - Number of birds: Each flock of APRX 50 birds. - Heightband (AGL): 5–30 M AGL. - Bird density: Average. - Operating Period: Before the tropical depression and the storms affect the Middle region (From July to November yearly). - Roost position: The fields outside the aerodrome area. - Feeding position: Detention basins of RWYs 17L/35R and 17R/35L.	Có Yes	Trung bình Average
Chim cắt Falcon	- Số lượng: 1 đến 2 cá thể. - Độ cao hoạt động: 20–70 M. - Mật độ chim: Thấp. - Thời gian hoạt động: Hàng ngày từ 2330–1000 ngày hôm sau. - Vị trí cư trú: Khu vực núi phía Tây thành phố. - Vị trí kiếm ăn: Toàn bộ đường CHC 17L/35R và 17R/35L. - Number of birds: 1 to 2 individuals. - Heightband (AGL): 20–70 M AGL. - Bird density: Low. - Operating Period: Daily from 2 330–1 000 the next day. - Roost position: Mountain in the West of the city. - Feeding position: The whole RWYs 17L/35R and 17R/35L.	Có Yes	Trung bình Average
Cú mèo Owl	- Số lượng: 5–10 con. - Độ cao hoạt động: 10–50 M. - Mật độ chim: Thấp. - Thời gian hoạt động: Chủ yếu ban đêm. - Vị trí cư trú: Các khu vực cây cối phía Tây khu vực sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Toàn bộ đường CHC 17L/35R và 17R/35L. - Number of birds: 5–10 birds. - Heightband (AGL): 10–50 M AGL. - Bird density: Low. - Operating Period: Mainly by night. - Roost position: Tree area in the West of the aerodrome. - Feeding position: RWYs 17L/35R and 17R/35L.	Có Yes	Trung bình Average

8

Tải trọng khai thác tàu bay chỉ có chỉ số ACN max lớn hơn chỉ số PCN của đường CHC

8

The aircraft loading with ACN Max over PCN of RWY

8.1

Đường CHC 17L/35R (PCN 53/R/A/W/T)

8.1

RWY 17L/35R (PCN 53/R/A/W/T)

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M Max (tấn) M Max (ton)	M Min (tấn) M Min (ton)	ACN Max ACN Max	ACN Min ACN Min	Tải trọng tàu bay khai thác không hạn chế Aircraft loading operate is not limited	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05
1	B777-300ER	352.4	167.8	66	27	290.9	305.4
2	A330-300	242.9	125.0	57	29	226.1	237.4
3	A330-900	242.9	140.0	57	32	226.4	237.8
4	A350-900	280.9	140.0	66	32	227.0	238.4
5	A350-1000	311.9	160.0	57	27	291.6	306.2
6	B787-8	228.4	113.4	61	26	202.1	212.2
7	B787-9	254.7	113.4	65	25	212.3	222.9
8	B787-10	254.7	113.4	66	26	208.8	219.2
9	A321-200	93.9	47.0	61	27	82.9	87.0
10	B737 Max 9	88.5	43.1	59	25	80.5	84.5

8.2

Đường CHC 17R/35L (PCN 44/F/B/X/T)

8.2

RWY 17R/35L (PCN 44/F/B/X/T)

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN max ACN max	ACN min ACN min	Tải trọng tàu bay khai thác không hạn chế Aircraft loading operate is not limited	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.1 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.1
1	B777-300ER	352.4	167.8	71	25	244.1	268.5
2	B747-400	398.3	184.6	59	22	311.7	342.9
3	A330-300	242.9	125.0	65	28	176.0	193.6
4	A330-900	242.9	140.0	65	32	177.4	195.2
5	A350-900	280.9	140.0	73	31	183.6	202.0
6	A350-1000	311.9	160.0	62	25	238.0	261.8
7	B787-8	228.4	113.4	66	27	163.5	179.9
8	B787-9	254.7	113.4	73	26	167.5	184.3
9	B787-10	254.7	113.4	74	26	166.4	183.0
10	A321-200	93.9	47.0	56	24	76.3	84.0
11	A321 Neo	80.4	47.0	45	24	78.8	86.7
12	B737 Max 9	88.5	43.1	53	22	75.3	82.9

9 Danh mục không đáp ứng**9 List of non-compliance**

<i>STT Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure</i>
1	Khoảng cách giữa đường CHC 17L/35R và đường lăn E (khoảng 150 M) không đảm bảo khoảng cách an toàn theo quy định (172.5 M cho khai thác tàu bay code E) The separation between RWY 17L/35R and TWY E (about 150 M) does not ensure the safe distance to meet regulations (172.5 M for code E aircraft operations).	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	
3	Công trình Đài DVOR/DME giữa hai đường CHC không đảm bảo yêu cầu độ dễ gây DVOR/DME between two RWYs does not meet the fragility requirements	
4	Công trình giữa hai đường CHC (Đài K6) không không đảm bảo yêu cầu độ dễ gây The military infrastructure (Station K6) between two RWYs does not meet the fragility requirements	
5	Công trình "Đài K5 quân sự" vi phạm bề mặt chuyển tiếp của đường CHC 17R/35L The military infrastructure (Station K5) violates the transition surface of RWY 17R/35L	

VVDN AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐÀ NẴNG

VVDN AD 2.24 CHARTS RELATED TO DA NANG AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVDN-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVDN-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVDN-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDN-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVDN-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVDN-5-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 17R/35L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 17R/35L	AD 2-VVDN-6-1
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 17L/35R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 17L/35R	AD 2-VVDN-6-3
Sơ đồ chương ngại vật sân bay – ICAO – Loại B Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type B	AD 2-VVDN-6-5
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart - ICAO	AD 2-VVDN-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17L/R: HUE 1A, CAHEO 1A, BUNTA 2A, ITBAM 1A, CQ 1A, SADIN 1A, VILOT 1A, PAPRA 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 17L/R: HUE 1A, CAHEO 1A, BUNTA 2A, ITBAM 1A, CQ 1A, SADIN 1A, VILOT 1A, PAPRA 2A	AD 2-VVDN-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 35L/R: HUE 1C, CAHEO 1C, BUNTA 2C, ITBAM 1C, CQ 1C, SADIN 1C, VILOT 1C, PAPRA 2C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 35L/R: HUE 1C, CAHEO 1C, BUNTA 2C, ITBAM 1C, CQ 1C, SADIN 1C, VILOT 1C, PAPRA 2C	AD 2-VVDN-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G	AD 2-VVDN-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVDN-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Tabular description and waypont list (cont.))	AD 2-VVDN-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 35L/R: KONCO 1G, VIDEN 2G, PHULU 1G, BUNTA 2G, KUMUN 1G, SADIN 1G, XAQUA 1G, PAPRA 2G (Tabular description and waypont list (cont.))	AD 2-VVDN-9-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17L/R, 35L/R: HUE 1D, CAHEO 1D, BUNTA 2D, CQ 1D, SADIN 1D, VILOT 1D, PAPRA 2D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17L/R, 35L/R: HUE 1D, CAHEO 1D, BUNTA 2D, CQ 1D, SADIN 1D, VILOT 1D, PAPRA 2D	AD 2-VVDN-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17L/R, 35L/R: BUNTA 2E, CQ 1E Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17L/R, 35L/R: BUNTA 2E, CQ 1E	AD 2-VVDN-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 35L/R: HUE 1F, CAHEO 1F, CQ 1F, SADIN 1F, VILOT 1F, PAPRA 2F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 35L/R: HUE 1F, CAHEO 1F, CQ 1F, SADIN 1F, VILOT 1F, PAPRA 2F	AD 2-VVDN-11-5

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K	AD 2-VVDN-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2K, CAHEO 2K, BUNTA 2K, CQ 2K, KUMUN 2K, SADIN 2K, VILOT 2K, LATOM 2K, PAPRA 2K (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M	AD 2-VVDN-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-11-14
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 2M, CAHEO 2M, BUNTA 2M (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-15
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L	AD 2-VVDN-11-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-11-18
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-19
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1L, CAHEO 1L, BUNTA 2L, CQ 2L, KUMUN 2L, SADIN 2L, VILOT 2L, LATOM 2L, PAPRA 2L (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-20
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N	AD 2-VVDN-11-21
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-11-22

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV – Đường CHC 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV – RWY 35L/R: HUE 1N, CAHEO 1N, BUNTA 2N (Tabular description, holding procedures and waypoint list (cont.))	AD 2-VVDN-11-23
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu - ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2-VVDN-12-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR W đường CHC 17L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR W RWY 17L	AD 2-VVDN-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 17L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 17L	AD 2-VVDN-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 17L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 17L	AD 2-VVDN-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 17L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 17L	AD 2-VVDN-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR W đường CHC 17R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR W RWY 17R	AD 2-VVDN-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 17R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 17R	AD 2-VVDN-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 17R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 17R	AD 2-VVDN-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 17R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 17R	AD 2-VVDN-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 35L	AD 2-VVDN-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 35L	AD 2-VVDN-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 35L	AD 2-VVDN-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 35R	AD 2-VVDN-13-23
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 35R	AD 2-VVDN-13-25
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 35R	AD 2-VVDN-13-27
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 35L	AD 2-VVDN-13-29
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 35L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 35L (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-30
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 35L	AD 2-VVDN-13-31
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 35L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 35L (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-32
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 35L	AD 2-VVDN-13-33
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 35L	AD 2-VVDN-13-35
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 35L	AD 2-VVDN-13-37
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 35R	AD 2-VVDN-13-39
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 35R (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 35R (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-40
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 35R	AD 2-VVDN-13-41
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 35R (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 35R (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-42

<i>Chart name</i>	<i>Page</i>
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 35R	AD 2-VVDN-13-43
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 35R	AD 2-VVDN-13-45
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 35R	AD 2-VVDN-13-47
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35L	AD 2-VVDN-13-49
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35L (Bảng miêu tả, phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35L (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-50
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35L	AD 2-VVDN-13-51
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35L (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35L (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-52
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35R	AD 2-VVDN-13-53
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35R (Bảng miêu tả, phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35R (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-54
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35R	AD 2-VVDN-13-55
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35R (Bảng miêu tả, các phương thức bay chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35R (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVDN-13-56
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVDN-14-1

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVNB AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVNB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVNB - AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL

VVNB AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVNB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	211318B – 1054820Đ Giao điểm của đường CHC 11L/29R và đường lăn N3 211318N - 1054820E Intersection of RWY 11L/29R and TWY N3
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách thành phố Hà Nội 28 KM về phía Bắc 28 KM North from Ha Noi city
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	13 M/34°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	2° Tây (2022)/Không 2° W (2022)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Cảng vụ hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài Tel: +84 24 38840114 ext: 625 Fax: +84 24 38542396 Email: naa@naa.gov.vn AFS: VVNBAYYX Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Northern Airports Authority (NAA) at Noi Bai INTL Airport Tel: +84 24 38840114 ext: 625 Fax: +84 24 38542396 Email: naa@naa.gov.vn AFS: VVNBAYYX Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không quốc tế Nội Bài Tel: +84 24 38865047 Fax: +84 24 38865540 Email: vanthu.han@acv.vn AFS: VVNBIDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Noi Bai International Airport Tel: +84 24 38865047 Fax: +84 24 38865540 Email: vanthu.han@acv.vn AFS: VVNBIDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVNB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	H24
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVNB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng truyền và xe nâng Conveyor belts and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	Jet A1 Jet A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	Xe loại 10 000US Gall; 1 xe loại 23 000 lít và 2 xe loại 30 000 lít, Hệ thống tra nạp ngầm cho nhà ga T2 Trucks 10 000 US Gallon; 1 truck 23 000 L and 2 trucks 30 000 L, Fuel hydrant system for Terminal 2
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Đáp ứng cho các loại máy bay ATR72, A320, A321, B737, ... Available for aircraft ATR72, A320, A321, B737, ...
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVNB AD 2.5 PASSANGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At Aerodrome and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê Buses, taxis and car hire
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Tại sân bay. Giờ làm việc từ 0001 đến 1100 UTC At AD. Open 0001 - 1100 UTC
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Văn phòng trong thành phố Office in the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ

VVNB AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 9 CAT 9
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 4 • Khối lượng foam: 6 000 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 48 400 L • Tốc độ xả foam bọt: 25 200 L/min • Khối lượng bột khô: 1 020 kg • Xe cứu thương: 2 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 4 • Foaming agent: 6 000 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 48 400 L • Discharge rate foam solution: 25 200 L/min • Dry chemical powders: 1 020 kg • First aid vehicle: 2
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– Có thiết bị cứu hộ đối với các loại tàu bay (trừ tàu bay A380). – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 989803654 hoặc: +84 243 5876606 – Rescue equipment AVBL for all types of aircraft (except A380 aircraft). – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 989803654 or: +84 243 5876606
4	Ghi chú Remarks	Tất cả các nhân viên thực hiện dịch vụ khẩn nguy sân bay đều được huấn luyện phương pháp cứu nạn và cứu hỏa, đồng thời biết cách sơ cứu tại chỗ. All airport emergency service personnel are trained in rescue and fire fighting as well as medical first-aid.

VVNB AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG

VVNB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.8 SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVNB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ 1 (các vị trí đỗ 1A, 1B, 2A, 3A, 3B, 4A, 5A, 5B, 6A, 7A, 7B), Bê tông xi măng, PCN 64/R/A/W/T Sân đỗ 1 (các vị trí đỗ 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 34B), Bê tông xi măng, PCN 64/R/A/W/T Sân đỗ 1 (các vị trí đỗ từ 8 đến 29; từ 35 đến 58), Bê tông xi măng, PCN 66/R/B/W/T Sân đỗ 2 (các vị trí đỗ từ 71 đến 86), Bê tông xi măng, PCN 85/R/B/W/T Sân đỗ Hangar, Bê tông xi măng, PCN 54/R/B/W/T Apron 1 (stands 1A, 1B, 2A, 3A, 3B, 4A, 5A, 5B, 6A, 7A, 7B), Cement Concrete, PCN 64/R/A/W/T Apron 1 (stands 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 34B), Cement Concrete, PCN 64/R/A/W/T Apron 1 (stands from 8 to 29; from 35 to 58), Cement Concrete, PCN 66/R/B/W/T Apron 2 (stands from 71 to 86), Cement Concrete, PCN 85/R/B/W/T Hangar Apron, Cement Concrete, PCN 54/R/B/W/T

2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn	Đường lăn N (đường lăn chính phía Bắc), 18 M, Bê tông xi măng, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn N1, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn N2, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn N3, 14 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn N4, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn N5, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn P3 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 98/R/B/W/T Đường lăn P4 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn P5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 96/R/B/W/T Đường lăn P6 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 96/R/B/W/T Đường lăn P7 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn P8 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 96/R/B/W/T Đường lăn P9 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn S (Đường lăn song song): – Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S1/V1 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S3/V3, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 98/R/B/W/T – Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S3/V3 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S8/V8, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T – Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S8/V8 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S10, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn S1 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 98/R/B/W/T Đường lăn S3 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn S4 (Đường lăn thoát nhanh), 28 M, Bê tông xi măng, PCN 97/R/B/W/T Đường lăn S5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 97/R/B/W/T Đường lăn S6 (Đường lăn nối), 27 M, Bê tông xi măng, PCN 60/R/C/W/U Đường lăn S7 (Đường lăn thoát nhanh), 27 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn S8 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn S9 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn S10 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 95/R/B/W/T Đường lăn V (Đường lăn trên sân đỗ): – Đoạn từ đầu đường CHC 11R đến đường lăn V7 trên sân đỗ 1, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 66/R/B/W/T – Đoạn từ đường lăn V7 đến đường lăn V8 trên sân đỗ Hangar, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 54/R/B/W/T – Đoạn trên sân đỗ 2, 23 M, Bê tông xi măng, 85/R/B/W/T Đường lăn V1 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn V2 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn V3 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn V4 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn V5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCN 54/R/C/W/U Đường lăn V6 (Đường lăn nối), 27 M, Bê tông xi măng, PCN 60/R/C/W/U Đường lăn V7 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCN 65/R/B/W/T Đường lăn V8 (Đường lăn nối), 30 M, Bê tông xi măng, PCN 85/R/B/W/T Đường lăn V9 (Đường lăn nối), 30 M, Bê tông xi măng, PCN 85/R/B/W/T

	Taxiway designation, width, surface and strength	TWY N (Main Northern TWY), 18 M, Cement concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY N1, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY N2, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY N3, 14 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY N4, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY N5, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY P3 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 98/R/B/W/T TWY P4 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY P5 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 96/R/B/W/T TWY P6 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 96/R/B/W/T TWY P7 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY P8 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 96/R/B/W/T TWY P9 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY S (Parallel TWY): – A portion from the intersection TWY S and TWY S1/V1 to the intersection of TWY S and TWY S3/V3, 23 M, Cement Concrete, PCN 98/R/B/W/T – A portion from the intersection TWY S and TWY S3/V3 to the intersection of TWY S and S8/V8, 23 M, Cement Concrete, PCN 65/R/B/W/T – A portion from the intersection TWY S and S8/V8 to the intersection of TWY S and TWY S10, 23 M, Cement Concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY S1 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 98/R/B/W/T TWY S3 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY S4 (Rapid exit TWY), 28 M, Cement Concrete, PCN 97/R/B/W/T TWY S5 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCN 97/R/B/W/T TWY S6 (Connecting TWY), 27 M, Cement Concrete, PCN 60/R/C/W/U TWY S7 (Rapid exit TWY), 27 M, Cement Concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY S8 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY S9 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY S10 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 95/R/B/W/T TWY V (TWY on apron): – A portion from the beginning of RWY 11R to TWY V7 on apron 1, 23 M, Cement Concrete, PCN 66/R/B/W/T – A portion from TWY V7 to TWY V8 on hangar apron), 23 M, Cement concrete, PCN 54/R/B/W/T – A portion on apron 2, 23 M, Cement Concrete, 85/R/B/W/T TWY V1 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY V2 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY V3 (Connecting TWY), 38 M, Cement Concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY V4 (Connecting TWY), 38 M, Cement Concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY V5 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCN 54/R/C/W/U TWY V6 (Connecting TWY), 27 M, Cement concrete, PCN 60/R/C/W/U TWY V7 (Connecting TWY), 38 M, Cement concrete, PCN 65/R/B/W/T TWY V8 (Connecting TWY), 30 M, Cement concrete, PCN 85/R/B/W/T TWY V9 (Connecting TWY), 30 M, Cement concrete, PCN 85/R/B/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL

4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Gồm 3 điểm kiểm tra đài VOR như sau: - Vị trí: Đường CHC 11L Tọa độ: 211326.90B 1054732.36Đ Góc phương vị: 105° Cự ly: 2.5 NM Tần số: 116.100 MHZ - Vị trí: Đường CHC 11R Tọa độ: 211322.73B 1054710.88Đ Góc phương vị: 101° Cự ly: 2.8 NM Tần số: 116.100 MHZ - Vị trí: Đường CHC 29R Tọa độ: 211256.63B 1054917.74Đ Góc phương vị: 101° Cự ly: 0.8 NM Tần số: 116.100 MHZ Including 3 VOR checkpoints as follows: - Position: RWY 11L Coordinates: 211326.90N 1054732.36E Azimuth: 105° Distance: 2.5 NM Frequency: 116.100 MHZ - Position: RWY 11R Coordinates: 211322.73N 1054710.88E Azimuth: 101° Distance: 2.8 NM Frequency: 116.100 MHZ - Position: RWY 29R Coordinates: 211256.63N 1054917.74E Azimuth: 101° Distance: 0.8 NM Frequency: 116.100 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL

6	Ghi chú Remarks	Sân đỗ 2: Đoạn đường lăn V (phần sân đỗ 2) chưa được kết nối với đoạn đường lăn V (phần sân đỗ Hangar). Đường lăn P3: – Không sử dụng điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R khi có tàu bay hoạt động cất và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L. – Không sử dụng điểm dừng chờ phía Bắc lên đường CHC 11R/29L khi có tàu bay hoạt động cất và hạ cánh trên đường CHC 11L/29R (do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ khoảng 30 M). Đường lăn S1, S3, S5, S6, S8: Không sử dụng vạch dừng chờ trung gian phía Bắc đường lăn S khi có tàu bay hoạt động cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L (do khoảng cách giữa vạch dừng chờ lên đường CHC 11R/29L và vạch dừng chờ trung gian khoảng 41,5 M). Đường lăn S4, S5, S7: Khai thác 1 chiều theo hướng thoát ly đường CHC 11R/29L. Đường lăn S9: Không sử dụng vạch dừng chờ trung gian phía Bắc đường lăn S khi có tàu bay hoạt động cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L (do khoảng cách giữa vạch dừng chờ lên đường CHC 11R/29L và vạch dừng chờ trung gian khoảng 25 M). Đường lăn S10, V2, V8: Khai thác hai chiều đối với tàu bay code C (sải cánh đến dưới 36 M) và tương đương trở xuống; không được phép khai thác đối với tàu bay code D, E và tương đương trở lên. Đường lăn V1: Đóng cửa 36 M của đường lăn V1 (đoạn từ cách tim đường lăn S về phía Nam là 51 M đến đoạn cách tim đường lăn V về phía Bắc là 11,5 M) để bố trí các vị trí đỗ 8, 9, 10. Tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên không được lăn hoặc kéo đẩy qua đường lăn V đoạn từ vị trí đỗ 12 về phía Tây khi vị trí 12C hoặc 12D có tàu bay đỗ. Tàu bay code F (sải cánh từ 68,5 M) và tương đương trở lên chỉ được lăn/kéo đẩy theo các đường lăn V3/V4/V5 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành đối với vị trí đỗ 14, 28 và lăn theo đường lăn V9 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành đối với vị trí đỗ 75A và 79A. Apron 2: A portion of TWY V (Apron 2) is not yet connected to TWY V (Hangar Apron). TWY P3: – Do not use for the RWY 11L/29R holding position when there is aircraft take-off and landing on RWY 11R/29L – Do not use for the RWY 11R/29L holding position at the North when there is aircraft take-off and landing on RWY 11L/29R (due to distance between 2 the holding positions are APRX 30 M). TWY S1, S3, S5, S6, S8: Do not use for the intermediate holding at the North of TWY S when there is aircraft take-off and landing on RWY 11R/29L (due to distance between the holding position which up line RWY 11R/29L and the intermediate holding are about 41.5 M). TWY S4, S5, S7: One-way operation via RWY 11R/29L. TWY S9: Do not use for the intermediate holding at the North of TWY S when there is aircraft take-off and landing on RWY 11R/29L (due to distance between the holding position which up line RWY 11R/29L and the intermediate holding are about 25 M). TWY S10, V2, V8: Two-way operation for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent; do not allow to operate for aircraft code D, E and above. TWY V1: Closure 36 M of TWY V1 (a portion of 51 M from the centre line of TWY S to the South to a portion of 11.5 M from centre line of TWY V to the North) to arrange stands 8, 9, 10. Aircraft code D (wingspan from 36 M) and above is not only taxi/towed, pushed via TWY V (portion from stand 12 to the West when there is aircraft parking at stand 12C or 12D). Aircraft code F (wingspan from 68.5 M) and above is only taxi/towed, pushed via TWY V3/V4/V5 into stand or depart for stands 14, 28 and taxi via TWY V9 into stand or depart for stands 75A and 79A. Vệt lăn: W2, W3, W4, W5, W6, W7. Taxilanes: W2, W3, W4, W5, W6, W7. Kích thước sân quay đầu: – Đường CHC 11L: 106 x 58,5 x 48 M. – Đường CHC 29R: 118 x 74 x 31,5 M. Dimensions of the turn pad: – RWY 11L: 106 x 58.5 x 48 M. – RWY 29R: 118 x 74 x 31.5 M.

VVNB AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVNB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại Cảng HKQT Nội Bài gồm 2 loại: - Loại T3-9 (T-types), có tại các vị trí đỗ 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49 khi dẫn đỗ chủng loại tàu bay B737-MAX 8 và B737-800 sẽ chỉ hiển thị thông tin B737 trên màn hình PD (Pilot Display) của VDGS để tổ lái quan sát mà không hiển thị các ký hiệu phiên bản B737-800 và B737-MAX 8. Ghi chú: Hệ thống dẫn đỗ tàu bay tại các vị trí đỗ này không sử dụng cho loại tàu bay A350-10 và B787-10, A220*. - Loại T1-42 (T-types), có tại các vị trí đỗ 43, 46, 48. Ghi chú: Đối với tàu bay A350-10, B787-10, A220 theo chỉ dẫn của nhân viên đánh tín hiệu tàu bay khi lăn vào các vị trí đỗ 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49. a) Giới hạn tốc độ lăn của tàu bay khi tiếp cận vào vị trí đỗ có trang bị VDGS: - Tốc độ tàu bay không vượt quá 4 M/S trong khoảng cách tính từ thời điểm VDGS nhận diện tàu bay cho đến 20 M so với vạch dừng bánh mũi; - Tốc độ tàu bay không vượt quá 3 M/S trong khoảng cách từ 20 M đến 10 M so với vạch dừng bánh mũi; - Tốc độ tàu bay không vượt quá 2 M/S trong khoảng cách từ 10 M đến 3 M so với vạch dừng bánh mũi (trong khoảng cách còn lại, giảm dần tốc độ và dừng tại vạch dừng bánh mũi). b) Khoảng cách tối đa giữa tâm bánh mũi của tàu bay so với tâm vạch dừng bánh mũi là: ± 0,5 M. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guide lines at apron. Visual Docking Guidance System (VDGS) at Noi Bai International Airport includes 2 types: - Type T3-9 (T-types), available at stands 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49 When guiding ACFT types B737-MAX 8 and B737-800, only B737 information will be displayed on the PD (Pilot Display) screen of VDGS for pilots to observe without displaying the B737-800 and B737-MAX 8. Note: Visual Docking Guidance System at these stands is not available for aircraft A350-10 and B787-10, A220*. - Type T1-42 (T-types), available at stands 43, 46, 48. Note: Aircraft A350-10, B787-10, A220 are requested to follow marshalling signals when taxiing into stands 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49. a) Limitations of speed during entry into stand using visual docking system (VDGS): - Speed of aircraft is not exceed 4 M/S within the distance from 20 M and beyond to the stop line of aircraft; - Speed of aircraft is not exceed 3 M/S within the distance from 20 M to 10 M to the stop line of aircraft; - Speed of aircraft is not exceed 2 M/S within the distance from 10 M to 3 M to the stop line of aircraft (within remaining distance, reduce speed and stop at the stop line of aircraft). b) The maximum distance between the center of the nose wheel of aircraft and the center of the stop line of aircraft: ± 0.5 M.	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, lề và cuối đường CHC. Đèn: Tim, lề, ngưỡng, cuối đường CHC, chớp nhận dạng ngưỡng đường CHC, chớp tuần tự, vùng chạm bánh. Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, edge line and end of RWY. Lights: Centre line, edge, THR, end of RWY, THR identification, sequenced flashing, TDZ.
		Đường lăn: TWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, tim, lề Đèn: Lề, tim, góc, đường lăn thoát nhanh, dừng chờ. Markings: Designation, centre line, edge line. Lights: Edge, centre line, guard, rapid exit, holding position.

3	Đèn vạch dừng Stop bars	Lắp đặt tại các điểm dừng chờ lên đường CHC trên các đường lăn P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10; trên đường lăn song song S tại giao điểm với các đường lăn thoát nhanh S4 và S7. Installed at the holding points line up RWY on TWYs P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10; on parallel TWY S at the intersection with exit rapid TWYs S4 and S7.
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVNB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVNBOB001	Đài kiểm soát tại sân bay TWR	211244.82N 1054804.56E	107/95 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB002	Ăng ten Antenna	211501.05N 1055000.19E	66/15 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB003	Ăng ten Antenna	211216.80N 1054856.21E	65/53 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB004	Ăng ten Antenna	211532.58N 1054634.26E	63/51 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB005	Ăng ten Antenna	211445.05N 1054622.14E	63/51 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB006	Ăng ten Antenna	211501.33N 1055000.14E	62/12 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB007	Ăng ten Antenna	211155.10N 1054950.59E	61/49 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB008	Ăng ten Antenna	211311.63N 1054609.38E	59/47 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB009	Ăng ten Antenna	211340.13N 1054700.51E	26/14 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVNBOB010	Cây Tree	211330.81N 1054646.00E	25/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB011	Cây Tree	211337.78N 1054653.06E	22/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB012	Cây Tree	211243.73N 1054935.49E	20/8 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB013	Cây Tree	211243.92N 1054934.50E	18/6 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB014	Cột đèn Lamp post	211334.28N 1054652.21E	18/ 6 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB015	Cây Tree	211246.37N 1054935.59E	18/6 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB016	Cột đèn Lamp post	211332.61N 1054658.03E	16/4 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVNBOB017	Cây Tree	211343.13N 1054706.64E	25/14 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11L/29R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11L/29R
VVNBOB018	Cột đèn Lamp post	211332.05N 1054659.96E	15/4 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L
VVNBOB019	Ăng ten Antenna	211249.27N 1054928.03E	16/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L
VVNBOB020	Cây Tree	211259.40N 1054933.20E	21/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11L/29R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11L/29R

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVNBOB021	Cây Tree	211250.84N 1054938.94E	21/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L
VVNBOB022	Ăng ten Antenna	211246.64N 1054955.03E	26/15 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11L/29R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11L/29R
VVNBOB023	Cây Tree	211238.91N 1054953.26E	29/18 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L
VVNBOB024	Ăng ten Antenna	211237.95N 1055053.19E	50/37 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L và 11L/29R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWYs 11R/29L and 11L/29R
VVNBOB025	Cây Tree	211339.08N 1054648.04E	28/18 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 11R/29L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 11R/29L

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVNB AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVNB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ quan khí tượng liên quan Associated MET Office	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ quan chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 04 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 1 tiếng trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (04 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800; issued 1 HR before TAF message validity)

4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND TREND
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ , U ₇₀ , U ₅₀ , U ₃₀ , U ₂₀ SWH, SWM
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Do nhân viên khí tượng đảm nhiệm Briefing by weather forecasters
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Ha Noi ACC; Noi Bai APP; Noi Bai TWR; Noi Bai GND CTL
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVNBMYX AFTN/AMHS address: VVNBMYX

VVNB AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVNB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải PCN bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
11L	107.20°	3 200 x 45	98/R/B/W/T Bê tông xi măng 98/R/B/W/T Cement concrete	211330.95N 1054733.25E NIL NIL	THR 12.5 M NIL
29R	287.20°	3 200 x 45	98/R/B/W/T Bê tông xi măng 98/R/B/W/T Cement concrete	211300.28N 1054919.32E NIL NIL	THR 12.7 M NIL
11R	107.20°	3 800 x 45	99/R/B/W/T Bê tông xi măng 99/R/B/W/T Cement concrete	211328.91N 1054710.85E NIL NIL	THR 11.9 M NIL
29L	287.20°	3 800 x 45	99/R/B/W/T Bê tông xi măng 99/R/B/W/T Cement concrete	211252.52N 1054916.77E NIL NIL	THR 12.2 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
11L	0.0069%	100 x 45	400 x 300	3 520 x 300	240 x 90
29R	0.0069%	100 x 45	400 x 300	3 520 x 300	220 x 90
11R	0.0067%	100 x 45	340 x 300	4 120 x 300	180 x 90
29L	0.0067%	100 x 45	320 x 300	4 120 x 300	160 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
11L	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29R	Không NIL	Không NIL	Không NIL
11R	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29L	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVNB AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVNB AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
11L	3 200	3 600	3 300	3 200	Không NIL
29R	3 200	3 600	3 300	3 200	Không NIL
11R	3 800	4 140	3 900	3 800	Không NIL
29L	3 800	4 120	3 900	3 800	Không NIL

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh còn lại (M)	Cự ly có thể cất cánh còn lại (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp còn lại (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	Remaining TORA (M)	Remaining TODA (M)	Remaining ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
7	8	9	10	11	12
Đường CHC 29L từ giao điểm với đường lấn S8 RWY 29L from the intersection with TWY S8	3 211	3 531	3 311	NU	Không NIL
Đường CHC 11R từ giao điểm với đường lấn S3 RWY 11R from the intersection with TWY S3	3 200	3 540	3 300	NU	Không NIL
Đường CHC 29R từ giao điểm với đường lấn P8 RWY 29R from the intersection with TWY P8	2 611	3 011	2 711	NU	Không NIL

VVNB AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVNB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11L	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT II 900 M LIH PALS CAT II 900 M LIH	Xanh Có sẵn Green Available	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	900 M 900 M	3 200 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 200 M 15 M White/red LIH	3 200 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 200 M 60 M White, end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29R	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Có sẵn Green Available	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	3 200 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 200 M 15 M White/red LIH	3 200 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 200 M 60 M White, end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
11R	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT II 900 M LIH PALS CAT II 900 M LIH	Xanh Có sẵn Green Available	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	900 M 900 M	3 800 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 800 M 15 M White/red LIH	3 800 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 800 M 60 M White, end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
29L	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Có sẵn Green Available	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	3 800 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 800 M 15 M White/red LIH	3 800 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 800 M 60 M White, end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVNB AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG			VVNB AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY		
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation		- Đèn hiệu sân bay: Đặt tại đài chỉ huy K4 (quân sự), đèn quay màu xanh, trắng 12 vòng/phút/đèn nhận biết: Không - Giờ hoạt động: Khi áp dụng phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP) - ABN: On the top of the K4 military Tower, FLG White and Green, 12 RPM/IBN: NIL - Hours of operation: When application for LVP procedure		
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT		Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: Tại đầu 11L, 11R và 29L; có đèn LDI: NIL Anemometer: At RWY 11L, 11R and 29L; lighted		
3	Đèn lề, đèn tim đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)		See AD 2.9		

4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng: – Trạm SS2, SS4: 2 máy phát điện 200 KVA/1 máy và 3 UPS (2 UPS: 60 KAV; 1 UPS: 40 KAV). – Trạm SS3: 1 máy phát điện 100 KVA – Trạm SS5: 2 máy phát điện 300 KVA/1 máy và 3 UPS (3 UPS: 80 KAV). – Trạm SS6: 2 máy phát điện 300 KVA/1 máy và 3 UPS (1 UPS: 80 KAV; 1 UPS: 60 KAV; 1 UPS: 20 KAV). Thời gian chuyển nguồn: – Trạm SS2, SS4: Dưới 1 giây theo tiêu chuẩn CAT II. – Trạm SS3: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT I. – Trạm SS5, SS6: Dưới 1 giây theo tiêu chuẩn CAT II. Secondary power supply: – Stations SS2, SS4: 2 generators 200 KVA/one and 3 UPS (2 UPS: 60 KAV; 1 UPS: 40 KAV). – Station SS3: 1 generators 100 KVA. – Station SS5: 2 generators 300 KVA/one and 3 UPS (3 UPS: 80 KAV). – Station SS6: 2 generators 300 KVA/one and 3 UPS (1 UPS: 80 KAV; 1 UPS: 60 KAV; 1 UPS: 20 KAV). Switch-over time: – Stations SS2, SS4: Below 1 SEC in compliance CAT II. – Stations SS3: Below 15 SEC in compliance CAT I. – Stations SS5, SS6: Below 1 SEC in compliance CAT II.
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH**VVNB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Tọa độ TLOF hoặc THR của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU**VVNB AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Nội Bài: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là đài DVOR/DME NOB (211247B 1055006Đ) Noi Bai CTR: A circle, radius 30 KM centred on DVOR/DME NOB (211247N 1055006E)
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất đến 2 150 M (7 000 Bộ) SFC to 2 150 M (7000 FT)
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	C

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài Tiếng Anh, tiếng Việt Noi Bai TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài cung cấp dịch vụ không lưu trong phạm vi bán kính 10 KM (5 NM) tâm là đài DVOR/DME NOB và giới hạn cao từ mặt đất đến 600 M (2 000 FT). Phần còn lại ủy quyền cho tiếp cận Nội Bài. Noi Bai TWR provides ATC service only within R-10 KM (5 NM) centred on DVOR/DME NOB and from SFC to 600 M (2 000 FT). The service provision in other parts of CTR are delegated to Noi Bai APP.

VVNB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVNB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tiếp cận APP	Kiểm soát trung tâm Nội Bài Noi Bai TMC	125.100 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		126.575 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Kiểm soát đến Nội Bài Noi Bai ARR	121.000 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		120.075 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tại sân TWR	Đài kiểm soát tại sân Nội Bài Noi Bai TWR	118.400 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		118.900 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Vị trí cấp huấn lệnh không lưu Noi Bai Delivery	119.250 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.225 MHZ	H24	Tần số dự phòng Stand by frequency
Mặt đất GND CTL	Kiểm soát mặt đất Nội Bài Noi Bai GND CTL	121.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.650 MHZ	H24	Tần số dự phòng Stand by frequency

Loại dịch vụ <i>Service designation</i>	Tên gọi <i>Call sign</i>	Tần số <i>Frequency</i>	Giờ hoạt động <i>Hours of operation</i>	Ghi chú <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
ATIS	Nội Bài Noi Bai	127.000 MHZ	H24	Công suất: 50W, phát thanh bằng tiếng Anh liên tục lặp lại Power: 50W continuously repeated broadcast in English

VVNB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁN

VVNB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB MM	K	230 KHZ 75 MHz	H24	211340.55B 1054658.98Đ 211340.55N 1054658.98E	13 M	Không NIL	Tầm phủ: 16 KM. Cách đầu thêm CHC 11L 970 M trên hướng 288° từ Coverage: 16 KM. 288° MAG/970 M FM THR RWY 11L.
NDB OM	KW	320 KHZ 75 MHz	H24	211419.71B 1054444.55Đ 211419.71N 1054444.55E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 80 KM. Cách đầu thêm CHC 11L 5 050 M trên hướng 288° từ Coverage: 80 KM. 288° MAG/5 050 MFM THR RWY 11L
DVOR/DME	NOB	116.100 MHZ CH 108X	H24	211246.88B 1055005.77Đ 211246.88N 1055005.77E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM. Cách đầu thêm CHC 29R 1 400 M trên hướng 108° từ Coverage: 300 KM 108° MAG/1 400 M FM THR RWY 29R
DVOR/DME	VPH	113.900 MHZ CH 86X	H24	211633.58B 1053604.35Đ 211633.58N 1053604.35E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM. Cách đầu thêm CHC 11R 20 039 M trên hướng 286° từ. Coverage: 300 KM. 286° MAG/20 039 M FM THR RWY 11R.

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	Tên gọi ID	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Vị trí ăng ten phát Tọa độ Position of transmitting antenna coordinates	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME) Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS/LOC	NB	110.500 MHZ	H24	211256.3B 1054933.2Đ 211256.3N 1054933.2E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Vị trí: Nằm trên trục tìm đường CHC, cách ngưỡng đường CHC 29R là 412 M Ghi chú: Sau khi tiếp đất, tàu bay không sử dụng tín hiệu đài LLZ 11L trên đường CHC 11L (tại khoảng cách từ 0,5 NM - 0,7 NM sau ngưỡng đường CHC 11L) cho hạ cánh tự động. Coverage: 25 NM Position: Located on RCL, 412 M from the THR 29R Note: After touchdown, aircraft do not use signal of LLZ 11L on RWY 11L (segment distance 0.5 NM - 0.7 NM after THR 11L) for automatic landing
ILS/GP-DME		329.600 MHZ CH 42X	H24	211331.3B 1054744.9Đ 211331.3N 1054744.9E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 20 NM. Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 11L là 320 M; cách tìm đường CHC 11L/29R là 110 M. Coverage of GP: 10 NM, DME: 20 NM. Position: 320 M from the THR 11L; 110 M from the centre line of RWY 11L/29R.
ILS/LOC	NBA	108.300 MHZ	H24	211249.3B 10549280.0Đ 211249.3N 1054928.0E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 29L là 300 M. Ghi chú: Sau khi tiếp đất, tàu bay không sử dụng tín hiệu đài LLZ 11R trên đường CHC 11R (tại khoảng cách từ 0,9 NM - 1,1 NM sau ngưỡng đường CHC 11R) cho hạ cánh tự động. Coverage: 25 NM Position: 300 M from THR 29L. Note: After touchdown, aircraft do not use signal of LLZ 11R on RWY 11R (segment distance 0.9 NM - 1.1 NM after THR 11R) for automatic landing.

<i>Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)</i>	<i>Tên gọi</i>	<i>Tần số</i>	<i>Giờ hoạt động</i>	<i>Vị trí ăng ten phát Tọa độ</i>	<i>Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)</i>	<i>Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS</i>	<i>Ghi chú</i>
<i>Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)</i>	<i>ID</i>	<i>Frequency</i>	<i>Hours of operation</i>	<i>Position of transmitting antenna coordinates</i>	<i>Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna</i>	<i>Service volume radius from the GBAS reference point</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS/GP-DME		334.100 MHZ CH 20X	H24	211329.7B 1054722.3Đ 211329.7N 1054722.3E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 200 NM Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 11R là 310 M và cách tìm đường CHC 11R/29L là 120 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 200 NM. Position: 310 M from the THR 11R and 120 M from the centre line of RWY 11R/ 29L
ILS/LOC	INB	111.900 MHZ	H24	211331.7B 1054701.1Đ 211331.7N 1084701.1E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 11R là 295 M Coverage: 25 NM Position: 295 M from THR 11R.
ILS/GP-DME		331.100 MHZ CH 56X	H24	211259.3B 1054907.4Đ 211259.3N 1054907.4E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 200 NM Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 29L là 320 M và cách tìm đường CHC 11R/29L là 120 M. Coverage of GP: 10 NM, DME: 200 NM. Position: 320 M from the THR 29L and 120 M from the centre line of RWY 11R/29L
ILS/LOC	INA	109.300MHZ	H24	211333.8B 1054723.5Đ 211333.8N 1054723.5E		Không NIL	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 11L là 295 M. Position: 295 M from the THR 11L
ILS/GP-DME		332.000 MHZ CH 30X	H24	211306.8B 1054909.9Đ 211306.8N 1054909.9E		Không NIL	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 29R là 320 M; cách tìm đường CHC 11L/29R là 110 M. Position: 320 M from the THR 29R; 110 M from the centre line of RWY 11L/29R

VVNB AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	VVNB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS
1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY 1.1 Một số qui định riêng áp dụng tại sân bay quốc tế Nội Bài. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa các sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay; 1.2 Trước khi xin phép đẩy/nổ máy để lăn ra khởi hành, tổ lái liên lạc với vị trí cấp huấn lệnh không lưu - Nội Bài (Delivery Nội Bài) trên tần số liên lạc sau để đề nghị cấp huấn lệnh đường dài. Ghi chú: Tổ lái phải nhắc lại đúng và đầy đủ toàn bộ nội dung huấn lệnh không lưu. 2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ 2.1 Cơ quan kiểm soát mặt đất Nội Bài sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến. Dịch vụ dẫn dắt bằng xe "Follow-me" sẽ được cung cấp khi có yêu cầu của nhà khai thác hoặc người lái. Tuy nhiên, dịch vụ dẫn dắt bằng xe Follow-me"là bắt buộc trong điều kiện thời tiết không đảm bảo, tầm nhìn bị hạn chế. 2.2 Tàu bay khởi hành phải liên lạc với bộ phận kiểm soát mặt đất Nội Bài trên tần số 121.9 MHz để xin huấn lệnh kiểm soát không lưu trước khi lăn. 2.3 Phương thức di chuyển tại đầu đường CHC 11L Để tránh gây nguy hại do động cơ thổi vào tàu bay quân sự đang đỗ tại phía trong vạch chờ trên đường lăn, yêu cầu mọi tàu bay phải rẽ trái tại điểm qui định trên đường CHC 11L để cất cánh. 2.4 Phương thức vận hành tàu bay Lưu ý: 1. Tàu bay code F (sải cánh từ 68.5 m) và tương đương trở lên chỉ được lăn hoặc kéo/đẩy theo các đường lăn V3/V4/V5 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành đối với vị trí đỗ 14, 28. 2. Tàu bay code D (sải cánh từ 36 m) và tương đương trở lên: Lăn theo đường lăn V9 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành đối với vị trí đỗ 75A, 77A, 79A, 81A. Không được lăn hoặc kéo đẩy qua đường lăn V (đoạn từ vị trí đỗ 12 về phía Tây khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12C hoặc 12D). Không được lăn hoặc kéo đẩy qua đường lăn V (đoạn từ vị trí đỗ 12C về phía Tây khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11A). 3. Đường lăn V1: Tạm thời đóng cửa một phần 4. Đường lăn V2, V8, S10: Khai thác hai chiều đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống. 5. Đường lăn S4, S5, S7: Chỉ khai thác một chiều theo hướng thoát ly đường cất hạ cánh. 6. Phương thức này được áp dụng trong trường hợp điều kiện khai thác bình thường. Trong trường hợp có thi công sửa chữa đường CHC, đường lăn, sân đỗ: Sẽ áp dụng phương thức vận hành tàu bay áp dụng trong thời gian thi công.	1 AIRPORT REGULATIONS 1.1 At Noi Bai International Airport a number of local regulations apply. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands including visual docking guidance systems; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaled assistance and towing assistance; 1.2 Before pushing-back/starting-up for departure, departing aircraft contact Noi Bai ATC Clearance Delivery (Noi Bai Delivery) to request ATC clearance via the following frequency. Note: Pilot shall read-back exactly and fully ATC clearance. 2 TAXIING TO AND FROM STANDS 2.1 Arriving aircraft will be allocated a stand number by Noi Bai Ground Control Unit. "Follow-me" car assistance will be provided on request of operators or pilots. However, "Follow-me" car assistance will be mandatory in bad weather conditions, limited visibility. 2.2 Departing aircraft shall contact Noi Bai Ground Control Unit to obtain ATC clearance before commencing taxiing on the frequency 121.9 MHz. 2.3 Aircraft manoeuvring procedure at the beginning of runway 11L In order to avoid damage by jet blast to military aircraft positioning behind the holding line on the taxiway, all aircraft are requested to turn left at the specified point on the runway 11L for take-off. 2.4 Aircraft operational procedures Notes: 1. Aircraft code F (wingspan from 68.5 m) and above is only allowed to taxi or towed/pushed via TWY V3/V4/V5 into stand or departure for stands 14, 28. 2. Aircraft code D (wingspan from 36 m) and above: Taxi via TWY V9 into stand or departure for stands 75A, 77A, 79A, 81A. Not allowed to taxi or towed/pushed via TWY V (portion from stand 12 to the West when there is aircraft parking at stand 12C or 12D). Not allowed to taxi or towed/pushed via TWY V (portion from stand 12C to the West when there is aircraft parking at stand 11A). 3. TWY V1: Temporarily closed a portion. 4. TWYs V2, V8, S10: Two-way operation for aircraft up to code C and equivalent. 5. TWYs S4, S5, S7: One-way operation to vacate RWY. 6. This procedure is applied in case of the normal operation condition. In case there is construction of RWY, TWY, apron: The aircraft operational procedures during the construction period shall be applied.

7. Đối với hướng mũi tàu bay (Đông hoặc Tây) được hiểu là tàu bay sẽ dừng kéo đẩy tại vị trí quy định và mũi tàu bay trên trục đường lăn, trục tàu bay song song với trục đường CHC; hướng mũi tàu bay (Bắc) được hiểu là tàu bay sẽ dừng kéo đẩy tại vị trí quy định và mũi trên trục đường lăn/vệt lăn, trục tàu bay vuông góc với trục đường CHC.

2.4.1 Phương thức vận hành tàu bay trên đường CHC, đường lăn

2.4.1.1 Đối với tàu bay cất cánh

a) Đường CHC 11R

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.

b) Đường CHC 11L

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P7/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 11L → đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P7/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 11L → đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).

c) Đường CHC 29L

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → đường CHC 29L để khởi hành.
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → đường CHC 29L để khởi hành.

d) Đường CHC 29R

7. For the heading of aircraft (East or West), it is understood that aircraft shall stop being towed/pushed at specified position; the nose of the aircraft is on TWY centre line, aircraft longitudinal axis is parallel line with RWY centre line; the nose of the aircraft (North) is understood that aircraft shall stop being towed/pushed at specified position and the nose of the aircraft is on TWY centre line/taxilane centre line, aircraft longitudinal axis is perpendicular with RWY centre line.

2.4.1 The aircraft operational procedures on RWYs, TWYs

2.4.1.1 For take-off aircraft

a) RWY 11R

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.

b) RWY 11L

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).

c) RWY 29L

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.
- For stands from 71 to 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.

d) RWY 29R

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P9 → đường CHC 29R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 29R → đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
 - Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P9 → đường CHC 29R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 29R → đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
- e) Từ giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3
- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.
 - Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.
- f) Từ giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8
- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S8 → giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.
 - Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S8 → giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.
- g) Từ giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8
- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S8 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P8 → giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.
 - Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S8 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P8 → giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.
- 2.4.1.2 Đối với tàu bay hạ cánh
- a) Đường CHC 11R
- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lăn tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
 - For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
- e) From the intersection of RWY 11R and TWY S3
- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.
 - For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.
- f) From the intersection of RWY 29L and TWY S8
- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.
 - For stands from 71 to 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.
- g) From the intersection of RWY 29R and TWY P8
- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure.
 - For stands from 71 to 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure.
- 2.4.1.2 For landing aircraft
- a) RWY 11R
- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

b) Đường CHC 11L

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Đối với các vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6 → đường lăn V6 → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

c) Đường CHC 29L

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Đối với các vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

- Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.

- For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

- For stands from 71 to 86:

- Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
- Aircraft after landing → TWY S5/S6 → TWY S → TWY V5/V6 → TWY V → TWY V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

b) RWY 11L

- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
- For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S6 → TWY V6 → TWY V → TWY V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

c) RWY 29L

- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
 - Aircraft after landing → TWY S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
- For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

d) Đường CHC 29R

- Đối với các vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Đối với các vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.
 - Đối với các vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

2.4.2 Phương thức vận hành tàu bay đối với các vị trí đỗ tàu bay khai thác thương mại

2.4.2.1 Sân đỗ 1

d) RWY 29R

- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
 - Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
 - For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.
 - For stands from 71 to 86:
 - Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
 - Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

2.4.2 Aircraft operational procedures for commercial stands

2.4.2.1 Apron 1

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stand	Phương thức khai thác, vận hành tàu bay aircraft operational procedures	Hạn chế khai thác Operational limitations
8	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn từ đường lăn S → đường lăn V1 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 9 và 10: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S → đường lăn V2 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S → đường lăn V2, dừng tại vạch dừng chờ trung gian lên đường lăn S, mũi quay hướng Bắc	- Không khai thác thương mại đối với loại tàu bay code C (sải cánh từ 30.5 M) và tương đương trở lên. Khi tàu bay đỗ chỉ được sử dụng của trước tàu bay. - Phương tiện, thiết bị không tự hành không được hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY S → TWY V1 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at the stands 9 and 10: Aircraft departure from stand → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on S. - Pushback approved to face West via S, V2, V; or - Pushback approved to face North via S, V2, hold at intermediate holding line for S TWY.	- Non-commercial operation for aircraft code C (wingspan from 30.5 M) and above. When aircraft parking only use the front door of aircraft. - Vehicle, equipment are not self-operated can not operate in the safe area of stand.
9	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn từ đường lăn S → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 10: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S → đường lăn V2 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn S → đường lăn V2, dừng tại vạch dừng chờ trung gian lên đường lăn S, mũi quay hướng Bắc Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY S → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at the stand 10: Aircraft departure from stand → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on S; or - Pushback approved to face West via S, V2, V; or - Pushback approved to face North via S, V2, hold at intermediate holding line for S TWY.	- Không khai thác thương mại đối với loại tàu bay code C (sải cánh từ 30.5 M) và tương đương trở lên. Khi tàu bay đỗ chỉ được sử dụng cửa trước tàu bay. - Phương tiện, thiết bị không tự hành không được hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ. - Non-commercial operation for aircraft code C (wingspan from 30.5 M) and above. When aircraft parking only use the front door of aircraft. - Vehicle, equipment are not self-operated can not operate in the safe area of stand.
10	Sử dụng cho loại tàu bay GLEX-5000 và tương đương, sải cánh đến dưới 29 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn từ đường lăn S → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft GLEX-5000 and equivalent, wingspan up to but not including 29 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY S → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Phương tiện, thiết bị không tự hành và không được hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ. Vehicle, equipment are not self-operated and can not operate in the safe area of stand.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
11	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 11A → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 11A → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face West via V, V2, S; or - Pushback approved to face East via V, V2, S.	Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11A. Aircraft is not allowed to taxi or tow/push for out/into stand when there is aircraft parking at stand 11A.
11A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V. - Pushback approved to face West via V, V2, S; or - Pushback approved to face East via V, V2, S.	Tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên không được lăn hoặc kéo đẩy qua đường lăn V (đoạn từ vị trí đỗ 12C về phía Tây) khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11A. Aircraft code D (wingspan from 36 M) and above is not allowed to taxi or tow/push via TWY V (a portion from stand 12C to the West), when there is aircraft parking at stand 11A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
12	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo đường lăn V3/V4; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - For aircraft code D (wingspan from 36 M) and above: + Pushback approved to face West on V, taxi out via V3/V4; or + Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or + Pushback approved to face East via V, V3/V4, S. - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: + Pushback approved to face West on V; or + Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or + Pushback approved to face East via V, V2/V3, S.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12A hoặc 12B hoặc 12C hoặc 12D. - Không khai thác đường công vụ R1-1 (đoạn từ vị trí đỗ 12A/12C đến vị trí đỗ 12B/12D) khi có loại tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên đỗ tại vị trí đỗ 12. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 12A or 12B or 12C or 12D. - Do not operate service road R1-1 (a portion from stand 12A/12C to stand 12B/12D) when there is aircraft code D (wingspan from 36 M) and above parking at stand 12.
12A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 12C → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Đông.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12 hoặc 12C.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 12C → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face West via V, V2, S; or - Pushback approved to face East via V, V2, S.	- Do not operate when there is aircraft parking at stand 12. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push for out/into stand when there is aircraft parking at stand 12 or 12C.
12B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 12D → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 12D → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face West via V, V2, S; or - Pushback approved to face East via V, V2, S.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12 hoặc 12D. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 12. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push for out/into stand when there is aircraft parking at stand 12 or 12D.
12C, 12D	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: + Pushback approved to face West on V; or + Pushback approved to face West via V, V2, S; or + Pushback approved to face East via V, V2, S.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12. - Tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên không được lăn hoặc kéo đẩy qua đường lăn V (đoạn từ vị trí đỗ 12 về phía Tây) khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12C hoặc 12D. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 12. - Aircraft code D (wingspan from 36 M) and above is not allowed to taxi and tow/push cross TWY V (a portion from stand 12 to the West) when there is aircraft parking at stand 12C and 12D.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
14	Sử dụng cho loại tàu bay A380, AN-124 và tương đương, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo đường lăn V3/V4; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Đông. Used for aircraft A380, AN-124 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - For aircraft code D (wingspan from 36 M) and above: + Pushback approved to face West on V, taxi out via V3/V4; or + Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or + Pushback approved to face East via V, V3/V4, S. - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: + Pushback approved to face West on V; or + Pushback approved to face East on V; or + Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or + Pushback approved to face East via V, V2/V3, S.	Tàu bay code F (sải cánh từ 68.5 M) và tương đương trở lên chỉ được lăn qua đường lăn V3/V4/V5 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành. Aircraft code F (wingspan from 68.5 M) and above is only taxi via TWY V3/V4/V5 into stand or for departure.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
15, 16	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo đường lăn V3/V4; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây ; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng hướng Đông Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - For aircraft code D (wingspan from 36 M) and above: + Push back approved to face West on V, taxi out via V3/V4; or + Push back approved to face East on V; or + Push back approved to face West via V, V3/V4, S; or + Push back approved to face East via V, V3/V4, S. - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: + Push back approved to face West on V; or + Push back approved to face East on V; or + Push back approved to face West via V, V2/V3, S; or + Push back approved to face East via V, V2/V3, S.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
17	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh từ 36 M) và tương đương trở lên: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo đường lăn V3/V4; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - For aircraft code D (wingspan from 36 M) and above: + Pushback approved to face West on V, taxi out via V3/V4; or + Pushback approved to face East on V; or + Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or + Pushback approved to face East via V, V3/V4, S. - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: + Pushback approved to face West on V; or + Pushback approved to face East on V; or + Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or + Pushback approved to face East via V, V2/V3, S.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 17A hoặc 17B. Do not operate when there is aircraft parking at stand 17A or 17B.
18, 19, 20, 21, 22	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông.	Vị trí đỗ 18: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 18A hoặc 18B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or - Pushback approved to face East via V, V3/V4, S.	Stand 18: Do not operate when there is aircraft parking at stand 18A or 18B.
23	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face East via V, V4/V5, S.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 23A hoặc 23B. Do not operate when there is aircraft parking at stand 23A or 23B.
24, 25, 26	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông.	Vị trí đỗ 24: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 24A hoặc 24B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face East via V, V4/V5, S.	Stand 24: Do not operate when there is aircraft parking at stand 24A or 24B.
27	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face North via V, W2.	
28	Sử dụng cho loại tàu bay A380, AN-124, B777-9 và tương đương, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc - Đối với loại tàu bay code F (sải cánh dưới 68.5 M) và tương đương trở xuống: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc.	- Tàu bay code F (sải cánh từ 68.5 M) và tương đương trở lên chỉ được lăn qua đường lăn V3/V4/V5 để vào vị trí đỗ hoặc khởi hành. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 28A hoặc 28B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A380, AN-124, B777-9 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or - For aircraft code F (wingspan up to but not including 68.5 M) and equivalent: Pushback approved to face North via V, W2.	- Aircraft code F (wingspan from 68.5 M) and above is only allowed to taxi via TWY V3/V4/V5 into stand or for departure. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 28A or 28B.
28A, 28B, 29	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or - Pushback approved to face North via V, W2.	Vị trí đỗ 28A, 28B: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 28. Stands 28A, 28B: Do not operate when there is aircraft parking at stand 28.
35	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft B747-8F, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35A hoặc 35B. - Không khai thác loại tàu bay code F (sải cánh từ 65 M) và tương đương trở lên khi vị trí đỗ 36A khai thác loại tàu bay code C (sải cánh từ 30.5 M) và tương đương trở lên. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 35A or 35B. - Do not operate aircraft code F (wingspan from 65 M) and above when stand 36A operated aircraft code C (wingspan from 30.5 M) and above.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
35A	Sử dụng cho loại tàu bay Gulfstream G650ER, GLEX-5000 và tương đương, sải cánh đến dưới 30.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft Gulfstream G650ER, GLEX-5000 and equivalent, wingspan up to but not including 30.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35. Do not operate when there is aircraft parking at stand 35.
35B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35. Do not operate when there is aircraft parking at stand 35.
36	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft B747-8F, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36A hoặc 36B. Do not operate when there is aircraft parking at stand 36A or 36B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
36A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36. - Không khai thác loại tàu bay code C (sải cánh từ 30.5 M) và tương đương trở lên khi vị trí đỗ 35 khai thác loại tàu bay code F (sải cánh từ 65 M) và tương đương trở lên. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 36. - Do not operate for aircraft code C (wingspan from 30.5 M) and above when stand 35 operated aircraft code F (wingspan from 65 M) and above.
36B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft:Not applicable	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36. Do not operate when there is aircraft parking at stand 36.
37	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 →TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
38	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc + Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 37: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 37 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W3 → đường lăn V; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or + When there is no aircraft parking at stand 37: Aircraft taxi via TWY V → stand 37 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on W4, taxi out via W3, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or - Pushback approved to face West via W4, W3, V; or - Pushback approved to face East via W4, W3, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	
39	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
40	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc + Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 39: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 39 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or + When there is no aircraft parking at stand 39: Aircraft taxi via TWY V → stand 39 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or - Pushback approved to face West via W4, W3, V; or - Pushback approved to face East via W4, W3, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	
41	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
42	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc + Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 41: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 41 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or + When there is no aircraft parking at stand 41: Aircraft taxi via TWY V → stand 41 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or - Pushback approved to face West via W4, W3, V; or - Pushback approved to face East via W4, W3, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stand	Phương thức khai thác, vận hành tàu bay aircraft operational procedures	Hạn chế khai thác Operational limitations
43	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-200, A340-500 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 43A → vị trí đỗ; hoặc + Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41/43A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41/43A. Used for aircraft B747-400, B777-200, A340-500 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + When there is no aircraft parking at stand 43A: Aircraft taxi via TWY V → stand 43A → stand; or - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 43A: + Pushback approved to face West via stand 43A, V; or + Pushback approved to face East via stand 43A, V; or + Pushback approved to face North via stand 43A, V, W3/W5. - For aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: + Pushback approved to face West via W4, W3, V; or + Pushback approved to face East via W4, W3, V; or + When there is no aircraft parking at stand 37/39/41/43A: Pushback approved to stand 37/39/41/43A.	- Không khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge" khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A. - Không khai thác đường công vụ R7 (đoạn từ vị trí đường công vụ R8 đến R9) khi có tàu bay đỗ tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên (không áp dụng đối với tàu bay khai thác tại vạch dừng "Do not use bridge"). - Do not operate at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 43A. - Do not operate service road R7 (a portion from service road R8 to R9) when there is aircraft parking at the stop line "Do not use bridge". - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above (do not applicable with operate aircraft at the stop line "Do not use bridge").
43A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi vị trí đỗ 43 khai thác loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) hoặc tương đương trở xuống: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi tàu bay quay hướng Bắc.	- Không khai thác tàu bay khi vị trí đỗ 43 khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: When stand 43 operated for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Do not operate at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 43. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.
44	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 44A → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi tàu bay quay hướng Bắc. Used for aircraft B747-400, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: When there is no aircraft parking at stand 44A: Aircraft taxi via TWY V → stand 44A → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 44A: - Pushback approved to face West via stand 44A, V; or - Pushback approved to face East via stand 44A, V; or - Pushback approved to face North via stand 44A, V, W3/W5.	- Không khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge" khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A. - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Do not operate aircraft at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 44A. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.
44A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc.	- Không khai thác khi vị trí đỗ 44 khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Operate aircraft at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 44. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.
45	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.
46	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A, 48A. Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
47	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-200 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 50/51: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 50/51; hoặc - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh dưới 52 M) và tương đương trở xuống và khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 52: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 52; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-200 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxiway W5 → stand - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 50/51: Pushback approved to stand 50/51; or - For aircraft code D and equivalent (wingspan up to but not including 52 M) and when there is no aircraft parking at stand 52: Pushback approved to stand 52; or - Pushback approved to face West via W5, V; or - Pushback approved to face East via W5, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A. - Tàu bay không được đẩy lùi ra các vị trí đỗ 50, 51, 52 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 47A. - Aircraft is not allowed to push back to stand 50, 51, 52 when there is aircraft parking at stand 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.
48, 49	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-200 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 50/51: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 50/51; hoặc - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh dưới 52 M) và tương đương trở xuống và khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 52: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 52; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-200 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxiway W5 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 50/51: Pushback approved to stand 50/51; or - For aircraft code D and equivalent (wingspan up to but not including 52 M) and when there is no aircraft parking at stand 52: Pushback approved to stand 52; or - Pushback approved to face West via W5, V; or - Pushback approved to face East via W5, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
50	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Thực hiện phương thức đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A. Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A.
51	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A or 48A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Thực hiện phương án đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A. Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A or 48A.
52	Sử dụng cho loại tàu bay B767-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 52 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Thực hiện phương án đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft B767-400 and equivalent, wingspan up to but not including 52 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A or 48A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A or 48A.
53, 54A, 54B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn → đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ theo vệt lăn W7 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W7 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Vị trí đỗ 54A, 54B: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54. Stands 54A, 54B: Do not operate when there is aircraft parking at stand 54.
54, 55	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-8F, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V. - Pushback approved to face East via W6, V. - Pushback approved to face West via V, V7, S. - Pushback approved to face East via V, V7, S.	- Vị trí đỗ 54: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54A hoặc 54B. - Vị trí đỗ 55: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55A hoặc 55B. - Stand 54: Do not operate when there is aircraft parking at stand 54A or 54B. - Stand 55: Do not operate when there is aircraft parking at stand 55A or 55B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
55A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55. Do not operate when there is aircraft parking at stand 55.
55B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ theo vệt lăn W7 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 54: Aircraft departure from stand → taxilane W7 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55. Do not operate when there is aircraft parking at stand 55.
56, 57, 58	Sử dụng cho loại tàu bay Gulfstream G650ER, GLEX-5000 và tương đương, sải cánh đến dưới 30.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Vị trí đỗ 58: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58A hoặc 58B hoặc 58C hoặc 58D. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 32 M trở lên.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft Gulfstream G650ER, GLEX-5000 and equivalent, wingspan up to but not including 30.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Stand 58: Do not operate when there is aircraft parking at stand 58A or 58B or 58C or 58D. - Do not operate aircraft with length from 32 M and above.
58A	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 58C → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 58C → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58 hoặc 58C. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 58. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 58 or 58C.
58B	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 58D → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 58D → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58 hoặc 58D. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 58. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 58 or 58D.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
58C, 58D	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58. Do not operate when there is aircraft parking at stand 58.

2.4.2.2 Sân đỗ 2

2.4.2.2 Apron 2

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
71, 72	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W11 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 71: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 75 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 72: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 76, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 76 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W11 → stand. - For departing aircraft: + Stand 71: When there is no aircraft parking at stand 75, aircraft departure from stand → stand 75 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 72: When there is no aircraft parking at stand 76, aircraft departure from stand → stand 76 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W11; or - Pushback approved to face West via W11, V; or - Pushback approved to face North via W11, V, W12; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W11, V, W14.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75A. Do not operate when there is aircraft parking at stand 75A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
73, 74	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W11 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 73: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 77 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 74: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W11 → stand. - For departing aircraft: + Stand 73: When there is no aircraft parking at stand 77, aircraft departure from stand → stand 77 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 74: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W11, V; or - Pushback approved to face North via W11, V, W12; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W11, V, W14.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77A. Do not operate when there is aircraft parking at stand 77A.
75, 76	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 75: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 71 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 76: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 72, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 72 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 75: When there is no aircraft parking at stand 71, aircraft departure from stand → stand 71 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 76: When there is no aircraft parking at stand 72, aircraft departure from stand → stand 72 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W12; or - Pushback approved to face West via W12, V; or - Pushback approved to face East via W12, V; or - Pushback approved to face North via W12, V, W11; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 75A.
75A	Sử dụng cho loại tàu bay A380, B777-9, AN-124, B777-9 và tương đương, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A380, B777-9, AN-124, B777-9 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71 hoặc 72 hoặc 75 hoặc 76 hoặc 79 hoặc 80. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71 hoặc 72 hoặc 75 hoặc 76. - Không khai thác đường công vụ R17 (đoạn từ vị trí đỗ 71/75 đến vị trí đỗ 72/76). - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 71 or 72 or 75 or 76 or 79 or 80. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 71 or 72 or 75 or 76. - Do not operate service road R17 (a portion from stand 71/75 to stand 72/76)
77, 78	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 77: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 73 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 78: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 77: When there is no aircraft parking at stand 73: Aircraft departure from stand → stand 73 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 78: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W12, V; or - Pushback approved to face East via W12, V; or - Pushback approved to face North via W12, V, W11; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is no aircraft parking at stand 77A.
77A	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-8F, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73 hoặc 74 hoặc 77 hoặc 78 hoặc 79 hoặc 80 hoặc 81 hoặc 82. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73 hoặc 74 hoặc 77 hoặc 78. - Không khai thác đường công vụ R17 (đoạn từ vị trí đỗ 73/77 đến vị trí đỗ 74/78). - Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 73 or 74 or 77 or 78 or 79 or 80 or 81 or 82. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 73 or 74 or 77 or 78. - Do not operate service road R17 (a portion from stand 73/77 to stand 74/78).
79, 80	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 79: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 83: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 83 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 80: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 84: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 84 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11/W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 79: When there is no aircraft parking at stand 83: Aircraft departure from stand → stand 83 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 80: When there is no aircraft parking at stands 84: Aircraft departure from stand → stand 84 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W12. - Pushback approved to face West via W12, V. - Pushback approved to face East via W12, V. - Pushback approved to face North via W12, V, W11/W14.	Do not operate when there is no aircraft parking at stand 79A.
79A	Sử dụng cho loại tàu bay A380, B777-9, AN-124 và tương đương, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A380, B777-9, AN-124 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79 hoặc 80 hoặc 83 hoặc 84. - Không khai thác đường công vụ R19 (đoạn từ vị trí đỗ 79/83 đến vị trí đỗ 80/84). - Do not operate when there is aircraft parking at stand 79 or 80 or 83 or 84. - Do not operate service road R19 (a portion from stand 79/83 to stand 80/84).
81, 82	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 81: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 85 và 79A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 85 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 82: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 81: When there is no aircraft parking at stands 85 and 79A: Aircraft departure from stand → stand 85 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 82: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W12, V. - Pushback approved to face East via W12, V. - Pushback approved to face North via W12, V, W11. - When there is aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 81A.
81A	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-8F, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79 hoặc 80 hoặc 81 hoặc 82 hoặc 85 hoặc 86. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81 hoặc 82 hoặc 85 hoặc 86. - Không khai thác đường công vụ R19 (đoạn từ vị trí đỗ 81/85 đến vị trí đỗ 82/86). - Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 79 or 80 or 81 or 82 or 85 or 86. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 81 or 82 or 85 or 86. - Do not operate service road R19 (a portion from stand 81/85 to stand 82/86).
83, 84	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W14 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 83: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 79 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 84: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 80, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 80 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 81A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V → vệt lăn W11/W12, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W14 → stand. - For departing aircraft: + Stand 83: When there is no aircraft parking at stand 79: Aircraft departure from stand → stand 79 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 84: When there is no aircraft parking at stand 80: Aircraft departure from stand → stand 80 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East via W14, V; or - When there is no aircraft parking at stand 81A: Pushback approved to face North on W14; or. - Pushback approved to face North via W14, V, W11/W12.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 79A.
85, 86	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W14 → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 85: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 81 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 86: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V → vệt lăn W11/W12, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W14 → stand. - For departing aircraft: + Stand 85: When there is no aircraft parking at stand 81: Aircraft departure from stand → stand 81 → taxilane W12 → đường lăn V → TWY V8/V9. + Stand 86: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East via W14, V. - Pushback approved to face North via W14, V, W11/W12.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81A. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 81A. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 79A.

2.4.2.3 Sân đỗ Hangar

2.4.2.3 Hangar apron

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>Aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
1H	Sử dụng cho loại tàu bay B767-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 52 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7→ đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7→ đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành.	

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stand</i>	<i>Phương thức khai thác, vận hành tàu bay</i> <i>Aircraft operational procedures</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitations</i>
	Used for aircraft B767-400 and equivalent, wingspan up to but not including 52 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	
2H	Sử dụng cho loại tàu bay A350-900, B747-400, B787-9/10 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành.	
	Used for aircraft A350-900, B747-400, B787-9/10 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via → TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	
3H, 9H	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành.	
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	

2.4.3 Phương thức vận hành tàu bay đối với các vị trí đỗ đỗ chờ/qua đêm (không khai thác thương mại)	2.4.3 Aircraft operational procedures for parking/parking overnight stands (non-commercial purpose)
2.4.3.1 Sân đỗ 1	2.4.3.1 Apron 1
Ghi chú:	Note:
- Chỉ khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 m. - Chỉ được phép kéo đẩy tàu bay ra/vào khu vực sân đỗ; không cho phép tàu bay tự vận hành. - Các vị trí đỗ số 30A, 31A, 32A, 33A, 34A: Cho phép tàu bay nổ máy ở chế độ không tải để thực hiện công tác kiểm tra, bảo dưỡng tàu bay. - Vị trí đỗ số 1A, 1B, 2A, 3A, 3B, 4A, 5A, 5B, 6A, 7A, 7B, 34B: Không được phép nổ máy trong bất kỳ tình huống nào. - Vị trí đỗ số 8, 9, 10: Phương thức kéo đẩy không áp dụng.	- Only used for aircraft up to code C and equivalent, wing span up to but not including 36 m. - Only allowed to tow/push aircraft out/into apron, aircraft is not allowed to self-operate. - Stands 30A, 31A, 32A, 33A, 34A: Allow aircraft to start up at idle mode for aircraft checking and maintenance - Stand 1A, 1B, 2A, 3A, 3B, 4A, 5A, 5B, 6A, 7A, 7B, 34B: Do not start up in any circumstance. - Stands 8, 9, 10: Towing/Pushing procedure is not applied.

<i>Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands</i>	<i>Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa</i>	<i>Hạn chế khai thác Operational limitation</i>
1A, 1B, 7A	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M). - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: - Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W1 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W1 → vị trí đỗ chờ/ qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ parking overnight stands and vice versa: - For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/ pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W1 → parking/ parking overnight stands. - For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/ V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → parking/parking overnight stands.	- Đối với vị trí đỗ 1A: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 1B, 11, 11A. - Đối với vị trí đỗ 1B, 7A: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11, 11A. - Stand 1A: Do not tow/push the aircraft in/ out the stand when there is aircraft parking at stands1B, 11, 11A. - Stand 1B, 7A: Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stands 11,11A.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại</i> <i>Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa</i>	<i>Hạn chế khai thác</i> <i>Operational limitation</i>
2A, 3A, 4A, 5A, 6A	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M). - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vị trí đỗ chờ/qua đêm. b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ parking overnight stands and vice versa: a) For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/ pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → parking/parking overnight stands. b) For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/ V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → parking/parking overnight stands.	- Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 1B, 11, 11A. - Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stands 1B, 11, 11A.
3B	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M) - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vị trí đỗ chờ/qua đêm b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vệt lăn W1B → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M). - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ parking overnight stands and vice versa: a) For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/ pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → parking/ parking overnight stands. b) For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/ V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → taxilane W1B → parking/parking overnight stands.	- Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 1B, 11, 11A. - Không kéo đẩy tàu bay lẫn qua vị trí đỗ 5B khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 5B. - Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stands 1B, 11, 11A. - Do not tow/push to taxi via the stand 5B when there is aircraft parking at stand 5B.

<i>Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands</i>	<i>Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa</i>	<i>Hạn chế khai thác Operational limitation</i>
5B, 7B	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M) - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vệt lăn W1B → vị trí đỗ chờ/qua đêm. b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vệt lăn W1B → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ parking overnight stands and vice versa: a) For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/ pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → taxilane W1B → parking/ parking overnight stands. b) For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/ V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → taxilane W1B → parking/parking overnight stands.	- Vị trí đỗ 5B, 7B: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 1B, 11, 11A. - Vị trí đỗ 5B: Không kéo đẩy tàu bay lăn qua vị trí đỗ 3B khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 3B. - Stand 7B: Không kéo đẩy tàu bay lăn qua vị trí đỗ 3B, 5B khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 3B, 5B. - Stands 5B, 7B: Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stands 1B, 11, 11A. - Stand 5B: Do not tow/push the aircraft taxi via the stand 3B when there is aircraft parking at stand 3B. - Stand 7B: Do not tow/push the aircraft taxi via the stand 3B, 5B when there is aircraft parking at stands 3B, 5B.
17A, 17B, 18A, 18B, 23A, 23B, 24A, 24B	- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft is towed/pushed from commercial stands → TWY V → parking/parking overnight stands. - For stands from 71 to 86: Aircraft is towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/ V7 → TWY V → parking/parking overnight stands.	
30A, 34A, 34B	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M) - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W2 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W2 → vị trí đỗ chờ/ qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice verse: a) For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/ pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W2 → parking/ parking overnight stands. b) For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/ V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W2 → parking/parking overnight stands.	Đối với vị trí đỗ 34A: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 34B Stand 34A: Do not tow/push the aircraft in/ out the stand when there is aircraft parking at stand 34B.

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại <i>Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa</i>	Hạn chế khai thác Operational limitation
31A, 32A, 33A	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh dưới 36 M) - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W2 → vệt lăn W2A → vị trí đỗ chờ/qua đêm. b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W2 → vệt lăn W2A → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa: a) For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W2 → taxilane W2A → parking/parking overnight stands. b) For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W2 → taxilane W2A → parking/parking overnight stands.	- Vị trí đỗ 31A, 32A: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 34B. - Vị trí đỗ 33A: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 32A, 34B. - Stands 31A, 32A: Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stand 34B. - Stand 33A: Do not tow/push the aircraft in/out the stand when there is aircraft parking at stands 32A, 34B.
47A	- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → taxilane W5 → parking/parking overnight stand. - For stands from 71 to 86: Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V6/V7 → TWY V → taxilane W5 → parking/parking overnight stand.	
48A	Thực hiện khi vị trí 47A không có tàu bay đỗ: - Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V6/V7 → đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ chờ/qua đêm. Using when there is no aircraft parking at stand 47A. - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft is towed/pushed from commercial stands → TWY V → taxilane W5 → parking/parking overnight stands. - For stands from 71 to 86: Aircraft is towed/pushed from commercial stands → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V6/V7 → TWY V → taxilane W5 → parking/parking overnight stands.	

2.4.3.2 Sân đỗ quân sự

2.4.3.2 Military apron

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức kéo/dẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa
QS1, QS1A, QS2, QS2A, QS3, QS3A, QS4, QS4A, QS5, QS6, QS7, QS8, QS9, QS10, QS11	- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: + Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S3/S6/S8/S9/S10 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P3/P8/P9 → đường CHC 11L/29R → đường lăn N2/N3/N4/N5 → đường lăn N → vị trí đỗ chờ/qua đêm. + Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S6 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6 → đường CHC 11L/29R → đường lăn N2/N3/N4/N5 → đường lăn N → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: + Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S3/S6/S8/S9/S10 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P3/P8/P9 → đường CHC 11L/29R → đường lăn N2/N3/N4/N5 → đường lăn N → vị trí đỗ chờ/qua đêm. + Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S6 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6 → đường CHC 11L/29R → đường lăn N2/N3/N4/N5 → đường lăn N → vị trí đỗ chờ/qua đêm. - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: + Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3/S6/S8/S9/S10 → RWY 11R/29L → TWY P3/P8/P9 → RWY 11L/29R → TWY N2/N3/N4/N5 → TWY N → parking/parking overnight stand. + Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6 → RWY 11L/29R → TWY N2/N3/N4/N5 → TWY N → parking/parking overnight stand. - For stands from 71 to 86: + Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3/S6/S8/S9/S10 → RWY 11R/29L → TWY P3/P8/P9 → RWY 11L/29R → TWY N2/N3/N4/N5 → TWY N → parking/parking overnight stand + Aircraft is towed/pushed from commercial stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6 → RWY 11L/29R → TWY N2/N3/N4/N5 → TWY N → parking/parking overnight stand.

2.5 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TUYẾN LĂN TIÊU CHUẨN (STR) 2.5.1 Phạm vi và đối tượng áp dụng 2.5.1.1 Phạm vi STR được áp dụng trong khu vực sân đỗ và các đường lăn tại Cảng HKQT Nội Bài. 2.5.1.2 Đối tượng áp dụng - KSVKL TWR/GCU thuộc Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận-tại sân Nội Bài. - Tổ lái của các hãng hàng không có hoạt động khai thác tại Cảng HKQT Nội Bài (ngoại trừ tổ lái của các chuyến bay sử dụng xe dẫn của Cảng HKQT Nội Bài). 2.5.2 Nguyên tắc xây dựng STR - STR tuân thủ Quy định về phương thức kéo đẩy, vận hành tàu bay và các hạn chế trong hoạt động khai thác tại Cảng HKQT Nội Bài. - STR được thiết lập và mã hóa cho các lộ trình lăn phức tạp qua nhiều đường lăn khác nhau (gồm từ 3 đường lăn trở lên). - STR được xây dựng cho các đường lăn sử dụng chủ yếu, thông dụng nhất tại Cảng HKQT Nội Bài. Các tuyến lăn khác được thống nhất là các tuyến lăn không tiêu chuẩn và được sử dụng trong các tình huống không áp dụng được các tuyến lăn tiêu chuẩn. 2.5.2.1 Mã hóa khu vực sân đỗ và đường cất hạ cánh - Căn cứ thực tế khai thác của sân bay, khu vực sân đỗ được phân chia và đánh số thứ tự 1, 2. Cụ thể như sau:	2.5 STANDARD TAXI ROUTES (STR) OPERATIONAL PROCEDURES 2.5.1 Scope and subject of application 2.5.1.1 Scope STR are applied in the parking Zone and TWYs of Noi Bai International Airport. 2.5.1.2 Subjects of application - TWR/GCU ATC of Noi Bai APP/TWR Center. - Pilots of Airlines having operations at Noi Bai International Airport (except for pilots of flights that use follow-me car of Noi Bai International Airport). 2.5.2 Principles of establishing STR - STR are in compliance with the Regulations on pushback procedures, aircraft operations and operational restrictions at Noi Bai International Airport. - STR are established and encoded for complex taxi routes through many different TWYs (including 3 or more TWYs). - STR are established for the most common and principal TWYs in use at Noi Bai International Airport. The other taxi routes are considered as non-standard taxi routes and are used in situations where the standard taxi routes are not applicable. 2.5.2.1 Encoding the parking zones and RWYs - Based on the practical airport operation, the parking zones are divided and sequentially numbered 1 and 2 with the details as follows:

Khu vực sân đỗ Zone	1 (tương ứng khu vực sân đỗ nhà ga T2, VIP và 1 phần sân đỗ nhà ga T1) 1 (corresponding Terminal T2's apron, VIP apron and the portion of Terminal T1's apron)	2 (tương ứng 1 phần khu vực sân đỗ nhà ga T1, ga hàng hóa, hangar và khu vực sân đỗ phía Đông) 2 (corresponding the portion of Terminal T1's apron, cargo Apron, hangar and the East Apron)
Các vị trí đỗ Aircraft stands	Gồm 45 vị trí đỗ (từ vị trí đỗ 8 đến vị trí đỗ 45) Including 45 stands (From stands 8 to 45)	Gồm 45 vị trí đỗ (từ vị trí đỗ 46 đến vị trí đỗ 86) Including 45 stands (From stands 46 to 86)

- Đường cất hạ cánh như sau: Đường CHC 11L/29R được đặt là A (đường CHC dành cho hạ cánh), đường CHC 11R/29L được đặt là B (đường CHC dành cho khởi hành).

- RWYs are as follows: RWY 11L/29R is named as A (landing RWY), RWY 11R/29L is named as B (departure RWY).

2.5.2.2 Nguyên tắc đặt tên STR

2.5.2.2 Principle of naming STR

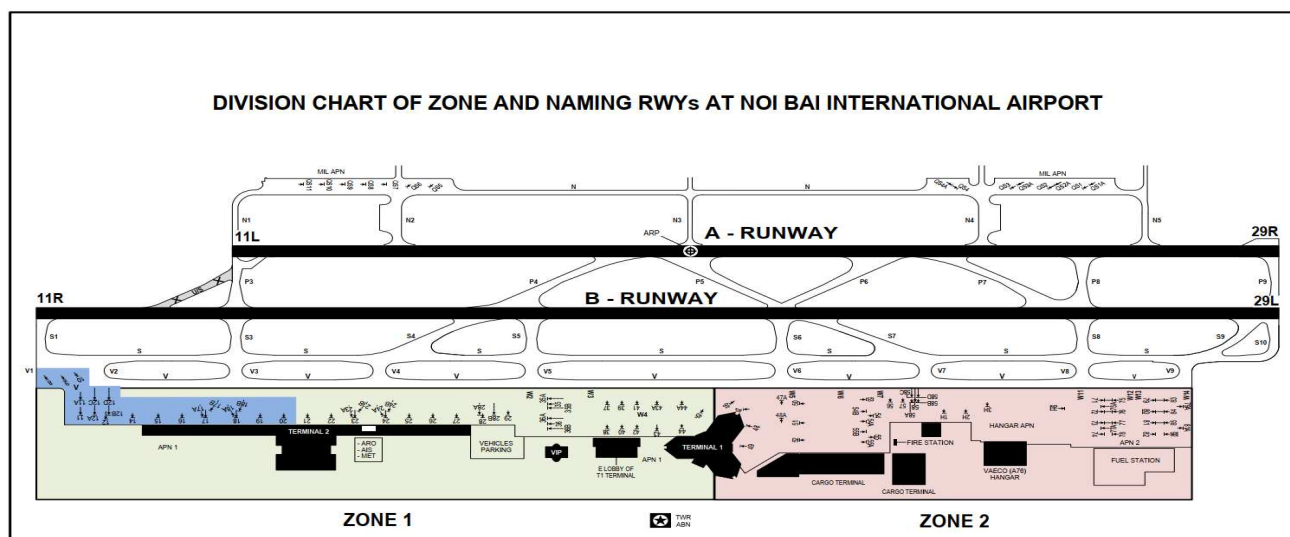
STATUS (DEP or ARR) + ZONE (1 or 2) + RUNWAY (A or B)

Ví dụ:

- DEP 1B: STR cho tàu bay khởi hành từ sân đỗ 1 lần ra đường CHC 11R/29L để cất cánh.
- ARR 2A: STR cho tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R lần về sân đỗ 2.

Example:

- DEP 1B: STR for aircraft taxiing from Zone 1 to RWY 11R/29L for departure.
- ARR 2A: STR for aircraft landing on RWY 11L/29R after vacating RWY taxiing to Zone 2.



2.5.3 Phương thức áp dụng STR

- Đường CHC sử dụng thông dụng nhất là đường CHC 11R dành cho cất cánh, đường CHC 11L dành cho hạ cánh. Trường hợp vì lý do thời tiết phải đổi hướng đường CHC khai thác thì đường CHC dành cho cất cánh là 29L, đường CHC dành cho hạ cánh là 29R.
- Trường hợp vì lý do khai thác không thể sử dụng STR đã công bố, KSVKL cấp huấn lệnh lần cho tổ lái sử dụng tuyến lần tiêu chuẩn khác hoặc liệt kê cụ thể tên các đường lần (theo phương thức hiện hành).
- KSVKL cấp huấn lệnh cho tổ lái lần theo STR một cách liên mạch từ vị trí đỗ/vị trí kết thúc kéo đẩy tới điểm dừng chờ lên đường CHC (đối với tàu bay khởi hành) hoặc từ khi tàu bay thoát ly đường CHC tới vị trí đỗ (đối với tàu bay đến); phân lập tuyến lần ra, tuyến lần vào cho tàu bay nhằm tránh nguy cơ va chạm giữa các tàu bay với nhau, giữa tàu bay với người, phương tiện trên mặt đất.

2.5.3 STRs operational Procedures

- RWY 11R for departure, RWY 11L for landing. In case of weather conditions, requiring a change of operational RWY, RWY 29L is used for departure, RWY 29R is used for landing.
- In case the published STR cannot be used due to operational reasons, ATC issues the taxi clearances for the pilots by specifically listing the name of the TWYs (as current procedures).
- ATC issues clearances for the pilots to taxi follow the STR continuously from the parking Zone to the holding point of the RWY (for departing aircraft) or since the aircraft vacate RWY to the parking Zone (for arriving aircraft); separate between taxi-out and taxi-in routes to avoid the risk of collision among aircrafts, between aircrafts and personnel, vehicles on the ground.

- Tổ lái cần nắm rõ sơ đồ đường lăn, sân đỗ và xác định STR khi biết đường CHC sử dụng (đối với tàu bay khởi hành) và vị trí đỗ được chỉ định (đối với tàu bay đến). Khi có bất kỳ sự nghi ngờ hoặc chưa hiểu rõ nào trong quá trình lăn cần dừng lại ngay lập tức và thông báo cho KSVKL, khi đó KSVKL sẽ cấp huấn lệnh lần cho tàu bay bằng cách liệt kê cụ thể tên các đường lăn (theo phương thức hiện hành).
 - Tàu bay lăn ra khởi hành được quyền ưu tiên hơn tàu bay lăn về sân đỗ.
 - Trường hợp KSVKL cần phải điều chỉnh lộ trình lăn của tàu bay hoặc do tổ lái đề nghị thì KSVKL hủy bỏ tuyến lăn đã cấp và cấp huấn lệnh lăn thay thế.
- Pilots need to clearly understand the TWYs/parkings chart and determine the STR based on the runway-in-use (for departing aircraft) and the assigned stand (for arriving aircraft). When there is any suspicion or lack of understanding during taxiing, pilot must immediately stop and notify the ATC. At that time, ATC will issue taxi clearances for the aircraft by specifically listing the name of TWYs (as current procedure).
 - Aircraft taxiing out for departure have priority over aircraft taxiing to the apron.
 - In case ATC needs to adjust the taxi route of aircraft or upon requested by pilots, ATC will cancel the issued STR and issue a replacement taxi clearance.

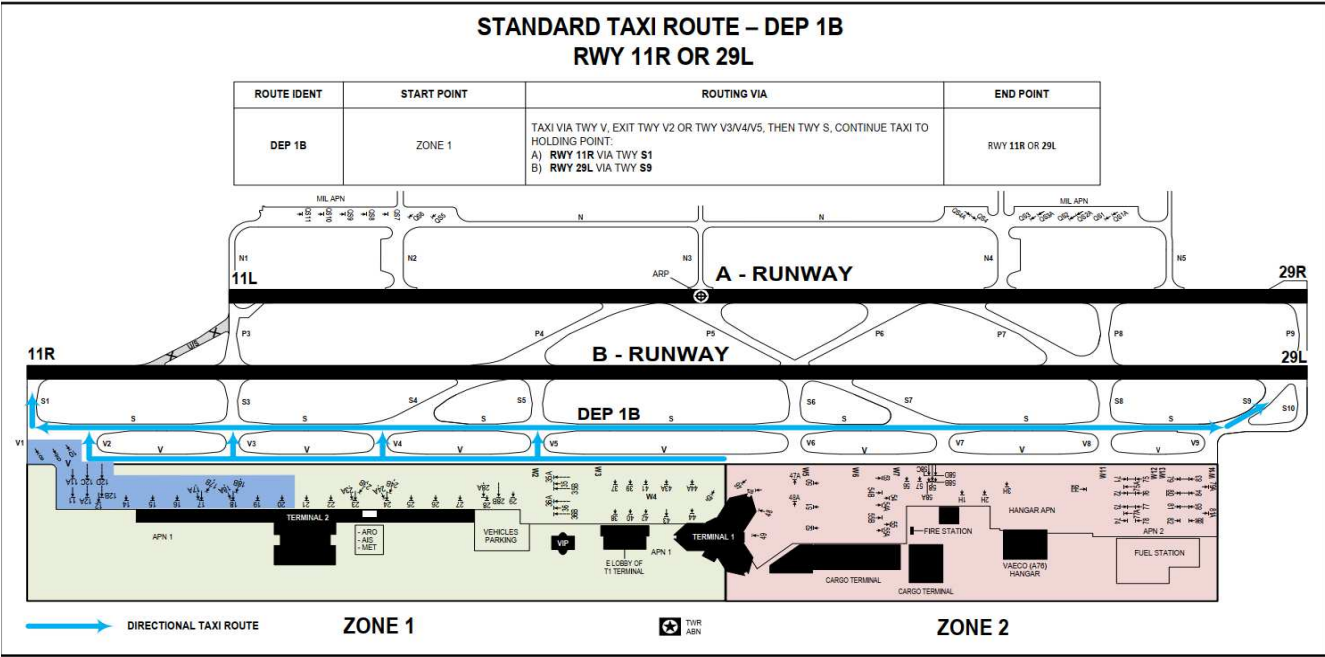
2.5.4 Mô tả lộ trình STR

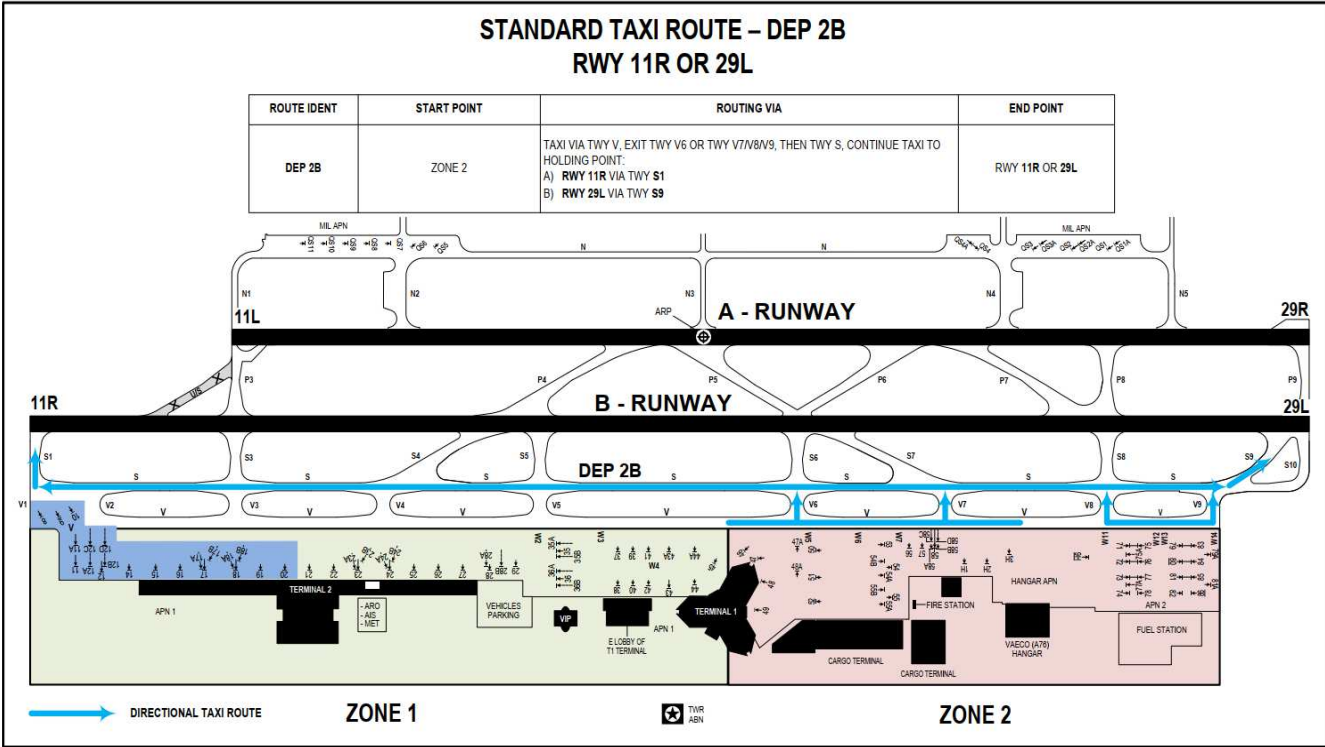
2.5.4.1 STR khi sử dụng đường CHC 11R hoặc 29L cho cất cánh

Route Ident	Start Point	Routing via	End Point	
DEP 1B	ZONE 1	Taxi via TWY V, exit TWY V2 or TWY V3/V4/V5, then TWY S, continue taxi to holding point:a) RWY 11R via TWY S1b) RWY 29L via TWY S9	RWY 11R or 29L	Figure 1
DEP 2B	ZONE 2	Taxi via TWY V, exit TWY V6 or TWY V7/V8/V9, then TWY S, continue taxi to holding point:a) RWY 11R via TWY S1b) RWY 29L via TWY S9	RWY 11R or 29L	Figure 2

2.5.4 Description of STR

2.5.4.1 STR when using RWY 11R or 29L for take-off

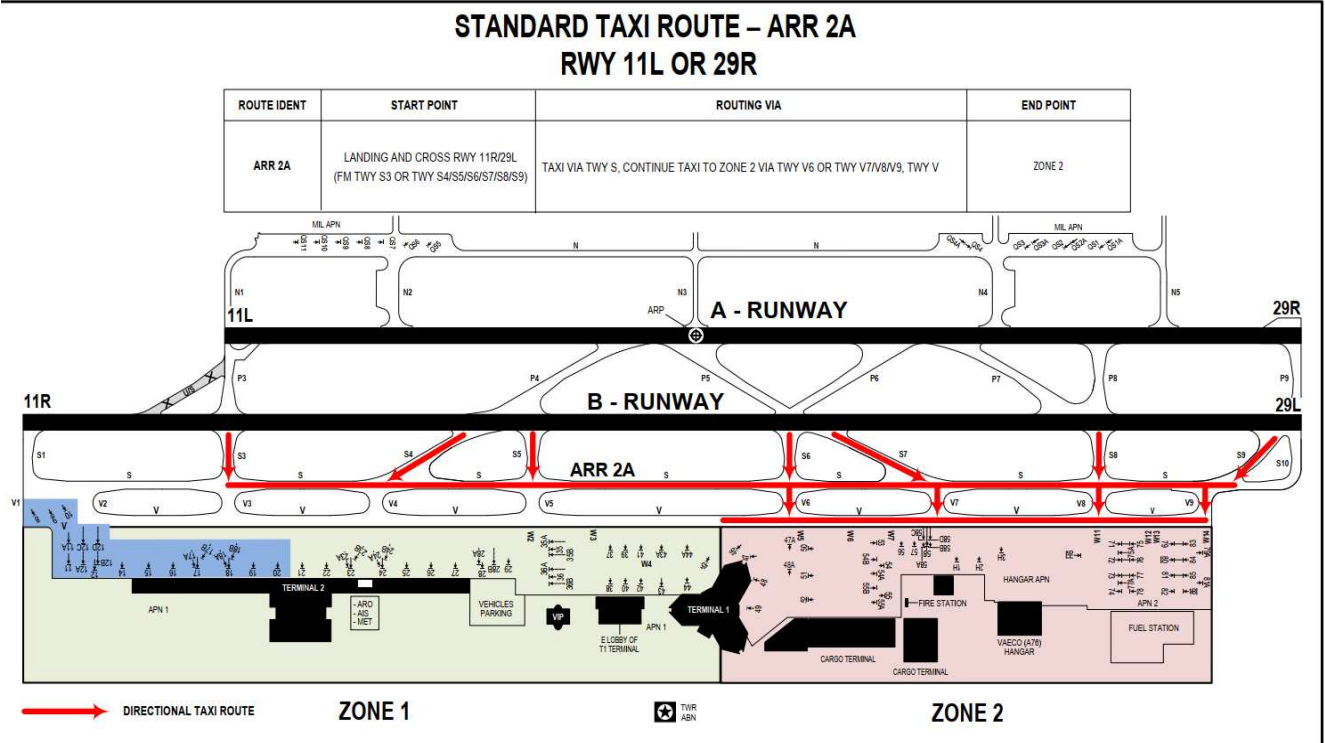
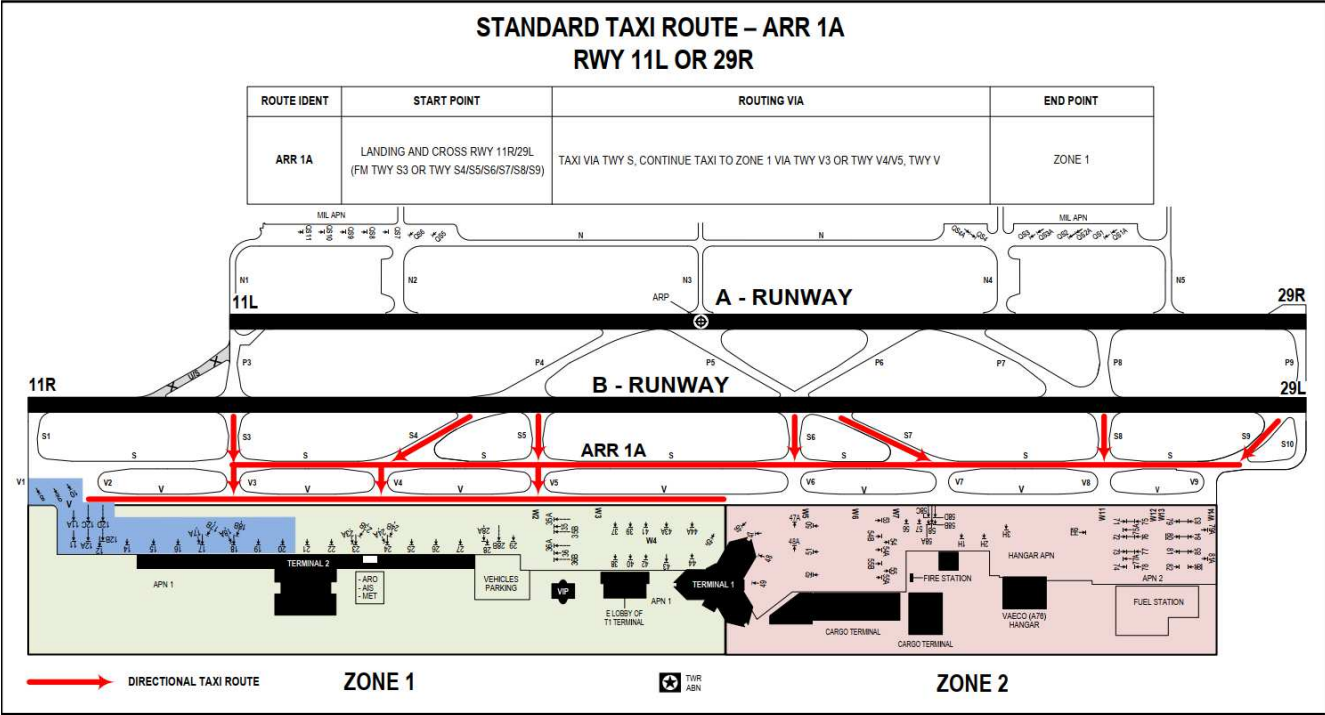




2.5.4.2 STR khi sử dụng đường CHC 11L hoặc 29R cho hạ cánh

2.5.4.2 STR when using RWY 11L or 29R for landing

Route Ident	Start Point	Routing via	End Point	
ARR 1A	Landing and cross RWY 11R/29L (from TWY S3 or TWY S4/ S5/S6/S7/S8/S9)	Taxi via TWY S, continue taxi to Zone 1 via TWY V3 or TWY V4/V5, TWY V.	ZONE 1	Figure 3
ARR 2A	Landing and cross RWY 11R/29L (from TWY S3 or TWY S4/ S5/S6/S7/S8/S9)	Taxi via TWY S, continue taxi to Zone 2 via TWY V6 or TWY V7/V8/V9, TWY V.	ZONE 2	Figure 4



Ghi chú: Để cung cấp thông tin cho tổ lái về việc lăn ra hoặc lăn vào sân đỗ qua đường lăn V nào trong tuyến lăn tiêu chuẩn, KSVKL sẽ ấn định ngay đường lăn ra (Exit Vx) hoặc đường lăn vào (Entry Vx) khi cấp huấn lệnh cho tổ lái.

2.5.5 Thuật ngữ sử dụng

2.5.5.1 Đối với tàu bay khởi hành

– Khi chấp thuận cho kéo đẩy:

Note: In order to provide information to the pilots about which of TWY V is used for taxi out/in the parking Zone, ATC will immediately assign an exit TWY (Exit Vx) or an entry TWY (Entry Vx) when issuing clearances to the pilots.

2.5.5 Phraseologies in use

2.5.5.1 For departing aircraft

– When approved Pushback Procedure:

(Aircraft callsign) pushback approved to face [direction], **exit Vx**

Ghi chú: Bổ sung thêm cụm từ “exit Vx” để hướng dẫn tàu bay lăn ra từ khu vực sân đỗ.

Note: Add phrase “exit Vx” to navigate aircraft taxiing out from Zone.

Ví dụ: HVN123, pushback approved to face [direction], exit V3.

– Khi cấp huấn lệnh lần:

Ví dụ: HVN123, pushback approved to face [direction], exit V3.

– When issuing Taxi clearance:

(Aircraft callsign) TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number) VIA STR name.

Ví dụ: Tàu bay ở vị trí đỗ 20 thuộc khu vực sân đỗ 1 lần tới điểm chờ lên đường CHC 11R để khởi hành.

Example: Aircraft at stands 20 belongs to Zone 1 taxiing to the holding point of RWY 11R for departure.

GCU ATC: HVN123, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 11R VIA DEP 1B.

2.5.5.2 Đối với tàu bay đến

2.5.5.2 For arriving aircraft

TWR ATC: (Aircraft callsign), vacate Runway via (taxiway), (cross runway (number)) to taxiway (number), contact Ground 121.9 MHz.

GCU ATC: (Aircraft callsign) TAXI TO STAND (number) VIA **STR name, entry Vx**

Ghi chú: Bổ sung thêm cụm từ “entry Vx” để hướng dẫn tàu bay lần vào khu vực sân đỗ.

Note: Add phrase “entry Vx” to navigate aircraft taxiing to Zone.

Ví dụ: Tàu bay thoát ly đường CHC 11L qua đường lần P8, cắt qua đường CHC 11R qua S8, lần theo S, V7, V về vị trí đỗ số 36.

Example: Aircraft vacate RWY 11L via TWY P8, cross RWY 11R to S8, taxi via S, V7, V to stand 36.

TWR ATC: HVN236 Vacate Runway via P8, cross runway 11R to S8, contact Ground 121.9 MHz.

GCU ATC: TAXI TO STAND 37 VIA **ARR 1A, entry V5**

2.5.5.3 Thay đổi hoặc hủy bỏ STR

2.5.5.3 Change or cancel STR

Khi đã cấp tuyến lần tiêu chuẩn, trong quá trình lần vì lý do không lưu dẫn tới việc phải thay đổi hoặc hủy bỏ tuyến lần tiêu chuẩn đã cấp thì KSVKL phải hủy bỏ tuyến lần đã cấp và cấp huấn lệnh lần mới theo các đường lần cụ thể khác.

Upon issuance of STR, when taxiing due to air traffic reasons resulting in the change or cancellation of the issued STR, ATC must cancel the issued STR and issue new taxi clearances using specified different TWYs.

(Aircraft callsign) CANCEL **STR name**, TAXI VIA (specific taxiway).

Ví dụ: Tàu bay đang lần theo tuyến lần tiêu chuẩn DEP 1B để khởi hành đường CHC 11R (taxi out via V3) thì phát sinh tình huống. KSVKL GCU chủ động hủy bỏ huấn lệnh lần theo tuyến lần tiêu chuẩn cho tàu bay và cấp cho tàu bay huấn lệnh lần theo lộ trình khác.

Example: Aircraft are taxiing via STR DEP 1B for departure RWY 11R (taxi out via V3) when a problem arises. GCU ATC proactively cancels the clearance to follow STR and issues new taxi clearance using another route.

GCU ATC: HVN123 CANCEL **DEP 1B**, TAXI VIA (TAXIWAY) V, V5, S, S1 TO HOLDING POINT RWY 11R.

2.5.6 Sơ đồ STR

2.5.6 Charts of STR

Có 4 tuyến lần tiêu chuẩn được thiết kế, tương ứng với các tuyến lần thường được sử dụng cho tàu bay khởi hành, tàu bay hạ cánh tại cảng HKQT Nội Bài khi sử dụng đường CHC 11L/29R cho hạ cánh, đường CHC 11R/29L cho cất cánh.

There are 4 STRs designed which correspond to the common STR used for departure and arrival aircraft at Noi Bai International Airport when using RWY 11L/29R for landing and RWY 11R/29L for take-

VVNB AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN		VVNB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES	
Không		NIL	
VVNB AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY		VVNB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES	
1	Các phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP)	1	Low visibility procedures (LVP)
1.1	Mục đích	1.1	Purpose
Phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP) là các phương thức được áp dụng để bảo đảm tính an toàn, điều hòa và hiệu quả của các hoạt động trên khu di chuyển tại sân bay Quốc tế Nội Bài trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.		Low visibility procedures (LVP) are those applied to ensure the safety, regularity and efficiency of the activities conducted in the movement area at the Noi Bai International Airport in the low visibility conditions.	
1.2	Phạm vi và đối tượng áp dụng	1.2	Scope and applied subject
Áp dụng đối với Cơ sở kiểm soát tiếp cận/đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài, Trung tâm Khí tượng hàng không Nội Bài, các đơn vị bảo đảm hệ thống thiết bị kỹ thuật phục vụ khai thác hai đường CHC, tổ lái, nhà khai thác tàu bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động trong điều kiện tầm nhìn hạn chế tại Cảng HKQT Nội Bài.		LVP is applied to Noi Bai APP, Noi Bai TWR, Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre, facilities maintenance unit, serving the two RWYs operation, pilots, aircraft operators and organisations, individuals relating to low visibility operation at Noi Bai International Airport.	
1.3	Các quy định chung	1.3	General regulations
1.3.1	Cấp phép/công nhận khai thác của Cục Hàng không Việt Nam (HKVN)	1.3.1	Permission/Authorization of Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV)
- Các hãng hàng không nội địa, quốc tế muốn áp dụng khai thác ILS CAT II tại sân bay quốc tế của Việt Nam phải gửi đơn tới Cục HKVN xin cấp phép hoặc xin công nhận giấy phép khai thác ILS CAT II trước khi thực hiện các hoạt động này. - Đơn hoặc văn bản gửi đến Cục HKVN bao gồm tên nhà khai thác, kiểu loại và đăng ký tàu bay, bản sao tài liệu chứng chỉ kiểu loại và giấy phép khai thác ILS CAT II của tổ lái do Nhà chức trách có liên quan của quốc gia Nhà khai thác cấp (áp dụng cho các hãng hàng không quốc tế). - Khi đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép hoặc công nhận đủ điều kiện khai thác, tổ lái tuân thủ tiêu chuẩn khai thác CAT II và phương thức khai thác này; chủ động thông báo ngay cho cơ sở APP/TWR Nội Bài trong trường hợp không đủ tiêu chuẩn khai thác CAT II.		- Domestic and international airlines, who wish to conduct ILS CAT II operation at international airports in Viet Nam, shall submit permission application letter to the CAAV for approval or recognition of ILS CAT II operation prior to execute such operation. - The application submitted to CAAV includes name of the operator, aircraft type and registration, a copy of aircraft type certificate document and pilots' approval for ILS CAT II operations issued by the relevant Authority of the State of Operator (applied for international airlines). - When being permitted or authorised for operating conditions by CAAV, pilots shall comply with CAT II operating standard and these operational procedures; proactively and immediately notify Noi Bai APP, Noi Bai TWR unit in case CAT II operating standard is not met.	
1.3.2	Tiêu chuẩn áp dụng điều kiện tầm nhìn hạn chế	1.3.2	Applicable standards in condition of low visibility
1.3.2.1	Chuẩn bị áp dụng LVP: Khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài xuất hiện một trong các điều kiện sau:	1.3.2.1	Preparation of low visibility procedures application: When the weather condition at Noi Bai international airport appear at least one of the following conditions:
- RVR tại vùng chạm bánh (trạm 11R), hoặc khu vực giữa đường CHC (trạm MID) bằng hoặc nhỏ hơn 1 200 M và có xu hướng giảm thấp; và/hoặc - Độ cao trần mây (với vận lượng BKN hoặc lớn hơn) trên thiết bị đo độ cao mây khu đầu đường CHC 11R (chỉ số Sky 11R hiển thị trên thiết bị đầu cuối AWOS AVIMET Nội Bài) bằng hoặc thấp hơn 300 ft (90 M). - Khi bầu trời mù mịt không quan trắc được về mây và AWOS có thể cung cấp được tầm nhìn thẳng đứng (VVnnn) thì áp dụng theo tiêu chí VV bằng hoặc thấp hơn 300 ft (90 M).		- RVR at RWY touchdown zone (11R station), or RWY Mid-point (MID station) fall at 1 200 M or less and tends to decrease; and/or - Ceiling (BKN or above) on the cloud altimeter of RWY 11R (sky 11R index displayed on the AWOS AVIMET Noi Bai terminal) is at or below 300 ft (90 M). - When the sky is dark, clouds cannot be observed and AWOS can provide vertical VIS (VVnnn), applies to criteria VV is at or below 300FT (90M).	
1.3.2.2	Bắt đầu áp dụng LVP: Khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài xuất hiện một trong các điều kiện sau:	1.3.2.2	Commencement of low visibility procedures application: When the weather condition at Noi Bai international airport appear at least one of the following conditions:
- RVR tại vùng chạm bánh (trạm 11R), hoặc khu vực giữa đường CHC (trạm MID) bằng hoặc nhỏ hơn 900 m; và/hoặc - Độ cao trần mây (với vận lượng BKN hoặc lớn hơn) trên thiết bị đo độ cao mây khu đầu đường CHC 11R (chỉ số Sky 11R hiển thị trên thiết bị đầu cuối AWOS AVIMET Nội Bài) bằng hoặc thấp hơn 250 ft (75 M).		- RVR at touchdown zone (11R station), or RWY Mid-point (MID-station) fall at 900 m or less; and/or - Ceiling (BKN or above) on the cloud altimeter of RWY 11R (sky 11R index displayed on the AWOS AVIMET Noi Bai terminal) is at or below 250 ft (75 M).	

- Khi bầu trời mù mịt không quan trắc được về mây và AWOS có thể cung cấp được tầm nhìn thẳng đứng (VVnnn) thì áp dụng theo tiêu chí VV bằng hoặc thấp hơn 250 ft (75 M).

1.3.2.3 Kết thúc LVP: Khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài đã ổn định cao hơn điều kiện thời tiết quy định tại mục 1.3.2.1 của phương thức này được 15 phút và có xu hướng tốt lên.

1.3.3 Phương thức tiếp cận hạ cánh trong điều kiện tầm nhìn hạn chế:

Áp dụng các phương thức tiếp cận hạ cánh theo tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu hiện hành.

1.4 Phương thức điều hành bay trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

1.4.1 Phương thức kiểm soát tiếp cận

1.4.1.1 Trong suốt thời gian áp dụng LVP, cơ sở kiểm soát tiếp cận/đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài cần liên tục cập nhật những thông tin sau:

- Tình trạng hoạt động của hệ thống ILS;
- Khả năng đáp ứng của hệ thống phụ trợ bằng mắt;
- Thông tin về RVR tại trạm 11R và trạm MID;
- Thông tin về độ cao trần mây tại khu vực đầu đường CHC 11R (trạm 11R).

1.4.1.2 Ngoài những tin tức thường lệ, trong lần liên lạc đầu tiên hoặc ngay sau đó, cơ sở kiểm soát tiếp cận Nội Bài phải chuyển cho tàu bay đến những tin tức sau:

- Số liệu RVR hiện thời tại trạm 11R;
- Số liệu RVR tại trạm MID nếu giá trị RVR 11R nhỏ hơn 550 M;
- Số liệu về độ cao trần mây tại khu vực đầu đường CHC 11R (trạm 11R) thấp hơn 200 ft (60 M);
- Tình trạng không hoạt động của bất kỳ thành phần nào của hệ thống thiết bị phục vụ khai thác CAT II mà những thông tin này chưa được thông báo trên bản tin ATIS trước đó.

- When the sky is dark, clouds cannot be observed and AWOS can provide vertical VIS (VVnnn), applies to criteria VV is at or below 250 ft (75 M).

1.3.2.3 Termination of LVP: This is established when the weather conditions at Noi Bai international airport are higher than values specified in 1.3.2.1 and stable in 15 minutes tends to be improved.

1.3.3 Approach procedures in low visibility conditions (LVP):

Implementing approach procedures in compliance with current aerodrome operating minima.

1.4 Operating procedure in condition of low visibility

1.4.1 Approach control procedure

1.4.1.1 During the implementation of LVP, Noi Bai APP, Noi Bai TWR shall continuously update the following information:

- Operational status of ILS system;
- Operational status of visual aids system;
- RVR at 11R station and MID-station;
- Ceiling at THR of RWY 11R (11R station).

1.4.1.2 In addition to schedule information, on initial contact or as soon as possible thereafter, Noi Bai APP shall provide to arriving aircraft the following information:

- Current RVR RWY 11R (11R station);
- RVR at MID point if RVR RWY 11R is below 550 M;
- Ceiling at THR of RWY 11R (11R station) is below 200 ft (60 M);
- Unserviceable status of any component of equipments serving CAT II operation, which is not notified in the previous ATIS broadcast.

1.4.1.3 Phải áp dụng giãn cách thích hợp giữa các tàu bay hạ cánh để đảm bảo huấn lệnh hạ cánh có thể được cấp cho tàu bay đến trước khi tàu bay đó đạt đến cự ly 2 NM so với điểm chạm bánh, nếu có tàu bay khởi hành xen giữa hai tàu bay hạ cánh này thì phải gia tăng giãn cách cần thiết này một cách thích hợp.

1.4.1.4 Cơ sở kiểm soát tiếp cận/đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài sẽ không áp dụng hạn chế tốc độ đối với tàu bay đang thực hiện tiếp cận giữa và tiếp cận chót ILS CAT II đường CHC 11R.

1.4.1.5 Áp dụng giãn cách tối thiểu 8 NM giữa tàu bay cất cánh và tàu bay hạ cánh sau đó, cụ thể là tàu bay khởi hành bắt đầu chạy đà cất cánh trước khi tàu bay đến đạt vị trí 8 NM cách điểm chạm bánh.

1.4.1.6 Chỉ áp dụng tiêu chuẩn tiếp cận hạ cánh ILS CAT II đường CHC 11R khi các yếu tố đảm bảo khai thác CAT II được đáp ứng và đối với những chuyến bay của các hãng hàng không được Cục HKVN cấp phép, công nhận đủ tiêu chuẩn khai thác CAT II.

1.4.2 Phương thức kiểm soát tại sân

1.4.2.1 Cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đến trước khi tàu bay đó đến cự ly 2 NM so với điểm chạm bánh, trường hợp tàu bay không thể hạ cánh thì cấp huấn lệnh cho tàu bay thực hiện bay lại.

1.4.2.2 Sử dụng những mạch đường lăn thoát ly thuận lợi cho các tàu bay hạ cánh nhằm nhanh chóng giải phóng khu vực nhạy cảm của đài LLZ 11R. Không được cấp huấn lệnh hạ cánh cho đến khi:

- Tàu bay hạ cánh trước đó đã thoát ly khỏi khu vực nhạy cảm của đài LLZ;
- Tàu bay khởi hành trước đó đã rời đất và vượt qua đỉnh anten của đài LLZ.

1.4.1.3 The appropriate separation must be applied between landing aircraft to ensure that landing clearance can be passed to the aircraft before it reaches 2 NM from touchdown. In case of departing aircraft taking off between two landing aircraft, the separation need to be increased appropriately.

1.4.1.4 Speed control shall not be applied to aircraft which is conducting intermediate or final approach for ILS CAT II RWY 11R.

1.4.1.5 8 NM minima separation shall be applied between a preceding departing aircraft and a succeeding landing aircraft, i.e a departing aircraft starts rolling for take-off before to the other landing one reaches 8 NM from touchdown.

1.4.1.6 ILS CAT II approach procedure for RWY 11R is only applied when operating conditions of CAT II are met and aircraft is certified/recognized for CAT II operations by CAAV.

1.4.2 Aerodrome control procedure

1.4.2.1 Landing clearance should be passed to the aircraft before it reaches a distance of 2 NM from touchdown, in case of an unsuccessful approach, ATC advise aircraft to execute a missed approach.

1.4.2.2 Using appropriate taxiways to quickly vacate sensitive area of ILS/LLZ 11R. Landing clearance shall not be issued until:

- Preceding landing aircraft has vacated LLZ sensitive area;
- Preceding departure aircraft has airborne and passed the LLZ antenna peak.

- 1.4.2.3 Người, tàu bay và phương tiện kỹ thuật không được vi phạm khu vực nhạy cảm của đài LLZ 11R phía trước tàu bay bay đến kể từ thời điểm tàu bay ở vị trí 2 NM so với điểm chạm bánh cho đến khi tàu bay này hoàn tất việc xả đà hạ cánh.
- 1.4.2.4 Đối với tàu bay cất cánh trong điều kiện áp dụng tiêu chuẩn CAT II: Người, tàu bay và phương tiện kỹ thuật không được vi phạm khu vực nhạy cảm của đài LLZ 11R phía trước tàu bay khởi hành từ thời điểm cấp huấn lệnh cất cánh cho đến khi tàu bay khởi hành đã rời đất và vượt qua đỉnh anten của đài LLZ.
- 1.4.2.5 Không cho phép các tàu bay khởi hành và hạ cánh dừng chờ, di chuyển vào phạm vi khu vực hạn chế, nhạy cảm của hệ thống ILS 11R khi có tàu bay đang thực hiện tiếp cận hạ cánh.
- 1.4.2.6 Các mạch lăn được sử dụng trong điều kiện tầm nhìn hạn chế với mục đích trợ giúp tổ lái trong việc xác định vị trí của tàu bay trên sân bay trong suốt quá trình áp dụng LVP.
- 1.4.2.7 Phải triển khai ngay phương thức khẩn nguy khi không liên lạc được với tàu bay hoặc không quan sát thấy tàu bay trên màn hình thiết bị giám sát mặt sân như dự kiến.

1.4.3 Phương thức kiểm soát di chuyển tại sân bay

- 1.4.3.1 Chỉ dẫn lăn và các thông tin về hoạt động bay liên quan phải được cung cấp cho tổ lái ngắn gọn, đầy đủ và rõ ràng; tổ lái phải đọc lại huấn lệnh lăn, tránh việc nghe không rõ hoặc hiểu nhầm huấn lệnh. Tăng cường quan sát quá trình di chuyển của tàu bay và các phương tiện nhằm tránh việc không tuân thủ huấn lệnh.
- 1.4.3.2 Giám sát quá trình tàu bay tiếp cận hạ cánh và nhanh chóng giải phóng đường CHC sau khi hạ cánh và đảm bảo rằng tàu bay không dừng lại trong khu vực nhạy cảm của đài LLZ 11R dẫn đến làm giảm cấp khai thác (CAT) của ILS đối với tàu bay hạ cánh tiếp theo.
- 1.4.3.3 Khi áp dụng LVP, dịch vụ xe dẫn phải được cung cấp cho các tàu bay đến, đối với tàu bay khởi hành được cung cấp theo yêu cầu.
- 1.4.3.4 Phương thức kiểm soát di chuyển trên sân bay trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

1.4.3.4.1 Đối với tàu bay cất cánh

a) Đường CHC 11R

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.
- Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S1 → đường CHC 11R để khởi hành.

b) Đường CHC 11L

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.

- 1.4.2.3 Personnel, aircraft and vehicles shall not permit to enter LLZ 11R sensitive area in front of the approaching aircraft while the aircraft is within a distance of 2 NM from touchdown until the deceleration is completed.
- 1.4.2.4 For departing aircraft in CAT II conditions: Personnel, aircraft and vehicles shall not permit to enter LLZ 11R sensitive area in front of departing aircraft when aircraft is received the take-off clearance until its airborne and passed the LLZ antenna peak.
- 1.4.2.5 Departure and arrival aircraft shall not be cleared to stop, hold or move into the ILS 11R critical/sensitive area when there is an aircraft is approaching to land.
- 1.4.2.6 Taxi tracks are used in LVP in order to support pilots in verification of aircraft's position on the ground during LVP operation.
- 1.4.2.7 Immediately implementing emergency procedures in case of radio communication failure or the aircraft's current position is not displayed on surface movement radar.

1.4.3 Aerodrome control movement procedure

- 1.4.3.1 Taxiing instructions and information related to air traffic operation shall be provided to pilots briefly, sufficiently and clearly; pilots shall read back taxiing clearance, avoid hearing unclearly or misunderstanding the clearance. Enhance observing of aircraft and vehicles moving process to ensure that pilots strictly follow ATC instructions/clearance.
- 1.4.3.2 Monitoring aircraft approaching to land and requesting aircraft quickly vacating RWY and ensure that aircraft do not stop within LLZ 11R sensitive area that causes downgrade ILS (CAT) operation for the following landing aircraft.
- 1.4.3.3 During LVP operation, follow-me car service shall be provided for landing aircraft and for take-off aircraft (on request).
- 1.4.3.4 Aerodrome control movement procedures in LVP.

1.4.3.4.1 For take-off aircraft

a) RWY 11R

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.

b) RWY 11L

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.

- Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P7/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 11L → đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
- Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S3 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P3 → đường CHC 11L để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P7/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 11L → đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
- c) Đường CHC 29L
 - Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → đường CHC 29L để khởi hành.
 - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → đường CHC 29L để khởi hành.
- d) Đường CHC 29R
 - Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P9 → đường CHC 29R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P8 → đường CHC 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 29R → đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
 - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S9/S10 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P9 → đường CHC 29R để khởi hành.
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S6/S8 → đường CHC 11R/29L → đường lăn P5/P6/P8 → đường CHC → RWY 11L/29R → quay đầu 180° trên đầu đường CHC 29R → đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống).
- e) Từ giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3
 - Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.
 - Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R/ và đường lăn S3 để khởi hành.
- Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack 180° at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack 180° at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
- c) RWY 29L
 - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.
 - For stands from 71 to 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.
- d) RWY 29R
 - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack 180° at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
 - For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack 180° at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft up to code C and equivalent).
- e) From the intersection of RWY 11R and TWY S3
 - For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.
 - For stands from 71 to 86:
 - Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.

- Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → đường lăn S3 → giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.

f) Từ giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S8 → giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.
- Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S8 → giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.

g) Từ giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn S8 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P8 → Giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.
- Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V8/V9 → đường lăn S → đường lăn S8 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn P8 → Giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.

1.4.3.4.2 Đối với tàu bay hạ cánh

a) Đường CHC 11R

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

b) Đường CHC 11L

- Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 10:
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
 - Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc lần tiếp theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.

- Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.

f) From the intersection of RWY 29L and TWY S8

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.
- For stands from 71 to 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.

g) From the intersection of RWY 29R and TWY P8

- For stands from 8 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft from stand → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure.
- For stands from 71 đến 86: Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure.

1.4.3.4.2 For landing aircraft

a) RWY 11R

- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
 - Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
- For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.
- For stands from 71 to 86:
 - Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
 - Aircraft after landing → TWY S5/S6 → TWY S → TWY V5/V6 → TWY V → TWY V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

b) RWY 11L

- For stands from 8 to 10:
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
 - Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or continue taxiing via TWY V1 → stand 8.
- For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

– Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S6 → đường lăn V6 → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

c) Đường CHC 29L

– Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 10:

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.

– Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.

– Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

d) Đường CHC 29R

– Đối với vị trí đỗ từ 8 đến 10:

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.
- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn S → các vị trí đỗ 9, 10 hoặc theo đường lăn V1 → vị trí đỗ 8.

– Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn V → vị trí đỗ.

– Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.
- Tàu bay sau khi hạ cánh → đường lăn P3/P4/P5/P6 → cắt qua đường CHC 11R/29L → đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → đường lăn S → đường lăn V2/V3/V4/V5/V6 → đường lăn V → đường lăn V3/V4/V5/V6/V7 → đường lăn S → đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vị trí đỗ.

1.4.3.5 Các sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Các đường CHC 11R, 29L, 11L, 29R và hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11R

a) Khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 11R

– For stands from 71 to 86:

- Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand
- Aircraft after landing → TWY P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S6 → TWY V6 → TWY V → TWY V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

c) RWY 29L

– For stands from 8 to 10:

- Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
- Aircraft after landing → TWY S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.

– For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

– For stands from 71 to 86:

- Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
- Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

d) RWY 29R

– For stands from 8 to 10:

- Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.
- Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → stands 9, 10 or taxi via TWY V1 → stand 8.

– For stands from 11 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

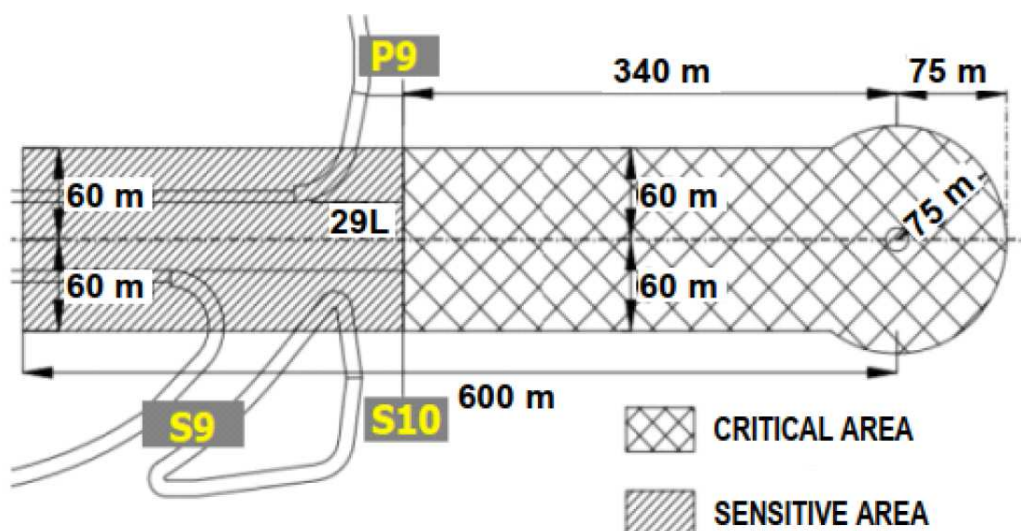
– For stands from 71 to 86:

- Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.
- Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

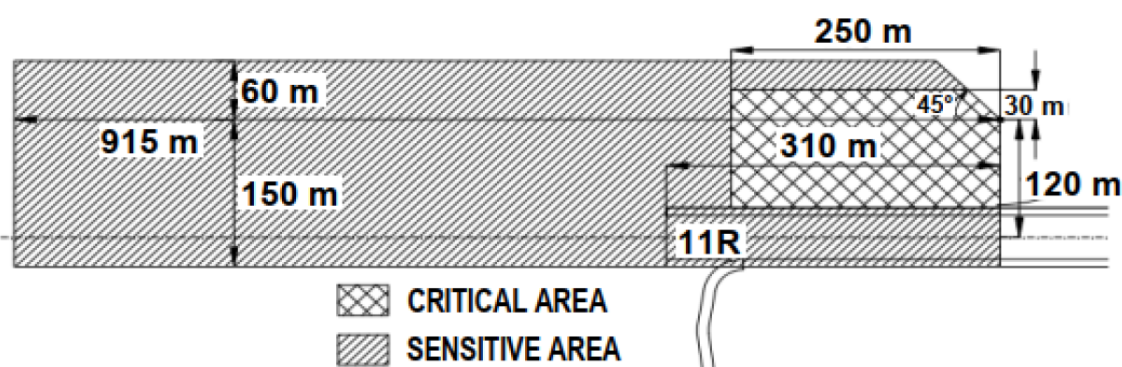
1.4.3.5 The critical and sensitive area charts of ILS CAT I - RWYs 11R, 29L, 11L, 29R and ILS CAT II - RWY 11R

a) Critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 11R.

LOCALIZER 11R CAT I



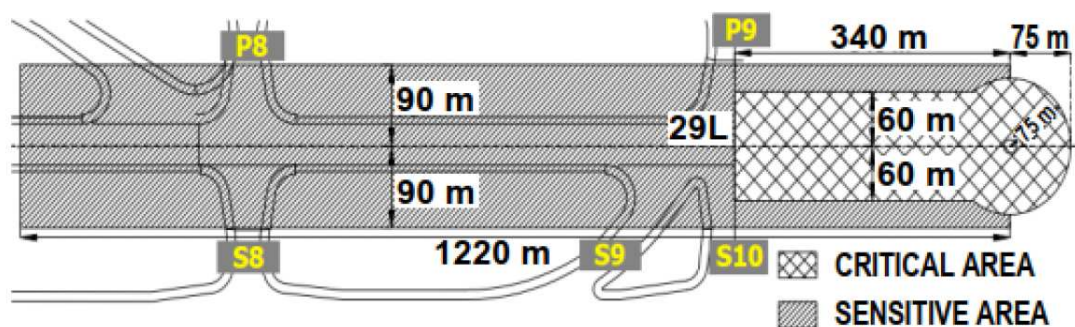
GLIDE PATH 11R CAT I



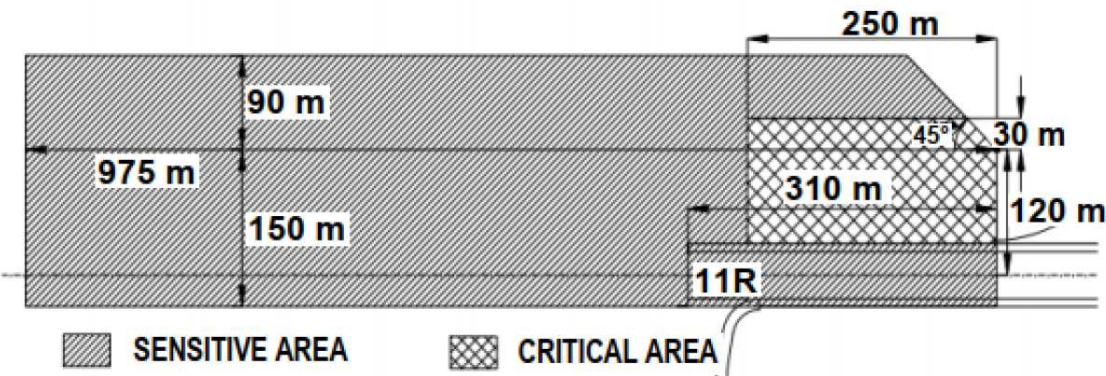
b) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11R.

b) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT II - RWY 11R.

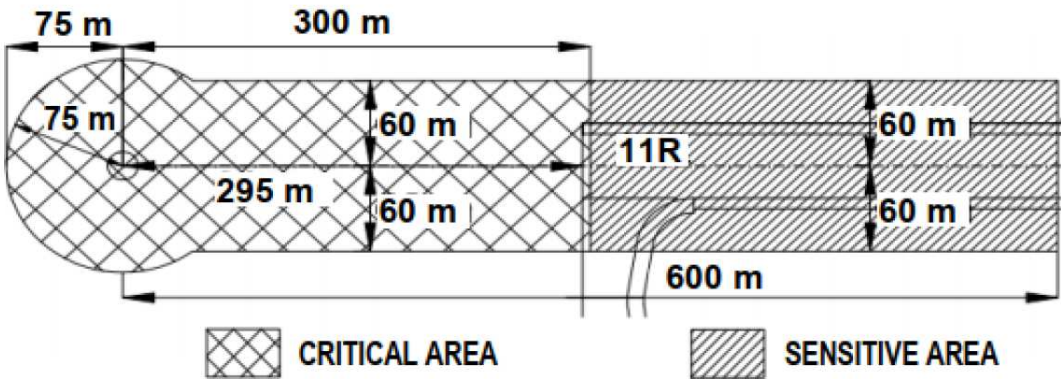
LOCALIZER 11R CAT II



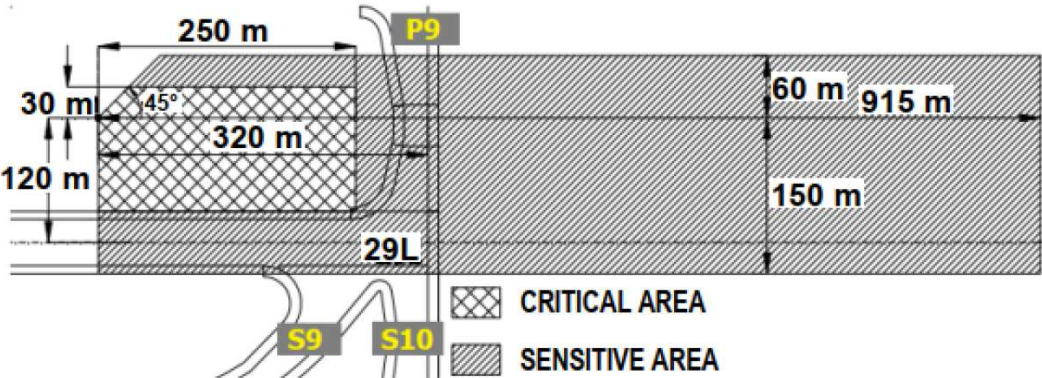
GLIDE PATH 11R CAT II



- c) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29L.
LOCALIZER 29L CAT I
- c) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 29L.



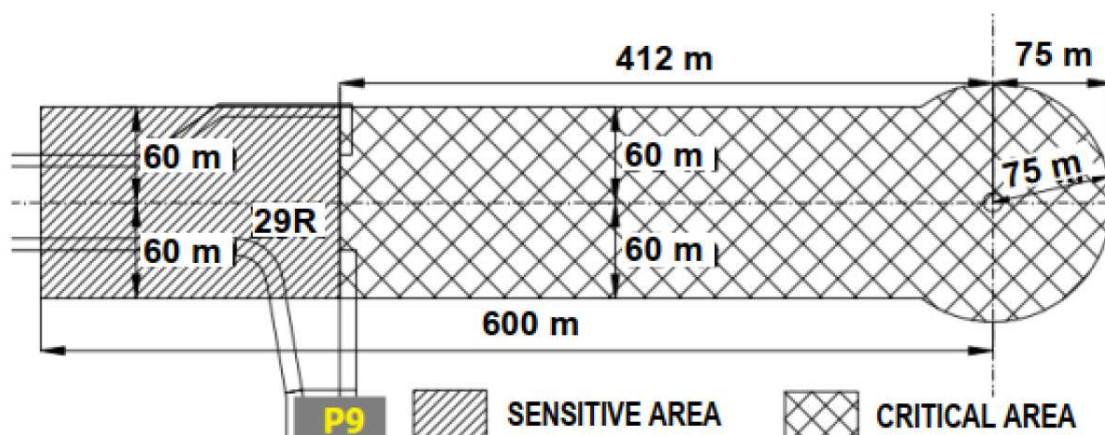
GLIDE PATH 29L CAT I



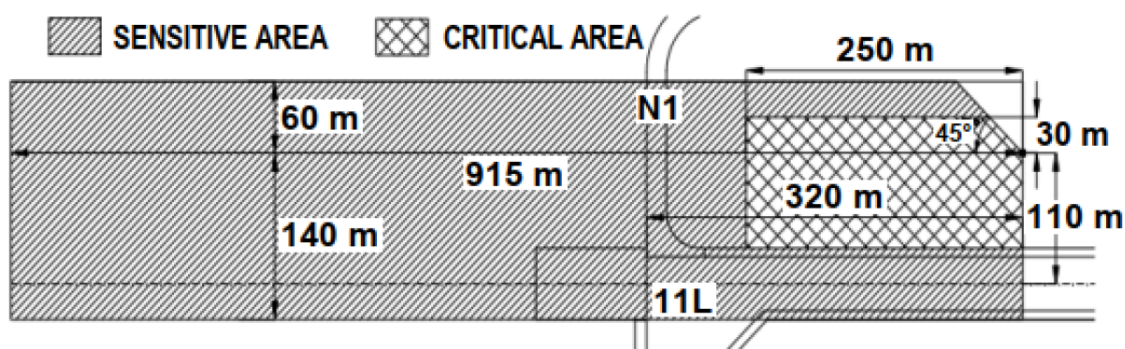
- d) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 11L.

- d) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 11L.

LOCALIZER 11L CAT I



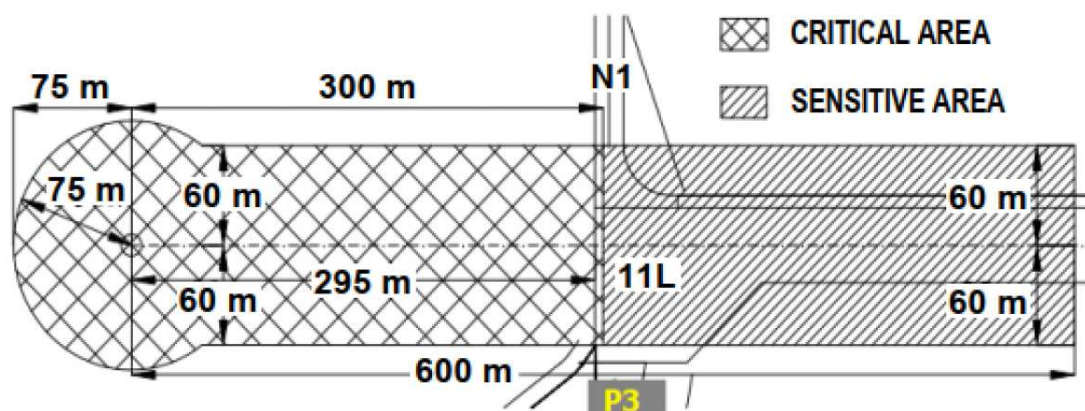
GLIDE PATH 11L CAT I



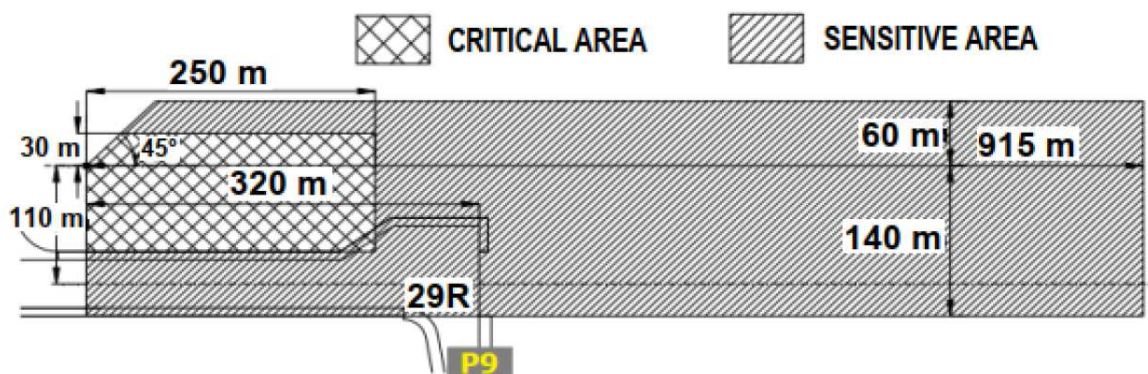
- e) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29R.

- e) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 29R.

LOCALIZER 29R CAT I



GLIDE PATH 29R CAT I



1.4.4 Kiểm soát việc di chuyển của các phương tiện

- Các phương tiện không được xâm phạm đường CHC khi tàu bay đến đã đến vị trí 8 NM so với điểm chạm bánh;
- Trên khu vực di chuyển cấm các phương tiện hoạt động trừ khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài;
- Các phương tiện không được phép dừng chờ tại những vị trí gần đường CHC hơn so với vị trí dừng chờ trước đường CHC (hàng đèn chỉ vạch dừng).

1.4.4 Vehicles movement control

- Vehicles shall not enter RWY if landing aircraft has reached at 8 NM from touchdown;
- Vehicles are prohibited within manoeuvring area unless cleared by Noi Bai TWR;
- Vehicles are not allowed to hold on the positions closer to RWY than the holding position in front of RWY (stop bars lights).

1.5 Quy trình áp dụng trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

1.5.1 Khi điều kiện thời tiết giảm tới tiêu chuẩn áp dụng LVP:

- Kịp thời thông báo cho tổ lái việc đình chỉ hay không áp dụng phương thức tiếp cận hạ cánh ILS CAT II;
- Đảm bảo phát cụm từ "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION" trên bản tin ATIS.

1.5 Implementations in condition of low visibility

1.5.1 When weather condition decreases to LVP:

- Timely inform to pilots to suspend or do not apply ILS CAT II approach procedures;
- Ensure to broadcast the phrase "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION" on ATIS.

1.5.2 Khi xuất hiện yếu tố "suy giảm" đối với các yếu tố đảm bảo tiêu chuẩn khai thác ILS CAT II:

- Khi không thể áp dụng tiêu chuẩn ILS CAT II, đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài tổ chức thông báo ngay cho các tàu bay liên quan, cơ sở kiểm soát tiếp cận Nội Bài và áp dụng phương thức điều hành bay thích hợp theo quy định;
- Cơ sở kiểm soát tiếp cận/đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài thông báo cho các tàu bay liên quan và áp dụng phương thức điều hành bay thích hợp theo quy định;
- Kịp thời thông báo cho tổ lái việc áp dụng hay không áp dụng tiêu chuẩn tiếp cận hạ cánh ILS CAT II.

1.5.2 When appear "decrease" component in ILS CAT II operation standard:

- When ILS CAT II can not be applied, Noi Bai TWR must immediately inform to related aircraft, Noi Bai APP and apply appropriate flight operation procedures in accordance with regulations;
- Noi Bai TWR, Noi Bai APP unit reports to related aircraft and apply appropriate flight operation procedures in accordance with regulations;
- Timely inform to pilots about applying or do not applying ILS CAT II approach procedures.

1.6 Xử lý tình huống trong trường hợp tàu bay gặp tình huống bất thường, khẩn nguy

Khi xuất hiện tình huống bất thường/khẩn nguy của tàu bay, các cơ quan liên quan phải phối hợp chặt chẽ với nhau trong công tác xử lý tình huống, dành quyền ưu tiên cho tàu bay trong tình thế cấp thiết, lựa chọn sử dụng phương thức bay, đường CHC thuận lợi nhất cho tàu bay này đảm bảo tạo điều kiện tối ưu cho tổ lái để kết thúc chuyến bay an toàn đồng thời triển khai các biện pháp, phương tiện hỗ trợ trên mặt đất theo yêu cầu tổ lái và các quy định hiện hành;

Đình chỉ các hoạt động khác khi cần thiết để dành quyền ưu tiên cho tàu bay trong tình thế cấp thiết.

1.6 Handling abnormal, emergency situations

In abnormal/emergency situations, related units shall strictly co-ordinate with each other in handling situations, give priority to aircraft in urgency, select the most appropriate flight procedure and RWY to ensure the safety of flight as well as support ground services on request of pilots and in accordance with current regulations;

Suspend other activities if necessary to give priority to aircraft in urgency.

1.7 Điều kiện áp dụng tầm nhìn hạn chế

Việc áp dụng LVP được thực hiện khi có yêu cầu phục vụ hoạt động bay, với điều kiện thời tiết đạt tiêu chuẩn tại mục 1.3.2.2 của phương thức này và các yếu tố đảm bảo khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế tại Cảng HKQT Nội Bài được xác định đạt tiêu chuẩn tối thiểu như sau:

1.7 Application condition of low visibility

LVP application will be implemented if there are requirements for flight operations, with standard weather conditions in item 1.3.2.2 of these procedures and the operational components in LVP at Noi Bai international airport meet minimum standards as follows:

1.7.1 Đối với hệ thống ILS/DME đường cất hạ cánh 11R:

- Máy phát chính và dự phòng của thiết bị Localizer (LLZ), Glidepath (GP), DME đều hoạt động bình thường;
- Tất cả các thiết bị giám sát của thiết bị LLZ, GP và DME đều hoạt động;
- Không có sai lệch nào giữa hai trong số các Monitor của ba thiết bị LLZ, GP và DME dẫn đến cảnh báo của thiết bị;
- Hệ thống điều khiển xa của hệ thống ILS/DME hoạt động tốt.

1.7.2 Đối với hệ thống đèn hiệu đường cất hạ cánh 11R:

Hệ thống đèn tiếp cận:

- Trong phạm vi 450 M (tính từ ngưỡng đường CHC 11R): Có hơn 95% số đèn hoạt động, và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;
- Ngoài phạm vi 450 M (tính từ ngưỡng đường CHC 11R): Có hơn 85% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn nào gần nhau cùng bị hỏng.

Hệ thống đèn tim, đèn lề, đèn ngưỡng đường CHC: Có hơn 95% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;

Hệ thống đèn vùng chạm bánh: Có hơn 90% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;

Hệ thống đèn cuối đường CHC: Có hơn 70% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;

Hệ thống đèn vạch dừng: Có hơn 95% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng.

1.7.3 Đối với hệ thống RVR, máy đo trần mây:

Hệ thống RVR, máy đo trần mây hoạt động bình thường, giá trị RVR tại trạm 11R, trạm MID và độ cao trần mây phải được thể hiện trực tiếp trên màn hình hiển thị tại vị trí làm việc của cơ sở kiểm soát tiếp cận/đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài.

1.7.4 Đối với hệ thống nguồn điện:

Nguồn cung cấp cho hệ thống đèn hiệu được cấp từ nguồn liên tục hoặc sử dụng máy nổ như là nguồn chính, điện lưới là dự phòng.

1.7.5 Đối với khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm ILS:

Khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm ILS CAT II 11R không được có người và phương tiện hoạt động.

1.7.6 Đối với lực lượng khẩn nguy sân bay:

Lực lượng, phương tiện và trang thiết bị khẩn nguy sân bay đảm bảo đúng tiêu chuẩn cấp 9 và sẵn sàng ứng phó khi có tình huống khẩn nguy xảy ra theo phương thức khẩn nguy hiện hành.

Ghi chú: Trong trường hợp đang áp dụng LVP và điều kiện thời tiết tốt lên đủ tiêu chuẩn khai thác ILS CAT I mà hệ thống ILS CAT II không đảm bảo tiêu chuẩn (do trục trặc kỹ thuật hoặc thiết bị có lỗi và bộ phận sửa chữa báo có thể khắc phục ngay) thì vẫn tiếp tục áp dụng LVP.

2 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC SID/STAR RNAV 1**2.1 Tổng quan**

Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV1 tại sân bay Nội Bài, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1 của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu (GNSS).

Tổ lái, nhân viên không lưu và các nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh (RAIM Prediction) theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.

1.7.1 For ILS/DME system runway 11R:

- Primary and secondary of Localizer (LLZ), Glidepath (GP), DME are normally operated;
- All of Localizer (LLZ), Glidepath (GP) and DME monitors are normally operated;
- There is no deviation between two of three devices (LLZ, GP, DME) can lead to device's warning;
- ILS/DME remote system is normally operated.

1.7.2 For lighting system runway 11R:

Approach lighting systems:

- Within the range of 450 M (from THR of RWY 11R THR): More than 95% of approach lighting systems are operated, and not any two consecutive lights are unserviceable;
- Outside the range of 450 M (from THR of RWY 11R): More than 85% of approach lighting systems are operated, and not any two consecutive lights are unserviceable.

RWY centre line lights, RWY edge lights, THR of RWY lights: More than 95% of lights are operated, and not any two consecutive lights are unserviceable;

Touchdown zone lights system: More than 90% of lights are operated, and any two consecutive lights are unserviceable;

RWY end lights system: More than 70% of lights are operated, and any two consecutive lights are unserviceable;

Stop bars lights system: More than 95% of lights are operated, and any two consecutive lights are unserviceable.

1.7.3 For RVR system, ceiling measuring ceilometers:

RVR system and ceiling measuring ceilometers operate normally; RVR values at RWY 11R station, mid station and ceiling shall be directly indicated at working position of Noi Bai TWR, Noi Bai APP.

1.7.4 For power supply system:

Electric power source for lighting system shall be provided by UPS - or by using electric generator as the primary source of power supply, using the grid supply as the secondary power supply.

1.7.5 For ILS critical/sensitive area:

Personnel and vehicles are not allowed to operate within ILS critical and sensitive areas.

1.7.6 For airport emergency forces:

Airport emergency services, facilities and equipments ensure meeting CAT 9 requirements for rescue and firefighting and are available to cope with urgency following the current emergency procedures.

Note: In case LVP is applied and weather conditions are good enough to operate ILS CAT I but ILS CAT II does not meet the standards (due to technical or facilities failure and maintenance team can immediately revert to normal operation), LVP application is continued.

2 OPERATIONAL PROCEDURES FOR RNAV 1 SID/STAR**2.1 General**

In order to operate RNAV 1 SID/STAR procedures at Noi Bai Aerodrome, the aircraft navigation system shall meet ICAO RNAV 1 standard of accuracy based on GNSS infrastructure.

Pilots, ATS personal and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức RNAV 1 dựa trên GNSS phải thông báo cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vết bay SID/STAR RNAV 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

2.2 Phương thức khai thác

Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Nội Bài phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a.
- Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS) vào sau PBN/... tại Mục 18.
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1 hoặc G đối với D2).

Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1 khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1 từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

Điều kiện áp dụng các phương thức SID/STAR RNAV 1 tại Nội Bài: Phải có giám sát ATS.

Kiểm soát viên không lưu phải liên tục theo dõi tàu bay trong quá trình thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1. Tổ lái cần duy trì bay trên trục tìm đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được kiểm soát viên không lưu cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.

Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi kiểm soát viên không lưu, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, trừ khi có huấn lệnh khác của Kiểm soát viên không lưu.

Trong trường hợp kiểm soát viên không lưu chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc kiểm soát viên không lưu xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.

Trong quá trình khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, kiểm soát viên không lưu và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

Các phương thức bay SID/STAR truyền thống và phương thức dẫn dắt sử dụng giám sát vẫn được áp dụng cho các tàu bay không được phê chuẩn đáp ứng RNAV 1 và các tàu bay khác tùy theo tình hình không lưu.

2.3 Đối với tàu bay khởi hành

Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm hai thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và

Aircraft operators/pilots who are not authorized to fly RNAV 1 procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use conventional procedures in accordance with actual conditions.

The transition routes have been established to connect RNAV 1 SID/STAR with the existing ATS routes.

2.2 Operational procedure

Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1 SID/STAR procedures at Noi Bai Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan, as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a.
- Inserting D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS) after PBN/.... in Item 18.
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for D1 or G for D2).

Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

Pilots must not fly a RNAV 1 SID/STAR unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1 SID/STAR database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

Conditions for applying RNAV 1 SID/STAR at Noi Bai: ATS surveillance is mandatory.

ATC shall maintain monitoring aircraft when it conducts RNAV 1 SID/STAR. Pilots are expected to maintain route centrelines during all RNAV 1 operations unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1 SID/STAR, unless there are other clearance by ATC.

In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

During the operation of the RNAV 1 SID/STAR, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in Doc 4444 PANS-ATM – ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

Conventional SIDs/STARs and radar vectoring still applied to aircraft that are not approved for RNAV 1 and other aircraft depending on traffic situation.

2.3 For departing aircraft

The procedures for departing aircraft include 2 main elements:

- SID; and

- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

Kiểm soát viên không lưu sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/mức bay chỉ định;
- Mã code SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh SID không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với kiểm soát viên không lưu để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể, đảm bảo an toàn bay.

2.4 Đối với tàu bay đến

Phương thức dành cho tàu bay đến gồm hai thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết; và
- Phương thức đến.

Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một lộ điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được kiểm soát viên không lưu cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

Kiểm soát viên không lưu sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mức bay chỉ định;
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh STAR không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với kiểm soát viên không lưu để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể, đảm bảo an toàn bay.

2.5 Phương thức dự phòng

2.5.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNAV 1 cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến được dẫn dắt theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

- Transition route if necessary.

A transition route starts at the last point of SID to a position from which the aircraft will intercept the ATS route.

Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.

ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and transition route if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

2.4 For arriving aircraft

The procedures for arriving aircraft include 2 main elements:

- Transition route if necessary; and
- STAR.

A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the position that starts the STAR.

Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.

Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Call sign;
- STAR and transition route if necessary;
- Runway-in-use;
- Cleared flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

2.5 Contingency procedure

2.5.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1 requirement

If aircraft is unable to comply with RNAV 1 requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

2.5.2 **Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS**

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1, tổ lái phải thông báo ngay cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến được dẫn dắt theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

2.5.3 **Tàu bay gặp thời tiết xấu**

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNAV 1 mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho kiểm soát viên không lưu và yêu cầu chỉ thị khác. Kiểm soát viên không lưu sử dụng huấn lệnh "Direct to" để đưa tàu bay bay tránh khu vực có thời tiết xấu nếu phù hợp. Trong trường hợp khu vực thời tiết xấu gây ảnh hưởng đến những vị trí quan trọng của hệ thống phương thức RNAV 1, kiểm soát viên không lưu dự kiến sẽ áp dụng phương thức dẫn dắt đối với tất cả các tàu bay.

2.5.4 **Phương thức mất liên lạc vô tuyến**

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600;
- Tàu bay đến tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp;
- Tàu bay khởi hành tiếp tục bay theo phương thức SID, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

2.5.5 **Phương thức mất giám sát ATS**

Kiểm soát viên không lưu thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát ATS được khôi phục hoạt động bình thường.

2.5.6 **Phương thức đổi đường cất hạ cánh sử dụng**

Kiểm soát viên không lưu sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1 phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, kiểm soát viên không lưu có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt để giải quyết các tình huống phức tạp.

3 **CÁC LỘ ĐIỂM SID/STAR RNAV 1**

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
1	RW11L	211330.95N 1054733.25E	THR
2	RW11R	211328.91N 1054710.85E	THR
3	RW29L	211252.52N 1054916.77E	THR
4	RW29R	211300.28N 1054919.32E	THR
5	BANCO	212954.2N 1055758.5E	
6	BISON	202559.9N 1053829.8E	
7	BQ	211254.0N 1040217.0E	NAVAID
8	KHARO	210046.8N 1051422.3E	

2.5.2 **Aircraft degrade the RNAV capability or failure of GNSS signal**

When the aircraft degrade the RNAV 1 capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNAV 1, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

2.5.3 **Aircraft experience bad weather**

When an aircraft flying on RNAV 1 procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request a revised clearance. ATC clearance "Direct to" will be used for aircraft to avoid bad weather where applicable. In case bad weather area affects important points of RNAV 1 procedures, radar vector shall be applied by ATC for all aircraft.

2.5.4 **Radio communications failure procedure**

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600;
- Arriving aircraft continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR make appropriate approach procedures;
- Departing aircraft continue flying on the assigned SID procedure, complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

2.5.5 **ATS surveillance failure procedure**

ATC implement processing method according to the operating procedure specified in the operations manual of ATS unit.

ATC expect to apply non-radar procedural control for all aircraft until ATS surveillance system resumes normal operation.

2.5.6 **Procedure for changing runway-in-use**

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1 SID/STAR procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

3 **RNAV 1 SID/STAR WAYPOINTS**

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
9	BUNBO	214226.1N 1061948.1E	
10	DALAI	212208.1N 1053901.2E	
11	DENMO	220229.8N1062452.2E	
12	DIHAI	214954.0N 1060748.8E	
13	DILEN	220635.4N 1052812.6E	
14	DONMO	211037.7N 1053515.4E	
15	FINAM	203307.1N 1055936.2E	
16	HAKAO	214355.0N 1061610.0E	
17	HOBIN	204100.4N 1053820.2E	
18	HUVAN	211230.0N 1050641.0E	
19	JULUN	214518.7N 1052402.5E	
20	KUNHI	211732.2N 1055457.3E	
21	LENNU	212019.0N 1050728.2E	
22	LIMIN	213539.3N 1060604.3E	
23	MC	204941.0N 1044201.0E	NAVAID
24	MIMON	205032.6N 1053815.7E	
25	MUCHI	205643.5N 1050252.8E	
26	NAH	202314.0N 1060704.0E	NAVAID
27	NAKHA	215800.0N 1062936.0E	
28	NUCOC	213321.9N 1054533.9E	
29	SONTA	210121.7N 1053810.5E	
30	SUDON	212302.2N 1054901.2E	
31	TAMDA	214922.3N 1053055.8E	
32	THOLA	214421.6N 1054152.6E	
33	TINLY	203436.1N 1060458.0E	
34	XARIS	210105.2N 1052638.6E	
35	XUNBI	210445.7N 1050736.5E	
36	NB110	211002.7N 1055932.9E	
37	NB111	205734.1N 1055807.5E	
38	NB112	211905.0N 1060232.0E	
39	NB113	212507.7N 1054151.5E	
40	NB114	205305.7N 1054527.6E	
41	NB290	211815.4N 1053036.2E	
42	NB291	212653.3N 1053326.7E	
43	NB292	210937.5N 1052745.8E	
44	NB293	210555.1N 1053226.3E	
45	NB360	211635.6N 1053653.0E	
46	NB361	211622.7N 1053708.2E	

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Tên lộ điểm</i> <i>Waypoints</i>	<i>Tọa độ (WGS-84)</i> <i>Coordinates (WGS-84)</i>	<i>Ghi chú</i> <i>Remarks</i>
47	NB362	211742.2N 1053231.8E	
48	NB363	211901.6N 1052755.3E	
49	NB364	212020.8N 1052318.7E	
50	NB365	212139.9N 1051842.1E	
51	NB366	211554.3N 1051649.5E	
52	NB367	211435.2N 1052126.3E	
53	NB368	211316.1N 1052602.7E	
54	NB369	211157.0N 1053039.1E	
55	NB371	210050.2N 1051630.4E	
56	NB372	205102.3N 1051930.2E	
57	NB373	204339.2N 1052729.8E	
58	NB374	205001.2N 1051740.0E	
59	NB375	204154.5N 1052626.7E	
60	NB376	203900.6N 1053821.2E	
61	NB377	212725.9N 1052034.6E	
62	NB378	212606.6N 1052511.3E	
63	NB379	212447.2N 1052948.0E	
64	NB380	212327.7N 1053424.6E	
65	NB381	214226.9N 1054231.1E	
66	NB382	214316.9N 1055109.1E	
67	NB383	214053.4N 1055926.7E	
68	NB384	214516.5N 1055121.7E	
69	NB385	214238.9N 1060028.4E	
70	NB386	213653.8N 1060745.2E	
71	NB451	210955.0N 1055930.3E	
72	NB452	210834.9N 1060406.3E	
73	NB453	210714.6N 1060842.1E	
74	NB454	210554.3N 1061317.9E	
75	NB455	210433.8N 1061753.6E	
76	NB456	211002.4N 1055932.9E	
77	NB462	211540.1N 1060124.3E	
78	NB463	211420.0N 1060600.1E	
79	NB464	211259.9N 1061036.2E	
80	NB465	211139.6N 1061512.2E	
81	NB466	211019.2N 1061948.1E	
82	BIVIM	193034.0N 1060628.0E	
83	TOSCA	194827.0N 1055729.0E	
84	NB501	194438.0N 1054312.0E	

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
85	NB502	194545.0N 1052720.0E	
86	NB503	195243.0N 1051203.0E	

4 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH (A-CDM)

4.1 Mục đích

Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) là quy trình đã thống nhất giữa các đơn vị: Khai thác Cảng, Hãng hàng không, các đơn vị phục vụ mặt đất, Cơ quan 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 từ sân bay đi đến lúc hạ cánh tại sân bay đến.

Tất cả các chuyến bay của Hãng hàng không dân dụng đi, đến Cảng HKQT Nội Bài 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 và chuyến bay tìm kiếm cứu nạn.

4.2 Thời gian áp dụng

Cảng HKQT Nội Bài chính thức áp dụng Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) đối với các chuyến bay đi, đến tại Cảng HKQT Nội Bài kể từ 1701 ngày 31 tháng 01 năm 2024. Mô hình phối hợp ra quyết định được áp dụng toàn thời gian 24/7.

4.3 Phương thức khai thác

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).

Hai 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 quá trình áp dụng Mô hình A-CDM Cảng HKQT Nội Bài.

4.3.1 Mô tả A-CDM Portal và hướng dẫn cập nhật cho Hãng hàng không và tổ lái

A. Hiện thị TOBT và TSAT

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

ACV

NOI BAI ACDM

21:21:47

ADD/FORM

ALL

INT

DOM

14 Jul 2023 19:21

15 Jul 2023 00:21

Hide deleted/canceled flights

Hide finished flights

Search by date/time

View only turn round flights

View flights by MCHA

Filter Mode: On

FlightNo, Altitude, FlightNo, sign

SR	(CN)	FLIGHTNO	DATE	ROUTE	ACREG	ACT...	FLTST	MGHA	SLOT	ALDT	LRWY	SBT	SBT	ASB	ACGT	OPRK	ETTT	SOBT	SOBT	
1		VH14-625	14/01/2024	DUS-HAN-DAD	VNA859	A330	END	VLOS	1631	1638	11L	1640	1643			RE	25	2120	2120	
2		QJ1118-1457	14/01/2024	DAD-HAN-CXR	VNA861	E190	END	RG25	1709	1717	11L	1710	1714			73	35	1815	1820	
3		VJ140-467	14/01/2024	SGN-HAN-VCA	VNA653	A320	END	VLOS	1751	1801	11L	1742	1805			54A	25	1955	2100	
4		VN173-175	14/01/2024	DAD-HAN-DAD	VNA838	321	DEA	VLOS	1855	1859	11L	1845	1857	1857	2100	78	40	2140	2140	
5		VN030-7051	14/01/2024	11X2-HAN-CXR	VNA808	321	127Y	VNA125	1940	1948	11L	2010	1955	1951	2100	77	45	2105	2105	
6		VN1235-221	14/01/2024	PGC-HAN-SGN	VNA825	321	IBK	VLOS	1905	1947	11L	1910	1954	1955	2020	74	40	2100	2100	
7		VN054-19	14/01/2024	SGN-HAN-CDG	VNA897	329	IBK	VLOS	1935	1950	11L	1945	2000	2000	2002	2220	22	85	2315	2345
8		VJ095-082	14/01/2024	NDT-HAN-HEI	VNA800	A31X	END	VLOS		1953		2005	2005			11	30	2120	2120	
9		QJ1024-201	14/01/2024	IBK-HAN-SGN	VNA856	A320	END	RG25	1943	1945	11L	1920	2000			18	45	2020	2025	
10		VN962-759	14/01/2024	SGN-HAN-CXR	VNA100	321	RDY	VLOS	1940	2000	11L	1955	2010	2015	2015	23	40	1940	2040	
11		VN836-7185	14/01/2024	REP-HAN-DAD	VNA811	321	BRD	VLOS	1950	2005	11L	1950	2010	2012	2012	79	45	2035	2035	
12		QJ1216-1402	14/01/2024	IBK-HAN-CXR	VNA857	A320	END	RG25	1953	2000	11L	1955	2014			41	45	2030	2115	
13		VN1502-425	14/01/2024	CXR-HAN-FUS	VNA808	738/327	IBK	VLOS	1958	2009	11L	2010	2019	2020		25	0	0105	0105	

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

4 OPERATIONAL PROCEDURE OF AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

4.1 Purpose

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a procedure agreed among units: Airport Operators, Airlines, Ground Handlings, Air Traffic Control, Air Traffic Flow Management to collaboratively make decision at the airport in order to manage the congestion at the airport, 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 at Noi Bai International Airport must comply to A-CDM operational procedures, except for VIP, emergency, medical, and search and rescue flights.

4.2 Applicable Time frame

Noi Bai International Airport officially implement A-CDM 24/7 for arriving and departing flight from 1701, 31st JAN 2024.

4.3 Operational Procedures

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

There are two core timestamps of A-CDM procedures: Target Off-Block Time (TOBT) and Target Startup Approval Time (TSAT), which shall be applied during operations at Noi Bai International Airport.

4.3.1 A-CDM Portal description and information update instruction for pilots

A. TOBT and TSAT displays

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

ACV HAN 01:05:48 JTC 1AD		
QTR983		
-00:34:11		
QTR983 - S/EOBT: 0140/0140		
VVNB - OTHH Dpark: 19		
TOBT	0155	UTC
TSAT	0140	UTC
TTOT	0148	UTC
CTOT		

B. Hướng dẫn cập nhật cho tổ lái

- 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



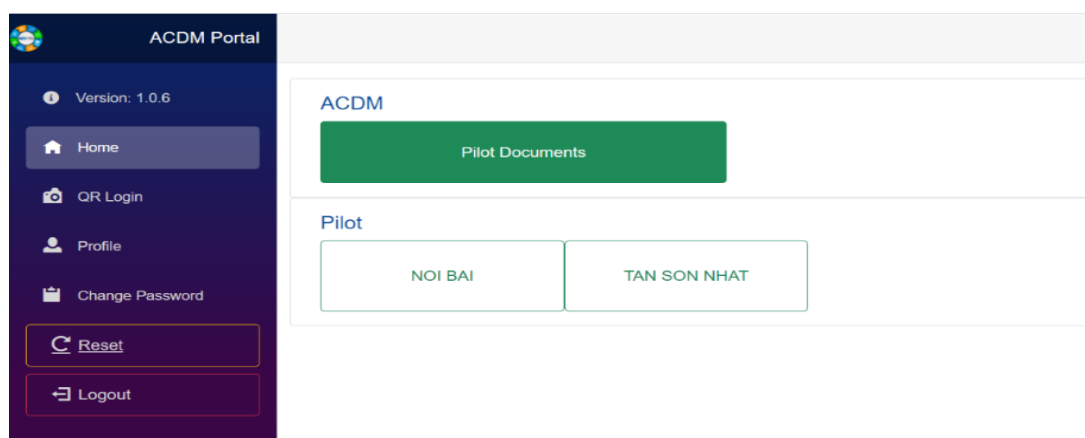
- Tại trang mặc định:
- Chọn NOI BAI

B. Log-in to Pilot Interface of A-CDM Portal

- Log-in
- Input address <https://acdm.vietnamairport.vn>
- Click "With Email". Input email and password to login
- Deselect "Use Password to login" to use login by OTP



- On default page:
- Choose NOI BAI



4.3.2 Đếm ngược TSAT cho tổ lái**4.3.2.1 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: Số hiệu chuyến bay, chặng bay, SOBT, EOBT, TOBT, TSAT, TTOT, CTOT, Departure Parking (DPRK).

4.3.2.2 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" 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.

Ghi chú: 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 các trường hợp sau:

- Nếu chuyến bay được chọn có TSAT, đồng hồ đếm ngược sẽ được kích hoạt và hiển thị màu da cam.

4.3.2 TSAT Countdown Timer for Pilots**4.3.2.1 Overview**

TSAT Countdown Timer for Pilot page has the feature to view pilot-specific data fields. These fields are synchronized in real time. These fields include: Callsign, route, SOBT, EOBT, TOBT, TSAT, TTOT, CTOT, Departure Parking (DPRK).

4.3.2.2 Features of TSAT Countdown for Pilot

- 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 "Please Select Flight" then choose a flight;
- When TOBT or TSAT of a flight is updated, FDE will blink for 15 seconds to indicate that the field has been updated.

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

For Countdown Timer: after the Pilot selected a flight, one of these cases will occur:

- If the selected flight has TSAT, Countdown Timer will be activated and indicated in orange.

ACV

GENERAL
AVIATION
COMMUNICATIONS

HAN

01:57:10

JTC

JAO

HVN921

-00:27:49

HVN921 - S/EOBT: 0225/0225

VVNB - VLVT | Dpark: 24

TOBT

0225

UTC

TSAT

0225

UTC

TTOT

0234

UTC

CTOT

- Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu xanh lá cây khi giờ hiện tại nằm trong khung TSAT +/- 5 phút.
- Countdown Timer will turn to green when the current time is within TSAT window +/-5 minutes.

ACV

ACV

HAN

01:59:39

JTC

JAO

HVN209

-00:02:20

HVN209 - S/EOBT: 0200/0200

VVNB - VVTS | Dpark: 43

TOBT

0200

UTC

TSAT

0202

UTC

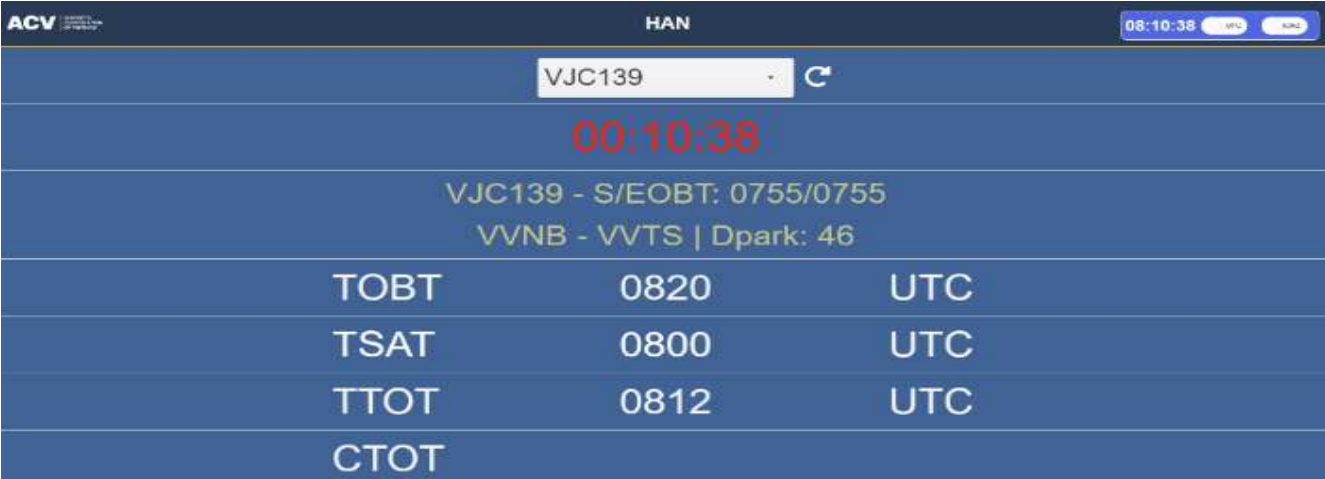
TTOT

0213

UTC

CTOT

- Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu đỏ khi giờ hiện tại quá giờ TSAT trên 5 phút.
- Countdown Timer will turn to red when the current time passes TSAT over 5 minutes.



- Nếu có AOBT, đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu trắng và dừng đếm.
- If there is AOBT, Countdown Timer will turn to white and stops counting.



4.3.3 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.
- 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.
- TTOT: Thời gian mục tiêu mà một tàu bay sẽ cất cánh khỏi đường CHC, dựa trên TSAT.
- CTOT: Thời gian được tính toán để tàu bay cất cánh. CTOT được ban hành bởi hệ thống ATFM dựa trên phân bổ slot ATFM và là một yếu tố quy định cho TTOT.

4.3.3 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: 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: The actual time that an aircraft touches down on the runway.
- TTOT: The target time that an aircraft will become airborne from the TRWY, based on TSAT.
- CTOT: The calculated time for take-off. CTOT is issued by the ATFM as a result of an ATFM slot allocation and is a constraint in the planning of a TTOT.

4.3.4 Quy trình khai thác**4.3.4.1 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 đã được cấp phép.

4.3.4.2 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, 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 thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
 - 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
 - 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài.
- Đối với các chuyến bay khởi hành từ các sân bay có áp dụng Phương thức khai thác đa điểm nút mức 2/mức 3 tới sân bay, vùng trời của các nút ATFM mức 3, thời gian nộp FPL tuân theo quy định tại Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút tại Việt Nam hiện hành.
- Sau khi nhận dự thảo FPL từ Hãng hàng không, nhân viên thủ tục bay (ARO/AIS) kiểm tra, đối chiếu và chấp thuận FPL, phát ngay điện văn FPL chấp thuận đến các địa chỉ liên quan qua AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM.
- Hãng hàng không thông báo cho Trung tâm ARO/AIS và ATFMCI Nội Bài giờ EOBT mới của chuyến bay (nếu chuyến bay chậm từ 15 phút nhưng dưới 60 phút so với giờ EOBT ban đầu). 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 và ATFMCI Nội Bài nếu chuyến bay chậm hơn 60 phút so với giờ EOBT cũ.

4.3.4.3 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.

4.3.4.4 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 (FPL) được Hãng hàng không nộp, 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 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: $TOBT\ lần\ 2 = EIBT\ (ELDT + EXIT) + ETTT$

4.3.4 Operation Procedures**4.3.4.1 SOBT**

Aircraft starts taxi out of the current stand as planned. The leaving time from stand of aircraft is issued based on seasonal flight schedule.

4.3.4.2 EOBT:

Expected time for aircraft to taxi 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 Noi Bai International Airport before 03:00 daily.

In operating day, EOBT will be updated by FPL or DLA messages, as detailed:

- Proposal FPL will be submitted by Airlines to Noi Bai ARO/AIS Center via AMHS/AFTN or AIS/AIM or email, not later than:
 - 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.
 - 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.
 - 60 minutes before EOBT when submitting hard copy of Proposal Flight Plan to Noi Bai ARO/AIS Center.
- For flights that depart from airports and airspace of Level 2/ Level 3 Multi-Nodal ATFM Network to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM, the timing of FPL submission shall comply to the current ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Viet Nam.
- Upon receiving proposal FPL, Noi Bai ARO/AIS Center is responsible for examining, cross-checking and approving FPL then issuing the approved FPL to stakeholders via ATFN/AMHS or AIS/AIM immediately.
- Airlines shall notify Noi Bai ARO/AIS Center and ATFMCI if new EOBT is available (for the delay from 15 minutes to less than 60 minutes compared to the initial EOBT). Except for flights departing from Noi Bai International Airport to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, ATC Flight plan submission and relevant information about generating ATS message (including DLA, CNL, CHG messages) shall comply to the current Level 2 ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Viet Nam. Noi Bai ARO/AIS Center promulgate DLA message as regulated.
- Airline shall submit a new proposal FPL and notify Noi Bai ARO/AIS Center and ATFMCI if flight delays more than 60 minutes compared to old EOBT.

4.3.4.3 ALDT

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

4.3.4.4 TOBT

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

Then, based on the FPL submitted by airline, the 1st TOBT will be set equal to EOBT (before the automatically calculated TOBT).

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

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: $TOBT \text{ lần } 3 = EIBT (ALDT + EXIT) + ETTT$.

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, $TOBT \text{ lần } 4 = AIBT + ETTT$.

Giờ TOBT cập nhật mới luôn lớn hơn hoặc bằng giá trị 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 chấp thuận của hãng hàng không để cập nhật TOBT cho chuyến bay.

Khi nhận được thông báo từ ATFM về việc chuyến bay có áp dụng CTOT, AO/GH được ủy quyền tính toán, cập nhật điều chỉnh TOBT để đáp ứng được CTOT. ATC căn cứ tình hình hoạt động bay thực tế, xem xét sắp xếp cho chuyến bay cất cánh trong khung CTOT nếu có thể.

Tổ bay nên tiếp tục theo dõi TOBT để đảm bảo tàu bay sẵn sàng trong khung TOBT +/- 5 phút. Nếu chuyến bay không thể sẵn sàng trong khung TOBT +/- 5 phút thì tổ bay phải thông báo cho GH để cập nhật 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. Số lần cập nhật thủ công TOBT được giới hạn không quá 03 lần trong vòng 30 phút trước EOBT.

4.3.4.5 TSAT

TSAT là thời gian 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.

4.3.4.6 TOTT

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).

4.3.5 Quy trình nổ máy

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.

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

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

Khi 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.

- Đối với các chuyến bay cần nổ Idle trước khi nổ máy tất cả động cơ để khởi hành. Tổ bay chủ động tự ước tính thời gian nổ Idle đảm bảo thời điểm tàu bay nổ máy tất cả các động cơ để khởi hành nằm trong khung TSAT, tổ lái thông báo cho GH thông tin này để tính toán nếu cần thiết phải cập nhật TOBT của chuyến bay (lưu ý cộng thêm thời gian tàu bay nổ máy idle).

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: $The \text{ 3rd } TOBT = EIBT(ALDT+EXIT) + ETTT$.

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.

New TOBTs are always greater or equal to EOBT.

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

From this point onward, 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.

Upon receiving notices of regulated CTOTs from ATFM, AO/GH will calculate and adjust new TOBTs in accordance with provided CTOTs. According to actual traffic conditions, ATC will sequence the departure of flights within CTOT timeframes if possible.

Pilot should continue to monitor TOBT to ensure the aircraft is ready within TOBT +/- 5 minutes. If the aircraft readiness is unachievable within TOBT +/- 5 minutes, pilot shall inform GH to update TOBT.

Another source for updates of the TOBT can be the EOBT. If the flight plan EOBT is updated to a later time than the current TOBT, GH needs to update the new TOBT. The number of manual TOBT update will be limited to not more than 3 times within 30 minutes before EOBT.

4.3.4.5 TSAT

TSAT is provided basing on the TOBT, CTOT and/or ATC flow. Base on those factors, aircraft is expected to get approval for starting up engine/pushing back or taxiing.

4.3.4.6 TOTT

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

4.3.5 Start-up Procedures

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

- At TSAT: +/- 5 minutes, Pilots will request and receive start-up approval from the ATC.
- TSAT window: +/- 5 minutes from TSAT.

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

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

- For flights that require idle engine start before starting all engines for departure: Flight crew shall actively estimate the idle engine start time to ensure that the aircraft will start all engines for departure within the Target Start-Up Approval Time (TSAT) window. The flight crew should inform the ground handling (GH) personnel of this information so that they can decide if it is necessary to update the Target Off-Block Time (TOBT) of the flight (note: the idle engine start time should be added).

- Đối với tàu bay phải đẩy ra mới được phép nổ máy để khởi hành: Tổ bay chủ động ước tính thời gian để xin huấn lệnh đẩy tàu bay từ ATC. Khi hoàn thành quá trình đẩy tàu bay tổ lái xin huấn lệnh nổ máy tất cả các động cơ. Thời gian nổ máy này nằm trong khung TSAT. Mục đích bảo toàn TTOT của chuyến bay.

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.

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 trình tự khởi hành.

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.

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 "standby", sau đó ATC sẽ ban hành TSAT mới cho chuyến bay dựa trên hoạt động khai thác thực tế tại sân bay, đảm bảo không làm thay đổi thứ tự khởi hành của các tàu bay đã được cấp trước đó. ATC cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT đã được điều chỉnh và ghi nhận giờ ASAT để phục vụ công tác thống kê số liệu.

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

4.3.6 Các giai đoạn của chuyến bay A-CDM

4.3.6.1 Giai đoạn lập kế hoạch bay

- 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 Trung tâm 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 đối với các chuyến bay nội địa thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
 - 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
 - 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài.
- Đối với các chuyến bay khởi hành từ các sân bay có áp dụng Phương thức khai thác đa điểm nút mức 2/mức 3 tới sân bay, vùng trời của các nút ATFM mức 3, thời gian nộp FPL tuân theo quy định tại Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút tại Việt Nam hiện hành.

4.3.6.2 Giai đoạn tàu bay đến

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

- For aircrafts that need to be pushed out before starting all engines for departure: Flight crew shall actively estimate the time to request push-back clearance from ATC. Once the push-back process is completed, the flight crew requests clearance to start all engines. This engine start time should be within the TSAT window. The purpose is to ensure the preservation of the TTOT for the flight.

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

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.

If 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.

In case that ATC is unable to issue engine start-up/push-back clearance within the TSAT window due to certain special reasons such as VIP flights or unfavourable operational conditions, the flight crew will be notified to "standby." Subsequently, ATC will issue a new TSAT for the flight based on the actual operational activities at the airport, ensuring that it does not disrupt the departure sequence of previously allocated aircraft. ATC will then issue engine start/push-back clearance within the adjusted TSAT window and ASAT shall be recorded for data analysis.

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

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

4.3.6 Phases of A-CDM flights

4.3.6.1 Planning phase

- Airlines schedule flights timetable for the next day and submit to Noi Bai Operational Control Centre - 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 FPL draft to Noi Bai ARO/AIS Center via AMHS/AFTN system or AIS/AIM/email system or submit directly no later than:
 - 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.
 - 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.
 - 60 minutes before EOBT when submitting hard copy of Proposal FPL to Noi Bai ARO/AIS Center.
- For flights that depart from airports and airspace of Level 2/ Level 3 Multi-Nodal ATFM Network to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM, the timing of FPL submission shall comply to the current ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Vietnam.

4.3.6.2 Arrival phase

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

- Chuyến bay được thiết lập trạng thái FNL trên hệ thống sau: 5 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.

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

4.3.6.4 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;
 - GH 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.

4.4 Trở lại phương thức khai thác hiện hành

Trong trường hợp không thể tiếp tục triển khai 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 hoặc khôi phục khai thác quy trình A-CDM sẽ được Cảng HKQT Nội Bài chủ trì phối hợp cùng đơn vị liên quan đề ra quyết định. Thông báo về việc chuyển đổi hoặc phục hồi khai thác quy trình A-CDM sẽ được Cảng HKQT Nội Bài thông báo đến các đơn vị liên quan và tổ lái thông qua màn hình hiển thị của hệ thống A-CDM Portal.

VVNB AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

- Flight is established FNL status in the system 5 minutes before ELDT, aircraft is at final-approach phase.
- Flight is established LND status in the system after:
 - Aircraft landing.
 - The time aircraft touches down on RWY is the reference time for ALDT and ALDT message is automatically sent from NOVA9000/SMIS to A-CDM Portal.

4.3.6.3 Ground Service Phase

- Flight is established IBK status in the system when: Aircraft is arrived at stand and GH records AIBT value of the flight.
- Flight is established BRD status in the system when: GH updates the boarding time of passengers by inserting ASBT in the system or directly input into A-CDM Portal, based on the time the first boarding card is 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. GH 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.

4.3.6.4 Departure phase

- Flight is established OBK status in the system when:
 - Aircraft taxi out of stand;
 - GH input AOBT in the internal system connected to A-CDM Portal or directly input in A-CDM Portal.
- Flight is established DEP status in the system when:
 - Aircraft takes off from RWY;
 - A-CDM Portal receives ATOT via NOVA9000 or DEP message from SMIS.

4.4 Reversion to current operational procedures

In case the A-CDM procedures are postponed due to TOBT or TSAT becoming unavailable, pilot and ATCs shall reapply "First come, First served" operational procedure. The temporary discontinuation or the resumption of the A-CDM, Noi Bai International Airport shall proactively coordinate with the stakeholders to make the decisions. Notification of the transforming or the resumption of A-CDM shall be informed the stakeholders and pilots by Noi Bai International Airport through display of A-CDM Portal.

VVNB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay**1 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome**

<i>Loài chim</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i>
<i>Birds species</i>	<i>Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position</i>	<i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Safety risk level</i>
Diều hâu, Cắt Hawk, Falcon	- Số lượng: 2-4 con - Độ cao hoạt động: >50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC - Number of birds: 2-4 birds - Heightband (AGL): >50 M AGL - Density: Not much - Operating period: By day - Roost and feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs	Đậu, bay, lượn Perch or fly	Thấp Low
Son ca Nightingale	- Số lượng: > 5 con - Độ cao hoạt động: Bề mặt sân, đường CHC, đường lăn - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú: Khu vực đường CHC, đường lăn, sân đỗ - Vị trí kiếm ăn: Bề mặt sân, đường CHC, đường lăn, sân đỗ - Number of birds: > 5 birds - Heightband (AGL): Surfaces of fields, RWY, TWY - Density: Not much - Operating period: By day - Roost position: RWY, TWY, APN areas - Feeding position: Surfaces of fields, RWY, TWY, APN areas	Chạy, nhảy, bay Run, jump, fly	N/A
Cò Stork	- Số lượng: 5-7 con - Độ cao hoạt động: 10-50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC và mương nước - Number of birds: 5-7 birds - Heightband (AGL): 10-50 M AGL - Density: Not much - Operating period: By day - Roost and feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs and water ditch.	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	Thấp Low
	- Số lượng: 2-10 con - Độ cao hoạt động: 10-50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối - Vị trí cư trú: Rặng cây, đầm nước - Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và các bãi cỏ lân cận đầu Đông ngoài khu bay - Number of birds: 2-10 birds - Heightband (AGL): 10-50 M AGL - Density: Not much - Operating period: Morning and late afternoon - Roost position: Trees, lagoon - Feeding position: The lagoon and grass areas adjacent to the East outside the airfield	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	Thấp Low

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
Diệc xám Herons	– Số lượng: 2-10 con – Độ cao hoạt động: 10-50 M – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối – Vị trí cư trú: Rặng cây, đầm nước – Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và bãi cỏ lân cận đầu Đông ngoài khu bay – Number of birds: 2-10 birds – Heightband (AGL): 10-50 M AGL – Density: Not much – Operating period: Morning and late afternoon – Roost position: Trees, lagoon – Feeding position: The lagoon and grass area adjacent to the East outside the airfield	Đậu, bay, lượn Perch or fly	Thấp Low
Chim chìa vôi Wagtail	– Số lượng: 20-40 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất, bờ mương – Mật độ: Nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng sớm, ban ngày – Vị trí cư trú: Dải an toàn, hai đầu đường CHC, đường CHC, đường lân, sân đỗ – Vị trí kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC, đường CHC, đường lân, sân đỗ, hoạt động nông nghiệp xung quanh bên ngoài khu bay – Number of birds: 20-40 birds – Heightband (AGL): On the ground, ditch banks – Density: Many – Operating period: Early morning and by day – Roost position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs, RWY, TWY, APN – Feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs, RWY, TWY, APN, surrounding agricultural activities outside the airfield	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	N/A
Chim bìm bịp Boucal	– Số lượng: 1-2 con – Độ cao hoạt động: Bãi cỏ, hàng cây – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Ban ngày – Vị trí cư trú: Cư ngụ – Vị trí kiếm ăn: Bụi rậm, hàng cây – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): Grass, trees – Density: Not much – Operating period: By day – Roost position: Habitant – Feeding position: Bushes, trees	Chạy, nhảy, bay Run, jump, fly	N/A
Cú mèo Owl	– Số lượng: 1-2 con – Độ cao hoạt động: 10-100 M – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối – Vị trí cư trú: Rặng cây, bãi đất trống – Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và các bãi cỏ lân cận – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): 10-100 M AGL – Density: Not much – Operating period: Morning and late afternoon – Roost position: Trees, vacant lands – Feeding position: The lagoon and grass areas	Đậu, bay Perch or fly	Thấp Low

- 2

Phương thức sử dụng điểm chờ S7 - đường CHC 11L

Điểm dừng chờ S7 được sử dụng cho đường CHC 11L khi:

•

Không có tàu bay cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L;
- 2

Operational procedure of holding position S7 - RWY 11L

Holding point S7 is used for RWY 11L when:

•

There is no aircraft taking off and landing on RWY 11R/29L;

- Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận ILS x, ILS y, ILS z cho đường CHC11L trong trường hợp GP không hoạt động;
 - Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận VOR y, VOR z, NDB cho đường CHC 11L và tàu bay sử dụng phương thức tiếp cận bằng mắt.
- Aircraft use ILS x, ILS y, ILS z approach procedures for RWY 11L in case of GP unserviceable;
 - Aircraft use VOR y, VOR z, NDB approach procedures for RWY 11L and aircraft use visual approach procedure.

Điểm dừng chờ S7 không sử dụng cho đường CHC 11L (sử dụng điểm chờ S4 hoặc S6 nếu cần thiết) khi:

Holding point S7 is not used for RWY 11L (holding point S4 or S6 is used instead, if necessary) when:

- Có tàu bay hoạt động cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L;
 - Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận ILS x, ILS y, ILS z cho đường CHC 11L tại điểm tiếp cận chốt (tiền nhập GP) trong trường hợp GP hoạt động.
- There is aircraft taking off and landing on RWY 11R/29L;
 - Aircraft use ILS x, ILS y, ILS z approach procedures for RWY 11L at final approach fix (intercept GP) in case of GP serviceable.

3 **Bảng hệ số ma sát đường CHC**

3 **Table of friction coefficients**

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (1.5 M) Measured position from RCL (1.5 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (4 M) Measured position from RCL (4 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (7 M) Measured position from RCL (7 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (11 M) Measured position from RCL (11 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (17 M) Measured position from RCL (17 M)
1	2	3	4	5	6	7
11R	3 300	0.72	0.67	0.72	0.67	0.67
29L	3 300	0.71	0.68	0.74	0.69	0.69
11L	2 701	0.71	0.76	0.76	0.75	0.76
29R	2 701	0.76	0.71	0.76	0.75	0.77

4 **Các điểm HOT SPOT**

4 **HOT SPOTS**

HOT SPOT HOT SPOT NR	Vị trí Position
HS1	– Vị trí: Giao điểm giữa đường lăn S3 và đường CHC 11R/29L. – Tổ lái tăng cường quan sát, dừng tại điểm dừng chờ. – Position: The intersection of TWY S3 and RWY 11R/29L. – Pilots must increase the observations, holds at holding position.
HS2	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P4, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P4 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P4 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P4, in front of RWY 11R/29L. – TWY P4 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P4 (in front of RWY 11R/29L).
HS3	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P5, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P5 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Position: Holding position on TWY P4, in front of RWY 11R/29L. – TWY P5 is not rapid exit TWY.
HS4	– Vị trí: Đường lăn S6 (đoạn giao với đường lăn S và đường lăn V). – Tổ lái tăng cường quan sát khi di chuyển lăn ra hoặc lăn vào vị trí đỗ khi qua khu vực giao điểm giữa đường lăn S6, đường lăn V6 với đường lăn S và đường lăn V. – Position: TWY S6 (a portion from the intersection of TWY S6 - TWY S and intersection of TWY S6 - TWY V). – Pilots must increase the observations when aircraft taxi out or into stand when cross the intersection area of TWY S6, TWY V6 with TWY S and TWY V.

HOT SPOT HOT SPOT NR	Vị trí Position
HS5	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P6, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P6 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P6 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P6, in front of RWY 11R/29L. – TWY P6 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P6 (in front of RWY 11R/29L).
HS6	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P7, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P7 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P7 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P7, in front of RWY 11R/29L. – TWY P7 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P7 (in front of RWY 11R/29L).
HS7	– Vị trí: Giao điểm giữa các đường lăn S9, S10 và đường CHC 29L/11R. – Tổ lái lưu ý hạn chế của đường lăn S10: Khai thác hai chiều đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống (sải cánh đến dưới 36 M); không được phép khai thác đối với tàu bay code D, E và tương đương trở lên. – Position: The intersection of TWYs S9, S10 and RWY 29L/11R. – Pilots should pay attention to the limitation of TWY S10: Two-way operation for aircraft up to code C and equivalent (wingspan up to but not including 36 M); aircraft code D, E and equivalent are not allowed to be operated.

5 Khai thác, sử dụng hai đường CHC song song

5.1 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, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.
- Hai đường CHC 11R/29L và 11L/29R tại Cảng HKQT Nội Bài được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc vào nhau và được coi gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay.
- Trong cùng một thời điểm, chỉ sử dụng một hướng đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh.
- Trường hợp mưa dông (nhưng chưa đến tiêu chuẩn áp dụng LVP): Ưu tiên sử dụng đường CHC 11R để hạ cánh và đường CHC 11L để cất cánh trên cơ sở hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế đảm bảo tốt nhất.
- Khi sử dụng đường CHC 29 cho tàu bay cất/hạ cánh, ưu tiên sử dụng đường CHC 29R cho hạ cánh, đường CHC 29L cho cất cánh.
- Trường hợp có hoạt động bay chuyên cơ: Ưu tiên sử dụng đường CHC có hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế tốt nhất.
- Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị HKDD, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hay bài bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Sử dụng những mạch đường lăn thoát ly thuận lợi cho tàu bay hạ cánh nhằm nhanh chóng giải phóng khu vực nhạy cảm của đài ILS/LLZ; không cho phép tàu bay dừng chờ tại các điểm chờ thuộc khu vực nhạy cảm.
- Phương thức này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.

5 Operation of two parallel RWYs

5.1 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, Civil Aviation Authority of Viet Nam, Viet Nam Air Traffic Management Corporation, airlines, aircraft operators, flight crews and related ATC shall be responsible for safe of flights safety.
- Two parallel RWYs 11R/29L and 11L/29R at Noi Bai International Airport are operated based on interdependent mode and considered as one RWY for air traffic control service.
- At the same time, only one RWY direction is used for take-off/landing aircraft.
- In case of rain-storm (but still lower than LVP condition): RWY 11R is prior to being used for landing and RWY 11L is used for take-off with the best equipment system and actual operational conditions.
- When RWY 29 is used for take-off/landing aircraft, RWY 29R is prior to being used for landing, RWY 29L is used for take-off.
- In case of VIP flights are in operation: The RWY is prior to being used with the best equipment system and actual operational conditions.
- The usage of RWY for flight check of civil navigation aids, instrument procedures and for familiarisation flights has to follow the flight permission, ATS flight plan or training flight exercise which have been approved by appropriate authorities.
- Exit TWYs shall be used to facilitate arriving aircraft to quickly vacate sensitive area of ILS/LLZ; aircraft is not allowed to hold short of holding positions in sensitive area.
- These operational procedures are not applied in the emergency, urgency and necessary situations to ensure the safety and regularity of the flight operation.

5.2 Phương thức khai thác hai đường cất hạ cánh

Gồm 8 chế độ khai thác khác nhau và dựa trên các yếu tố sau:

- Thành phần gió bề mặt: Hướng và tốc độ gió, đặc biệt lưu ý trường hợp gió xuôi;
- Các yếu tố khác: Loại tàu bay, vòng lượn sân bay, chiều dài đường CHC, các thiết bị phụ trợ cho việc tiếp cận và hạ cánh;
- Tình hình hoạt động bay thực tế.

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

a. 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:

5.2.1.1 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.
- 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

5.2.1.2 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:

		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;

5.2 Operation procedures of two runways

Including 8 different operational options and based on the following contents:

- Surface wind component: Direction and wind speed, especially in case of tailwind;
- Other relevant factors: Type of aircraft, the aerodrome traffic circuits, the length of RWYs, and the approach and landing aids available.
- Based on actual traffic situation.

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

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

5.2.1.1 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.
- 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.

5.2.1.2 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 reported ready for departure) in some cases:

- In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11L is not less than:

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

- Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) 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: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

b. Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3 để cất cánh: Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 11L.

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

a. Tàu bay không được phép dừng chờ trên đường lăn P3 (giữa hai đường CHC) khi có tàu bay về hạ cánh đang thực hiện tiếp cận đường CHC 11R.

b. Tàu bay không được phép lấn cắt qua đường CHC 11R khi:

- Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 11R; hoặc
- Có tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh đường CHC 11R và cách ngưỡng đường CHC 11R ở vị trí nhỏ hơn 6 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 3 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.

c. 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:

5.2.2.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R với các điều kiện sau:

- 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.

- The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY). The SMR system is in normal operation and is established to monitor the last 4 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.

- In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 11L (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft).

b. When using the intersection of RWY 11R and TWY S3 for take-off: Aircraft at the intersection of RWY 11R and TWY S3 starts running for take-off when another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 11L at the same time.

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

a. The aircraft is not allowed to hold short of TWY P3 (between two RWYs) when arriving aircraft is approaching to land on RWY 11R.

b. Aircraft is not allowed to cross RWY 11R when:

- There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 11R, or
- There is another aircraft approaching to land RWY 11R and is less than 6 NM from THR of RWY 11R under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

c. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 11L (pilots reported ready for departure) when:

5.2.2.1 Case 1: Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 11R 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.
- 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.

- 5.2.2.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trực 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 trực tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 11R không nhỏ hơn các giá trị sau:

- 5.2.2.2 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 reported ready for departure) in some cases:
- In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are 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 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) 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: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trực tiếp cận chót đường CHC 11R (nếu đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

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

a. 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:

- 5.2.3.1 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 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 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 29R.
- 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.

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

a. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 29L (pilots reported ready for departure) when:

- 5.2.3.1 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).
- When a 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 29R.
- 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.

- 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.

5.2.3.2 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 ngưỡng đường CHC 29R không nhỏ hơn các giá trị sau:

– 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.

5.2.3.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29R, ATC issue take-off clearance for aircraft holding short of RWY 29L (pilots reported ready for departure) in some cases:

– In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are 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 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2NM) 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: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29R (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

– Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 để cất cánh: Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29R.

• 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 10 NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 4 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.

– In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29R (4 minutes in case light aircraft flying after heavy aircraft).

– When using the intersection of RWY 29L and TWY S8 for take-off: Aircraft at the intersection between RWY 29L and TWY S8 starts running for take-off when another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29R at the same time.

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

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

- a. Tàu bay không được phép lấn cắt qua đường CHC 29L khi:

– Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 29L; hoặc

– Có tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh đường CHC 29L và cách ngưỡng đường CHC 29L ở vị trí nhỏ hơn 6 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 3 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.

b. 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:

5.2.4.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm cảng 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.
- a. Aircraft is not allowed to cross RWY 29L when:

– There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 29L; or

– There is another aircraft approaching to land RWY 29L and less than 6 NM from THR of RWY 29L under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

b. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 29R (pilots reported ready for departure) when:

5.2.4.1 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.

- 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 29L.
 - 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.
 - 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.
- 5.2.4.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trực tiếp cận chót đường CHC 29L, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên trực tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 29L không nhỏ hơn các giá trị sau:
- Khi có giám sát ATS: Bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trực tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 29L không nhỏ hơn các giá trị sau:

		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 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) 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: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trực tiếp cận chót đường CHC 29L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).
- Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 để cất cánh:
 - Tàu bay không được phép dừng chờ trên đường lăn P8 (giữa hai đường CHC) khi có tàu bay về hạ cánh đang thực hiện tiếp cận đường CHC 29L;
 - Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29L.
- 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 10 NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 4 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.
- In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29L (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft).
- When using the intersection of RWY 29R and TWY P8 for take-off:
 - Aircraft is not allowed to hold short of TWY P8 (between two RWYs) when the other landing aircraft is approaching on RWY 29L;
 - Aircraft at the intersection of RWY 29R and TWY P8 starts running for take-off when at the same time another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29L.

5.2.5 Chế độ 5: Sử dụng cả đường CHC 11L và 11R cho cất cánh.

- KSVKL không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để cất cánh để tránh nhầm lẫn huấn lệnh cất cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này.

5.2.6 Chế độ 6: Sử dụng cả đường CHC 11L và 11R cho hạ cánh.

- Sử dụng như một đường cất hạ cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

5.2.7 Chế độ 7: Sử dụng cả đường CHC 29L và 29R cho cất cánh.

- KSVKL không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để cất cánh để tránh nhầm lẫn huấn lệnh cất cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này.

5.2.8 Chế độ 8: Sử dụng cả đường CHC 29L và 29R cho hạ cánh.

- Sử dụng như một đường cất hạ cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

5.3 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;
- 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.

5.4 Trách nhiệm của tổ lái

a) Yêu cầu chung: Tổ lái phải nắm rõ và thực hiện đầy đủ phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) và các phương thức khai thác này; lưu ý tập trung quan sát, tuân thủ nghiêm và thực hiện đầy đủ, kịp thời huấn lệnh của KSVKL nhằm giảm thiểu thời gian chiếm dụng đường CHC.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

- Tổ lái phải chuẩn bị sẵn sàng cho việc khởi hành; đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm chờ theo yêu cầu của KSVKL.
- Khẩn trương thực hiện huấn lệnh lăn lên đường CHC, huấn lệnh cất cánh đã được cấp.
- Phải đảm bảo bắt đầu cho tàu bay chạy đà cất cánh trong thời gian không quá 30 giây kể từ khi nhận huấn lệnh cất cánh (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

5.2.5 Operational option 5: Both RWYs 11L and 11R are used for take-off.

- ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time for take-off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;
- This operation option is limited to use.

5.2.6 Operational option 6: Both RWYs 11L and 11R are used for landing.

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use due to no capability of standby.

5.2.7 Operational option 7: Both RWYs 29L and 29R are used for take-off.

- ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time to take off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;
- This operation option is limited to use.

5.2.8 Operational option 8: Both RWYs 29L and 29R are used for landing.

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use due to no capability of standby.

5.3 ATC responsibilities

a) General requirement:

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

5.4 Pilots responsibilities

a) General requirement: Pilots shall fully understand and implement standard operational procedures (SOP) and these operational procedures; focus on observing, strictly complying and implementing ATC clearances fully in a timely manner to reduce RWY occupation time.

b) For departure aircraft:

- Pilots shall be ready for take-off; ensure that aircraft shall be held on the assigned holding point as requested by ATC.
- Expedite to carry out the line up RWY and the take-off clearances provided.
- Pilots shall ensure that aircraft start rolling for take-off within 30 seconds after receiving take-off clearance (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

c) Đối với tàu bay hạ cánh:

- Đối với tàu bay trong giai đoạn tiếp cận, đảm bảo tuân thủ giới hạn tốc độ (IAS) như sau:
 - Từ 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) khi tàu bay ở cạnh 4 hoặc gần vào cạnh 5 hoặc khi ở khoảng cách 25 NM so với ngưỡng đường CHC;
 - Từ 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) khi tàu bay ở khoảng cách 10 NM so với ngưỡng đường CHC;
 - Từ 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt): khi tàu bay ở khoảng cách 5 NM so với ngưỡng đường CHC.
- Trường hợp không tuân thủ được các giới hạn tốc độ nêu trên, tổ lái cần phải thông báo ngay cho KSVKL;
- 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 (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

6 Hệ thống quản lý tàu bay đến, tàu bay khởi hành (AMAN/DMAN)**6.1 Mục đích**

Hệ thống AMAN/DMAN được triển khai thực hiện nhằm quản lý, sắp xếp luồng chuyển bay đến, chuyển bay khởi hành tại khu vực Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, nâng cao năng lực khai thác vùng trời, sân bay trong vùng thông báo bay Hà Nội nói riêng và của Việt Nam nói chung.

6.2 Phạm vi

Hệ thống thiết bị ATM tự động, các hệ thống thiết bị liên quan, các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay: Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội và Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận-tại sân và các đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác có liên quan đến dây chuyền cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Công ty Quản lý bay miền Bắc.

6.3 Đối tượng áp dụng

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam: Công ty Quản lý bay miền Bắc, Trung tâm Thông báo tin tức hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan khác.

Các cơ quan, đơn vị khác có liên quan trong Kế hoạch triển khai AMAN/DMAN tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài: Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; các hãng hàng không đi/đến Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; các doanh nghiệp phục vụ mặt đất tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

6.4 Hệ thống AMAN**6.4.1 Các khu vực xử lý của AMAN**

AMAN tính toán trên cơ sở nguồn dữ liệu kế hoạch bay, nguồn dữ liệu giám sát và số liệu khí tượng liên quan để tính toán, sắp xếp và đưa ra quỹ đạo bay ngắn nhất cho từng chuyển bay. Trong quá trình tính toán theo tiến trình về hạ cánh của chuyển bay, AMAN thiết lập 3 khu vực xử lý, qua đó các chuyển bay được tính toán, sắp xếp và có thể được thay đổi thứ tự để phù hợp thực tế nền không lưu. Các chuyển bay càng gần tới sân bay hơn sẽ ít có sự thay đổi về thứ tự hạ cánh. 3 khu vực xử lý của AMAN gồm:

- Khu vực tự do (free part) là khu vực AMAN sẽ sắp xếp các chuyển bay về hạ cánh theo kế hoạch bay. Thời gian dự kiến hạ cánh và thứ tự sắp xếp của chuyển bay được cập nhật liên tục theo dữ liệu giám sát và quỹ đạo bay thực tế của chuyển bay, do vậy thứ tự hạ cánh có thể tự động bị thay đổi do tính toán của hệ thống.

c) For landing aircraft:

- For aircraft within approaching stage, ensure the compliance the IAS is as followed:
 - From 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) when aircraft is at base leg or nearly into final approach or when at the distance of 25 NM from THR of RWY;
 - From 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) when aircraft is at the distance of 10 NM from THR of RWY;
 - From 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt) when aircraft is at the distance of 5 NM from THR of RWY.
- In case the aircraft can not in compliance with the IAS above, pilot shall immediately inform the ATC;
- After landing, pilots must vacate RWYs within 60 seconds from the time the aircraft crosses THR until it completely passes holding position of exit TWY (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

6 Arrival, departure manager system (AMAN/DMAN)**6.1 Purpose**

The AMAN/DMAN is implemented to manage, sequence arrival and departure flights at Noi Bai International Airport, improve the capacity of airspace and aerodromes operations within Ha Noi FIR in particular and in Viet Nam in general.

6.2 Scope

Automated ATM system, related equipment systems, the air navigation services (ANS) units: Ha Noi ACC and Noi Bai APP/TWR and the other ANS units relating to ANS provisions of the Northern Region Air Traffic Services Company.

6.3 Subject of application

Viet Nam Air Traffic Management Corporation: Northern Region Air Traffic Services, Viet Nam Aeronautical Information Centre and the others related departments/units.

The others departments/units related to the implementation of AMAN/DMAN at Noi Bai International Airport: Noi Bai International Airport; the Airlines to/from Noi Bai International Airport; the Ground Services Companies at Noi Bai International Airport.

6.4 AMAN system**6.4.1 AMAN processing areas**

Base on flight plan data, surveillance data and related meteorological data, AMAN calculates, arranges and provides the shortest flight trajectory for each flight. During flight landing process calculation, AMAN establishes 3 processing areas, in which flights are calculated, sequenced and can be changed the order to match the actual air traffic situation. Flights are closer to the destination airport will expect less change in arriving sequence. These 3 processing areas of AMAN include:

- The “free part” is the area where AMAN will sequence arrival flights based on flight plans. STA and arrival sequence are constantly updated based on surveillance data and actual flight trajectory, therefore, arriving sequence can be automatically changed due to calculations of the system.

- Khu vực đóng băng (frozen part) là khu vực AMAN sẽ không tự động chèn thêm các chuyến bay mới và không tự động thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay nhằm đảm bảo ổn định thứ tự tàu bay về hạ cánh. Tuy nhiên trong trường hợp bất thường, KSVKL có thể sẽ thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay để xử lý tình huống.
- Khu vực cuối cùng (final part) được xác định là khu vực khi các tàu bay đã qua mốc tiếp cận chót (FAF). AMAN cập nhật thời gian dự kiến hạ cánh của tàu bay lần cuối tại FAF. Trong khu vực này AMAN sẽ không thay đổi thứ tự và thời gian dự kiến hạ cánh của các chuyến bay.

10 phút trước khi tàu bay vào Vùng thông báo bay của Hà Nội, hệ thống AMAN/DMAN sẽ bắt đầu tính toán, sắp xếp thứ tự và hiển thị giờ dự kiến hạ cánh (STA) của chuyến bay trên đầu cuối. Thời gian STA được hệ thống tiếp tục cập nhật theo quỹ đạo thực tế của chuyến bay.

6.4.2 Khuyến cáo của AMAN

a) Khuyến cáo bay chờ:

- Khi AMAN tính toán và để đạt được thứ tự các chuyến bay đến một cách tối ưu thì có thể sẽ đưa ra khuyến cáo cho một số chuyến bay phải chờ tại các khu chờ quy định.
- Trường hợp việc kiểm soát tốc độ không đạt được và phải cho chuyến bay vào khu chờ thì AMAN sẽ giám sát chuyến bay và giảm thời gian bay chờ còn lại của chuyến bay khi một quỹ đạo bay mới được tính toán.

b) Khuyến cáo về tốc độ:

Để đạt được thứ tự mong muốn, trong quá trình tính toán AMAN có thể đưa ra khuyến cáo phải tăng/giảm tốc độ của một chuyến bay nào đó. Khuyến cáo được đưa ra dạng trị số Mach (nếu tàu bay trong giai đoạn bay bằng) hoặc CAS (nếu tàu bay trong giai đoạn giảm độ cao) và AMAN giả định rằng không có sự khác biệt giữa tốc độ hiển thị trên đồng hồ (IAS) và tốc độ điều chỉnh (CAS).

6.5 Hệ thống DMAN

Nguyên lý hoạt động

- DMAN tính toán dựa trên dữ liệu kế hoạch bay (giờ EOBT) và các quy định về tiêu chuẩn phân cách nhiều động, vị trí đỗ tàu bay, cấu hình đường lăn, đường CHC, giới hạn khai thác đường CHC, mức độ ưu tiên của chuyến bay ... để đưa ra thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành với hai mốc thời gian tính toán cho chuyến bay: Thời gian cất cánh mục tiêu (TTOT) và Thời gian được phép nổ máy (TSAT).
- Bên cạnh đó căn cứ theo nguyên lý phân nhóm sân bay đến theo cự ly, hạng nhiều động của tàu bay và tình huống không lưu thực tế, KSVKL có thể điều chỉnh/thay đổi thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành, đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả các hoạt động bay tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.
- 60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, hệ thống AMAN/DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT, thứ tự sắp xếp các chuyến bay trên hệ thống AMAN/DMAN và được chia sẻ tới các cơ quan, đơn vị liên quan qua màn hình chia sẻ hình ảnh AMAN/DMAN.
- Việc thay đổi giờ EOBT của chuyến bay sẽ dẫn tới việc hệ thống tính toán lại giờ TSAT và thay đổi thứ tự khởi hành của chuyến bay.

6.6 Phương thức lập kế hoạch bay của hãng hàng không

6.6.1 Đối với chuyến bay đến

Các chuyến bay đến sẽ được AMAN tính toán và sắp xếp thứ tự trên Timeline khi đáp ứng các điều kiện:

- Trường 15 của kế hoạch bay được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức đến ngắn nhất;

- The "frozen part" is the area where AMAN will not automatically insert new flights or change the order of flights to sustain landing sequence. Under unusual circumstances, ATC may change landing sequence to handle situations.

- The "final part" is the area after the aircraft have passed the final approach fix (FAF). AMAN updates the aircraft's STA for the last time at the FAF. In this area, AMAN will not change the sequence and flight's STA.

10 minutes before the aircraft enters Ha Noi FIR, the AMAN/DMAN system will start calculating, sequencing and displaying the flight's STA on AMAN/DMAN screen. STA is continuously updated by the system according to the actual trajectory of the flight.

6.4.2 Recommendations by AMAN

a) Holding advice:

- When AMAN calculates and achieves the optimal sequence of arrivals, it may recommend that some flights have to wait at the designated holding areas.
- In case the speed control is not achieved and the flight must be brought into the holding pattern, AMAN will monitor the flight and reduce the remained holding time of flight when a new trajectory is calculated.

b) Speed advice:

To achieve the desired sequence, during the calculation, AMAN can make recommendations to increase/reduce speed of a certain flight. Recommendations are given in Mach number (if the aircraft is in an en-route phase) or CAS (if the aircraft is in a descent phase) and AMAN assumes that there is no difference between Indicated Airspeed (IAS) and Calibrated Airspeed (CAS).

6.5 DMAN system

Operational principles

- Based on flight plan data (EOBT) and wake turbulence separation standards, aircraft parking positions, taxiway configuration, runway, runway operating limitations, priority level of the flight ... DMAN calculates to provide departure sequence of aircrafts with two estimated times for the flight: Target take-off time (TTOT) and Target startup approves time (TSAT).
- Besides, based on the principle of grouping arrival aerodromes by distance, aircraft turbulence category and actual air traffic situation, ATC can adjust/change the sequence of departing aircrafts, ensure the safety, order and efficiency of flight operations at Noi Bai International Airport.
- 60 minutes before the EOBT of the flight, the AMAN/DMAN system will calculate and display the TSAT and TTOT, sequences of the flights on the AMAN/DMAN system and will be shared with related departments/units through the AMAN/DMAN sharing screen.
- Changing EOBT of a flight will result in the system recalculating the TSAT and changing the flight's departure sequence.

6.6 Flight planning of airlines

6.6.1 For arriving flight

Arrivals shall be calculated by AMAN and be arranged sequence on the Timeline when meeting the following requirements:

- Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially the shortest arrival procedure;

- Phương thức đến của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trường TWR Nội Bài ấn định).

6.6.2 Đối với chuyến bay khởi hành

Các chuyến bay khởi hành sẽ được DMAN tính toán và sắp xếp thứ tự trên Timeline khi đáp ứng các điều kiện:

- Trường 15 của kế hoạch bay được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức khởi hành;
- SID của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trường TWR Nội Bài ấn định).

6.7 Quy trình phối hợp xử lý theo dữ liệu hệ thống quản lý tàu bay đến và tàu bay khởi hành (AMAN/DMAN)

Quy trình này được áp dụng cho các chuyến bay đến, khởi hành từ Cảng hàng không quốc tế Nội Bài khi áp dụng AMAN/DMAN (riêng các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt, chuyến bay trực trực kỹ thuật và chuyến bay khẩn cấp được ưu tiên sắp xếp thứ tự và áp dụng theo các quy định hiện hành).

6.7.1 Đối với chuyến bay đến

Dữ liệu các mốc thời gian về STA, ATA của chuyến bay sẽ được hệ thống AMAN/DMAN tính toán và hiển thị trên hệ thống 10 phút trước khi tàu bay đến vào vùng thông báo bay Hà Nội.

Căn cứ kế hoạch dự kiến hạ cánh của các chuyến bay, các đơn vị liên quan bảo đảm sẵn sàng vị trí đỗ/cầu hành khách, lực lượng, phương tiện sẵn sàng phục vụ chuyến bay chậm nhất 5 phút trước khi tàu bay vào vị trí đỗ/cầu hành khách.

KSVKL đảm bảo phối hợp, thống nhất tổ lái thực hiện hiệu quả theo khuyến cáo của AMAN đối với chuyến bay như tăng/giảm tốc độ, sử dụng khu chờ, kéo dài hoặc rút ngắn vệt bay... tùy theo tình huống không lưu.

a) Trách nhiệm của tổ lái

Phối hợp và tuân thủ huấn lệnh của KSVKL thực hiện theo khuyến cáo AMAN đưa ra đối với chuyến bay như tăng/giảm tốc độ, sử dụng khu chờ, kéo dài hoặc rút ngắn vệt bay ... tùy theo tình huống không lưu. Thông báo sớm cho KSVKL nếu không thể tuân thủ để có phương án thay thế.

Tuân thủ quy định về kiểm soát tốc độ trên không và trên khu bay:

- Kiểm soát tốc độ trên không:
 - Tất cả tàu bay sử dụng phương thức bay SID/STAR RNAV 1 phải tuân thủ những hạn chế về tốc độ được thể hiện trong các phương thức bay (được công bố trên AIP). Nếu không thể tuân thủ những hạn chế về tốc độ, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và đưa ra tốc độ sẽ sử dụng.
 - Hạn chế tốc độ trong khu vực TMA Nội Bài như sau:
 - * Tàu bay dưới FL 100: Tốc độ (IAS) tối đa 250 kt.
 - * Tàu bay về cách điểm chạm bánh 12 NM (track mile): Tốc độ (IAS) tối đa 200 kt.
 - * Tàu bay về cách điểm chạm bánh 5 NM (track mile): Tốc độ (IAS) tối đa 160 kt.
- Kiểm soát tốc độ trên khu bay:
 - Tốc độ tàu bay lăn vào sân đỗ có trang bị hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS): Đã được công bố tại AIP Việt Nam, mục VVNB AD 2.9.
 - Tốc độ tàu bay lăn tại khu vực di chuyển:
 - * Khu vực đường cất hạ cánh: Không quá 40 kts;

- Arrival procedure of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

6.6.2 For departing flight

Departures shall be calculated by DMAN and be arranged sequence on the Timeline when meeting the following requirements:

- Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially departure procedure;
- SID of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

6.7 Coordination procedure processing data arrival and departure manager system (AMAN/DMAN)

This procedure is applied to flights arriving to and departing from Noi Bai International Airport when apply AMAN/DMAN (except for VIP flights, special flights, flights with technical problems and emergency flight which are prioritised in accordance with current regulations).

6.7.1 For arriving flight

Data of the designated times for Scheduled Time of Arrival (STA), Actual Time of Arrival (ATA) of the flight will be calculated by the AMAN/DMAN system and displayed on the system 10 minutes before the arriving flight enters Ha Noi FIR.

Based on the STA, related units must ensure that the aircraft stand/passenger boarding bridge, facilities and vehicles are ready to serve the flight at least 5 minutes before the time the aircraft taxi into stand/passenger boarding bridge.

ATC ensures to coordinate and unify with pilot to effectively comply with AMAN's recommendations for flights such as increase/reduce speed, using the holding pattern, extend or shorten the track, etc., depending on the air traffic situation.

a) Responsibility of pilot

Co-operating and complying with the ATCs' clearances to follow AMAN's recommendations for flights such as increase/reduce speed, using the holding pattern, extend or shorten the track... depending on the air traffic situation. Early notifying ATC if pilot is unable to comply with an alternative plan.

Comply with the regulations on speed control in the air and on the movement area:

- Air speed control:
 - All aircrafts using SID/STAR RNAV 1 shall follow the speed restrictions specified in the flight procedures (published in AIP Viet Nam). If unable to follow the speed restrictions, pilot shall inform ATC immediately and report expected speed.
 - Speed restriction within Noi Bai TMA are as follows:
 - * Aircraft under FL 100: Maximum speed 250 kt (IAS).
 - * Arrival aircraft is 12 NM (track mile) from touchdown: Maximum speed 200 kt (IAS).
 - * Arrival aircraft is 5 NM (track mile) from touchdown: Maximum speed 160 kt (IAS).
- Speed control on movement area:
 - Aircraft taxiing speed into stand equipped with visual docking guidance system (VDGS): As published in AIP Viet Nam, Item VVNB AD 2.9.
 - Aircraft taxiing speed at the movement area:
 - * RWY area: Not exceed 40 kts;

* Khu vực đường lăn: Không quá 30 kts khi tàu bay thực hiện lăn thẳng;

* Khu vực sân đỗ: Không quá 15 kts khi lăn chuẩn bị tiến nhập vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vị trí đỗ; không quá 10 kts khi tàu bay thực hiện vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vào vị trí đỗ (có nhân viên đánh tín hiệu), sau đó giảm dần tốc độ để tiếp cận vị trí đỗ, dừng đứng vạch dừng. Tổ lái phải lưu ý thực hiện đúng các chỉ dẫn của nhân viên đánh tín hiệu, bao gồm cả tín hiệu yêu cầu lăn chậm lại (nếu có).

- Khi tàu bay lăn thực hiện vòng rẽ từ 90° trở lên: Không quá 10 kts.
- Trong điều kiện tầm nhìn thấp (LVO): Không quá 10 kts.

Để giảm thời gian chiếm dụng đường CHC và thúc đẩy nền không lưu, tổ lái phải khẩn trương thực hiện huấn lệnh thoát ly đường CHC và đảm bảo đuôi tàu bay thoát ly khỏi vạch chờ liên quan trong thời gian không quá 60 giây sau khi xả đà; thông báo ngay cho TWR Nội Bài nếu không thực hiện được.

b) Phương thức lập kế hoạch bay không lưu của hãng hàng không/công ty bay

Trường 15 của kế hoạch bay phải được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức đến (STAR) ngắn nhất phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài.

- Các phương thức đến khi sử dụng đường CHC 11L/R bao gồm: BISON 1L/1R, HAKAO 1N/1R, HUVAN 1N/1R, MUCHI 1L/1R, TAMDA 1N/1R.
- Các phương thức đến khi sử dụng đường CHC 29L/R gồm: BISON 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, TAMDA 1P/1Q.

6.7.2 Đối với chuyến bay khởi hành (sơ đồ mô tả quy trình phối hợp thực hiện dữ liệu hệ thống AMAN/DMAN được nêu tại mục c. dưới đây)

60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT trên hệ thống, các Hãng HK (nội địa và nước ngoài), đơn vị phục vụ mặt đất (VIAGS, HGS), sau khi khai thác trên màn hình chia sẻ hình ảnh AMAN/DMAN có trách nhiệm thông báo giờ TSAT, TTOT của chuyến bay cho tổ lái.

Sau khi giờ TSAT của chuyến bay được hiển thị trên màn hình chia sẻ, đại diện hãng HK/công ty bay (nội địa và nước ngoài) đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm thông báo cho KSVKL khai thác AMAN/DMAN giờ TOBT/EOBT cập nhật/sửa đổi của chuyến bay nếu có sai lệch từ 5 phút trở lên. Hạn chế thay đổi giờ TOBT/EOBT của chuyến bay (không quá 3 lần) để đảm bảo tính ổn định của quá trình tính toán giờ TTOT.

KSVKL sẽ thông báo cho tổ lái nếu có thay đổi về giờ TSAT của chuyến bay (sau thời điểm tổ lái đã liên lạc với KSVKL để xin huấn lệnh đường dài).

a) Trách nhiệm của tổ lái:

- Tối thiểu 15 phút trước giờ EOBT, tổ lái phải đảm bảo liên lạc với KSVKL vị trí Clearance delivery (119.25 MHz) để xin huấn lệnh đường dài (ATC clearance).
- Nhận thông tin về giờ TSAT, TTOT của chuyến bay từ đại diện hãng HK/công ty bay (nội địa và nước ngoài); chủ động phối hợp thực hiện các quy trình chuẩn bị của chuyến bay để đảm bảo tuân thủ giờ TSAT, TTOT của chuyến bay.

* TWY area: Not exceed 30 kts when the aircraft is performing a straight taxi;

* Apron area: Not exceed 15 kts before approaching the last turn to the parking; not exceed 10 kts when turning in the last turn to the parking (with marshaller), then reduce speed to approach the stand, stop right at the stop line. Pilots must strictly follow the marshaller' instructions, including the signal requesting to reduce speed (if any).

- When taxiing aircraft makes a turn of 90° or more: Not exceed 10 kts.
- In low visibility operation (LVO): Not exceed 10 kts.

In order to reduce RWY occupancy time and expedite the air traffic flow, pilots must immediately perform the RWY vacating clearance and ensure that the tail of the aircraft vacate the relevant holding position within the time not exceeding 60 seconds after rolling out; immediately notify Noi Bai TWR if unable to perform.

b) Flight plan procedure of airlines

Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially the shortest arrival procedure (STAR) complied with RWY operating mode at Noi Bai International Airport.

- Arrival procedures when using RWY 11L/R include: BISON 1L/1R, HAKAO 1N/1R, HUVAN 1N/1R, MUCHI 1L/1R, TAMDA 1N/1R.
- Arrival procedures when using RWY 29L/R include: BISON 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, TAMDA 1P/1Q.

6.7.2 For departing flight (chart the coordination procedures process the implementation of AMAN/DMAN system as mentioned in Item c. below)

60 minutes before the Estimated Off-Block Time (EOBT) of flight, DMAN will calculate and display the Target Start-up Approval Time (TSAT) and Target Take-off Time (TTOT) in the system. After exploiting on the AMAN/DMAN sharing screen, airlines (domestic and international), Viet Nam Airport Ground Services (VIAGS), Ha Noi Ground Services (HGS) are responsible to inform the TSAT, TTOT of the flight to the pilot.

After the TSAT of flight is displayed on the AMAN/DMAN sharing screen, the airline's representative (domestic/international), ground services unit are responsible to inform ATC operating AMAN/DMAN the updated/revised TOBT/EOBT of the flight in case there is a deviation of 5 minutes or more. The change of TOBT/EOBT shall be limited (not more than 3 times) to ensure the stability of the TTOT calculation process.

ATC will notify the pilot if there is a change the TSAT of the flight (after the time the pilot has contacted ATC for ATC clearance).

a) Responsibilities of the pilot:

- At least 15 minutes before the EOBT, pilots shall ensure to contact ATC - Clearance delivery position (119.25 MHz) for ATC clearance.
- Receive information about TSAT, TTOT of flight from airline's representative (domestic/international); initiatively co-operate to implement the flight preparation procedures to ensure the compliance with the TSAT and TTOT of flight.

- ± 5 phút so với giờ TSAT, tổ lái liên lạc GCU Nội Bài (121.9 MHz) để xin huấn lệnh nổ máy/kéo đẩy (sau khi đã nhận được huấn lệnh đường dài). Nếu quá 5 phút sau khi nhận huấn lệnh, chuyến bay vẫn chưa bắt đầu nổ máy/kéo đẩy do chưa sẵn sàng thì giờ TSAT của chuyến bay đó sẽ bị hủy (trừ trường hợp do điều kiện tàu bay trên sân đỗ) thì KSVKL sẽ không cấp huấn lệnh chấp thuận cho kéo/đẩy nổ máy và yêu cầu tổ lái thông báo cho hãng hàng không, công ty bay/đơn vị phục vụ mặt đất cập nhật giờ TOBT/EOBT mới để nhận TSAT mới.
- Để giảm thời gian chiếm dụng đường CHC và thúc đẩy nền không lưu, tổ lái phải khẩn trương thực hiện huấn lệnh lần lên đường CHC, đảm bảo bắt đầu cho tàu bay chạy đà cất cánh trong thời gian không quá 30 giây kể từ khi nhận huấn lệnh cất cánh. Thông báo ngay cho TWR Nội Bài nếu không thực hiện được.
- Tuân thủ quy định về kiểm soát tốc độ lăn trên khu bay như tại mục a. phần 6.7.1.

b) Phương thức lập kế hoạch bay của hãng hàng không

Trường 15 của kế hoạch bay phải được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức khởi hành (SID) phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài.

- Các phương thức khởi hành khi sử dụng đường CHC 11L/R, gồm: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E.
- Các phương thức khởi hành khi sử dụng đường CHC 29L/R, các phương thức khởi hành gồm: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B.

Ghi chú: Trong trường hợp có thay đổi kế hoạch bay không lưu:

- Bất cứ chuyến bay đã nộp kế hoạch bay, nếu có khả năng phải chậm trễ 30 phút hoặc lâu hơn so với giờ EOBT ghi trong kế hoạch bay không lưu. Tổ lái/nhân viên điều độ của hãng HK hay công ty bay/nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải thông báo ngay cho TWR Nội Bài hoặc cơ sở Thủ tục bay tại Cảng HKQT Nội Bài để thực hiện phát điện văn DELAY theo quy định.
- Nếu chuyến bay chậm quá 60 phút so với giờ EOBT ghi trong kế hoạch bay không lưu thì tổ lái/nhân viên điều độ của hãng HK hay công ty bay/nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải thực hiện điều chỉnh lại kế hoạch bay hoặc nộp một kế hoạch bay mới.
- Đối với các chuyến bay khởi hành đi từ các sân bay và vùng trời đang áp dụng ATFM đa điểm nút mức 3 thì công tác nộp kế hoạch bay không lưu và các thông tin khác liên quan đến việc phát điện văn ATS (bao gồm cả điện văn DLA, CNL, CHG) phải tuân thủ theo phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 2 tại Việt Nam.

c) Sơ đồ Quy trình phối hợp thực hiện dữ liệu hệ thống AMAN/DMAN

- ± 5 minutes of TSAT, the pilot contacts GCU Noi Bai (121.9 MHz) to request for startup/pushback (after receiving the ATC clearance). If more than 5 minutes after receiving the clearance, the aircraft does not startup/pushback due to not being ready, the TSAT of flight will be cancelled (except in case of aircraft condition on the apron), ATC will not issue clearance approving for tow/push to start engine and require the pilot to notify the airline, flight company/ground service/ground services unit updated new TOBT/EOBT to receive the TSAT of flight.
- In order to reduce RWY occupancy time and expedite the air traffic flow, the pilots must be prompt to line up RWY, rolling for take-off within 30 seconds since receiving take-off clearance. Immediately notify Noi Bai TWR if unable to perform.
- Comply with regulations on speed control on the movement area as mentioned in Item a. part 6.7.1.

b) Flight plan procedure of airlines

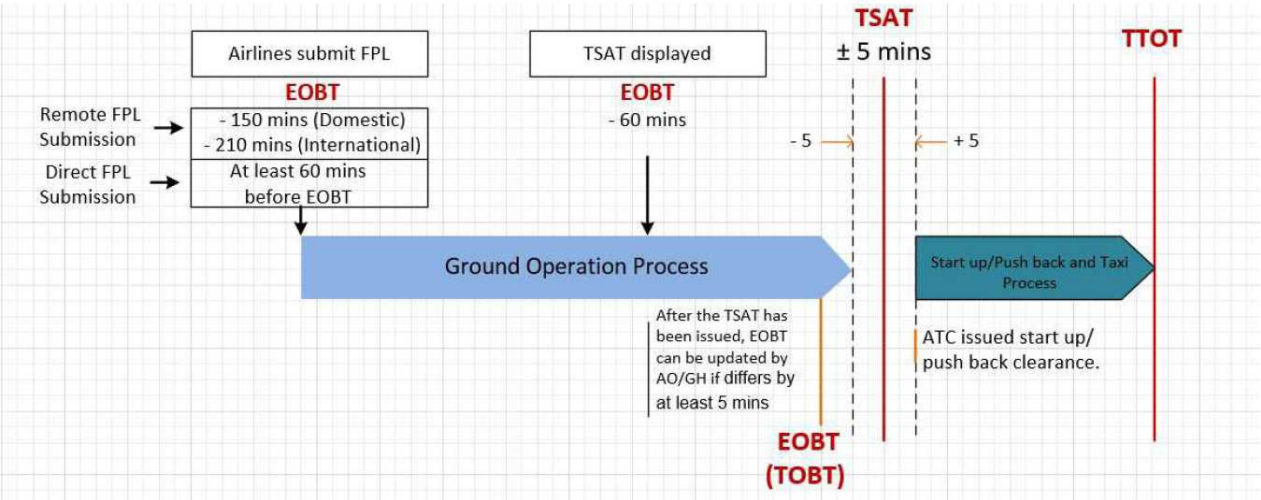
Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially departure procedure (SID) complied with RWY operating mode at Noi Bai International Airport.

- Departure procedures when using RWY 11L/R include: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E.
- Departure procedures when using RWY 29L/R include: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B.

Note: In case of changing the submitted flight plan:

- If a flight with submitted filled flight plan may be delayed 30 minutes or more than the EOBT filled in the flight plan. The pilot/airline's representative /ARO shall immediately notify TWR Noi Bai or the Air Traffic Services Reporting Office (ARO) at Noi Bai International Airport to issue a DELAY message as regulated.
- If the flight is delayed more than 60 minutes of the EOBT filled in the flight plan, the pilots/airline's representative/ARO shall revise the flight plan or submit a new flight plan.
- For flights departing from the application of Level 3 multi-nodal ATFM airports and airspace submitted filled flight plan and others information relating to ATS transmit message (including message DLA, CNL, CHG) shall adhere to the following Level 2 multi-nodal ATFM operation procedures in Viet Nam.

c) Chart the coordination procedures process the implementation of AMAN/DMAN system



- 7 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay**

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vệt lăn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.
- 7 Place safety cones around the aircraft**

In case of need to mark stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.
- 8 Danh mục không đáp ứng**
- 8 List of non-compliance**

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Một số thiết bị được lắp đặt trong dải bay không đảm bảo độ dễ gãy Some equipment installed in the RWY strip is do not meet the facility requirements.	See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
3	Đài dẫn đường nằm trong phạm vi < 120 M tính từ tim đường CHC không đảm bảo độ dễ gãy The navigation station is located within < 120 M from the runway centreline does not meet the facility requirements	

VVNB AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY NỘI BÀI

VVNB AD 2.24 CHARTS RELATED TO NOI BAI AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVNB-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVNB-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVNB-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVNB-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVNB-4-2
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay (tiếp) The INS coordinates and elevation for ACFT Stands (cont.)	AD 2-VVNB-4-3
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVNB-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 11R/29L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 11R/29L	AD 2-VVNB-6-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 11L/29R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 11L/29R	AD 2-VVNB-6-3
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại B Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type B	AD 2-VVNB-6-5
Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác - ICAO Precision Approach Terrain Chart - ICAO	AD 2-VVNB-7-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVNB-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R: HAKAO 2A, VITRA 2A, VINHA 2A, TONGA 2A, HUVAN 2A, PHUTA 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R: HAKAO 2A, VITRA 2A, VINHA 2A, TONGA 2A, HUVAN 2A, PHUTA 2A	AD 2-VVNB-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R: HAKAO 2C, VINHA 2C, TRANA 2A, HUVAN 2C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R: HAKAO 2C, VINHA 2C, TRANA 2A, HUVAN 2C	AD 2-VVNB-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 29L/R: HAKAO 2B, VITRA 2B, VINHA 2B, TONGA 2B, HUVAN 2B, PHUTA 2B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 29L/R: HAKAO 2B, VITRA 2B, VINHA 2B, TONGA 2B, HUVAN 2B, PHUTA 2B	AD 2-VVNB-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R; 29L/R: TAMDA 3A, TAMDA 3B Standard Departure chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R; 29L/R: TAMDA 3A, TAMDA 3B	AD 2-VVNB-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E	AD 2-VVNB-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E (Procedure coding)	AD 2-VVNB-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: JULUN 1A/1B, BUNBO 1A/1B, TINLY 1A/1B, MUCHI 1A/1B, HUVAN 1D/1E (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B	AD 2-VVNB-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Procedure coding)	AD 2-VVNB-9-14

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: JULUN 1C/1D, DIHAI 1A/1B, FINAM 1A/1B, XUNBI 1A/1B, LENNU 1A/1B (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-9-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 11L/R: HAKAO 2A, NAH 1A, MC 1A, LAOCA 2A, BQ 3A, PHUTA 2A, XIVIN 1A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY CHC 11L/R: HAKAO 2A, NAH 1A, MC 1A, LAOCA 2A, BQ 3A, PHUTA 2A, XIVIN 1A	AD 2-VVNB-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 11L/R: TAMDA 3A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 11L/R: TAMDA 3A	AD 2-VVNB-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 29L/R: HAKAO 2B, NAH 1B, MC 2B, LAOCA 2B, BQ 3B, PHUTA 2B, XIVIN 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 29L/R: HAKAO 2B, NAH 1B, MC 2B, LAOCA 2B, BQ 3B, PHUTA 2B, XIVIN 1B	AD 2-VVNB-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L	AD 2-VVNB-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1J, HAKAO 1K, BISON 1F, MUCHI 1H, HUVAN 1L (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M	AD 2-VVNB-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1K, HAKAO 1L, BISON 1G, MUCHI 1J, HUVAN 1M (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1L, HAKAO 1M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1L, HAKAO 1M	AD 2-VVNB-11-15
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1L, HAKAO 1M (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1L, HAKAO 1M (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1N, HAKAO 1N, BISON 1L, MUCHI 1L, HUVAN 1N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1N, HAKAO 1N, BISON 1L, MUCHI 1L, HUVAN 1N	AD 2-VVNB-11-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11L: TAMDA 1N, HAKAO 1N, BISON 1L, MUCHI 1L, HUVAN 1N (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11L: TAMDA 1N, HAKAO 1N, BISON 1L, MUCHI 1L, HUVAN 1N (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-18
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F	AD 2-VVNB-11-19

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-20
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1C, HAKAO 1D, BISON 1A, MUCHI 1C, HUVAN 1F (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-21
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G	AD 2-VVNB-11-23
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-24
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1F, HAKAO 1G, BISON 1D, MUCHI 1D, HUVAN 1G (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-25
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1H, HAKAO 1J Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1H, HAKAO 1J	AD 2-VVNB-11-27
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1H, HAKAO 1J (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1H, HAKAO 1J (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-28
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1R, HAKAO 1R, BISON 1R, MUCHI 1R, HUVAN 1R Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1R, HAKAO 1R, BISON 1R, MUCHI 1R, HUVAN 1R	AD 2-VVNB-11-29
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 11R: TAMDA 1R, HAKAO 1R, BISON 1R, MUCHI 1R, HUVAN 1R (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 11R: TAMDA 1R, HAKAO 1R, BISON 1R, MUCHI 1R, HUVAN 1R (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-30
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON 1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S	AD 2-VVNB-11-31
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON 1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-32
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON 1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-33
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1G/1M, HAKAO 1H/1S, BISON 1E/1S, MUCHI 1G/1K, HUVAN 1K/1S (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-34
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON 1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J	AD 2-VVNB-11-35
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON 1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-36
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON 1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-37

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON 1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-38
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1D/2E, HAKAO 1E/2F, BISON 1B/2C, MUCHI 1E/2F, HUVAN 1H/2J (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-39
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q	AD 2-VVNB-11-41
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Procedure coding)	AD 2-VVNB-11-42
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-43
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO (Trùng với mạch dẫn dắt radar) – RNAV đường CHC 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (Overlay to radar vector pattern) – RNAV RWY 29L/R: TAMDA 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, BISON 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVNB-11-44
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION	AD 2-VVNB-11-45
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION (Tabular description, holding procedure and waypoint list) Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	AD 2-VVNB-11-46
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION	AD 2-VVNB-11-47
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVNB-11-48
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2-VVNB-12-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 11L	AD 2-VVNB-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 11L	AD 2-VVNB-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 11R	AD 2-VVNB-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 11R	AD 2-VVNB-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 29L	AD 2-VVNB-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 29R	AD 2-VVNB-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 11L CAT I Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 11L CAT I	AD 2-VVNB-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 11L CAT I Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 11L CAT I	AD 2-VVNB-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 11R CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 11R CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 11R CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 11R CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 29L	AD 2-VVNB-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29L	AD 2-VVNB-13-23

<i>Chart name</i>	<i>Page</i>
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 29L	AD 2-VVNB-13-25
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29R	AD 2-VVNB-13-27
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 29R	AD 2-VVNB-13-29
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVNB-14-1

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

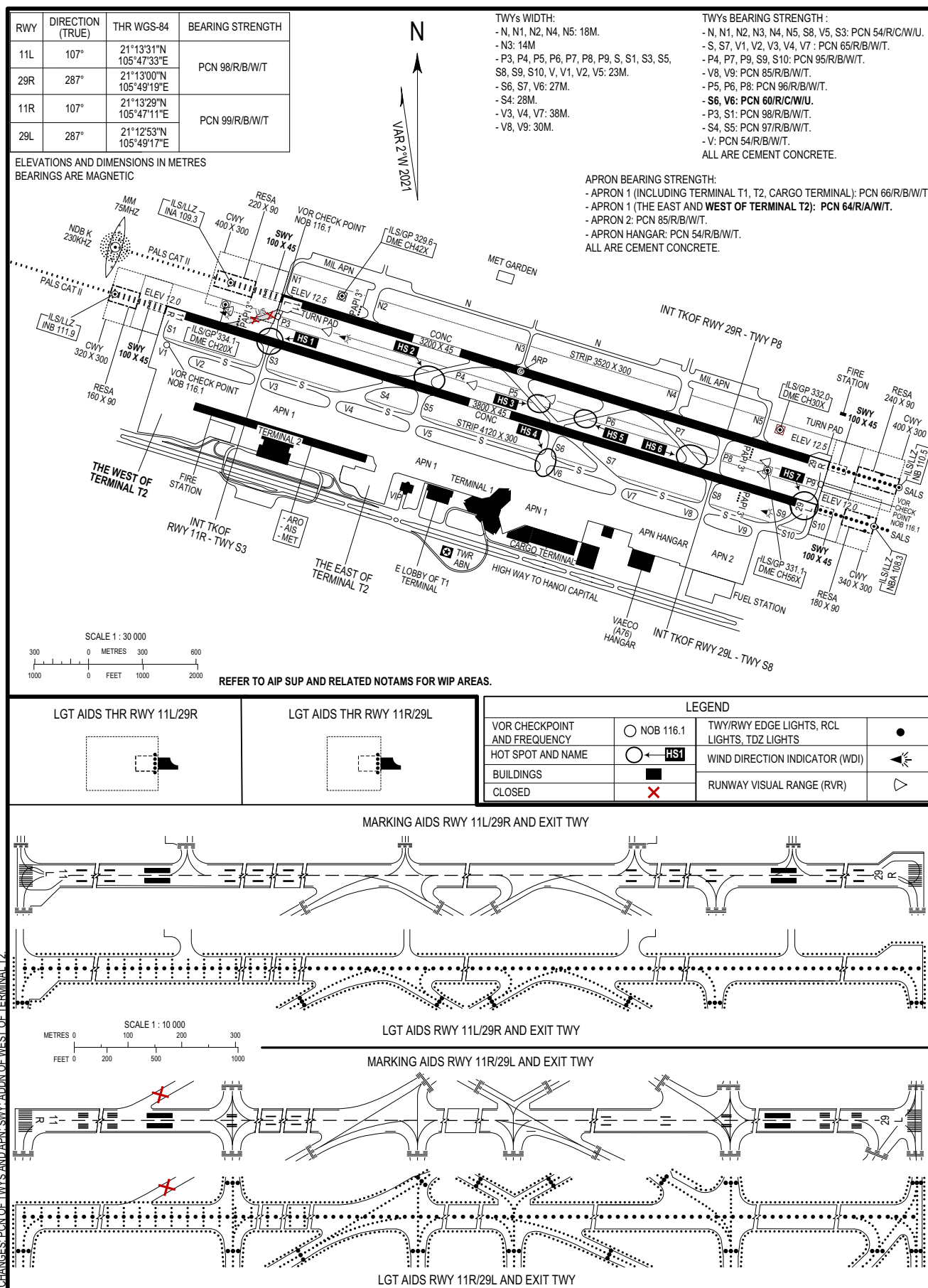
AERODROME CHART - ICAO

21°13'18"N
105°48'20"E

AD ELEV 13M

TWR: 118.4
GND: 121.9

HA NOI/NOI BAI INTL (VVNB)



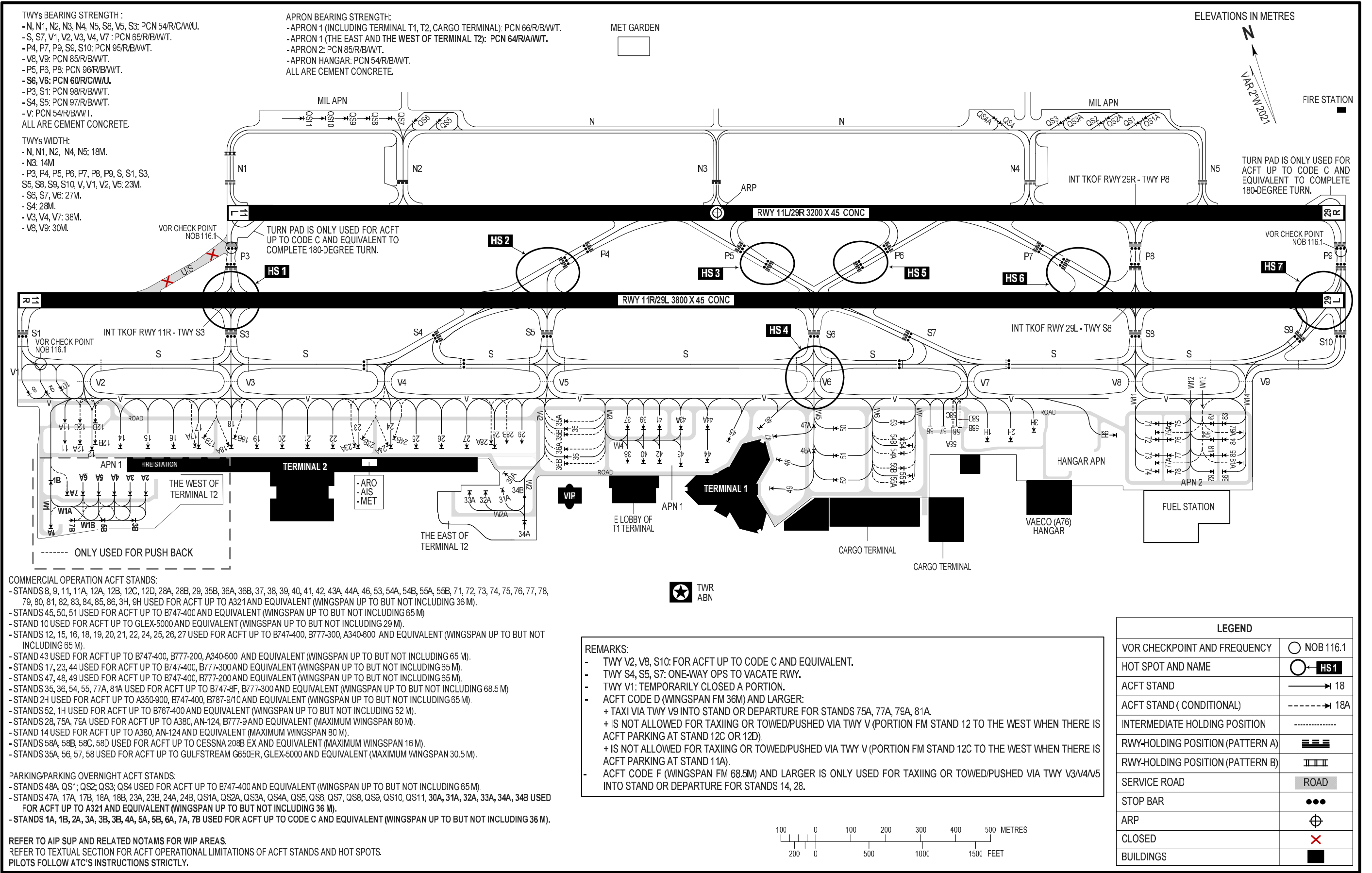
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 12M

TWR: 118.4
GROUND: 121.9

HA NOI / NOI BAI INTL (VVNB)



INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
1A	To be developed			Parking/parking overnight stand
1B	To be developed			Parking/parking overnight stand
2A	To be developed			Parking/parking overnight stand
3A	To be developed			Parking/parking overnight stand
3B	To be developed			Parking/parking overnight stand
4A	To be developed			Parking/parking overnight stand
5A	To be developed			Parking/parking overnight stand
5B	To be developed			Parking/parking overnight stand
6A	To be developed			Parking/parking overnight stand
7A	To be developed			Parking/parking overnight stand
7B	To be developed			Parking/parking overnight stand
8	211320.24N	1054709.20E	11.13	
9	211319.75N	1054710.93E	11.16	
10	211319.76N	1054712.44E	11.17	
11	211314.85N	1054711.12E	12.27	
11A	211316.76N	1054711.75E	11.56	
12	211313.73N	1054713.58E	12.03	
12A	211314.43N	1054712.56E	11.73	
12B	211314.01N	1054714.00E	11.77	
12C	211316.34N	1054713.19E	11.58	
12D	211315.92N	1054714.63E	11.57	
14	211312.97N	1054716.23E	12.05	
15	211312.20N	1054718.88E	12.06	
16	211311.51N	1054721.29E	12.07	
17	211310.81N	1054723.69E	12.11	
17A	211310.96N	1054723.40E	12.09	Parking/parking overnight stand
17B	211311.57N	1054724.43E	11.97	Parking/parking overnight stand
18	211309.92N	1054726.79E	12.10	
18A	211310.20N	1054726.62E	12.07	Parking/parking overnight stand
18B	211310.67N	1054727.35E	11.95	Parking/parking overnight stand
19	211309.22N	1054729.20E	12.10	
20	211308.53N	1054731.60E	12.11	
21	211307.83N	1054734.00E	12.13	
22	211307.14N	1054736.40E	12.15	
23	211306.44N	1054738.81E	12.21	
23A	211306.60N	1054738.51E	12.20	Parking/parking overnight stand

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
23B	211307.13N	1054739.45E	12.07	Parking/parking overnight stand
24	211305.55N	1054741.91E	12.21	
24A	211305.83N	1054741.74E	12.16	Parking/parking overnight stand
24B	211306.25N	1054742.44E	12.05	Parking/parking overnight stand
25	211304.85N	1054744.31E	12.20	
26	211304.16N	1054746.72E	12.22	
27	211303.46N	1054749.12E	12.24	
28	211302.70N	1054751.77E	12.25	
28A	211303.15N	1054751.60E	11.67	
28B	211302.74N	1054753.04E	11.65	
29	211302.31N	1054754.48E	11.63	
30A	To be developed			Parking/parking overnight stand
31A	To be developed			Parking/parking overnight stand
32A	To be developed			Parking/parking overnight stand
33A	To be developed			Parking/parking overnight stand
34A	To be developed			Parking/parking overnight stand
34B	To be developed			Parking/parking overnight stand
35	211302.52N	1054758.93E	11.67	
35A	211303.20N	1054759.15E	11.54	
35B	211302.02N	1054758.77E	11.78	
36	211300.06N	1054758.12E	12.13	
36A	211300.73N	1054758.34E	11.99	
36B	211259.48N	1054757.93E	12.24	
37	211300.75N	1054804.91E	11.52	
38	211257.73N	1054803.92E	11.94	
39	211300.32N	1054806.40E	11.53	
40	211257.29N	1054805.40E	11.95	
41	211259.88N	1054807.92E	11.52	
42	211256.86N	1054806.92E	10.91	
43	211256.01N	1054808.91E	12.16	
43A	211259.28N	1054809.99E	11.52	
44	211255.61N	1054811.55E	12.05	
44A	211258.55N	1054812.53E	11.46	
45	211256.92N	1054814.09E	11.25	
46	211257.23N	1054817.41E	11.68	
47	211256.15N	1054818.53E	11.73	

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
47A	To be developed			Parking/parking overnight stand
48	211254.01N	1054818.20E	11.48	
48A	To be developed			Parking/parking overnight stand
49	211251.62N	1054816.68E	11.92	
50	211255.18N	1054824.46E	11.67	
51	211252.78N	1054823.68E	11.55	
52	211250.62N	1054822.96E	11.41	
53	211253.77N	1054831.30E	11.30	
54	211251.49N	1054831.58E	11.42	
54A	211251.05N	1054830.40E	11.41	
54B	211252.33N	1054830.83E	11.36	
55	211248.79N	1054830.68E	11.62	
55A	211248.47N	1054829.56E	11.52	
55B	211249.76N	1054829.98E	11.64	
56	211252.73N	1054833.70E	11.66	
57	211252.45N	1054834.67E	11.56	
58	211252.03N	1054836.11E	11.52	
58A	211252.04N	1054835.74E	11.53	
58B	211251.86N	1054836.37E	11.80	
58C	211252.70N	1054835.96E	11.57	
58D	211252.52N	1054836.59E	11.59	
71	211246.73N	1054855.51E	11.79	
72	211245.32N	1054855.05E	12.00	
73	211243.90N	1054854.58E	11.77	
74	211242.47N	1054854.11E	11.54	
75	211246.49N	1054856.33E	11.78	
75A	211246.05N	1054854.92E	11.93	
76	211245.08N	1054855.87E	11.99	
77	211243.67N	1054855.40E	11.77	
77A	211243.33N	1054854.03E	11.67	
78	211242.24N	1054854.93E	11.53	
79	211245.22N	1054900.74E	11.78	

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
79A	211243.65N	1054903.24E	11.92	
80	211243.80N	1054900.28E	11.98	
81	211242.39N	1054859.81E	11.77	
81A	211240.93N	1054902.35E	11.66	
82	211240.96N	1054859.34E	11.54	
83	211244.98N	1054901.56E	11.78	
84	211243.57N	1054901.09E	11.98	
85	211242.16N	1054900.63E	11.77	
86	211240.72N	1054900.16E	11.54	
1H	211249.82N	1054838.73E	11.45	
2H	211249.18N	1054840.93E	11.19	
3H	211249.38N	1054843.41E	11.64	
9H	211246.86N	1054851.20E	11.45	
QS1	211314.02N	1054903.09E	11.76	Parking/parking overnight stand
QS1A	211313.96N	1054902.87E	11.29	Parking/parking overnight stand
QS2	211315.22N	1054858.96E	11.67	Parking/parking overnight stand
QS2A	211315.15N	1054858.73E	11.80	Parking/parking overnight stand
QS3	211316.20N	1054854.12E	11.72	Parking/parking overnight stand
QS3A	211316.40N	1054854.82E	11.73	Parking/parking overnight stand
QS4	211317.89N	1054848.40E	11.64	Parking/parking overnight stand
QS4A	211318.44N	1054847.96E	11.50	Parking/parking overnight stand
QS5	211333.32N	1054756.58E	11.40	Parking/parking overnight stand
QS6	211334.04N	1054754.05E	11.33	Parking/parking overnight stand
QS7	211334.93N	1054750.90E	11.34	Parking/parking overnight stand
QS8	211335.55N	1054748.77E	11.33	Parking/parking overnight stand
QS9	211336.16N	1054746.67E	11.31	Parking/parking overnight stand
QS10	211336.78N	1054744.52E	11.30	Parking/parking overnight stand
QS11	211337.39N	1054742.39E	11.28	Parking/parking overnight stand

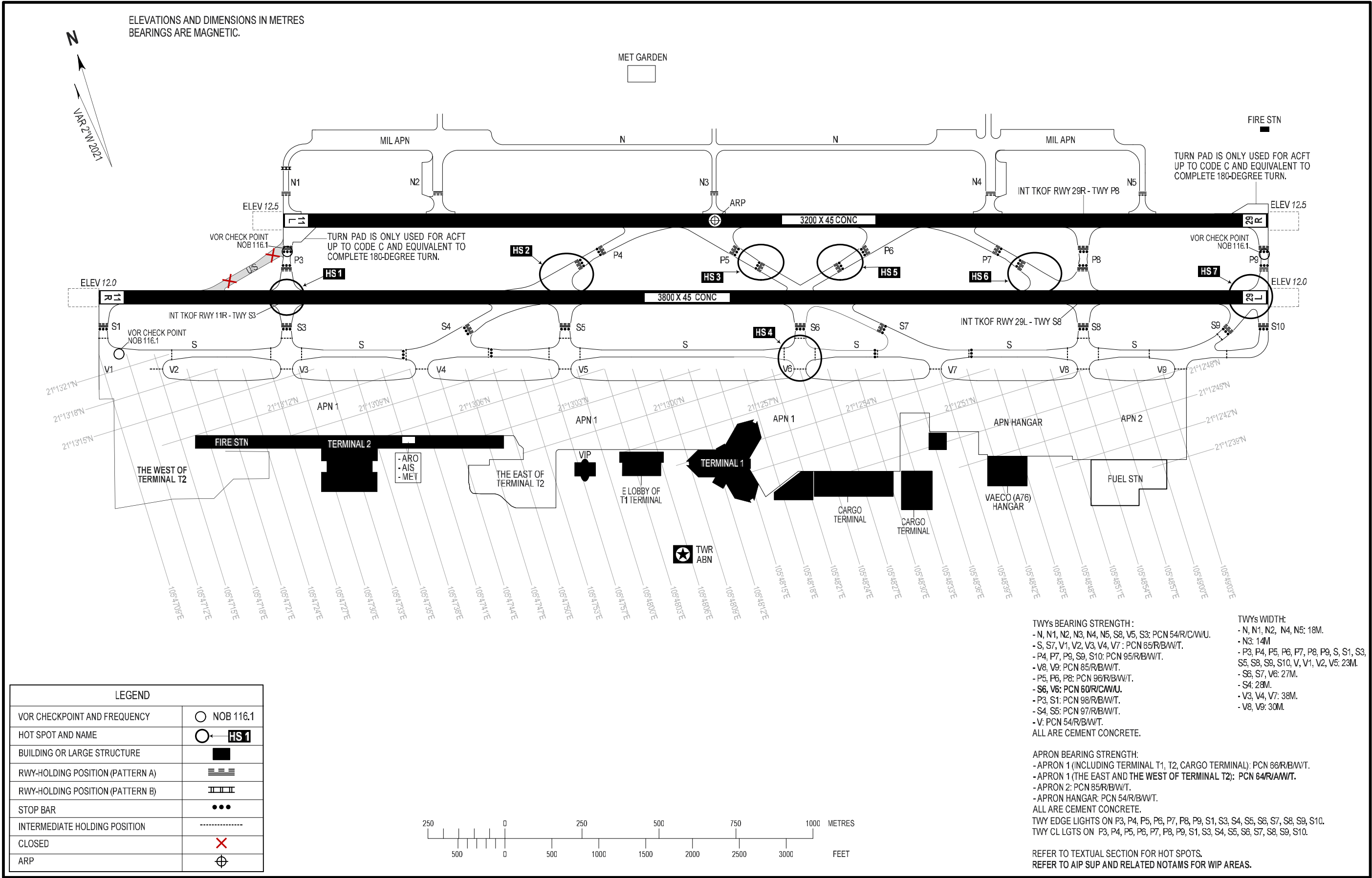
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 12M

TWR: 118.4
GROUND: 121.9

HA NOI / NOI BAI INTL (VVNB)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVPB AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVPB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND
NAME

VVPB - HUE/PHU BAI INTL

VVPB AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVPB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND
ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	162402.46B - 1074208.98Đ Giao điểm của tim đường CHC 09/27 và tim đường lăn E1 162402.46N - 1074208.98E Intersection of RCL 09/27 and CL of TWY E1
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Đông Nam, cách trung tâm thành phố Huế 13 KM SE, 13 KM from the centre of Hue City
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	15.0 M (49.215 FT)/38°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ hàng không miền Trung tại Cảng hàng không quốc tế Phú Bài Tel: +84 234 3951393 Fax: +84 234 3951302 Email: cvhk-hui@maa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Middle Airports Authority (MAA) at Phu Bai INTL Airport Tel: +84 234 3951393 Fax: +84 234 3951302 Email: cvhk-hui@maa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không quốc tế Phú Bài Tel: +84 234 3951199/+84 234 3862096 Fax: +84 234 3861131 Email: vanthu.hui@acv.vn AFS: VVPBYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Phu Bai INTL Airport Tel: +84 234 3951199/+84 234 3862096 Fax: +84 234 3861131 Email: vanthu.hui@acv.vn AFS: VVPBYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVPB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVPB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo và xe nâng hàng Conveyor, cargo truck and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	1 xe 10 500 lít, 1 xe 8 000 lít 1 truck 10 500 L, 1 truck 8 000 L
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVPB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the airport and in the city

2	Nhà hàng Restaurants	Nhà hàng và quán bar có tại sân bay Restaurants and snack bars at airport
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và xe cho thuê Buses, taxi and car for hire
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Trung tâm Y tế cách sân bay 2 KM và trong thành phố First aid at airport. Hospitals: 2 KM from airport and in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Ngân hàng cách sân bay 2 KM; Bưu điện cách sân bay 3 KM; Dịch vụ điện thoại có tại sân bay Bank: 2 KM from airport; Post office: 3 KM from airport. Telephone service available at airport
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Có tại sân bay Available at airport
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY**VVPB AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7: Bảo đảm phục vụ trong suốt thời gian hoạt động của sân bay CAT 7 with AD HR
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 2 700 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 20 800 L • Tốc độ xả foam bọt: 15 000 L/min • Khối lượng bột khô: 475 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 2 700 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 20 800 L • Discharge rate foam solution: 15 000 L/min • Dry chemical powders: 475 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321 trở xuống – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 916439099 – Up to A321 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 916439099
4	Ghi chú Remarks	Tất cả các nhân viên thực hiện dịch vụ khẩn nguy sân bay đều được huấn luyện phương pháp cứu nạn và cứu hỏa, cũng như cách thức sơ cứu tại chỗ All airport emergency service personnel are trained in rescue and fire fighting as well as medical first-aid

VVPB AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG		VVPB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING
1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVPB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	-Sân đỗ (gồm các vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5), Bê tông xi măng, PCN 45/R/B/W/T -Sân đỗ mở rộng (gồm các vị trí đỗ 6, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11, 12), Bê tông xi măng, PCN 66/R/A/W/T -Sân đỗ (Vị trí đỗ biệt lập 13), Bê tông xi măng, PCN 60/R/A/W/T -Apron (including stands 1, 2, 3, 4, 5), Cement concrete, PCN 45/R/B/W/T -Extended apron (including stands 6, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11, 12), Cement concrete, PCN 66/R/A/W/T - Apron (Isolated stand 13), Cement concrete, PCN 60/R/A/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn W1, 23 M, Bê tông nhựa, PCN 55/F/B/W/T Đường lăn E1, 23 M, Bê tông nhựa, PCN 55/F/B/W/T Một đoạn đường lăn SP, 18 M, Bê tông xi măng, PCN 45/F/B/W/T TWY W1, 23 M, Bituminous concrete, PCN 55/F/B/W/T TWY E1, 23 M, Bituminous concrete, PCN 55/F/B/W/T TWY, A portion of SP, 18 M, Cement concrete, PCN 45/F/B/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí:Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Đường lăn: W2, W3, W4, E2 và một số phần SP (đoạn từ đường lăn W4 đến đường lăn W1 và từ đường lăn E1 đến đường lăn E2) không sử dụng được. Đường lăn E2 được sử dụng để đỗ tàu bay trong trường hợp khẩn nguy. TWY W2, W3, W4, E2 and portions of SP (portion from TWY W4 to TWY W1 and from TWY E1 to TWY E2): unserviceable. Only emergency case, TWY E2 is available for aircraft parking.

VVPB AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVPB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Chỉ vị trí hướng đậu của tàu bay. - Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại Cảng HKQT Phú Bài có tại các vị trí đỗ số 6, 6A, 6B, 7, 8, 9. - Giới hạn tốc độ lăn của tàu bay khi tiếp cận vào vị trí đỗ có trang bị VDGS: - Tốc độ tàu bay không vượt quá 4 M/S trong khoảng cách tính từ thời điểm VDGS nhận diện tàu bay cho đến 20 M so với vạch dừng bánh mũi. - Tốc độ tàu bay không vượt quá 2 M/S trong khoảng cách từ 20 M đến 3 M so với vạch dừng bánh mũi (trong khoảng cách còn lại, giảm dần tốc độ và dừng tại vạch dừng bánh mũi). - Khoảng cách tối đa giữa tâm bánh mũi của tàu bay so với tâm vạch dừng bánh mũi là: +1 M hoặc -1 M. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guide lines at apron. Nose-in guidance at aircraft stands. - Visual Docking Guidance System (VDGS) at Phu Bai International Airport available at stands 6, 6A, 6B, 7, 8 and 9. - Limitations of speed during entry into stand using visual docking system (VDGS): - Speed of aircraft is not exceed 4 M/S within the distance from 20 M and beyond to the stop at the stop line of aircraft. - Speed of aircraft is not exceed 2 M/S within the distance from 20 M to 3 M to the stop line of aircraft (within remaining distance, reduce speed and stop at the stop line of aircraft). - The maximum distance between the center of the nose wheel of aircraft and the center of the stop line of aircraft: +1 M or -1 M.
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, điểm ngắm, sân quay đầu. Đèn: Ngưỡng, lề và cuối đường CHC. Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, aiming point, turn pad. Lights: THR, edge line and end of RWY.
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, tim, lề, vị trí dừng chờ. Đèn: - Đường lăn E1: lề đường lăn - Đường lăn W1: lề đường lăn Markings: Designation, centre line, edge line, holding points. Lights: - TWY E1: Edge - TWY W1: Edge
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Khi cất cánh tàu bay tiến nhập vào đường CHC qua đường lăn E1/W1. Aircraft taxi to the RWY via TWY E1/W1 for DEP.

VVPB AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVPB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPBOB001	Cây Tree	162404.77N 1074334.25E	20/20 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB002	Cột điện Electric pole	162355.56N 1074323.86E	16/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB003	Tòa nhà Building	162401.85N 1074321.57E	13/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB004	Tòa nhà Building	162400.37N 1074320.97E	11/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB005	Cây Tree	162354.21N 1073922.34E	119/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB006	Ăng ten Antenna	162402.70N 1074014.03E	55/40 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A, sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB007	Cột đèn Lamp pole	162401.93N 1074116.33E	24/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB008	Cột đèn Lamp pole	162405.18N 1074118.49E	17/6 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPBOB009	Tòa nhà Building	162403.32N 1074257.39E	12/10 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB010	Ăng ten Antenna	162356.38N 1074249.78E	21/16 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB011	Ăng ten Antenna	162358.86N 1074201.89E	21/10 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPBOB012	Cột đèn Lamp pole	162353.02N 1074205.75E	38/25 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB013	Ăng ten Antenna	162400.23N 1074137.76E	24/11 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB014	Dàn đèn Bank of lights	162405.18N 1074118.49E	17/5 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart - Type B
VVPBOB015	Cột đèn Lamp pole	162401.11N 1074117.37E	24/11 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB016	Cột đèn Lamp pole	162405.60N 1074111.77E	24/11 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB017	Nhà Building	162415.01N 1074102.13E	34/21 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB018	Cột điện Electric pole	162214.09N 1073946.79E	95/28 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB019	Cột điện Electric pole	162204.44N 1073958.87E	103/27 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB020	Cột điện Electric pole	162200.22N 1074004.15E	121/27 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB021	Cột điện Electric pole	162157.98N 1074002.85E	132/36 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB022	Cột điện Electric pole	162130.74N 1074037.59E	135/35 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPBOB023	Cột điện Electric pole	162126.84N 1074042.56E	132/40 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPBOB024	Ăng ten Antenna	162201.00N 1074345.75E	64/63 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVPB AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVPB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Phú Bài Phu Bai MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng Da Nang Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 04 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 1 tiếng trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (04 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800 UTC; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available

8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Phu Bai TWR, Da Nang APP, Da Nang TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVPBYMYX AFTN/AMHS address: VVPBYMYX

VVPB AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVPB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Hướng thực TRUE BRG	Kích thước đường CHC (M) Dimensions of RWY(M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	092°	2 700 x 45	55/F/B/W/T Bê tông nhựa 55/F/B/W/T Bituminous concrete	162404.66N 1074127.95E NIL NIL	THR 12.6 M NIL
27	272°	2 700 x 45	55/F/B/W/T Bê tông nhựa 55/F/B/W/T Bituminous concrete	162359.79N 1074258.84E NIL NIL	THR 3.9 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Độ dốc RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M) SWY dimensions (M)	Kích thước khoảng trống (M) CWY dimensions (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M) Strip dimensions (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M) Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
09	0.4 %	45 x 60	140 x 150	2 898 x 300	90 x 90
27	0.4 %	33 x 60	170 x 150	2 898 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS) Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ OFZ	Ghi chú Remarks
1	12	13	14
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVPB AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVPB AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Cự ly chạy đà cất cánh (M) TORA (M)	Cự ly có thể cất cánh (M) TODA (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M) ASDA (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M) LDA (M)	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6
09	2 700	2 840	2 745	2 700	Không NIL
27	2 700	2 870	2 733	2 700	Không NIL

VVPB AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVPB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tìm đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	Không NIL	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	2 700 M 60 M Đoạn giữa màu trắng/600 M hai đầu màu vàng/ trắng NIL 2 700 M 60 M Middle white 600 M from THR 27 and 09 yellow/white NIL	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
27	Hệ thống đèn tiếp cận đơn giản 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	2 700 M 60 M Đoạn giữa màu trắng/600 M hai đầu màu vàng/ trắng NIL 2 700 M 60 M Middle white 600 M from THR 27 and 09 yellow/white NIL	Đỏ NIL Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVPB AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG**VVPB AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours operation	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng, nhấp nháy 2 giây/lần. Đèn nhận biết: Không H24 ABN: On top of TWR. FLG White EV 2 SEC IBN: NIL H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không Thiết bị đo gió: Đặt trước đài chỉ huy NIL Anemometer: Front of TWR
3	Đèn lề, đèn tìm đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng cung cấp đủ cho tất cả các đèn sân bay. Thời gian chuyển nguồn: 15 giây Secondary power supply to all lighting at AD Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH**VVPB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPB AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU**VVPB AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát Phú Bài: một vòng tròn bán kính 30 KM, tâm là đài DVOR/DME HUE PHU BAI CTR: A circle radius 30 KM, centred at HUE DVOR/DME
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất đến độ cao 2 150 M (7 000 FT), trừ vùng kiểm soát của đài kiểm soát tại sân bay Đà Nẵng SFC to 2 150 M (7 000 FT), except the airspace portion controlled by Da Nang TWR
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Phú Bài Tiếng Anh, Tiếng Việt Phu Bai TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Phần vùng trời trùng giữa Đài kiểm soát tại sân bay Đà Nẵng và Phú Bài có giới hạn cao là 1 550 M (5 000 FT) For airspace portion overlap between Da Nang TWR and Phu Bai TWR, vertical limit is 1 550 M (5 000 FT)

VVPB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Phú Bài PHU BAI TWR	118.800 MHZ	H24	
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận Đà Nẵng DA NANG APP	120.450 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng DA NANG CTL	125.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH**VVPB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

<i>Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)</i>	<i>Tên gọi</i>	<i>Tần số</i>	<i>Giờ hoạt động</i>	<i>Vị trí anten phát Tọa độ</i>	<i>Mức cao anten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)</i>	<i>Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS</i>	<i>Ghi chú</i>
<i>Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)</i>	<i>ID</i>	<i>Frequency</i>	<i>Hours of operation</i>	<i>Position of transmitting antenna coordinates</i>	<i>Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna</i>	<i>Service volume radius from the GBAS reference point</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME	HUE	115.800 MHZ	H24	162408.4B 1074206.3Đ 162408.4N 1074206.3E		Không NIL	Phía Bắc đường CHC 09, cách tâm đường CHC 170 M và cách ngưỡng đường CHC 09 về phía trái 1 141 M Northern of RWY 09, 170 M FM RCL and 1 141 M left FM THR RWY 09
NDB	P	348 KHZ	H24	162358.2B 1074330.9Đ 162358.2N 1074330.9E		Không NIL	Cách ngưỡng đường CHC 27: 950 M 950 M FM THR RWY 27
NDB	PB	440 KHZ	H24	162347.3B 1074554.6Đ 162347.3N 1074554.6E		Không NIL	Cách ngưỡng đường CHC 27: 5251 M 5251 M FM THR RWY 27
ILS/LLZ LOC	PBA	109.500 MHZ	H24	162405.2B 1074118.5Đ 162405.2N 1074118.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách ngưỡng đường CHC 09: 280 M Coverage: 25 NM. 280 M FM THR RWY 09
ILS/GP-DME	PBA	332.600 MHZ CH 32X	H24	162358.4B 1074251.0Đ 162358.4N 1074251.0E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM. Phía Nam đường CHC 27, cách tâm đường CHC 120 M và cách ngưỡng đường CHC 27 về phía trái 262.2 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. Southern of RWY 27, 120 M FM RCL and 262.2 M left FM THR RWY 27

VVPB AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVPB AD 2.20 LOCAL AERODROME TRAFFIC REGULATIONS

- 1

Các quy định tại sân bay

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay quốc tế Phú Bài được ban hành trong quyển tài liệu hướng dẫn khai thác có tại phòng thủ tục bay Phú Bài. Tài liệu này bao gồm các quy định cụ thể với các nội dung hướng dẫn như sau:

a)

Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b)

Tin tức về các điểm đỗ tàu bay kể cả các hệ thống chỉ dẫn trực quan sát sân đỗ;

c)

Tin tức về chỉ dẫn lăn từ điểm đỗ của tàu bay kể cả huấn lệnh lăn;

d)

Những hạn chế khai thác đối với tàu bay lớn, kể cả sử dụng hạn chế công suất động cơ của tàu bay khi lăn;

e)

Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay

2

Dòir và lăn tới vị trí đỗ

Đài kiểm soát tại sân bay Phú Bài sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

3

Các chuyến bay huấn luyện và bay kiểm tra kỹ thuật

Các chuyến bay huấn luyện và bay kiểm tra kỹ thuật chỉ được thực hiện khi đã có phép của nhà chức trách có thẩm quyền.

4

Phương án khai thác các vị trí đỗ tàu bay
- 1

Airport Regulations

At Phu Bai INTL Airport a number of local regulations have been applied. The regulations are published in a manual which is available at Phu Bai ATS Reporting Office. This manual includes, among other subjects, the following:

a)

The meanings of markings and signs;

b)

Information about aircraft stands including visual docking guidance systems;

c)

Information about taxiing from aircraft stands including taxi clearance;

d)

Limitations in the operation of large aircraft including limitations in the use of the aircraft's own power for taxiing;

e)

Marshaller and follow-me-car assistance.

2

Taxiing to and from stands

Arriving aircraft will be allocated a stand number by Phu Bai TWR.

3

Training flights - technical test flights

Training flights and technical test flights can be made only after obtaining permission from the appropriate Authority.

4

Operational procedure of aircraft stands

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương án vận hành, khai thác tàu bay Aircraft operational procedure
1 to 5	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy đẩy tàu bay ra đường lăn SP → tàu bay tự lăn theo đường lăn E1/W1 để khởi hành. – Used for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent. – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into aircraft stand. – For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed by tow tractor to TWY SP → aircraft self-taxi to TWY E1/W1 for departure.
6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11, 12	– Khai thác tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy đẩy tàu bay ra vệt lăn D đến vị trí ngay khi bánh mũi tàu bay nằm trên tim vệt lăn D (mũi tàu bay hướng về phía Tây), xe kéo/đẩy rời vị trí → tàu bay tự lăn theo vệt lăn D → vệt lăn D1 → đường lăn E1 (hoặc đường lăn SP → đường lăn W1) để khởi hành. – Used for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent. – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into aircraft stand. – For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed by tow tractor to taxilane D to the position as soon as the nose-wheel of the aircraft is on the centre line of taxilane D (the nose of the aircraft face West), tow tractor leaves the position → aircraft self-taxi into taxilane D → taxilane D1 → TWY E1 (or TWY SP → TWY W1) for departure.
6	– Sử dụng tàu bay code D/E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) trong trường hợp các vị trí đỗ 6A và 6B không khai thác. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy đẩy tàu bay ra vệt lăn D đến vị trí ngay khi bánh mũi tàu bay nằm trên tim vệt lăn D (mũi tàu bay hướng về phía Tây), xe kéo/đẩy rời vị trí → tàu bay tự lăn theo vệt lăn D → vệt lăn D1 → đường lăn E1 để khởi hành. – Used for aircraft code D/E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) in case stands 6A and 6B are not operated. – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into aircraft stand. – For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed by tow tractor to taxilane D to the position as soon as the nose-wheel of the aircraft is on the centre line of taxilane D (the nose of the aircraft face West), tow tractor leaves the position → aircraft self-taxi into taxilane D → taxilane D1 → TWY E1 for departure.

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
37	PB701	162354.5N 1074436.3E	
38	PB702	163626.0N 1074519.6E	
39	PB888	162549.7N 1071424.1E	
40	PHADE	160914.1N 1074924.7E	
41	PHUVA	163628.0N 1073131.0E	
42	SADIN	150448.0N 1081038.0E	
43	SDF	162104.9N 1073029.2E	
44	THR09	162404.7N 1074128.0E	THR
45	THR27	162359.8N 1074258.8E	THR
46	TORED	162749.0N 1064032.0E	
47	VIDAN	154503.3N 1075954.5E	
48	VIDEN	170114.0N 1072156.0E	
49	VILOT	150219.0N 1080642.0E	

VVPB AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVPB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1

Bảng hệ số ma sát đường CHC

1

Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
1	2	3	4	5
09	2 700	0.70	0.70	0.72
27	2 700	0.71	0.69	0.72

2

Các điểm HOT SPOT

2

HOT SPOTS

HOT SPOT HOT SPOT NR	Vị trí Position
HS 1	Vị trí: Khu vực giao nhau giữa đường lăn E1, đường lăn SP và vệt lăn D1. Tàu bay khi lăn qua khu vực giao nhau giữa đường lăn E1, đường lăn SP và vệt lăn D1: Cần chú ý lăn đúng vệt lăn, khoảng cách an toàn với tàu bay đang lăn trên đường lăn E1, đường lăn SP và vệt lăn D1. Position: Intersection between TWY E1, TWY SP and taxilane D1. Aircraft taxiing via intersection between TWY E1, TWY SP and taxilane D1: Should pay attention to taxi on the correct taxilane, safe distance with aircraft taxiing on TWY E1, TWY SP and taxilane D1.
HS 2	Vị trí: Khu vực giao nhau giữa vệt lăn D và vệt lăn D1. Tàu bay khi lăn qua khu vực giao nhau giữa vệt lăn D và vệt lăn D1: Cần chú ý lăn đúng vệt lăn và khoảng cách an toàn với tàu bay đang lăn trên vệt lăn D và vệt lăn D1. Position: Intersection between taxilane D and taxilane D1. Aircraft taxiing via intersection between taxilane D and taxilane D1: Should pay attention to taxi on the correct taxilane, safe distance with aircraft taxiing on taxilane D and taxilane D1

- 3

Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lăn vào vị trí đỗ từ 2 m đến 3 m trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.
- 3

Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 m to 3 m from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.
- 4

Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay
- 4

Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim lạ Strange birds	– Số lượng: Khoảng 100 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 100–500 M. – Mật độ chim: Nhiều. – Thời gian hoạt động: Buổi sáng sớm hoặc chiều tối, khi trời âm u, mưa giông. – Vị trí cư trú: Không xác định. – Vị trí kiếm ăn: Không xác định. – Number of birds: APRX 100 birds. – Heightband (AGL): APRX 100–500 M AGL. – Bird density: High. – Operating period: In the early morning or late evening, when gloomy, rain–storm. – Roost position: Not specified. – Feeding position: Not specified.	Quanh năm, bay lượn qua khu vực đường CHC và sân đỗ, nhà ga. Throughout the year, fly over RWYs and apron, terminal.	Trung bình Average
Cò, Tiết, Chim sẻ Stork, ..., Sparrow	– Số lượng: Hàng trăm con. – Độ cao hoạt động: Bay ngang mặt đất đến khoảng 300 M. – Mật độ chim: Nhiều. – Thời gian hoạt động: Cả ngày nhất là sau mưa, chiều tối xuất hiện nhiều. – Vị trí cư trú: Khoảng mùa mưa từ tháng 8 đến tháng 12 – xuất hiện nhiều tại các ao, hồ, cánh đồng. – Vị trí kiếm ăn: Ao, hồ, chỗ có cây ẩm ướt. – Number of birds: Hundreds of birds. – Heightband (AGL): Fly across the ground APRX 300 M AGL. – Bird density: High. – Operating period: All day, specially after the rain and in the evening. – Roost position: Around the rainy season from August to December, appear in ponds, lakes, fields. – Feeding position: Ponds, lakes, places with wet plants.	Bay qua khu vực đường CHC nhiều nhất đầu 27 Fly over RWY with the highest number at the beginning of RWY 27.	Trung bình Average

Các loài chim cò tập trung ao, hồ, đồng ruộng ở cánh đồng Thanh Lam tìm thức ăn.

Chó, mèo hoang thường xuất hiện ở rừng cây bao quanh hàng rào an ninh khu bay phía Tây đến phía Đông.

Gia súc, động vật nhà dân nuôi bên ngoài chạy dọc hàng rào an ninh khu bay đường CHC 09/27.

Birds, Storks gather in ponds, lakes, Thanh Lam field to feed.

Stray dogs and cats often appear in the forest surrounding the security fences of airfield from the West to the East.

Cattle, animals are bred outside along the security fences of airfield RWY 09/27.

5

Danh mục không đáp ứng

5

List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non-Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Hàng rào an ninh phía Bắc đường CHC 09/27 nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 140 M, không đảm bảo độ dễ gãy The security fence in the north of RWY 09/27 is located in the RWY strip, about 140 M from the center of the runway, does not meet the fragility requirement.	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	
3	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	

6

Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC

6

The aircraft loading operated on RWY

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M max	M min	ACN max	ACN min	Tải trọng tàu bay khai thác không hạn chế Aircraft loading operate is not limited	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05
1	B777-300ER	352.441	167.830	71	25	288.228	302.640
2	B787-9	245.847	115.350	73	28	193.648	203.330
3	A350-900	268.900	142.000	70	32	218.807	229.748

VVPB AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÚ BÀI

VVPB AD 2.24 CHARTS RELATED TO PHU BAI AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPB-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPB-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVPB-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVPB-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPB-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPB-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPB-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, BACMA 1B, HUTRO 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, BACMA 1B, HUTRO 1A	AD 2-VVPB-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 27: PHUVA 1C, ANTHU 1C, BACMA 1C, HUTRO 1C Standard Departure Chart – Instrument (SID) - ICAO - RWY 27: PHUVA 1C, ANTHU 1C, BACMA 1C, HUTRO 1C	AD 2-VVPB-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - RNP đường CHC 27: HUTRO 1E, PHUVA 1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) - ICAO - RNP RWY 27: HUTRO 1E, PHUVA 1E	AD 2-VVPB-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - RNP đường CHC 27: HUTRO 1E, PHUVA 1E (Bảng mã hóa sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn sử dụng thiết bị và phương thức chuyển tiếp - RNP đường CHC 27) Standard Departure Chart – Instrument (SID) - ICAO - RNP RWY 27: HUTRO 1E, PHUVA 1E (SID and TRANSITION coding of RNP RWY 27)	AD 2-VVPB-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F	AD 2-VVPB-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Procedure coding)	AD 2-VVPB-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Connecting track specification)	AD 2-VVPB-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BIPHU 1A, HUTRO 2F (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPB-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: XILGA 1A, NAKHE 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: XILGA 1A, NAKHE 1B	AD 2-VVPB-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: XILGA 1A, NAKHE 1B (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: XILGA 1A, NAKHE 1B (Procedure coding)	AD 2-VVPB-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: XILGA 1A, NAKHE 1B (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: XILGA 1A, NAKHE 1B (Connecting track specification)	AD 2-VVPB-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: NAKHE 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: NAKHE 1A	AD 2-VVPB-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: NAKHE 1A (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: NAKHE 1A (Procedure coding)	AD 2-VVPB-9-16
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: NAKHE 1A (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: NAKHE 1A (Connecting track specification)	AD 2-VVPB-9-17

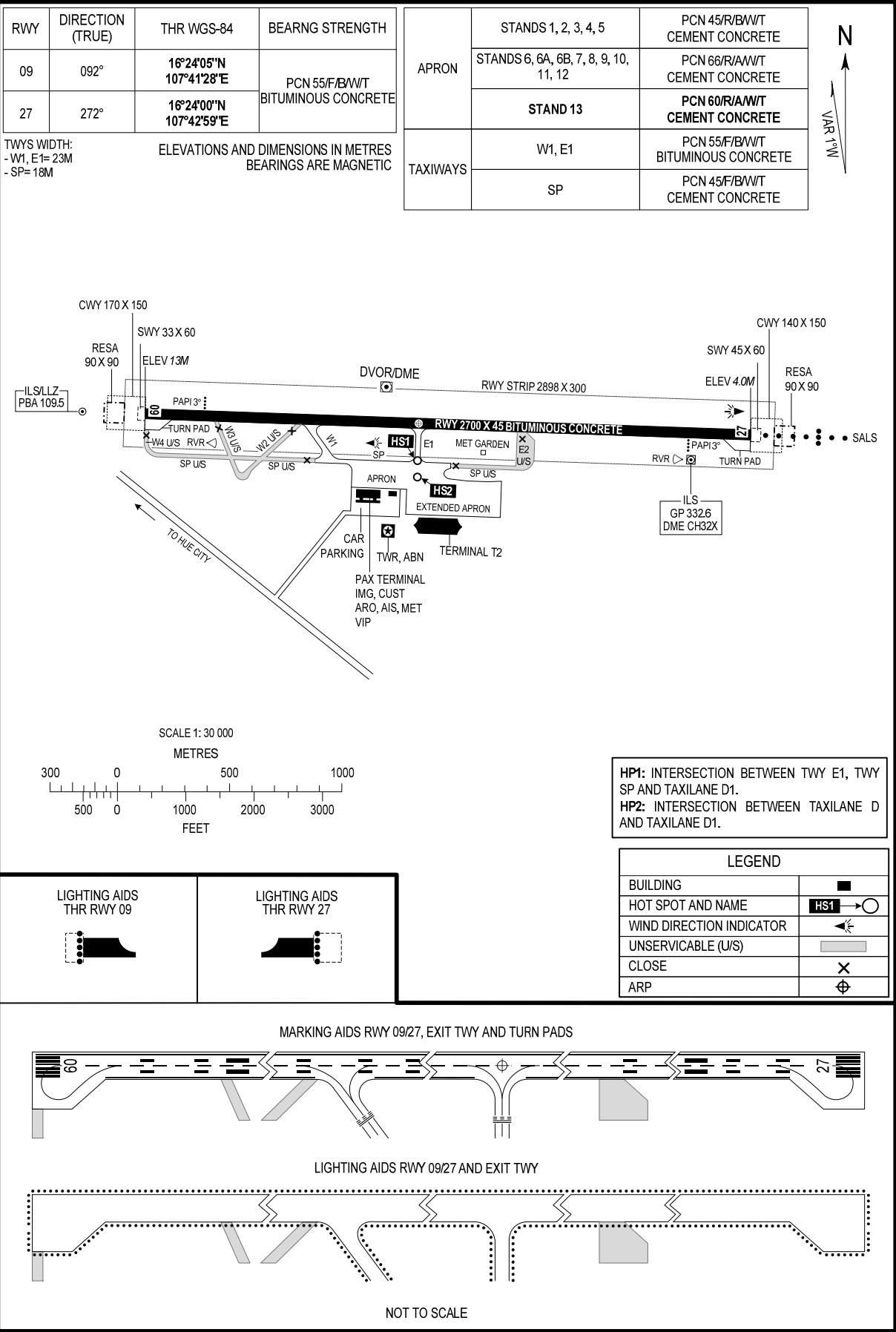
AERODROME CHART - ICAO

16°24'02"N
107°42'09"E

AD ELEV
15M

TWR 118.8

THUA THIEN HUE/PHU BAI INTL (VVPB)



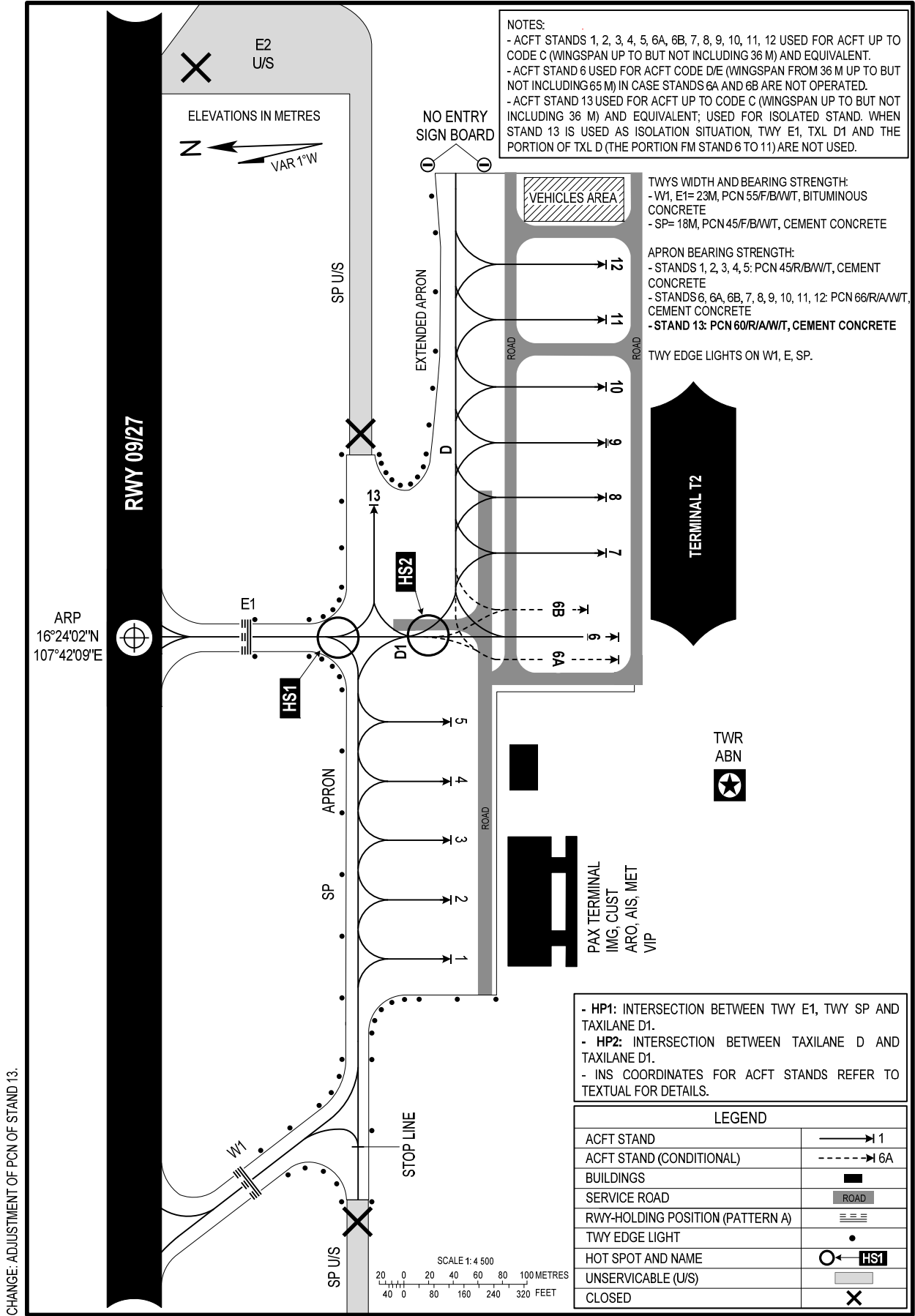
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 14M

TWR 118.8

THUA THIEN HUE/PHU BAI INTL (VVPB)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

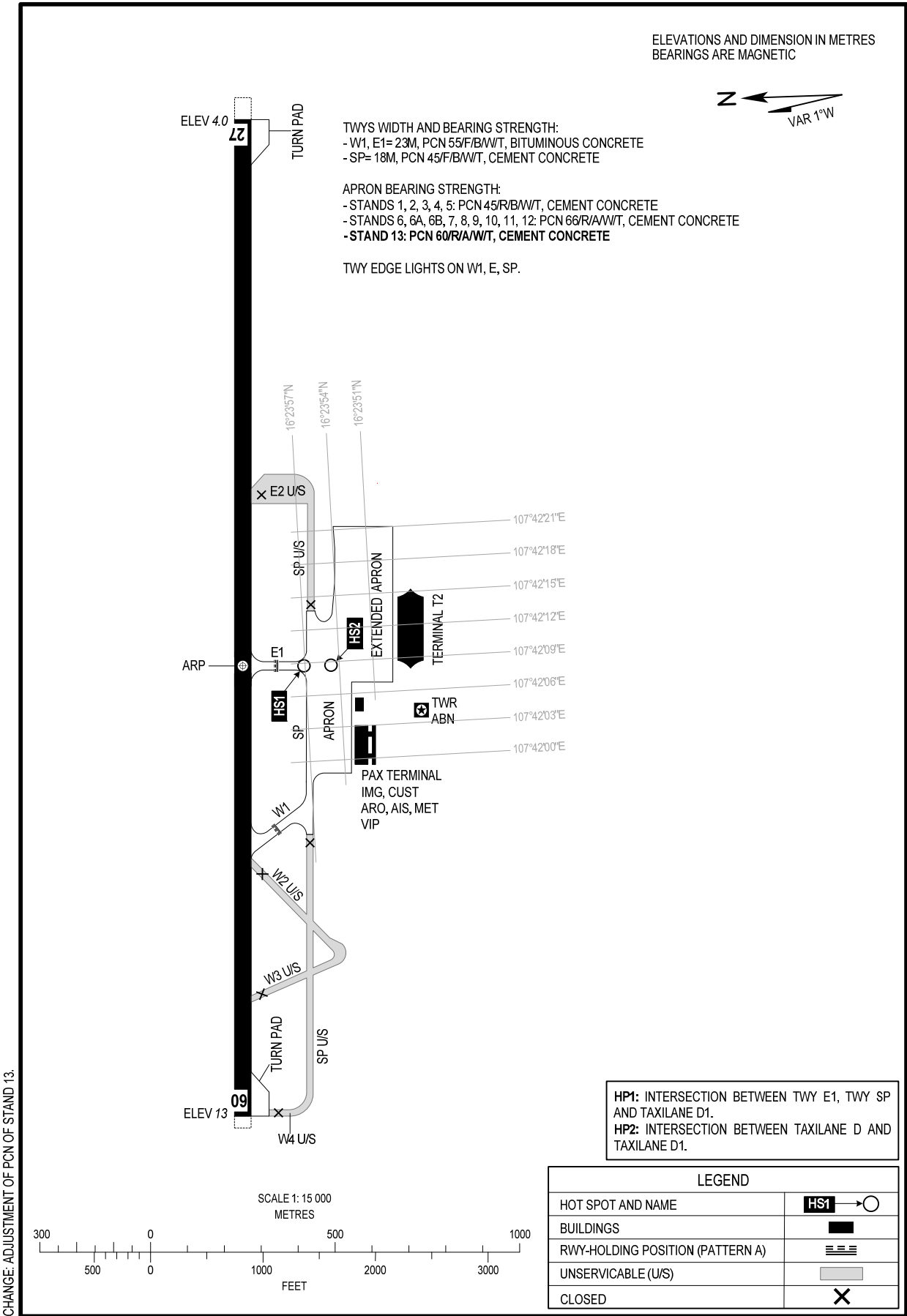
Position	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
Stand 1	162354.59N	1074159.79E	14.285	MSL
Stand 2	162354.50N	1074201.42E	14.180	MSL
Stand 3	162354.04N	1074203.04E	14.055	MSL
Stand 4	162354.32N	1074204.66E	14.252	MSL
Stand 5	162354.24N	1074206.28E	14.438	MSL
Stand 6	162350.00N	1074208.37E	12.662	MSL
Stand 6A	162349.90N	1074207.74E	12.681	MSL
Stand 6B	162350.51N	1074209.16E	12.728	MSL
Stand 7	162350.13N	1074210.67E	12.504	MSL
Stand 8	162350.10N	1074212.19E	12.387	MSL
Stand 9	162350.08N	1074213.71E	12.383	MSL
Stand 10	162349.89N	1074215.21E	12.355	MSL
Stand 11	162349.79N	1074217.07E	12.359	MSL
Stand 12	162349.71N	1074218.58E	12.352	MSL
Stand 13	162355.97N	1074212.33E	13.351	MSL

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 14M

TWR 118.8

THUA THIEN HUE/PHU BAI INTL (VVPB)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVPC AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVPC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVPC - BINH DINH/PHU CAT DOMESTIC

VVPC AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVPC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	135657B – 1090246Đ Giao điểm của tìm đường lăn E2 và tìm đường CHC 15/33 135657N - 1090246E Intersection of CL TWY E2 and RCL 15/33
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách thành phố Quy Nhơn 29 KM về phía Tây Bắc 29 KM from the Quy Nhon City to the North West
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	30 M/ 39° C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1° Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Trung tại Cảng hàng không Phù Cát Tel: +84 256 3537100 Fax: +84 256 3538100 Email: cvhk-uih@maa.gov.vn AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Middle Airports Authority (MAA) at Phu Cat Airport Tel: +84 256 3537100 Fax: +84 256 3538100 Email: cvhk-uih@maa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Phù Cát Tel: +84 256 3537500 Fax: +84 256 3537500 Email: dieuahanhsanbayuih@gmail.com AFS: VVPCYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Phu Cat Airport Tel: +84 256 3537500 Fax: +84 256 3537500 Email: dieuahanhsanbayuih@gmail.com AFS: VVPCYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG		VVPC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS
1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1400
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1400
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1400
10	An ninh Security	2300 - 1400
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVPC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Xe nâng, xe băng chuyền, xe đầu kéo Fork lift, conveyor, cargo truck
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	3 xe, 18 900 lít/xe 3 trucks, 18 900 L/truck
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.5
PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVPC AD 2.5
PASSENGER
FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê Buses, taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Xe cứu thương Ambulance
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.6
DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY

VVPC AD 2.6
RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 6 CAT 6
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO - Xe chữa cháy: 2 - Khối lượng bột: 2 395 L (AFFF 3%); loại B - Dung tích nước: 18 277.5 L - Tốc độ xả bột: 11 838 L/min - Khối lượng bột khô: 500 kg - Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO - Fire fighting truck: 2 - Foaming agent: 2 395 L (AFFF 3%); type B - Capacity of water: 18 277.5 L - Discharge rate foam solution: 11 838 L/min - Dry chemical powders: 500 kg - First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321, A320 và tương đương – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 914123559 – A321, A320 and equivalent – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 914123559
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.7
MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG

VVPC AD 2.7
SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVPC AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Vị trí đỗ 1 và 4), Bê tông xi măng, PCN 44/R/A/X/T Sân đỗ (Vị trí đỗ 2 và 3), Bê tông xi măng, PCN 36/R/A/W/T Sân đỗ (Vị trí đỗ 5, 6, 7 và 8), Bê tông xi măng, PCN 60/R/A/W/T Apron (Stands 1 and 4), Cement concrete, PCN 44/R/A/X/T Apron (Stands 2 and 3), Cement concrete, PCN 36/R/W/A/T Apron (Stands 5, 6, 7 and 8), Cement concrete, PCN 60/R/A/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E1, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T Đường lăn E2, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 43/R/A/X/T Đường lăn E3, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T Đường lăn E4, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T Đường lăn E5, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 43/R/A/X/T Đường lăn AC1, 18 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T Đường lăn AC2, 24 M, Bê tông xi măng, PCN 56/R/A/X/T TWY E1, 23 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/X/T TWY E2, 23 M, Cement concrete, PCN 43/R/A/X/T TWY E3, 23 M, Cement concrete , PCN 56/R/A/X/T TWY E4, 23 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/X/T TWY E5, 23 M, Cement concrete, PCN 43/R/A/X/T TWY AC1, 18 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/X/T TWY AC2, 24 M, Cement concrete, PCN 56/R/A/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Tọa độ: 135801.11526B 1090208.38838Đ Góc phương vị: 326° Cự ly: 0.7 NM Tần số: 116.3 MHZ Coordinates: 135801.11526N 1090208.38838E Azimuth: 326° Distance: 0.7 NM Frequency: 116.3 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVPC AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau với đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Các chỉ dẫn tại sân đỗ Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions Guidelines at apron	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, tìm đường CHC, lề đường CHC và cuối đường CHC. Đèn: Lề đường CHC và giới hạn đầu đường CHC 15/33 Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, edge and end of RWY Lights: Edge lights and end lights.
		Đường lăn: TWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, tìm đường lăn, lề đường lăn. Đèn: Đèn lề đường lăn Markings: Designation, centre line, edge. Lights: Edge lights

3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVPC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPCOB001	Giàn ăng ten LS/LLZ Bank of ILS/ LLZ antenna	135807.5N 1090158.9E	31/3 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB002	Cây Tree	135808.6N 1090159.9E	34/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB003	Cây Tree	135809.2N 1090159.6E	35/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB004	Cây Tree	135810.1N 1090158.5E	37/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB005	Cây Tree	135811.5N 1090159.3E	41/21 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB006	Cây Tree	135626.0N 1090306.1E	28/5 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB007	Cây Tree	135626.8N 1090309.6E	30/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB008	Cây Tree	135621.0N 1090306.7E	31/7 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33
VVPCOB009	Cây Tree	135613.3N 1090310.4E	35/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 15/33 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY15/33

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPCOB010	Cây Tree	135715.5N 1090228.2E	38/14 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB011	Đài kiểm soát tại sân bay Phù Cát Phu Cat TWR	135721.2N 1090251.0E	70/45 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB012	Đèn chiếu sáng Light	135718.9N 1090248.9E	57/29 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB013	Kè Embankment	135712.1N 1090241.7E	39/1 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB014	Cây Tree	135654.9N 1090240.6E	39/17 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB015	Cột ăng ten Antenna pole	135645.9N 1090258.2E	42/15 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB016	Cột ăng ten Antenna pole	135646.2N 1090259.4E	38/10 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB017	Nhà gác Guard tower	135647.5N 1090304.5E	50/19 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB018	Cây Tree	135632.4N 1090258.0E	31/8 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB019	Cột chống sét Lightning conductor	135637.9N 1090310.0E	45/19 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB020	Cột sóng Vinaphone Base transceiver station Vinaphone	135614.1N 1090240.9E	72/58 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPCOB021	Cây Tree	135626.3N 1090301.6E	32/4 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB022	Tháp Phú Lốc Phu Loc Tower	135716.6N 1090522.4E	98/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB023	Cây Tree	135728.0N 1090221.9E	35/7 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB024	Cây Tree	135745.3N 1090206.6E	43/19 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB025	Đài chỉ huy cất hạ cánh ngược Military tower K5b	135753.5N 1090214.2E	41/8 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB026	Cột đo hướng gió Anemometer pole	135752.8N 1090212.7E	35/7 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB027	Cây Tree	135750.9N 1090205.8E	36/9 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB028	Cây Tree	135759.6N 1090201.4E	33/8 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB029	Cây Tree	135804.0N 1090206.2E	37/11 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB030	Cây Tree	135804.8N 1090206.3E	66/40 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB031	Cây Tree	135810.8N 1090146.7E	47/23 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB032	Cột ăng ten Antenna pole	135807.0N 1090139.3E	61/36 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVPCOB033	Cây Tree	135752.3N 1090106.4E	122/17 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB034	Cây Tree	135814.6N 1090143.8E	50/24 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB035	Cây Tree	135803.2N 1090049.3E	149/16 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB036	Cây Tree	135829.1N 1090114.6E	70/20 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB037	Cột sóng Vinaphone Base transceiver station Vinaphone	135949.8N 1090311.4E	76/62 M	Có đèn/Có sơn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPCOB038	Cây Tree	135825.8N 1090105.1E	83/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVPC AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVPC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Phù Cát Phu Cat MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 – 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL

3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng Da Nang Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800 UTC; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Chart
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Website khí tượng Meteorological Website
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Phu Cat ARO, Phu Cat TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVPCYMYX AFTN/AMHS address: VVPCYMYX
		Hệ thống quan trắc: Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS Giờ hoạt động: 24/24 Observation system: Automatic Weather Observing System (AWOS) IMS Hours of operation: H24

VVPC AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVPC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải PCN bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
33	326.7°	3 048 x 45	43/R/A/X/T Bê tông xi măng 43/R/A/X/T Cement Concrete	135636.32N 1090300.29E NIL NIL	THR 26.1 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Hướng thực TRUE BRG	Kích thước đường CHC (M) Dimensions of RWY(M)	Sức chịu tải PCN bề mặt đường CHC và đoạn dừng Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	Mức cao ngưỡng và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
15	146.7°	3 048 x 45	43/R/A/X/T Bê tông xi măng 43/R/A/X/T Cement Concrete	135759.19N 1090204.47E NIL NIL	THR 28 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Độ dốc RWY-SWY SWY dimensions (M)	Kích thước đoạn dừng (M) SWY dimensions (M)	Kích thước khoảng trống (M) CWY dimensions (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M) Strip dimensions (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M) Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
33	0.2%	140 x 45	300 x 150	3 448 x 300	90 x 90
15	0.2%	140 x 45	300 x 150	3 448 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS) Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ OFZ	Ghi chú Remarks
1	12	13	14
33	Không NIL	Không NIL	Không NIL
15	Không NIL	Không NIL	Không NIL

Đường CHC 15/33: Khai thác loại tàu bay code C (A321, A320, B737 ...) và tương đương trở xuống.

RWY 15/33: Used for aircraft up to code C (A321, A320, B737 ...) and equivalent.

VVPC AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVPC AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Cự ly chạy đà cất cánh (M) TORA (M)	Cự ly có thể cất cánh (M) TODA (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M) ASDA (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M) LDA (M)	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6
33	3 048	3 348	3 188	3 048	Không NIL
15	3 048	3 348	3 188	3 048	Không NIL

VVPC AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC					VVPC AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING				
Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33	Hệ thống đèn tiếp cận CAT I 720 M LIH PALS CAT I 720 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	3 048 M 60 M Trắng/Vàng 600 M cuối đường CHC 3 048 M 60 M White/Yellow 600 M end of RWY	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
15	Hệ thống đèn tiếp cận gián đơn 390 M LIH SALS 390 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.49° PAPI Left/3.49°	Không NIL	Không NIL	3 048 M 60 M Trắng/Vàng 600 M cuối đường CHC 3 048 M 60 M White/Yellow 600 M end of RWY	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVPC AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVPC AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay, màu trắng xanh Giờ hoạt động bay: Xem AD 2.3 ABN/IBN: On the top of TWR, FLG White and Green Operational hours: See AD 2.3	
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không Ổng gió: 2 ống gió tại đường CHC 33/15; có đèn chỉ báo LDI: NIL Anemometer: 2 at RWY 33/15, LGTD	
3	Đèn lề, đèn tim đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9	
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	2 máy phát điện 250 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây 2 generators 250 KVA Switch-over time: 15 SEC	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVPC AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CẢNH

VVPC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVPC AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Phù Cát: 1 vòng tròn với bán kính 60 KM tâm là DVOR/DME "PCA" Phu Cat CTR: A circle, radius 60 KM centred at DVOR/DME "PCA"
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 3 050 M SFC up to 3 050 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Phù Cát Tiếng Anh, Tiếng Việt Phu Cat TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPC AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Phù Cát Phu Cat TWR	118.600 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận tầng cao CTL	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh HO CHI MINH ACC	134.050 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPC AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁN

VVPC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ phù trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	Tên gọi ID	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Vị trí ăng ten phát Tọa độ Position of transmitting antenna coordinates	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME) Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	C	388 KHZ	HJ (H12), HO	135608.8B 1090318.8Đ 135608.8N 1090318.8E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 90 KM Coverage: 90 KM
NDB	PC	250 KHZ	HJ (H12), HO	135203.9B 1090604.2Đ 135203.9N 1090604.2E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 130 KM Coverage: 130 KM

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	Tên gọi ID	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Vị trí ăngten phát Tọa độ Position of transmitting antenna coordinates	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME) Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR/DME	PCA	116.300 MHZ CH 110X	H24	135726.1B 1090233.6Đ 135726.1N 1090233.6E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM
ILS/LOC	IPC	110.100 MHZ	H24	135807.4B 1090158.9Đ 135807.4N 1090158.9E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME	IPC	334.400 MHZ CH 38X	H24	135645.9B 1090258.2Đ 135645.9N 1090258.2E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM

VVPC AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	VVPC AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS
1 Các quy định Cảng hàng không Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Phù Cát. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.	1 Airport Regulations At Phu Cat Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller assistance and towing assistance.
2 Dời và lăn tới các vị trí đỗ 2.1 Đài kiểm soát tại sân bay Phù Cát sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.	2 Taxiing to and from stands 2.1 Arriving aircraft will be assigned a stand by Phu Cat TWR.
2.2 Phương thức khai thác	2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 3, 5, 6	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. – Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. – Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. – For departure aircraft: The tow tractor is used to towing/pushing aircraft when taxiing out. – Marshaller is available when taxiing in/out.

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedures</i>
2, 4	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. - Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. - Sử dụng cầu hành khách. - Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. - Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. - For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. - For departure aircraft: The tow tractor is used to towing/pushing aircraft when taxiing out. - Passenger bridge is available. - Marshaller is available when taxiing in/out.
7	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. - Đối với tàu bay đến: - Tàu bay tự lăn vào. - Tàu bay chỉ được đỗ tại vị trí đỗ 7 để đỗ khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 8. - Đối với tàu bay khởi hành: - Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. - Tàu bay tại vị trí đỗ 7 chỉ được lăn qua vị trí đỗ 8 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 8. - Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. - Có vạch dừng phụ để phục vụ tàu bay code B (sải cánh nhỏ hơn 24 M, chiều dài nhỏ hơn 27 M) và tương đương trở xuống (tàu bay tự lăn vào và tự lăn ra). - Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đang khai thác vạch dừng chính tại vị trí đỗ 8. - Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. - For arrival aircraft: - Aircraft self-taxi in. - Only used for aircraft parking at stand 7 when there is no aircraft parking at stand 8. - For departure aircraft: - The tow tractor is used to towing/pushing aircraft when taxiing out. - Aircraft on stand 7 only taxi via stand 8 when there is no aircraft parking at stand 8. - Marshalling services is available when taxiing in/out. - Sub stop-line used for aircraft up to code B (wingspan less than 24 M, length less than 27 M) and equivalent (aircraft self-taxi in/out). - Only self-taxi out when there is no aircraft operating in stop line of stand 8.
8	- Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. - Đối với tàu bay đến: - Tàu bay tự lăn vào. - Tàu bay chỉ được đỗ tại vị trí đỗ 8 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 7. - Đối với tàu bay khởi hành: - Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. - Tàu bay tại vị trí đỗ 8 chỉ được lăn qua vị trí đỗ 7 khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 7. - Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. - Có vạch dừng phụ để phục vụ tàu bay code B (sải cánh nhỏ hơn 24 M, chiều dài nhỏ hơn 27 M) và tương đương trở xuống. - Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. - For arrival aircraft: - Aircraft self-taxi in. - Only used for aircraft parking at stand 8 when there is no aircraft parking at stand 7. - For departure aircraft: - The tow tractor is used to towing/pushing aircraft when taxiing out. - Aircraft on stand 8 only taxi via stand 7 when there is no aircraft parking at stand 7. - Marshalling services are available when taxiing in/out. - Sub stop-line used for aircraft up to code B (Wingspan less than 24 M, length less than 27 M) and equivalent.

Hạn chế khai thác:

- Vị trí số 1, 2 khi đẩy ra vạch lăn phía sau, mũi tàu hướng về phía đầu đường CHC 33. Tương tự, vị trí số 7, 8 mũi tàu hướng về phía đầu đường CHC 15.
- Tàu bay Code B tại vị trí số 7, 8 chỉ được phép lăn ra khi không có người, thiết bị, phương tiện tại khu vực tập kết tại đầu vị trí đỗ số 7, 8 và phải có nhân viên cảnh giới theo quy định.
- Tàu bay code C từ vị trí đỗ số 7, 8 chỉ được phép tự lăn ra khi không có phương tiện tập kết tại đầu vị trí đỗ số 7, 8.

Operational limitation:

- Stands 1,2 are pushed to the taxilane behind, the nose of the aircraft face the THR 33. Corresponding, stands 7, 8 with the nose of the aircraft face THR 15.
- Aircraft code B at stands 7,8 are only allowed to taxi out when there are no people, equipments, vehicles at the gathering area at the beginning of stands 7, 8 and the guard staffs are mandatory as regulated.
- Aircraft code C from stands 7,8 are only allowed to self-taxi out when there is no vehicles gathering at the beginning of stands 7, 8.

- Tàu bay từ sân đỗ lăn ra đường lăn AC1 lưu ý phải lăn đúng vạch tim để tránh va chạm đèn (đường lăn AC1 chỉ rộng 18 m).

VVPC AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

Không

VVPC AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

- 1
Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Phù Cát
- 1.1
Tổng quan
- 1.1.1
Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Phù Cát, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- 1.1.2
Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.
- 1.1.3
Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- 1.1.4
Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vệt bay SID/STAR RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.
- 1.2
Phương thức khai thác
- 1.2.1
Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Phù Cát phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:
- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
 - Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
 - Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).
- 1.2.2
Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- 1.2.3
Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

- Aircraft taxis from apron to TWY AC1 shall correctly taxi at the CL of TWY AC1 to avoid colliding with lights (width of TWY AC1 is only 18 m)

VVPC AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVPC AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

- 1
The operational procedures for RNP 1 and RNP APCH at Phu Cat Aerodrome
- 1.1
General
- 1.1.1
In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Phu Cat Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- 1.1.2
Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- 1.1.3
Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
- 1.1.4
The transition routes have been establish to connect RNP 1 SID/STAR with the existing ATS routes.
- 1.2
Operational procedure
- 1.2.1
Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Phu Cat Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:
- Insert R (PBN approved) into Item 10a;
 - Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
 - Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).
- 1.2.2
Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.
- 1.2.3
Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.

1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và
- Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết.

1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/mức bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú:

Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết; và
- Phương thức đến.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.

1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 The procedures for departing aircraft includes 2 main elements:

- SID; and
- Transition route, if necessary.

1.3.2 A transition route starts at the last point of SID to a position from which the aircraft will intercept the ATS route.

1.3.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.

1.3.4 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and transition route, if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note:

In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 The procedures for arriving aircraft include 2 main elements:

- Transition route, if necessary; and
- STAR.

1.4.2 A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the position that starts the STAR.

1.4.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft

1.4.4 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

- 1.4.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Độ cao/mức bay chỉ định; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú:

Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

- 1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức tiếp cận; và
 - Phương thức tiếp cận huyệt.
- 1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận huyệt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận huyệt.
- 1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- 1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận huyệt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận huyệt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

- 1.4.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - STAR and transition route, if necessary;
 - Runway-in-use;
 - Cleared flight level/altitude; and
 - Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note:

In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

- 1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main elements:
- IAP; and
 - Missed approach procedure.
- 1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.
- 1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.
- 1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to practical operating conditions.
- 1.5.5 ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - IAP;
 - Runway-in-use;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
 - Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements

If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc phương thức tiếp cận RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- a) Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- b) Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu. Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có giờ dự kiến tiếp cận thì theo giờ dự kiến đến trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.

Ghi chú:

Trong trường hợp không thiết lập các khu chờ tại điểm IAF, tàu bay tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp.

- c) Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

1.6.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- a) Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- b) For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC.

Note:

In case the holding patterns have not been established at IAF, aircraft continues flying on the assigned STAR procedure, complying with altitude and speed restrictions and at the end of the procedure, conduct appropriate approach procedure.

- c) For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

2CÁC LỘ ĐIỂM RNP SID/STAR/TRANSITON/IAP

2SID/STAR/TRANSITON/IAP RNP WAYPOINTS

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
1	DEMIS	141318.0N 1085854.0E	
2	DOXIS	142958.2N 1090225.7E	
3	KAMGO	131715.0N 1090605.0E	
4	KUMUN	145817.1N 1084827.3E	
5	NINOV	132720.6N 1084953.5E	
6	NOBID	131844.0N 1083455.0E	
7	PC400	140314.2N 1085832.2E	
8	PC401	140815.0N 1085814.1E	
9	PC402	140840.0N 1090525.8E	
10	PC403	140138.9N 1090551.0E	
11	PC405	135330.9N 1090545.0E	
12	PC500	135052.2N 1090652.0E	
13	PC511	135506.8N 1091327.0E	
14	PC512	141027.8N 1091232.4E	
15	PC521	134643.8N 1090352.4E	
16	PC522	133907.5N 1085823.0E	
17	PC531	134135.0N 1091306.6E	
18	PC600	135347.5N 1090454.0E	
19	PC700	135146.8N 1090615.8E	
20	PC701	134735.2N 1090905.6E	
21	PC711	134340.3N 1090307.2E	
22	PC712	134045.4N 1085840.6E	
23	PC721	134038.7N 1090757.3E	
24	PC731	135023.0N 1091321.7E	
25	PC732	140121.0N 1090626.9E	
26	PC742	135426.1N 1085552.9E	
27	PC800	140130.6N 1085942.0E	
28	PC801	140703.4N 1090250.8E	
29	PC811	141317.4N 1090617.5E	
30	PC821	140654.8N 1091123.8E	
31	PC822	140056.1N 1091510.0E	
32	PC831	134723.0N 1091620.7E	
33	PC841	134945.7N 1090642.9E	
34	PC851	141012.1N 1085213.8E	
35	PC860	140220.9N 1085908.0E	
36	PC861	140118.4N 1085042.0E	

STT Number	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
37	PC862	133823.5N 1084211.5E	
38	PC901	140305.7N 1092250.0E	
39	PC999	144502.1N 1085132.0E	
40	RWY15	135759.19N 1090204.47E	THR
41	RWY33	135636.32N 1090300.29E	THR
42	SEGTO	133046.0N 1084329.0E	
43	VEXIT	142910.0N 1085513.0E	
44	VINIX	132630.6N 1091255.1E	
45	XIKRA	132501.0N 1090524.0E	
46	XUTKA	142652.3N 1084821.2E	

VVPC AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVPC AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1

Bảng hệ số ma sát

1

Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients (μ)		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RWY centre line (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RWY centre line (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RWY centre line (9 M)
1	2	3	4	5
33	2 750	0.65	0.74	0.66
15	2 750	0.71	0.71	0.63

2

Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vệt dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vệt lán vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lán vào vị trí đỗ.

2

Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3

Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

3

The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim ngói Laughing dove	– Số lượng: > 10 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 0–20 M. – Mật độ chim: Bay rải rác. – Thời gian hoạt động: Cả ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Các vùng cỏ 2 bên đường CHC và đường lán. – Number of birds: > 10 birds. – Heightband (AGL): APRX 0–20 M AGL. – Bird density: Fly sparsely. – Operating period: All day. – Roost and feeding position: Grasslands on both sides of RWY and TWY.	Thỉnh thoảng bay cất ngang qua đường CHC, đường lán và di chuyển ra ngoài khu vực lân cận. Occasionally fly across the RWY, TWY and move outside of the vicinity.	Cao High

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Chim sơn ca Nightingale	- Số lượng: > 30 con. - Độ cao hoạt động: 0–50 M. - Mật độ chim: Bay rải rác. - Thời gian hoạt động: Cả ngày. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Các vùng cỏ 2 bên đường. - Number of birds: > 30 birds. - Heightband (AGL): 0–50 M AGL. - Bird density: Fly sparsely. - Daily operating period: All day. - Roost and feeding position: Grasslands on both sides of the road.	Bay lượn trên cao. Fly overhead.	Cao High
Tra trả Tree kingfisher	- Số lượng: Trên 50 con. - Độ cao hoạt động: 0–50 M. - Mật độ chim: Bay theo bầy đàn. - Thời gian hoạt động: Sáng sớm và chiều tối. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Đậu trên đường CHC, đường lăn. - Number of birds: > 50 birds. - Heightband (AGL): 0–50 M AGL. - Bird density: Move in flocks. - Operating period: Early morning and late afternoon. - Roost and feeding position: Perch on the RWY, TWY.	Bay lượn trên cao và bay cắt ngang qua đường CHC và đường lăn. Fly overhead and across the RWY and TWY.	Cao High
Áp muỗi Dorhawk	- Số lượng: > 10 con. - Độ cao hoạt động: Mặt đất. - Mật độ chim: Bay rải rác. - Thời gian hoạt động: Chiều tối. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: 2 bên đường công vụ. - Number of birds: > 10 birds. - Heightband (AGL): On the ground. - Bird density: Fly sparsely. - Operating period: Evening. - Roost and feeding position: Both sides of the service road.	Bay lượn trên cao và bay cắt ngang qua đường CHC và đường lăn. Fly overhead and across the RWY and TWY.	Cao High
Bìm bịp Boucal	- Số lượng: Trên 10 con. - Độ cao hoạt động: 0–10 M. - Mật độ chim: Bay rải rác. - Thời gian hoạt động: Thành thạo. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trong các bụi rậm. - Number of birds: > 10 birds. - Heightband (AGL): 0–10 M AGL. - Bird density: Fly sparsely. - Operating period: Sometimes. - Roost and feeding position: In the bushes.	Bay cắt ngang qua đường CHC và đường lăn. Fly across the RWY and TWY.	Thấp Low
Cò trắng White stork	- Số lượng: Khoảng 100 con. - Độ cao hoạt động: > 50 M. - Mật độ chim: Bay theo đàn. - Thời gian hoạt động: Thành thạo. - Vị trí cư trú: Trên vùng cây bạch đàn, cạnh các hồ chứa nước trong khu vực sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Các hồ chứa nước, các cánh đồng khu vực lân cận sân bay. - Number of birds: APRX 100 birds. - Heightband (AGL): > 50 M AGL. - Bird density: Move in flock. - Operating period: Sometimes. - Roost position: On the eucalyptus tree area, beside the lakes in the airport. - Feeding position: The storage basin, the fields in the vicinity of the airport.	Di chuyển bay cắt ngang qua đường CHC, đường lăn. Fly across the RWY and TWY.	Thấp Low

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Vật nuôi (Trâu, Bò, Dê) Breeding animals (Buffalo, Cow, Goat)	- Số lượng: > 10 con. - Độ cao hoạt động: Mặt đất. - Mật độ chim: Di chuyển rải rác. - Thời gian hoạt động: Thỉnh thoảng. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Bên ngoài tường rào. - Number of birds: More than 10 individuals. - Heightband (AGL): On the ground. - Bird density: Move sparsely. - Operating period: Sometimes. - Roost and feeding position: Outside the fence.	Bên ngoài tường rào. Outside the fence.	Thấp Low
Mèo hoang Stray cat	- Số lượng: > 2 con. - Độ cao hoạt động: Mặt đất. - Mật độ chim: Di chuyển rải rác. - Thời gian hoạt động: Thỉnh thoảng. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Trong các trạm ra đa TD925 và trong khu vực nhà ga, nhà trực ca, các khu vực lân cận khác. - Number of birds: > 2 individuals. - Heightband (AGL): On the ground. - Bird density: Move sparsely. - Operating period: Sometimes. - Roost and feeding position: In the radar stations TD925 and in the terminal, the shift station, and the other vicinities.	Thỉnh thoảng di chuyển trên khu vực đường CHC, đường lăn, sân đỗ tàu bay, khu vực nhà ga. Occasionally move on RWY, TWY, apron, and terminal.	Thấp Low

4 Danh mục không đáp ứng**4 List of non-compliance**

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng</i> <i>Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng</i> <i>Mitigation Measure</i>
1	Hệ thống chòi gác an ninh nằm trong dải bay có kết cấu bê tông không đáp ứng độ dễ gãy The security guard tower system located in the RWY strip has a concrete structure that does not meet the fragility requirements	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Hàng rào vườn khí tượng nằm trong dải bay có chân đế bê tông không đáp ứng độ dễ gãy The meteorological garden fence located in the RWY strip has a concrete base that does not meet the fragility requirements	
3	Đoạn hàng rào an ninh (khoảng 200 M) nằm trong dải bay (cách tim đường CHC khoảng 80 M) The security fence section (about 200 M) is located in the RWY strip (about 80 M from the runway centre line)	
4	Hàng rào ANHK tại khu vực phía Tây đường CHC nằm trong dải bay đường CHC The security fence in the western area of the RWY is within the RWY strip	
5	Đài quân sự nằm trong dải bay không đáp ứng độ dễ gãy Military station located in the RWY strip does not meet fragility requirements	
6	Đài dẫn đường GP/DME 33 nằm trong dải bay không đáp ứng độ dễ gãy The GP/DME 33 navigation station located in the RWY strip does not meet fragility requirements	
7	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	

5

Tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACN max lớn hơn chỉ số PCN của đường CHC 33/15

5

The aircraft loading with ACN max over PCN of RWY 33/15

Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN Max ACN Max	ACN Min ACN Min	PCN PCN	Tải trọng tàu bay khai thác không hạn chế Aircraft loading operate is not limited	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05
A320	73.9	42	44	22	43	72.45	76.07
A321	97.4	47	64	27	43	68.79	72.23
B737-800	79.2	41.4	49	23	43	70.48	74.00
737-M8	82.87	43.1	52	24	43	70.09	73.59

VVPC AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÙ CÁT

VVPC AD 2.24 CHARTS RELATED TO PHU CAT AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPC-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPC-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVPC-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVPC-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVPC-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPC-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPC-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPC-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L	AD 2-VVPC-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Procedure coding)	AD 2-VVPC-9-2
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification)	AD 2-VVPC-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M.	AD 2-VVPC-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Procedure coding)	AD 2-VVPC-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVPC-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Thông số vật bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 33: KUMUN 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33: KUMUN 1G	AD 2-VVPC-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 33: KAMGO 1G, NOBID 1Q Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33: KAMGO 1G, NOBID 1Q	AD 2-VVPC-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 15: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 15: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H	AD 2-VVPC-9-15

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N	AD 2-VVPC-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N (Procedure coding)	AD 2-VVPC-11-2
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P	AD 2-VVPC-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P (Procedure coding)	AD 2-VVPC-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 33: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R. Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 33: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R	AD 2-VVPC-11-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33	AD 2-VVPC-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-2
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33	AD 2-VVPC-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-4
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 33	AD 2-VVPC-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 33	AD 2-VVPC-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15	AD 2-VVPC-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15	AD 2-VVPC-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 33 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 33 CAT A, B	AD 2-VVPC-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 33 CAT C,D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 33 CAT C,D	AD 2-VVPC-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 33 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 33 CAT A, B	AD 2-VVPC-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 33 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 33 CAT C, D	AD 2-VVPC-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVPC-14-1

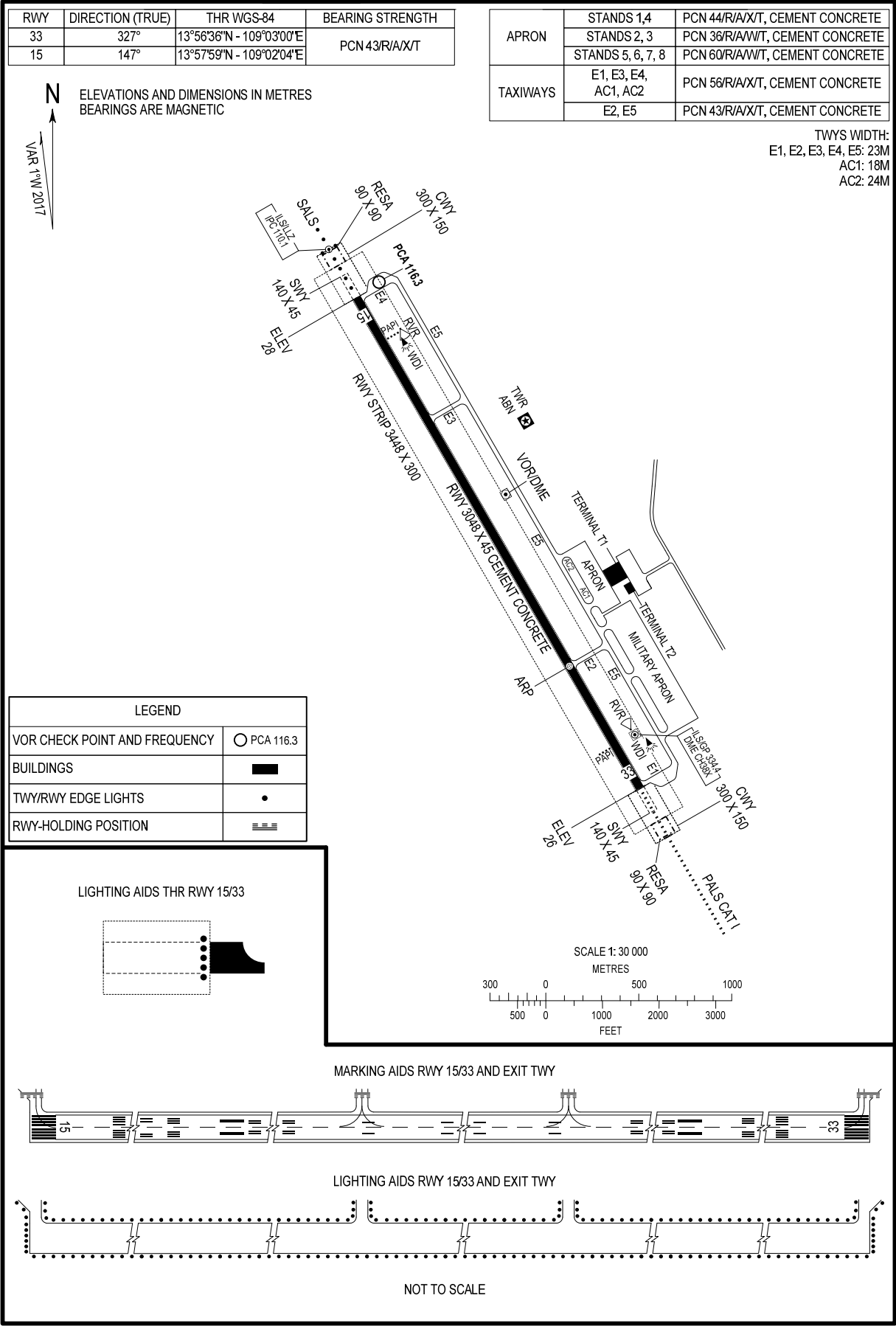
AERODROME CHART - ICAO

13°56'57"N
109°02'46"E

AD ELEV 30M

TWR: 118.6

BINH DINH/PHU CAT DOM (VVPC)



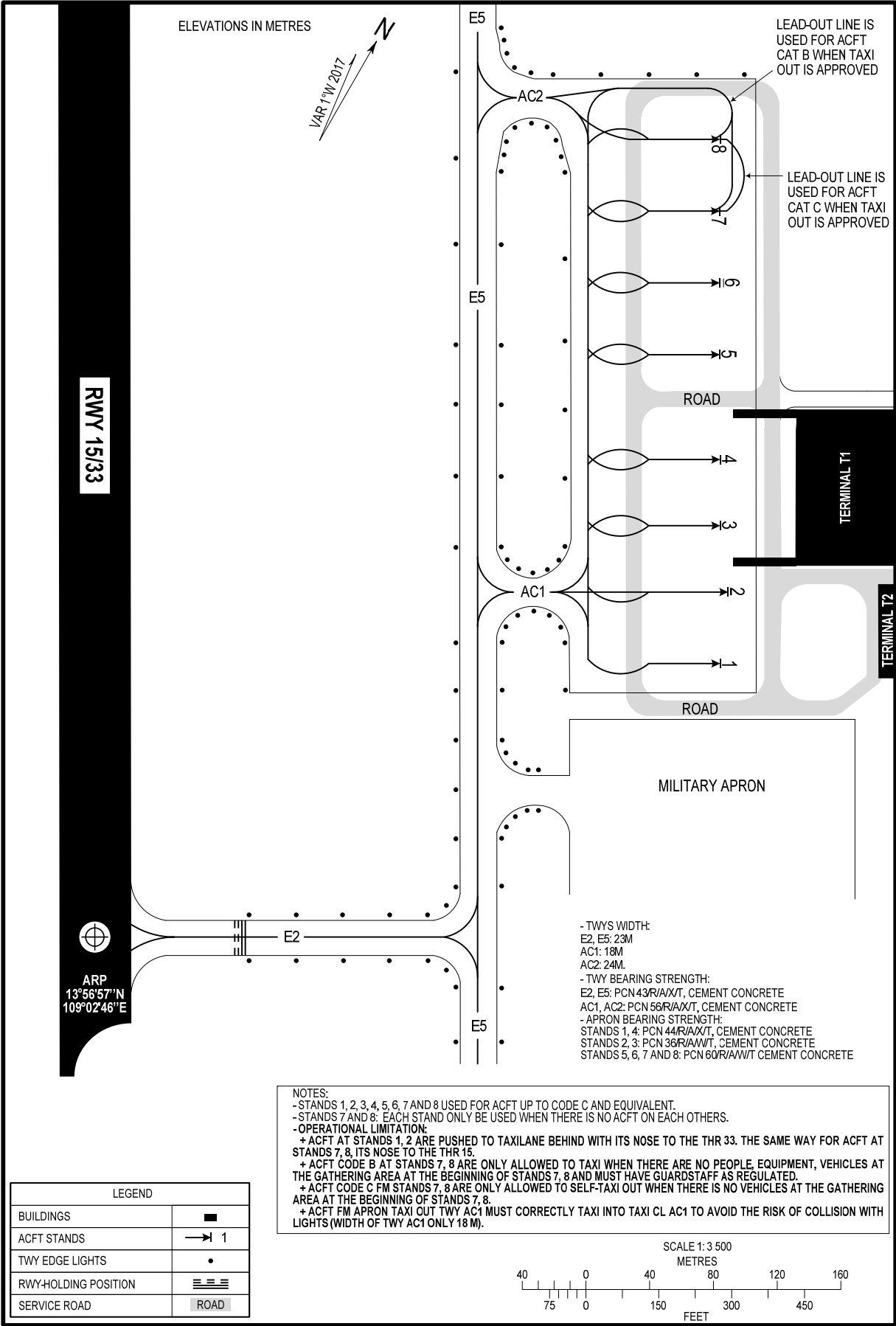
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 30M

TWR: 118.6

BINH DINH/PHU CAT DOM (VVPC)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

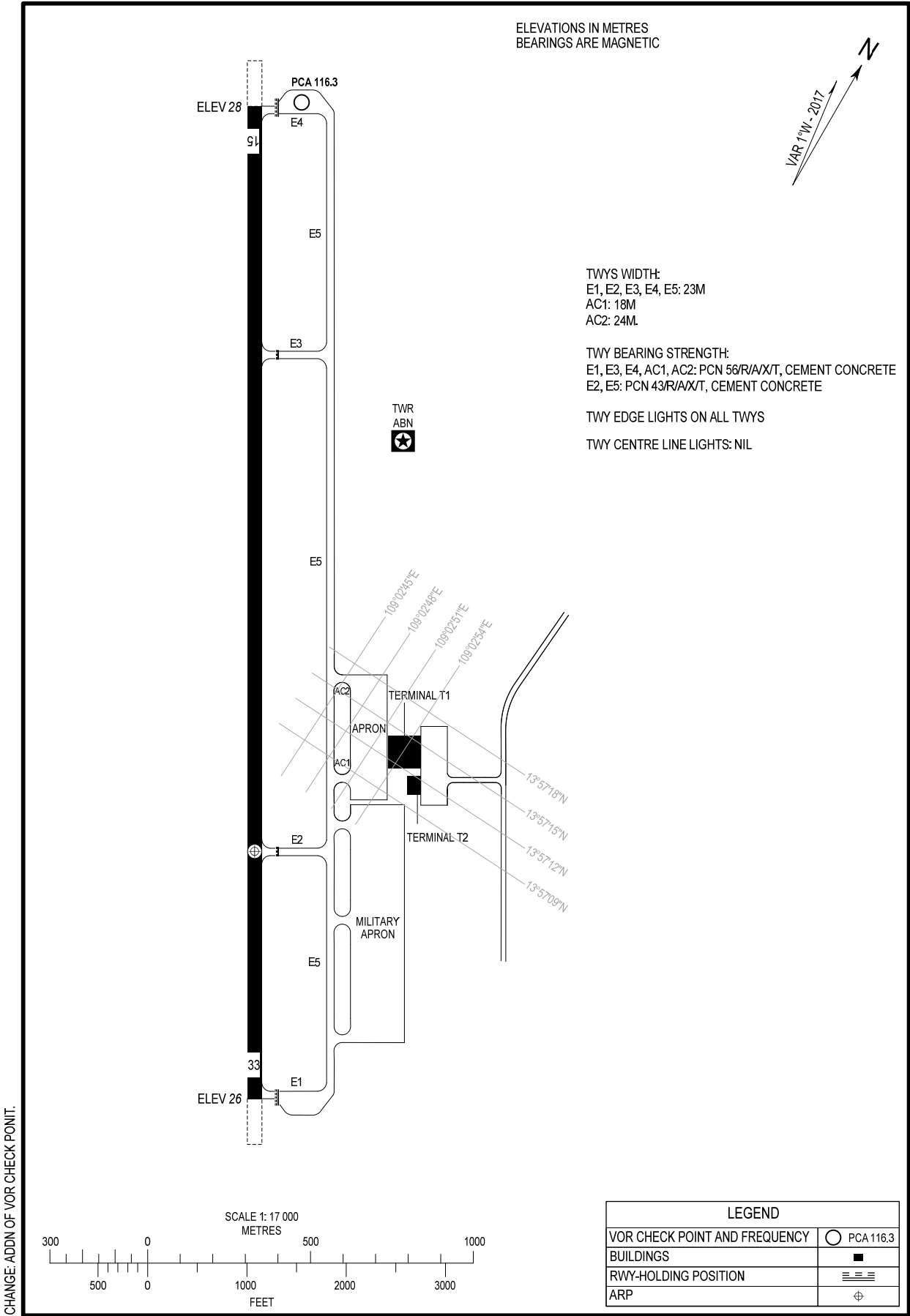
Position	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
Stand 1	135708.58N	1090254.21E	29.64	
Stand 2	135709.89N	1090253.53E	29.80	
Stand 3	135710.92N	1090252.63E	29.64	
Stand 4	135712.05N	1090251.87E	29.45	
Stand 5	135713.84N	1090250.66E	29.12	
Stand 6	135715.07N	1090249.84E	28.96	
Stand 7	135716.29N	1090249.02E	28.85	
Stand 8	135717.51N	1090248.19E	29.09	

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 30M

TWR: 118.6

BINH DINH/PHU CAT DOM (VVPC)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVPK AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVPK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Pleiku Pleiku MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1400
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng Da Nang Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800 UTC)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Pleiku TWR, Pleiku ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc...)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVPKMYX AFTN/AMHS address: VVPKMYX
		Hệ thống quan trắc: Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS Giờ hoạt động: 24/24 Observation system: Automatic Weather Observing System (AWOS) IMS Hours of operation: H24

VVPK AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVPK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	090.96°	2 400 x 45	51/F/B/W/T Bê tông nhựa 51/F/B/W/T Bituminous concrete	140016.78N 1080012.79E NIL NIL	THR 744 M NIL
27	270.96°	2 400 x 45	51/F/B/W/T Bê tông nhựa 51/F/B/W/T Bituminous concrete	140015.48N 1080132.76E NIL NIL	THR 733.7 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
09	0.43%	40 x 60	200 x 150	2 660 x 150	90 x 90
27	0.43%	100 x 60	300 x 150	2 660 x 150	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
09	Không NIL	Không NIL	Không NIL
27	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVPK AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVPK AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	2 400	2 600	2 440	2 400	Không NIL
27	2 400	2 700	2 500	2 400	Không NIL

VVPK AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVPK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	2 400 M 60 M Trắng/Vàng LIH 2 400 M 60 M White/Yellow LIH	Không NIL	Không NIL	Từ điểm FAF (DME 6.5) đến điểm (DME 4.0) chỉ hiện thị 3 đèn trắng và 1 đèn đỏ From FAF (DME 6.5) to the fix (DME 4.0) with 3 units as white and 1 unit as red
27	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 300 M LIH SALS 300 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái /3.01° PAPI Left/3.01°	Không NIL	Không NIL	2 400 M 60 M Trắng/Vàng LIH 2 400 M 60 M White/Yellow LIH	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVPK AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVPK AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay HO HO ABN: On the top of TWR HO
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: Bên trái đường CHC theo hướng tiếp cận đầu đường CHC 09 và 27; có đèn LDI: NIL Anemometer: At RWY 09 and 27; LGTD
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	1 máy phát điện 160 KVA, 2 máy phát điện 200 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây 1 generator 160 KVA, 2 generators 200 KVA Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPK AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVPK AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPK AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVPK AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Pleiku: Là 1 vòng tròn với bán kính 50 KM tâm là VOR/DME "PLK" trừ phần vùng trời có bán kính từ 30 KM đến 50 KM, tính từ R-045 đến R-156, có giới hạn cao từ mặt đất/mặt nước đến và bao gồm FL 100 Pleiku CTR: A circle, radius 50 KM centred at VOR/DME "PLK" except the airspace radius from 30 KM to 50 KM, from R-045 to R-156, Vertical limit from GND/Water up to FL 100 inclusive.
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 3 050 M SFC up to 3 050 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Pleiku Tiếng Anh, Tiếng Việt Pleiku TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPK AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVPK AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Pleiku Pleiku TWR	118.100 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận tầng cao CTL	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng CTL Da Nang	125.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPK AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVPK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	PK	282 KHZ	H24	140024.0B 1080032.0Đ 140024.0N 1080032.0E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 90 KM Nằm ở phía Bắc, cách tim đường CHC là 241 M, cách đầu đường CHC 09 là 7 M và cách điểm quy chiếu sân bay 1 194 M Coverage: 90 KM Located on the North, 241 M FM RWY centre line, 7 M FM the beginning of RWY 09 and 1 194 M FM ARP
VOR/DME	PLK	113.400 MHZ CH 81X	H24	140021.7B 1080127.9Đ 140021.7N 1080127.9E		Không NIL	Tầm phủ: 320 KM Coverage: 320 KM
ILS/LOC RWY 27	IPK	109.100 MHZ	H24	140016.9B 1080004.5Đ 140016.9N 1080004.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME RWY 27	IPK	331.400 MHZ CH 28X	H24	140013.2B 1080123.3Đ 140013.2N 1080123.3E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25NM

VVPK AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Pleiku. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay tại sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.

2DỜI VÀ LĂN TỚI CÁC VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Pleiku sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

VVPK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1AIRPORT REGULATIONS

At Pleiku Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

2TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Pleiku TWR.

AIRAC AMDT 04/24

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.2 Phương thức khai thác các vị trí đỗ**2.2 Operational procedures for aircraft stands**

<i>Vị trí đỗ</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedures</i>
1A, 5A, 7, 8, 9, 10	- Sử dụng cho tàu bay A321 (code C) và tương đương trở xuống. - Tàu bay tự lăn vào, kéo đẩy ra vị trí đỗ. - Used for aircraft up to A321 (code C) and equivalent. - Aircraft self-taxi into stands, and are towed/pushed out of stands.
3A, 6A	- Sử dụng cho tàu bay A321 (code C) và tương đương trở xuống - Tàu bay tự lăn vào, tự lăn ra. - Used for aircraft up to A321 (code C) and equivalent. - Aircraft self-taxi in/out of stands.
2A, 4A	- Sử dụng cho tàu bay code A. - Tàu bay tự lăn vào, tự lăn ra. - Used for aircraft code A. - Aircraft self-taxi in/out of stands.

Ghi chú:

- Khi có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 1A thì không được khai thác vị trí đỗ 3A và ngược lại.
- Khi có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 5A thì không được khai thác vị trí đỗ số 6A và ngược lại.
- Khi có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 1A hoặc 3A thì không được khai thác vị trí đỗ 2A, 4A.
- Khi có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 2A thì không được khai thác vị trí đỗ số 6A và ngược lại.
- Khi xảy ra tình huống phòng chống bão cần phải neo đậu tàu bay: Sử dụng vị trí đỗ 3A, 6A cho neo đậu tàu bay. Các tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 7, 8 được đẩy lùi về phía đường lăn N5 đến vị trí neo đậu để tiến hành neo đậu tàu bay; và đẩy từ vị trí neo đậu về vị trí đỗ tương ứng 7, 8 trước khi khai thác trở lại sân đỗ tàu bay sau phòng chống bão.

Note:

- When there is an aircraft operating at stand 1A; stand 3A shall not be operated and vice versa.
- When there is an aircraft operating at stand 5A; stand 6A shall not be operated and vice versa.
- When there is an aircraft operating at stand 1A or 3A; stands 2A, 4A shall not be operated.
- When there is an aircraft operating at stand 2A; stand 6A shall not be operated and vice versa.
- In storm situations, aircraft need to use tie-down stands: Stands 3A, 6A are used for aircraft tie-down. Aircraft parked at stands 7, 8 should be pushed back toward TWY N5 to the tie-down positions; and pushed from the tie-down positions to the corresponding stands 7, 8 before resuming operations on the apron after storm prevention.

2.3 Phương thức vận hành tàu bay**2.3 Aircraft operational procedures****a) Tàu bay hạ cánh**

- Đường CHC 09: Sau khi hạ cánh → Đầu đường CHC 27 → Quay đầu rời đường CHC qua đường lăn N4/N6 → Đường lăn N5 → Các vị trí đỗ 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 7, 8, 9, 10.
- Đường CHC 27: Sau khi hạ cánh → Rời đường CHC qua đường lăn N4/N6 → Đường lăn N5 → Các vị trí đỗ 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 7, 8, 9, 10.

b) Tàu bay cất cánh

- Tàu bay từ vị trí đỗ 1A, 5A, 7, 8, 9, 10 → Dùng xe kéo/đẩy tàu bay đẩy tàu bay ra đường lăn N5 → Tàu bay tự lăn trên đường lăn N4/N6 → Đường CHC 09 (hoặc đường CHC 27) quay đầu để cất cánh.
- Tàu bay từ vị trí đỗ 3A, 6A → Dùng xe kéo/đẩy tàu bay đẩy tàu bay ra đường lăn N5 → Tàu bay lăn trên đường lăn N4/N6 → Đường CHC 09 (hoặc đường CHC 27) quay đầu để cất cánh.
- Hoặc tàu bay từ vị trí đỗ 3A, 6A → Rẽ trái → Đường lăn N6/ (Đường lăn N5 → Đường lăn N4) → Đường CHC 09 (hoặc đường CHC 27) quay đầu để cất cánh (Áp dụng trong trường hợp không bố trí được xe kéo/đẩy tàu bay).
- Tàu bay từ vị trí đỗ 2A, 4A → Rẽ trái → Đường lăn N6/ (Đường lăn N5 → Đường lăn N4) → Đường CHC 09 (hoặc đường CHC 27) quay đầu để cất cánh.

a) For landing aircraft

- RWY 09: After aircraft landing → At the beginning of RWY 27 → Backtrack and vacate RWY via TWY N4/N6 → TWY N5 → Stands 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 7, 8, 9, 10.
- RWY 27: After aircraft landing → Vacate RWY via TWY N4/N6 → TWY N5 → Stands 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 7, 8, 9, 10.

b) For take-off aircraft

- Aircraft from stands 1A, 5A, 7, 8, 9, 10 → Tow tractor is used to tow/push aircraft to TWY N5 → Aircraft self-taxi on TWY N4/N6 → RWY 09 (or RWY 27) backtrack for departure.
- Aircraft from stands 3A, 6A → Tow tractor is used to tow/push aircraft to TWY N5 → Aircraft self-taxi on TWY N4/N6 → RWY 09 (or RWY 27) backtrack for departure
- Or aircraft from stands 3A, 6A → Turn left → TWY N6/(TWY N5 → TWY N4) → RWY 09 (or RWY 27) backtrack for departure (Applied in case tow tractor is not arranged).
- Aircraft from stands 2A, 4A → Turn left → TWY N6/(TWY N5 → TWY N4) → RWY 09 (or RWY 27) backtrack for departure.

2.4 Hạn chế khai thác

- Tàu bay chỉ được phép kéo/đẩy ra đường lăn N5 khi không có tàu bay khác đang vào hạ cánh/cất cánh đường CHC 09/27.
- Tàu bay chỉ được phép nổ máy sau khi đã hoàn thành việc kéo/đẩy và xe kéo/đẩy đã được ngắt kết nối với tàu bay (trong quá trình kéo/đẩy tàu bay không được khởi động động cơ), trừ trường hợp tàu bay bắt buộc cần có các phương tiện hỗ trợ để nổ máy.
- Khi tàu bay đang lăn vào hoặc lăn ra trên sân đỗ tàu bay, các phương tiện đang hoạt động trên đường công vụ phải di chuyển về vị trí an toàn, đảm bảo khoảng cách an toàn theo quy định đối với tàu bay đang lăn.

VVPK AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

Không

VVPK AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khai thác RNAV 1, RNP 1 và RNPAPCH

1.1 Tổng quan

- 1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Pleiku, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- 1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.
- 1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.2 Phương thức khai thác

- 1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Pleiku phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:
 - Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
 - Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
 - Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).
- 1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

2.4 Operational limitations

- Aircraft are only allowed to tow/push into TWY N5 when there are no other aircraft landing/taking off on RWY 09/27.
- The aircraft are only allowed to start the engines after completing the towing/pushing procedures and when the tow tractor has been disconnected from the aircraft (the aircraft must not started the engines during the towing/pushing process), except in case where aircraft requires support facilities to start the engines.
- When an aircraft is taxiing in or out on the apron, vehicles operating on the service road must move to safe position, ensuring a safe distance according to regulations for taxiing aircraft.

VVPK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVPK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 The operational procedures for RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH

1.1 General

- 1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Pleiku Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- 1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- 1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS . shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.2 Operational procedures

- 1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Pleiku Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:
 - Insert R (PBN approved) into Item 10a;
 - Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
 - Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).
- 1.2.2 Before the implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức bay mới.

1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.2 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành;
- Đường bay;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức SID không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.2 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.4.3 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.

1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.

1.3.2 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID;
- Route;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.

1.4.2 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

1.4.3 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/mức bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức STAR không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay thực hiện tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức tiếp cận; và
- Phương thức tiếp cận hụt.

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức tiếp cận;
- Đường CHC sử dụng;
- Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả IAP.

Ghi chú: Trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH:

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS:

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu:

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc phương thức tiếp cận RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

- Call sign;
- STAR;
- Runway-in-use;
- Assigned flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are descend the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft includes 2 main elements:

- IAP; and
- Missed approach procedure.

1.5.2 The approach procedures start from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC accordance with actual operating conditions.

1.5.5 ATC shall issue clearance for approaching aircraft including the following contents:

- Call sign;
- IAP;
- Runway-in-use;
- Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements:

If aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal:

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to use the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather:

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến:

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- a) Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- b) Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu. Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có giờ dự kiến tiếp cận thì theo giờ dự kiến đến trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.
- c) Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

VVPK AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RWY centre line (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RWY centre line (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RWY centre line (9 M)
1	2	3	4	5
09	2 100	0.71	0.73	0.73
27	2 100	0.72	0.73	0.73

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vệt dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vệt lán vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lán vào vị trí đỗ.

1.6.4 Radio communications failure procedure:

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- a) Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- b) For arriving aircraft: Continue flying on the assigned procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR, join the holding pattern at IAF. Aircraft leaves holding pattern following the issued EAT that affirmed with ATC last time or if there is no EAT, apply the ETA in the current flight plan and conduct the approach procedure assigned by ATC.
- c) For departing aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVPK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

2 Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

3The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim cu đất, Te te Spotted dove, Lapwing	– Số lượng: 5–10 con. – Độ cao hoạt động: 5–20 M. – Mật độ chim: Thấp. – Thời gian hoạt động: Từ 2300–1000 ngày hôm sau. – Vị trí cư trú: Khu vực cây cao, bụi rậm hai bên dải bảo hiểm sườn đường CHC và đường lăn. – Vị trí kiếm ăn: Khu bay. – Number of birds: 5–10 birds. – Heightband (AGL): 5–20 M AGL. – Bird density: Low. – Operating period: From 2300–1000 the next day. – Roost position: Tall trees area and bushes on both sides of the edge of RWY strip and TWY. – Feeding position: The airfield.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Cao High
Cò trắng White stork	– Số lượng: Khoảng 200–300 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M. – Mật độ chim: Cao. – Thời gian hoạt động: 1100–2300. – Vị trí cư trú: Ngọn cây, bụi và đồng ruộng xung quanh sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Phía Đông và Nam khu bay. – Number of birds: APRX 200–300 birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL. – Bird density: High. – Operating period: 1100–2300. – Roost position: Treetops, bushes and fields around the aerodrome. – Feeding position: The East and the South of the airfield.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Cao High
Cú mèo Owl	– Số lượng: 1–2 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: Thấp. – Thời gian hoạt động: 1100–2200. – Vị trí cư trú: Nhà bỏ hoang hoặc cây cao rậm rạp khu vực vành đai quanh sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu bay. – Number of birds: 1–2 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: Low. – Operating period: 1100–2200. – Roost position: Abandoned houses or tall trees in the border of the aerodrome. – Feeding position: The airfield.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Cao High
Chim cắt, Diều hâu Falcon, Hawk	– Số lượng: 1–2 con. – Độ cao hoạt động: 10–30 M. – Mật độ chim: Thấp. – Thời gian hoạt động: Cả ngày. – Vị trí cư trú: Khu đất cao hoặc cây cao rậm rạp, khu vực vành đai quanh sân bay. – Vị trí kiếm ăn: Trong bụi cây rậm trong khu bay. – Number of birds: 1–2 birds. – Heightband (AGL): 10–30 M AGL. – Bird density: Low. – Operating period: All day. – Roost position: High ground or tall trees, the border areas around the aerodrome. – Feeding position: In the bushes in the airfield.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Cao High

VVPK AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PLEIKU

VVPK AD 2.24 CHARTS RELATED TO PLEIKU AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPK-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPK-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVPK-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	AD 2-VVPK-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVPK-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPK-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Type A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPK-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPK-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: MADEN 1A, DAKAM 1A, TORUT 1A, TALAP 1A, GIALI 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: MADEN 1A, DAKAM 1A, TORUT 1A, TALAP 1A, GIALI 1A	AD 2-VVPK-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M	AD 2-VVPK-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Tabular description and waypoint list (cont.))	AD 2-VVPK-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVPK-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BMT 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1A	AD 2-VVPK-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BMT 1A (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1A (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 27: MADEN 1B, DAKAM 1B, TORUT 1B, TALAP 1B, GIALI 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 27: MADEN 1B, DAKAM 1B, TORUT 1B, TALAP 1B, GIALI 1B	AD 2-VVPK-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N	AD 2-VVPK-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Connecting track specification)	AD 2-VVPK-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: BMT 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1B	AD 2-VVPK-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: BMT 1B (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1B (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-16

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09/27: MADEN 1A, DAKAM 1A, TORUT 1A, TALAP 1A, GIALI 1A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09/27: MADEN 1A, DAKAM 1A, TORUT 1A, TALAP 1A, GIALI 1A	AD 2-VVPK-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C	AD 2-VVPK-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVPK-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 1P, PATMA 1C, BMT 1C (Tabular description, holding procedure and waypoint list (cont.))	AD 2-VVPK-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09: MADEN 1D, GIALI 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09: MADEN 1D, GIALI 1D	AD 2-VVPK-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 27: DAKAM 1B, TORUT 1B, TALAP 1B, MADEN 1B, GIALI 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 27: DAKAM 1B, TORUT 1B, TALAP 1B, MADEN 1B, GIALI 1B	AD 2-VVPK-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D	AD 2-VVPK-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	AD 2-VVPK-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 1Q, PATMA 1D, BMT 1D (Tabular description, holding procedure and waypoint list (cont.))	AD 2-VVPK-11-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 27	AD 2-VVPK-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 27	AD 2-VVPK-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 09 CAT A, B, C Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 09 CAT A, B, C	AD 2-VVPK-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 09 CAT A, B, C Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 09 CAT A, B, C	AD 2-VVPK-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 27	AD 2-VVPK-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 27	AD 2-VVPK-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 27	AD 2-VVPK-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 27 (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 27 (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVPK-13-14
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 27	AD 2-VVPK-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 27 (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 27 (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVPK-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09	AD 2-VVPK-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09 (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVPK-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 09	AD 2-VVPK-13-19

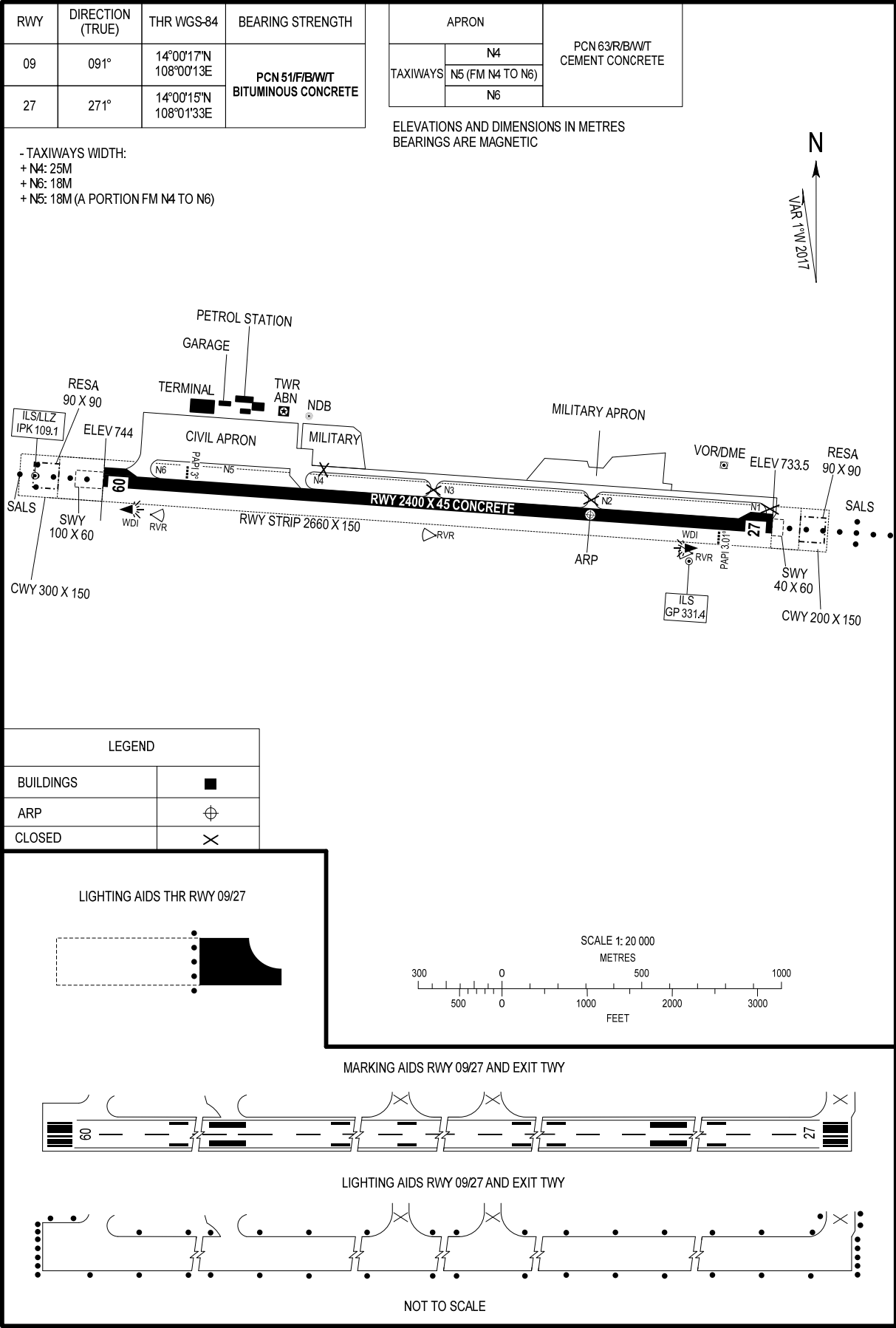
AERODROME CHART - ICAO

14°00'16"N
108°01'11"E

AD ELEV 744M

TWR: 118.1

GIA LAI/PLEIKU DOM (VVPK)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVRG AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVRG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND
NAME

VVRG - KIEN GIANG/RACH GIA DOMESTIC

VVRG AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVRG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND
ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	095731B - 1050803Đ Giao điểm của trục đường CHC 08/26 với trục đường lấn vào sân đỗ tàu bay 095731N - 1050803E Intersection of RCL 08/26 and CL of TWY to APN
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Rạch Giá khoảng 7 KM về phía Đông Nam 7 KM from the center of Rach Gia city to the SE
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	2M/35°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	0°Tây (2017)/Không 0°W (2017)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ hàng không miền Nam tại Cảng hàng không Rạch Giá Tel: +84 297 3919363 Fax: +84 297 3919366 Email: Không AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority Of Viet Nam (CAAV) Representative of Southern Airports Authority at Rach Gia Airport Tel: +84 297 3919363 Fax: +84 297 3919366 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Rạch Giá Tel: +84 297 3864326 Fax: +84 297 3910014 Email: Không AFS: VVRGYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Rach Gia Airport Tel: +84 297 3864326 Fax: +84 297 3910014 Email: NIL AFS: VVRGYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG		VVRG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS
1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1100
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1100
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1100
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1100
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2300 - 1100
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	2300 - 1100
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1100
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1100
10	An ninh Security	2300 - 1100
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVRG AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền và xe đầu kéo Conveyor and trolly
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	Không NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	Không NIL
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH**VVRG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At Aerodrome and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê Buses, taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ**VVRG AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES**

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 5 (Khai thác cho tàu bay có chiều dài từ 24 M đến không quá 28 M, chiều rộng lớn nhất không quá 4 M). CAT 5 (Applied for aircraft with length from 24 M up to 28 M, maximum width up to 4 M).
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 1 • Khối lượng foam: 1 140 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 9 500 L • Tốc độ xả foam bọt: 6 000 L/min • Khối lượng bột khô: 250 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 1 • Foaming agent: 1 140 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 9 500 L • Discharge rate foam solution: 6 000 L/min • Dry chemical powders: 250 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– ATR72, E195/190/175 – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 913197407 – ATR72, E195/190/175 – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 913197407
4	Ghi chú Remarks	Được phép khai thác tàu bay E195/190/175 và tương đương (Yêu cầu cấp cứu hỏa là 6) với tần suất nhỏ hơn 700 lần chuyến trong 3 tháng liên tục. Being allowed to operate aircraft E195/190/175 and equivalent (Required CAT 6) with less than 700 flights within 3 continuous months.

VVRG AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG		VVRG AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.8 SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA		VVRG AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA
1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Từ vị trí đỗ 1 đến 4, 1A, 3A, 4L, 4R), Bê tông nhựa, PCN 30/F/B/X/U Apron (Stands FM 1 to 4, 1A, 3A, 4L, 4R), Bituminous concrete, PCN 30/F/B/X/U
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn, 15 M, Bê tông nhựa, PCN 30/F/B/X/U TWY, 15 M, Bituminous concrete, PCN 30/F/B/X/U
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Kích thước của sân đỗ: 163 x 87 (M) Dimension of apron: 163 x 87 (M)

VVRG AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN		VVRG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau với đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions Guidelines at apron
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Ngưỡng đường CHC, tim đường CHC, lề đường CHC Đèn: Không Markings: THR, centre line, edge line Lights: NIL
		Đường lăn: TWY: Sơn kẻ dấu hiệu: Tim đường lăn, lề đường lăn Đèn: Không Markings: Centre line, edge line Light: NIL
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVRG AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau					
To be developed					

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Mức cao/Chiều cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau					
To be developed					

VVRG AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVRG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Rạch Giá Rach Gia MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1100
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (Phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 2 giờ 30 phút trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800 UTC; issued 2 HR and 30 Min before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available

8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Rach Gia TWR, Rach Gia ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVRGYMYX AFTN/AMHS address: VVRGYMYX

VVRG AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVRG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Hướng thực TRUE BRG	Kích thước đường CHC (M) Dimensions of RWY(M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
08	075.57°	1 500 x 30	30/F/B/X/U Bê tông nhựa Polymer 30/F/B/X/U Polymer bituminous concrete	095723.30N 1050733.75E NIL NIL	THR 2 M NIL
26	255.57°	1 500 x 30	30/F/B/X/U Bê tông nhựa Polymer 30/F/B/X/U Polymer bituminous concrete	095735.47N 1050821.44E NIL NIL	THR 2 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Độ dốc RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M) SWY dimensions (M)	Kích thước khoảng trống (M) CWY dimensions (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M) Strip dimensions (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M) Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
08	0.02%	Không NIL	90 x 90	1 620 x 80	Không NIL
26	0.02%	Không NIL	90 x 90	1 620 x 80	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số Designations RWY NR	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS) Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ OFZ	Ghi chú Remarks
1	12	13	14
08	Không NIL	Không NIL	Không NIL
26	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVRG AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ					VVRG AD 2.13 DECLARED DISTANCES
Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
08	1 500	1 590	1 500	1 500	Không NIL
26	1 500	1 590	1 500	1 500	Không NIL

VVRG AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC					VVRG AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING				
Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL
26	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVRG AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVRG AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Không ABN: NIL
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: Có 1 ổng gió cách đầu CHC 08: 645 M, cách tim đường CHC 50 M về hướng Bắc LDI: NIL Anemometer: 645 M FM THR 08, 50 M FM RWY CL to the North
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	1 máy phát điện 250 KVA Thời gian chuyển nguồn: Tối đa 15 giây 1 generator 250 KVA Switch-over time: Maximum 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVRG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVRG AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Rạch Giá: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là NDB "RG" Rach Gia CTR: A circle, radius 30 KM centred at NDB "RG"
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 1 200 M SFC to and include altitude of 1 200 M
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Rạch Giá Tiếng Anh, Tiếng Việt Rach Gia TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1100
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG				VVRG AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES
Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Rạch Giá Rach Gia TWR	118.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		120.100 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVRG AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH					VVRG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS		
Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	RG	335 KHZ	H24	095733.9B 1050759.2Đ 095733.9N 1050759.2E	14.108 M	Không NIL	Tầm phủ: 46 NM Coverage: 46 NM
DVOR/DME	RGI	115.100 MHZ CH 98X	H24	095747.36B 1050907.81Đ 095747.36N 1050907.81E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM

VVRG AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	VVRG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS
1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Rạch Giá. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.	1 AIRPORT REGULATIONS At Rach Gia Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller assistance and towing assistance.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ	2 TAXIING TO AND FROM STANDS
2.1	2.1
Đài kiểm soát tại sân bay Rạch Giá sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.	Arriving aircraft will be assigned a stand number by Rach Gia TWR.
2.2 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC	2.2 OPERATIONAL PROCEDURES

Vị trí đỗ tàu bay <i>Aircraft stands</i>	Phương thức khai thác <i>Operational procedures</i>
1, 1A, 3, 3A, 4R, 4L	Khai thác cho máy bay có sải cánh và chiều dài nhỏ hơn 11 M (như Cessna's T206H, ATEC 321 Faeta, P2008JC MkII...) theo phương thức tự lăn vào, tự lăn ra. <i>Used for aircraft with wingspan and with its length up to but not including 11 M (as Cessna's T206H, ATEC 321 Faeta, P2008JC MkII...) to self-taxi in/out.</i>
2, 4	Khai thác cho máy bay có sải cánh nhỏ hơn 29 M, và chiều dài nhỏ hơn 39 M (như E195/190/175, ATR72...) theo phương thức tự lăn vào, tự lăn ra. <i>Used for aircraft with wingspan up to but not including 29 M and with its length up to but not including 39 M (as E195/190/175, ATR72...) to self-taxi in/out.</i>

Ghi chú:	Note:
– Tàu bay chỉ tự lăn vào vị trí số 1 khi vị trí đỗ số 1A trống.	– Aircraft self-taxi into stand 1 only when stand 1A is empty.
– Tàu bay chỉ tự lăn vào vị trí số 3 khi vị trí đỗ số 3A trống.	– Aircraft self-taxi into stand 3 only when stand 3A is empty.
– Tàu bay từ vị trí đỗ số 1A chỉ tự lăn ra khi vị trí đỗ số 1 trống.	– Aircraft from stand 1A self-taxi out only when stand 1 is empty.
– Tàu bay từ vị trí đỗ số 3A chỉ tự lăn ra khi vị trí đỗ số 3 trống.	– Aircraft from stand 3A self-taxi out only when stand 3 is empty.
– Khi có tàu bay đỗ vị trí số 4R hoặc 4L thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí số 4.	– When there is aircraft parking at stand 4R or 4L, other aircraft shall not be parked at stand 4.
– Khi có tàu bay đỗ tại vị trí số 4 thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí số 4R, 4L.	– When there is aircraft parking at stand 4, other aircraft shall not be parked at stand 4R, 4L.
– Khi khai thác tàu bay E195/190/175 tại vị trí đỗ số 4 thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí đỗ số 3.	– When aircraft E195/190/175 is operated at stand 4, other aircraft shall not be parked at stand 3.

VVRG AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

VVRG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVRG AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	VVRG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES
1 Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH	1 The operational procedures for RNP 1 and RNP APCH
1.1 Tổng quan	1.1 General
1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Rạch Giá, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.	1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Rach Gia Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và các nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM.	1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.	1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
1.2 Phương thức khai thác	1.2 Operational procedures
1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Rạch Giá phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:	1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Rach Gia Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:
• Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;	• Insert R (PBN approved) into Item 10a;

- Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS); điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
 - Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).
- 1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- 1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.
- 1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.
- 1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức bay mới.
- 1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).
- 1.3 Đối với tàu bay khởi hành**
- 1.3.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.
- 1.3.2 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
 - Phương thức khởi hành;
 - Đường bay;
 - Độ cao/mức bay chỉ định;
 - Mã code SSR; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.
- Ghi chú:** Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.
- Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).
- 1.2.2 Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.
- 1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedures from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any waypoint type in RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.
- 1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.
- 1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new flight procedure clearance.
- 1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM (ICAO), Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.
- 1.3 For departure aircraft**
- 1.3.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.
- 1.3.2 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - Clearance limit, normally destination aerodrome;
 - SID procedure;
 - Route;
 - Assigned flight level/altitude;
 - SSR code; and
 - Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.
- Note:** In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 Đối với tàu bay đến

- 1.4.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.
- 1.4.2 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.4.3 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức đến;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Độ cao/mức bay chỉ định; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

- 1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức tiếp cận; và
 - Phương thức tiếp cận hụt.
- 1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cắt hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.
- 1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.
- 1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.
- 1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Phương thức tiếp cận;
 - Đường CHC sử dụng;
 - Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cắt hạ cánh (nếu có);
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.4 For arrival aircraft

- 1.4.1 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.
- 1.4.2 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.
- 1.4.3 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - STAR procedure;
 - Runway-in-use;
 - Assigned flight level/altitude; and
 - Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approach aircraft

- 1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main elements:
- IAP; and
 - Missed approach procedure.
- 1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.
- 1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.
- 1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.
- 1.5.5 ATC shall issue clearance for approach aircraft including the following contents:
- Call sign;
 - AP;
 - Runway-in-use;
 - Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
 - Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements

Pilots shall inform ATC immediately and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- a) Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- b) Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.
- c) Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

VVRG AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RCL (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RCL (6M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RCL (9 M)
1	2	3	4	5
08	1 200	0.77	0.75	0.77
26	1 200	0.75	0.73	0.77

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lán vào vị trí đổ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lán vào vị trí đỗ.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- a) Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- b) For arriving aircraft: Continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR procedure, intercept holding pattern at initial approach fix (IAF). Aircraft vacate holding pattern follow estimated approach time (EAT) which pilots receive and report to ATC the last time, or if there is no EAT, follow estimated time arrival (ETA) in the current flight plan and implement approach procedure follow ATCs' clearances.
- c) For departure aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVRG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

2 Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

3The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Cò Stork	– Số lượng: 8–30 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim: 15/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Khu vực lân cận đầu đường CHC 08. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–30 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: 15/KM2. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: The vicinity of the beginning of RWY 08. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Chim cu Spotted dove	– Số lượng: 5–10 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: 6/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0300. – Vị trí cư trú: Xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 5–10 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: 6/KM2. – Operating period: 2300–0300. – Roost position: Around the RWY. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Chim én Swallow	– Số lượng: 8–10 con. – Độ cao hoạt động: 10–20 M. – Mật độ chim: 7/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–10 birds. – Heightband (AGL): 10–20 M AGL. – Bird density: 7/KM2. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: The ponds, the lakes around the runway. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Chim yền Salagane	– Số lượng: 8–15 con. – Độ cao hoạt động: 10–20 M. – Mật độ chim: 10/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–15 birds. – Heightband (AGL): 10–20 M AGL. – Bird density: 10/KM2. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: The ponds, the lakes around the RWY – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average

<i>Loài chim</i> <i>Birds</i> <i>species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Chim sẻ Sparrow	- Số lượng: 8–15 con. - Độ cao hoạt động: 5–10 M. - Mật độ chim: 10/KM2. - Thời gian hoạt động: 2300–0300. - Vị trí cư trú: Xung quanh đường CHC. - Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. - Number of birds: 8–15 birds. - Heightband (AGL): 5–10 M AGL. - Bird density: 10/KM2. - Operating period: 2300–0300. - Roost position: Around the RWY. - Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn xung quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Bìm bịp Boucal	- Số lượng: 2–4 con. - Độ cao hoạt động: 5–10 M. - Mật độ chim: 2/KM2. - Thời gian hoạt động: 2300–1000. - Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. - Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. - Number of birds: 2–4 birds. - Heightband (AGL): 5–10 M AGL. - Bird density: 2/KM2. - Operating period: 2300–1000. - Roost position: The ponds, the lakes around the RWY. - Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiểm ăn xung quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average

4 Danh mục không đáp ứng**4 List of non-compliance**

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng</i> <i>Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng</i> <i>Mitigation Measure</i>
1	Hàng rào an ninh khu bay chưa đáp ứng yêu cầu về chiều cao theo quy định (khoảng 1 605 M có chiều cao 1.0 M) The fence surrounding the airside is not meet the height requirements according to regulations (about 1 605 M has a height of 1.0 M)	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa bố trí khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA) RESA has not been arranged	
3	Dải bay có kích thước bề rộng 40 M tính từ tim đường CHC về mỗi bên, chưa đáp ứng kích thước bề rộng 150 M theo quy định. RWY strip with a width of 40 M from RWY CL to each side does not meet the width requirements according to the regulations width of 150 M.	
4	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR No VOR Check-point publication at AD	

VVRG AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY RẠCH GIÁ	VVRG AD 2.24 CHARTS RELATED TO RACH GIA AERODROME
Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVRG-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVRG-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVRG-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVRG-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVRG-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVRG-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A	AD 2-VVRG-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC26: POTIX 1B, TUNPO 1B, TRN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 26: POTIX 1B, TUNPO 1B, TRN 1B	AD 2-VVRG-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC08: POTIX 1D, TUNPO 1D, TRN 1D Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 08: POTIX 1D, TUNPO 1D, TRN 1D	AD 2-VVRG-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC26: POTIX 1E, TUNPO 1E, TRN 1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 26: POTIX 1E, TUNPO 1E, TRN 1E	AD 2-VVRG-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M	AD 2-VVRG-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVRG-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J	AD 2-VVRG-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVRG-9-14
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Tabular description and waypoint list (cont.))	AD 2-VVRG-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Thông số vật bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-9-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 08/26: POTIX 1C, TUNPO 1C, TRN 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1C, TUNPO 1C, TRN 1C	AD 2-VVRG-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 08/26: POTIX 1F, TUNPO 1F, TRN 1F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1F, TUNPO 1F, TRN 1F	AD 2-VVRG-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC08/26: POTIX 1G, TUNPO 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1G, TUNPO 1G	AD 2-VVRG-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K	AD 2-VVRG-11-7

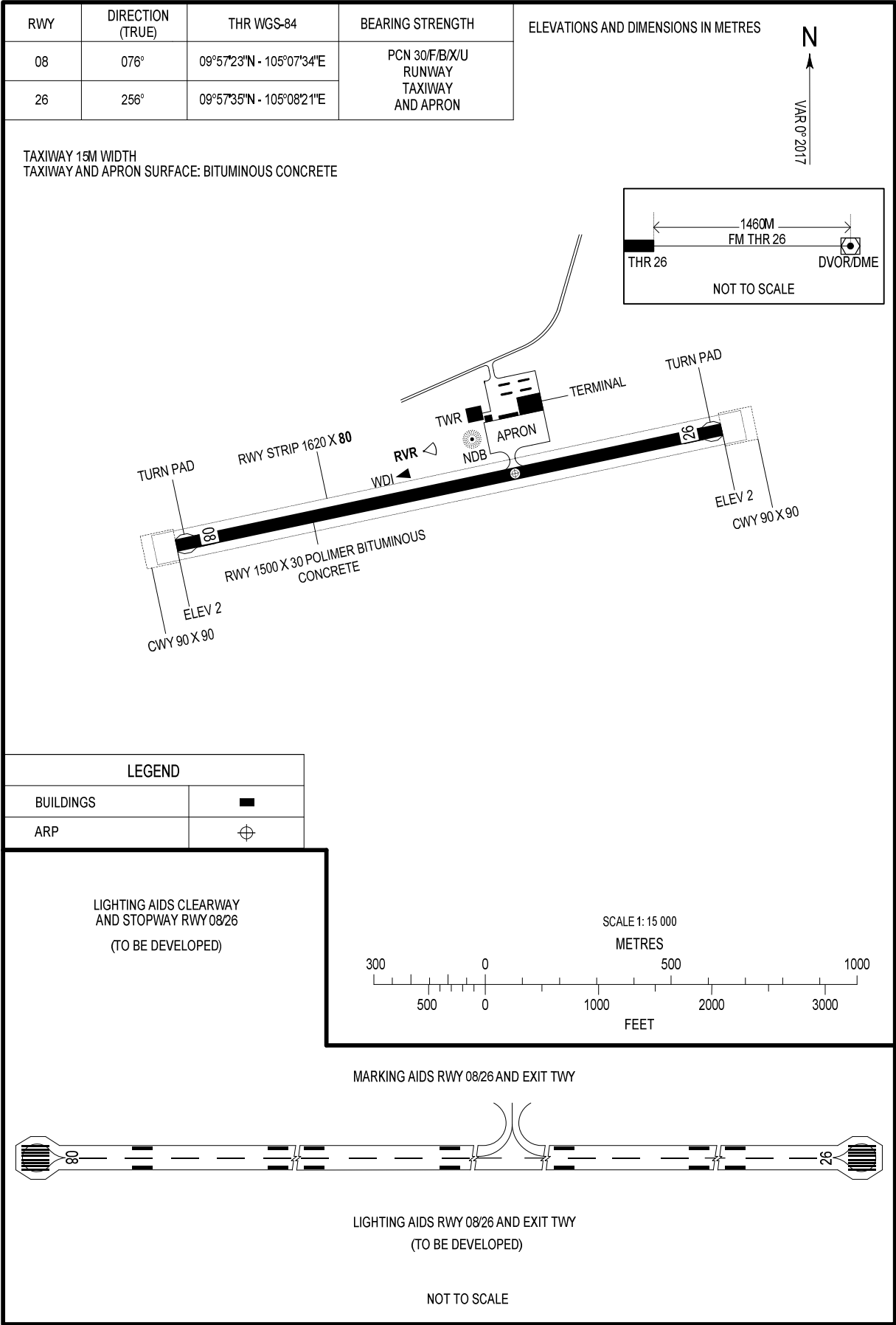
AERODROME CHART - ICAO

09°57'31"N
105°08'03"E

AD
ELEV 2M

TWR: 118.3

KIEN GIANG/RACH GIA DOM (VVRG)



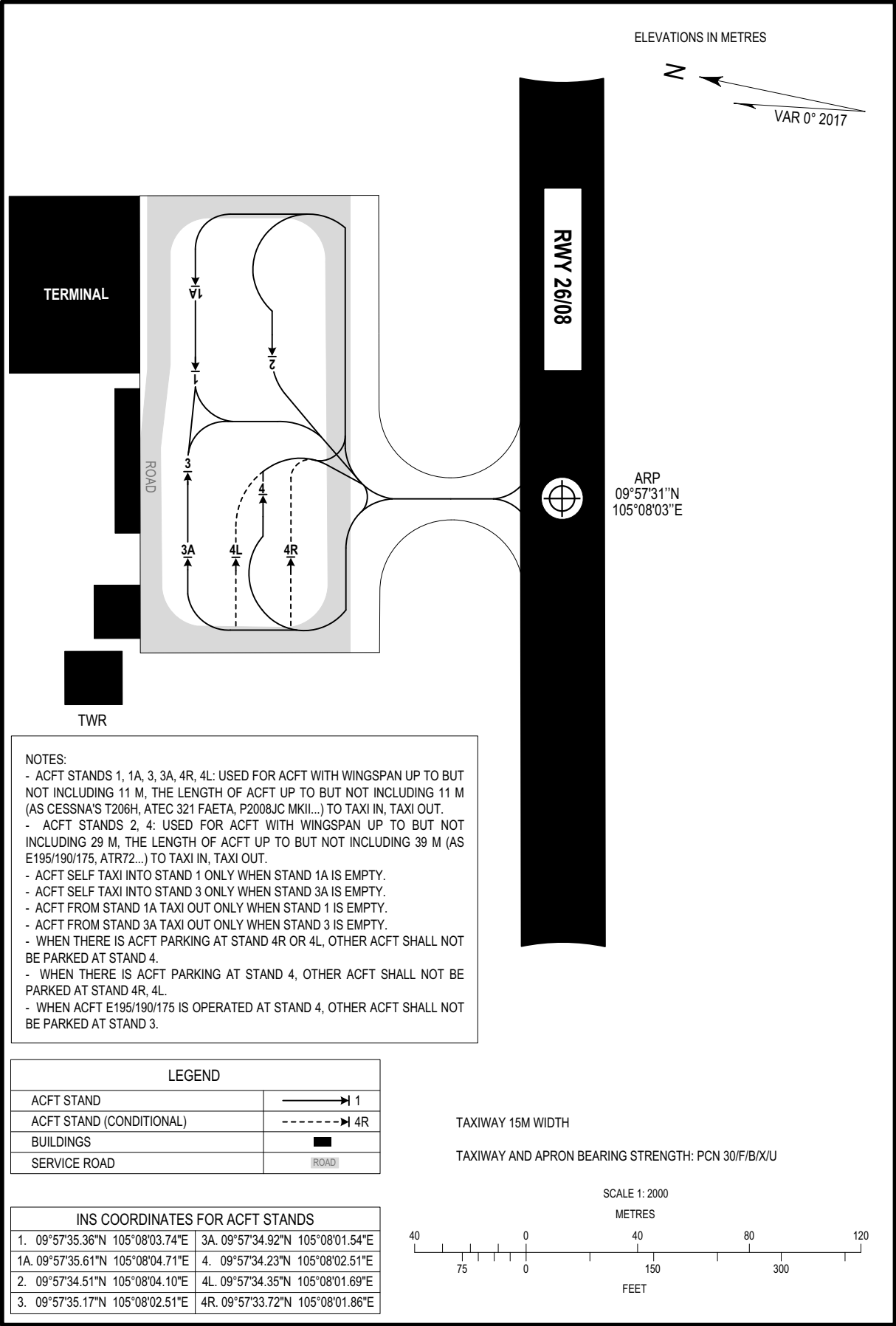
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 2M

TWR: 118.3

KIEN GIANG/RACH GIA DOM (VVRG)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

Position	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
Stand 1	095735.36N	1050803.74E	1.823	MSL
Stand 1A	095735.61N	1050804.71E	1.812	MSL
Stand 2	095734.51N	1050804.10E	1.792	MSL
Stand 3	095735.17N	1050802.51E	1.855	MSL
Stand 3A	095734.92N	1050801.54E	1.813	MSL
Stand 4	095734.23N	1050802.51E	1.885	MSL
Stand 4L	095734.35N	1050801.69E	1.803	MSL
Stand 4R	095733.72N	1050801.86E	1.768	MSL

VVTH AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVTH AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi và ô tô cho thuê Buses, taxis and rented car
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Không NIL
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ

VVTH AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 6 CAT 6
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO - Xe chữa cháy: 2 - Khối lượng foam: 2 400 L (AFFF 3%); loại B - Dung tích nước: 18 400 L - Tốc độ xả foam bọt: 12 000 L/min - Khối lượng bột khô: 450 kg - Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO - Fire fighting truck: 2 - Foaming agent: 2 400 L (AFFF 3%); type B - Capacity of water: 18 400 L - Discharge rate foam solution: 12 000 L/min - Dry chemical powders: 450 kg - First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	- A321 trở xuống - Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 946081073 - Up to A321 - Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 946081073
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG

VVTH AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.8 SÂN ĐỒ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVTH AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Các vị trí đỗ 1, 2 và 3) , Bê tông xi măng, PCN 61/R/A/X/T Apron (Stands 1, 2 and 3), Cement concrete, PCN 61/R/A/X/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn E1, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 48/R/B/X/T Đường lăn E2, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 37/R/B/X/T Đường lăn E3, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 48/R/B/X/T Đường lăn E4, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 48/R/B/X/T Đường lăn E5, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 48/R/B/X/T TWY E1, 23 M, Cement concrete, PCN 48/R/B/X/T TWY E2, 23 M, Cement concrete, PCN 37/R/B/X/T TWY E3, 23 M, Cement concrete, PCN 48/R/B/X/T TWY E4, 23 M, Cement concrete, PCN 48/R/B/X/T TWY E5, 23 M, Cement concrete, PCN 48/R/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Tại các vị trí đỗ tàu bay Mức cao: Tương ứng với từng vị trí đỗ tàu bay Location: At aircraft stands Elevation: Corresponding to each aircraft stand
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Đường lăn E2: Khai thác tàu bay A321 và tương đương với tần suất tối đa 4 lượt/ngày, tải trọng tối đa của tàu bay nhỏ hơn 73,6 tấn. TWY E2: Available for aircraft A321 and equivalent with not more than 4 times per day, max weight of aircraft less than 73.6 ton.

VVTH AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVTH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guidelines at apron.	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, khu chạm bánh, tim đường CHC, lề đường CHC và cuối đường CHC. Đèn: Đèn thêm, đèn lề, đèn cánh, đèn chớp và đèn cuối đường CHC. Markings: Designation, THR, TDZ, centre line, edge line and end of RWY. Lights: THR, edge, wing bar, flashing and end of RWY lights.
		Đường lăn: TWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường lăn, tim đường lăn, lề đường lăn. Đèn: - Đường lăn E1: Lề - Đường lăn E2: Lề - Đường lăn E3: Lề - Đường lăn E4: Lề - Đường lăn E5: Lề Markings: Designation, centre line, edge line. Lights: - TWY E1: Egde - TWY E2: Egde - TWY E3: Egde - TWY E4: Egde - TWY E5: Egde

3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC khác Other runway protection measures	Không NIL
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVTH AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/ Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVTH AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVTH AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Tuy Hòa Tuy Hoa MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1400 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1400 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng Da Nang Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (Phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 và 0900 UTC; phát 1 tiếng trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 00:00, 03:00, 06:00 and 09:00; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR

5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Tuy Hoa TWR, Tuy Hoa ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVTHYMYX AFTN/AMHS address: VVTHYMYX
		Hệ thống quan trắc: Hệ thống quan trắc thời tiết tự động VAISALA (AW11) Giờ hoạt động: 24/24 Observation system: Automatic Weather Observing System VAISALA (AW11) Hours of operation: H24

VVTH AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVTH AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of the pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
03	029.84°	2 901 x 45	48/R/B/X/T Bê tông xi măng 48/R/B/X/T Cement concrete	130213.43N 1091938.49E NIL NIL	THR 7 M NIL
21	209.84°	2 901 x 45	48/R/B/X/T Bê tông xi măng 48/R/B/X/T Cement concrete	130335.32N 1092026.40E NIL NIL	THR 7.0 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
03	NIL	60 x 45	200 x 150	3 021 x 300	90 x 90
21	NIL	60 x 45	300 x 150	3 021 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
03	Không NIL	Không NIL	Không NIL
21	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVTH AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVTH AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
03	2 901	3 101	2 901	2 901	Không NIL
21	2 901	3 201	2 901	2 901	Không NIL

VVTH AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVTH AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn trục đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03	Hệ thống đèn tiếp cận gián đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Phải/ 3.55° PAPI Right/ 3.55°	Không NIL	Không NIL	2 900 M 60 M Trắng, 600 M cuối vàng LIH 2 900 M 60 M White, end 600 M Yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn trục đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
21	Hệ thống đèn tiếp cận gián đơn 396 M LIH SALS 396 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/ 3.04° PAPI Left/ 3.04°	Không NIL	Không NIL	2 900 M 60 M Trắng, 600 M cuối vàng LIH 2 900 M 60 M White, end 600 M Yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVTH AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVTH AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng/xanh quay tròn 12 vòng/1 phút H24 ABN: On the top of TWR, White and green 12 RPM H24
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: - Đầu đường CHC 03: Cách đầu ngưỡng đường CHC 03 là 200 M, cách lề đường CHC 72.5 M. - Đầu đường CHC 21: Cách đầu ngưỡng đường CHC 21 là 305 M, cách lề đường CHC 67.5 M. LDI: NIL Anemometer: - At the beginning of RWY 03: 200 M from THR 03, 72.5 M from egde of RWY. - At the beginning of RWY 21: 305 M from the THR 21, 67.5 M from egde of RWY.
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	2 máy phát điện 220 KVA/1 máy Thời gian chuyển nguồn: Dưới 15 giây 2 generators 220 KVA/one Switch-over time: Below 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVTH AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVTH AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Tuy Hoa CTR: A circle with radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 700 M SFC to and include altitute of 2 700 M
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa Tiếng Anh, Tiếng Việt Tuy Hoa TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVTH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Tuy Hòa Tuy Hoa TWR	118.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVTH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CẢNH

VVTH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	TH	200 KHZ	H24	130252.0B 1091949.0Đ 130252.0N 1091949.0E	15 M	Không NIL	Tầm phủ: 30 KM Coverage: 30 KM
DVOR/DME	TUH	117.000 MHZ/ CH 117X	H24	130134.2B 1091915.5Đ 130134.2N 1091915.5E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM
ILS/LOC	ITH	111.100 MHZ	H24	130204.8B 1091933.5Đ 130204.8N 1091933.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME	ITH	331.700 MHZ CH 48X	H24	130328.5B 1092018.2Đ 130328.5N 1092018.2E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM

VVTH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVTH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY

1 AIRPORT REGULATIONS

- Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Tuy Hòa. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay tại sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.
- At Tuy Hoa Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller and towing assistance.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến (AFS: VVTHZTZX).

2.2 Phương thức khai thác

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Tuy Hoa TWR (AFS: VVTHZTZX).

2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức khai thác Operational procedures
1, 2 và 3 1, 2 and 3	Sử dụng cho tàu bay code C (có sải cánh đến dưới 36 M) Used for aircraft code C and equivalent (wingspan up to but not including 36 M)

Ghi chú: Vạch dừng bánh mũi đối với các vị trí đỗ 1, 2, 3:

- Có 1 vạch dừng (sơn hiệu A320) cho tàu bay A321, A320, E190.
- Có 1 vạch dừng (sơn hiệu ATR72) cho tàu bay ATR72.

VVTH AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVTH AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

Không

VVTH AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát

Note: The stop line for stands 1, 2, 3:

- 1 stop line (marked A320) for aircraft A321, A320, E190.
- 1 stop line (marked ATR72) for aircraft ATR72.

VVTH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVTH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

NIL

VVTH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3M) Measured position from RWY centre line (3M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6M) Measured position from RWY centre line (6M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9M) Measured position from RWY centre line (9M)
1	2	3	4	5
03	2 600	0.67	0.64	0.62
21	2 600	0.68	0.72	0.62

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lăn vào vị trí đỗ từ 2 M đến 3 M trước khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ.

2 Putting the safety cones around the aircraft

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 M to 3 M from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

3Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

3The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Cò trắng White stork	- Số lượng: 10–20 con. - Độ cao hoạt động: 10–30 M. - Thời gian hoạt động: Từ 2200–1100. - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực đồng lúa cách đầu đường CHC 03 1 500 M–3 000 M. - Number of birds: 10–20 birds. - Heightband (AGL): 10–30 M AGL. - Operating period: 2200–1100. - Roost and feeding position: The field area which is 1 500 M – 3 000 M from the beginning of RWY 03.	Khu vực đầu đường CHC 03. The beginning of RWY 03.	Thấp Low
Chim cắt, Diều hâu Falcon, Hawk	- Số lượng: 3–5 con. - Độ cao hoạt động: 10–30 M. - Thời gian hoạt động: Cả ngày. - Vị trí cư trú: Khu vườn cây của người dân cách đầu đường CHC 03 1 500 M. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực đồng lúa cách đầu đường CHC 03 1 500 M–3 000 M. - Number of birds: 3–5 birds. - Heightband (AGL): 10–30 M AGL. - Operating period: All day. - Roost position: The people's garden which is 1 500 M from the beginning of RWY 03. - Feeding position: The field area which is 1 500 M–3 000 M from the beginning of RWY 03.	Khu vực đầu đường CHC 03. The beginning of RWY 03.	Thấp Low
Chim sẻ Sparrow	- Số lượng: 30–50 con. - Độ cao hoạt động: 10–30 M. - Thời gian hoạt động: 0200–0800. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực đồng lúa cách đầu đường CHC 03 1 500–3 000 M. - Number of birds: 30–50 birds. - Heightband (AGL): 10–30 M AGL. - Operating period: 0200–0800. - Feeding position: The field areas which is 1 500–3 000 M from the beginning of RWY 03.	Khu vực đầu đường CHC 03. The beginning of RWY 03.	Thấp Low
Chim yến Slagane	- Số lượng: 20–50 con. - Độ cao hoạt động: 20–70 M. - Thời gian hoạt động: 2200–0100. - Vị trí kiếm ăn: Khu vực đầu đường CHC 21 giáp biển. - Number of birds: 20–50 birds. - Heightband (AGL): 20–70 M AGL. - Operating period: 2200–0100. - Feeding position: The beginning of RWY 21 which is adjacent to the sea.	Khu vực đầu đường CHC 21. The beginning of RWY 21.	Thấp Low

4

Danh mục không đáp ứng

4

List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Tổng bề rộng của đường lăn và lề (khoảng 23 M) chưa đáp ứng kích thước tối thiểu 25 M cho tàu bay code C The total width of the taxiway and shoulder (about 23 M) does not meet the minimum size of 25 M for code C aircraft.	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been publication	
3	Chưa công bố thông số kỹ thuật độ dốc của đường CHC Specifications for RWY slope have not been announced	
4	Hệ thống đèn tín hiệu của đường CHC chưa được lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	

5

Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

5

The aircraft loading operated on RWY

Stt NR	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN max	ACN min	Tải trọng tàu bay khai thác không hạn chế Aircraft loading operate is not limited	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05
1	A321-200	89.0	71.5	56	26	87.2	91.6
2	A321 Neo	97.4	47.0	64	27	82.4	86.5

VVTH AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TUY HÒA

VVTH AD 2.24 CHARTS RELATED TO TUY HOA AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVTH-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVTH-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVTH-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVTH-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVTH-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart - ICAO	AD 2-VVTH-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 21: KAMGO 1B, KARAN 1K Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 21: KAMGO 1B, KARAN 1K	AD 2-VVTH-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 03: KAMGO 1E, KARAN 1J Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 03: KAMGO 1E, KARAN 1J	AD 2-VVTH-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 03: PCA 1N, KARAN 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 03: PCA 1N, KARAN 1N	AD 2-VVTH-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 03: PCA 1N, KARAN 1N (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 03: PCA 1N, KARAN 1N (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVTH-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 21: PCA 1P, KARAN 1P Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 21: PCA 1P, KARAN 1P	AD 2-VVTH-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 21: PCA 1P, KARAN 1P (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 21: PCA 1P, KARAN 1P (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVTH-9-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 21: KAMGO 1K, KARAN 1L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 21: KAMGO 1K, KARAN 1L	AD 2-VVTH-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 21: KAMGO 1L, KARAN 1M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 21: KAMGO 1L, KARAN 1M	AD 2-VVTH-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 03: KAMGO 1M, KARAN 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 03: KAMGO 1M, KARAN 1G	AD 2-VVTH-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 03: KAMGO 1M, KARAN 1G (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 03: KAMGO 1M, KARAN 1G (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVTH-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 21: KAMGO 1N, KAMGO 1P, KARAN 1H Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 21: KAMGO 1N, KAMGO 1P, KARAN 1H	AD 2-VVTH-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 21: KAMGO 1N, KAMGO 1P, KARAN 1H (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 21: KAMGO 1N, KAMGO 1P, KARAN 1H (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVTH-11-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 21 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 21	AD 2-VVTH-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 21 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 21	AD 2-VVTH-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 03 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 03	AD 2-VVTH-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 03 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 03 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	AD 2-VVTH-13-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 03 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 03	AD 2-VVTH-13-7

<i>Chart name</i>	<i>Page</i>
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 03 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 03 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 21	AD 2-VVTH-13-9
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 21	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 21 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 21 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 21	AD 2-VVTH-13-11
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 21	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 21 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 21 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 21	AD 2-VVTH-13-13
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 21	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 21 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	AD 2-VVTH-13-14
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 21 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 21	AD 2-VVTH-13-15
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 21	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 21 (Bảng miêu tả, các phương thức chờ và danh mục lộ điểm)	AD 2-VVTH-13-16
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 21 (Tabular description, holding procedures and waypoint list)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO	AD 2-VVTH-14-1
Visual Approach Chart – ICAO	
Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt – ICAO	AD 2-VVTH-14-3
Visual Departure Chart – ICAO	

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

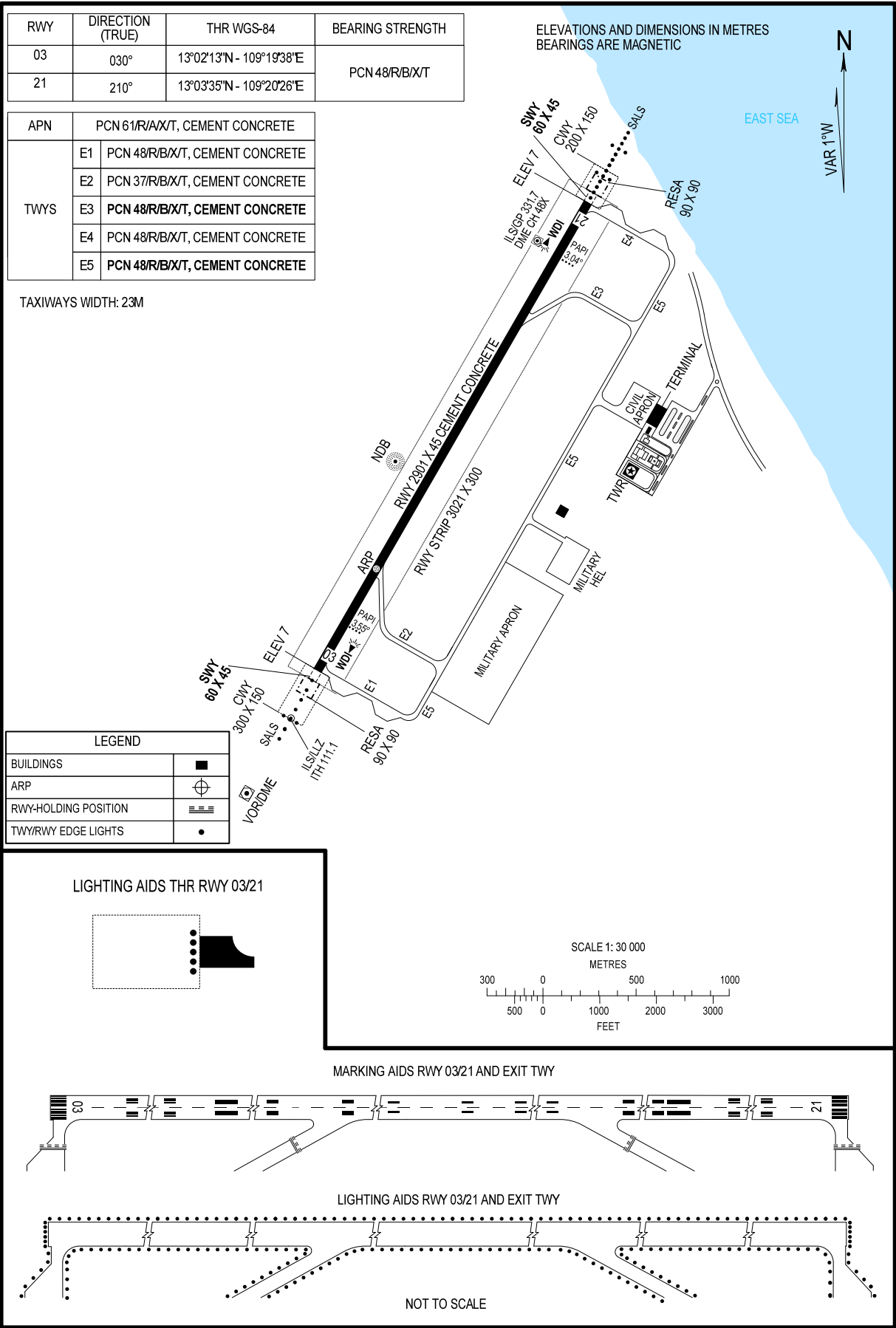
AERODROME CHART - ICAO

13°02'32"N
109°19'49"E

AD ELEV 8M

TWR: 118.9

PHU YEN/TUY HOA DOM (VVTH)



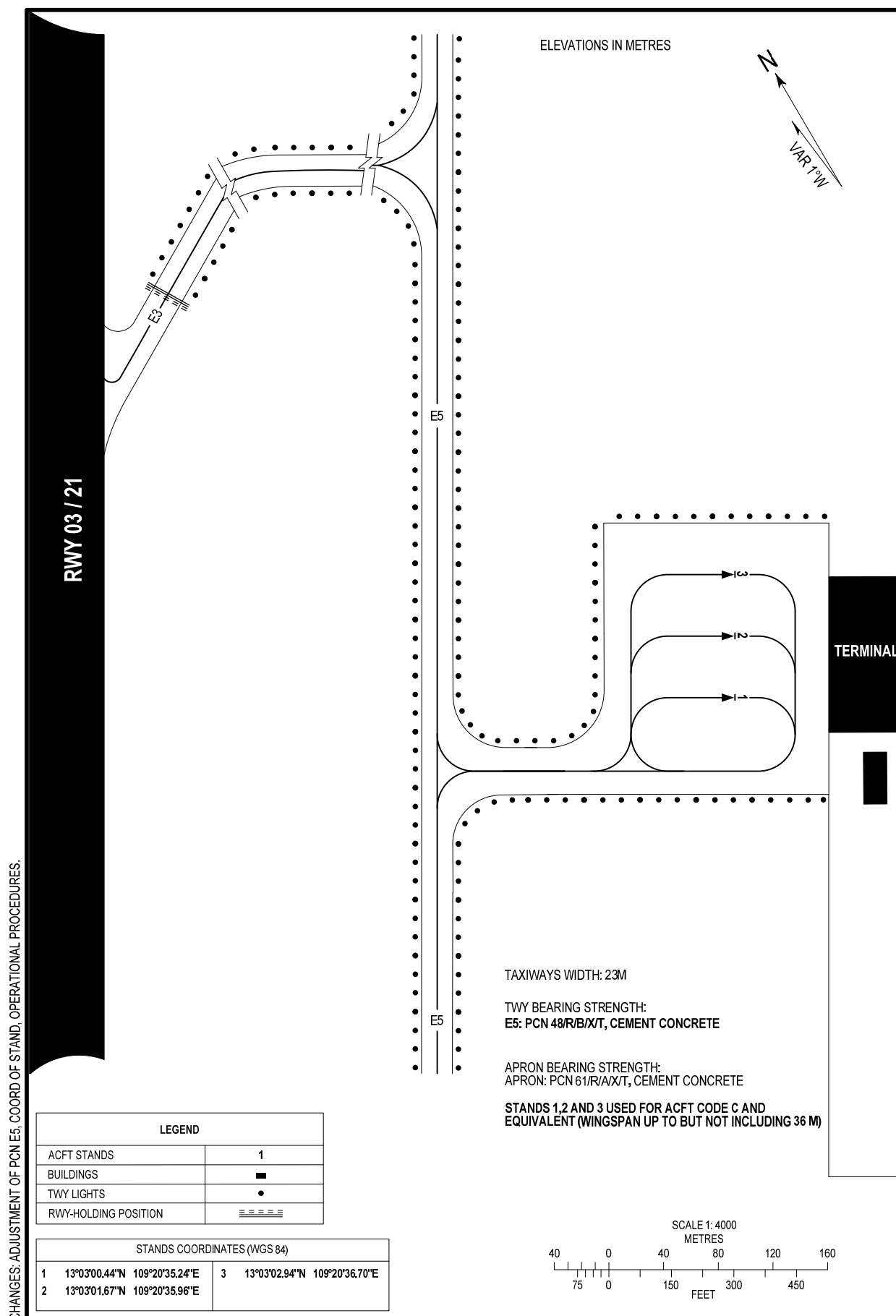
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 7.5M

TWR: 118.9

PHU YEN/TUY HOA DOM (VVTH)



The INS coordinates and elevation for ACFT stands

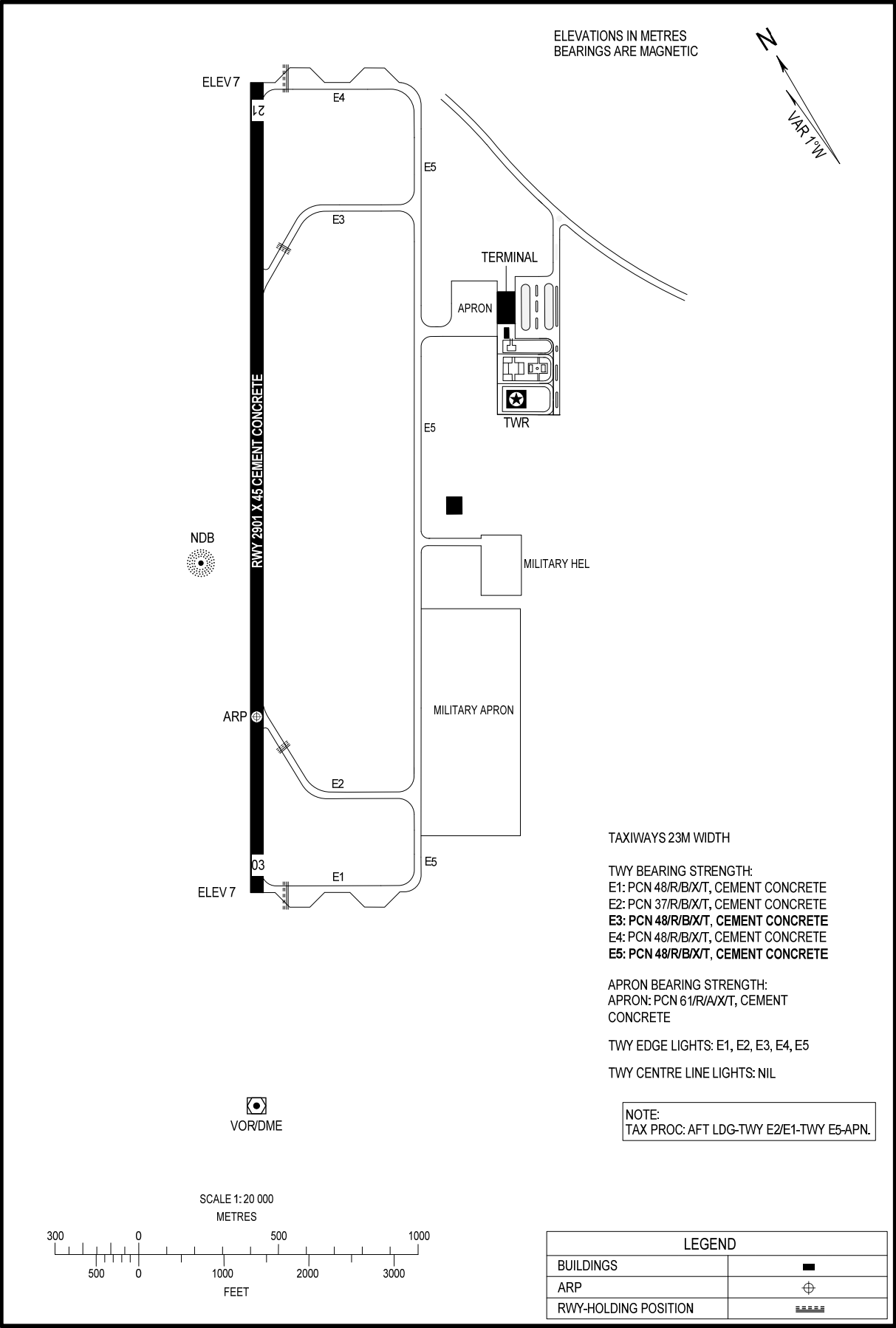
Position	Coordinates		Elevation (M)	Remarks
Stand 1	130300.44N	1092035.24E	7.47	
Stand 2	130301.67N	1092035.96E	7.45	
Stand 3	130302.94N	1092036.70E	7.46	

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 7.5M

TWR: 118.9

PHU YENTUY HOA DOM (VVTH)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVTX AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVTX AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND
NAME

VVTX - THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC

VVTX AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVTX AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND
ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	195409B - 1052809Đ Giao điểm của trục đường CHC 13/31 và trục đường lăn S4 195409N - 1052809E Intersection of RCL 13/31 and CL of TWY S4
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thị trấn Thọ Xuân 6 KM về phía Tây Nam và cách trung tâm Thành phố Thanh Hóa 33 KM về phía Tây Bắc 6 KM SW from the center of Tho Xuan town and 33 KM NW from the center of Thanh Hoa City
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	19 M/ 35.7°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Thọ Xuân Tel: +84 237 3830060 Fax: +84 237 3830060 Email: Không AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Northern Airports Authority (NAA) at Tho Xuan Airport Tel: +84 237 3830060 Fax: +84 237 3830060 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Thọ Xuân Tel: +84 237 3830668 Fax: +84 237 3830668 Email: Không AFS: VVTXYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Tho Xuan Airport Tel: +84 237 3830668 Fax: +84 237 3830668 Email: NIL AFS: VVTXYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG		VVTX AD 2.3 OPERATIONAL HOURS
1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1600
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1600
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	2300 - 1600 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1600 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	2300 - 1600 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1600 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	2300 - 1600 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1600 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	2300 - 1600 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1600 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1600
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1600
10	An ninh Security	2300 - 1600
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVTX AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền và xe nâng hàng Conveyor and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	03 xe, 5 000 gallon/xe 03 trucks, 5 000 gallon/truck
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lại Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lại Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVTX AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Xe buýt, taxi Buses, taxis
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Trong thành phố In the city
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Trong thành phố In the city
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOÀ SÂN BAY

VVTX AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 2 360 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 18 300 L • Tốc độ xả foam bọt: 8 800 L/min • Khối lượng bột khô: 500 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 2 360 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 18 300 L • Discharge rate foam solution: 8 800 L/min • Dry chemical powders: 500 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321 trở xuống – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 913513566 – Up to A321 – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 913513566
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG		VVTX AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING
1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVTX AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (vị trí đỗ 4, 5, 6), Bê tông xi măng, PCN 38/R/B/X/T Apron (aircraft stands 4, 5, 6), Cement Concrete, PCN 38/R/B/X/T
		Sân đỗ mở rộng (vị trí đỗ 1, 2, 3), Bê tông xi măng, PCN 63/R/A/W/T Extended apron (aircraft stands 1, 2, 3), Cement Concrete, PCN 63/R/A/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn SP, 25 M, Bê tông xi măng, PCN 59/R/B/X/T Đường lăn A1, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 63/R/B/X/T Đường lăn A2, 23 M, Bê tông xi măng, PCN 63/R/B/X/T Đường lăn A3, 21 M, Bê tông xi măng, PCN 40/R/B/X/T Đường lăn S1, 25 M, Bê tông xi măng, PCN 62/R/B/X/T Đường lăn S2, 20 M, Bê tông xi măng, PCN 63/R/B/X/T Đường lăn S3, 20 M, Bê tông xi măng, PCN 61/R/B/X/T Đường lăn S4, 20 M, Bê tông xi măng, PCN 31/R/B/X/T Đường lăn S5, 20 M, Bê tông xi măng, PCN 59/R/B/X/T Đường lăn S6, 25 M, Bê tông xi măng, PCN 67/R/B/X/T TWY SP, 25 M, Cement Concrete, PCN 59/R/B/X/T TWY A1, 23 M, Cement Concrete, PCN 63/R/B/X/T TWY A2, 23 M, Cement Concrete, PCN 63/R/B/X/T TWY A3, 21 M, Cement Concrete, PCN 40/R/B/X/T TWY S1, 25 M, Cement Concrete, PCN 62/R/B/X/T TWY S2, 20 M, Cement Concrete, PCN 63/R/B/X/T TWY S3, 20 M, Cement Concrete, PCN 61/R/B/X/T TWY S4, 20 M, Cement Concrete, PCN 31/R/B/X/T TWY S5, 20 M, Cement Concrete, PCN 59/R/B/X/T TWY S6, 25 M, Cement Concrete, PCN 67/R/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Không NIL
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVTX AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guidelines at apron.

VVTX AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chương ngại vật	Loại chương ngại vật	Vị trí của chương ngại vật	Chiều cao/ độ cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	Loại chướng ngại vật	Vị trí của chướng ngại vật	Chiều cao/ độ cao	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn	Ghi chú
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVTX AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVTX AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Thọ Xuân Tho Xuan MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2300 - 1600 (Ban đêm: theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định) 2300 - 1600 (Night: subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission)
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	09 giờ (Phát 03 lần/ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0300, 0600 UTC) 09 HR (03 times per day with effect at 0000, 0300, 0600 UTC)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Tho Xuan TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVTXYMYX AFTN/AMHS address: VVTXYMYX

VVTX AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVTX AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
13	128.79°	3 200 x 50	58/R/B/X/T Bê tông xi măng 58/R/B/X/T Cement concrete	195441.83N 1052726.48E NIL NIL	THR 18 M
31	308.80°	3 200 x 50	58/R/B/X/T Bê tông xi măng 58/R/B/X/T Cement concrete	195336.62N 1052852.24E NIL NIL	THR 14 M

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
13	0.15 %	Không NIL	300 x 150	3 320 x 300	90 x 90
31	0.15 %	Không NIL	300 x 150	3 320 x 300	90 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
13	Không NIL	Không NIL	Không NIL
31	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVTX AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVTX AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Cự ly chạy đà cất cánh (M) TORA (M)	Cự ly có thể cất cánh (M) TODA (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M) ASDA (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M) LDA (M)	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6
13	3 200	3 500	3 200	3 200	Không NIL
31	3 200	3 500	3 200	3 200	Không NIL

VVTX AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVTX AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC RWY Designator	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ APCH LGT Type LEN INTST	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh THR LGT colour WBAR	Đèn VASIS (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài TDZ LGT LEN	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh RWY End LGT colour WBAR	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc SWY LGT LEN (M) colour	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	Không NIL	Xanh Không Green NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	3 200 M 60 M Trắng/Vàng NIL 3 200 M 60 M White/ Yellow NIL	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
31	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	3 200 M 60 M Trắng/Vàng NIL 3 200 M 60 M White/Yellow NIL	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVTX AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVTX AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng xanh, quay 12 vòng/phút H24 ABN: On the top of TWR,FLG White and Green, 12 RPM H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: Đầu đường CHC 31 và đường CHC 13 LDI: NIL Anemometer: At RWY 31 and RWY 13
3	Đèn lề, đèn tim đường lẫn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	AD 2.9

VVTX AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁN

VVTX AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăng ten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	C	410 KHZ	HJ	195316.5B 1052918.6Đ 195316.5N 1052918.6E		Không NIL	
NDB	CB	252 KHZ	H24	195154.0B 1053107.1Đ 195154.0N 1053107.1E		Không NIL	Cách đầu đường CHC 31 là 5 030 M 5 030 M FM RWY 31
DVOR/DME	THX	114.800 MHZ CH 95X	H24	195305.0B 1052933.7Đ 195305.0N 1052933.7E		Không NIL	Tầm phủ: 320 KM Coverage: 320 KM
ILS/GP - DME		332.300 MHZ CH 50X	H24	195340.6B 1052841.3Đ 195340.6N 1052841.3E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage GP: 10 NM Coverage DME: 25 NM
ILS/LOC	ITX	111.300 MHZ	H24	195448.8B 1052717.4Đ 195448.8N 1052717.4E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM

VVTX AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

VVTX AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Các quy định sân bay Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Thọ Xuân. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên hướng dẫn đỗ. 2 Dời và lăn tới vị trí đỗ 2.1 Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.	1 Airport Regulations At Tho Xuan Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller assistance. 2 Taxiing to and from stands 2.1 Arriving aircraft will be assigned a stand number by Tho Xuan TWR.

2.2 Phương án khai thác các vị trí đỗ tàu bay

2.2 Use of aircraft stands

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương án khai thác các vị trí đỗ tàu bay Use of aircraft stands
1, 2, and 3	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống. Tàu bay tự lăn vào, tự lăn ra để khởi hành. Used for aircraft up to A321 and equivalent. Aircraft self-taxi into/out for departure.
4, 5 and 6	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống với điều kiện hạn chế về tải trọng ứng với sức chịu tải. Tàu bay tự lăn vào, tự lăn ra để khởi hành. Used for aircraft up to A321 and equivalent with limited condition to the aircraft loading corresponding to the strength of stand. Aircraft self-taxi into/out for departure.

VVTX AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

VVTX AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVTX AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

VVTX AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1	Phương thức khai thác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH	1	The operational procedures for RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH
1.1	Tổng quan	1.1	General
1.1.1	Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Thọ Xuân, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.	1.1.1	In order to operate RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Tho Xuan Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure
1.1.2	Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.	1.1.2	Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
1.1.3	Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS dựa trên vết bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng phương thức chờ truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.	1.1.3	Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to be vectored by ATS surveillance base on on the track of available procedures or expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.
1.1.4	Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, bắt buộc phải có giám sát ATS. Phương thức chờ chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vết bay SID/STAR RNAV 1, RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.	1.1.4	For RNAV 1 SID/STAR operation, ATS surveillance is mandatory. The transition routes have been establish to connect RNAV 1, RNP 1 SID/STAR with the existing ATS routes.
1.1.5	Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL sẽ dẫn dắt tàu bay theo vết bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.	1.1.5	When air traffic condition permits, ATC shall vector aircraft using the shortest track to approach for landing or to intercept the relating airways.
1.2	Phương thức khai thác	1.2	Operational procedure
1.2.1	Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Thọ Xuân phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau: • Điền R (PBN approved) vào Mục 10a; • Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS), điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;	1.2.1	Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Tho Xuan Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows: • Insert R (PBN approved) into Item 10a; • Insert D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-

- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1/O1 hoặc G đối với D2/O2, S1 và S2).
- 1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- 1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất phương thức chờ từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.
- 1.2.4 Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được KSVKL cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.
- 1.2.5 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.
- 1.2.6 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.
- 1.2.7 Trong quá trình khai thác phương thức chờ SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).
- 1.3 Đối với tàu bay khởi hành**
- 1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức khởi hành; và
 - Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết.
- 1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.
- 1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.
- 1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:
- VNAV) after PBN/ in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for D1/O1 or G for D2/O2, S1 and S2)
- 1.2.2 Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.
- 1.2.3 Pilots must not fly a RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.
- 1.2.4 Pilots are expected to maintain route centre lines during the operation process, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.
- 1.2.5 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.
- 1.2.6 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.
- 1.2.7 During the operation of the RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS – ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.
- 1.3 For departing aircraft**
- 1.3.1 The procedures for departing aircraft includes 2 main elements:
- SID; and
 - Transition route, if necessary.
- 1.3.2 A transition route starts at the last point of SID to a position from which the aircraft will intercept the ATS route.
- 1.3.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between departing aircraft and obstacles as well as arriving aircraft.
- 1.3.4 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including

1. Tên gọi tàu bay;
2. Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
3. Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
4. Đường bay;
5. Độ cao/mức bay chỉ định;
6. Mã SSR; và
7. Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm 2 thành phần chính

- Phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết; và
- Phương thức đến.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.4.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

1. Tên gọi tàu bay;
2. Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp, nếu cần thiết;
3. Đường CHC sử dụng;
4. Độ cao/mức bay chỉ định; và
5. Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức tiếp cận hệt; và
- Phương thức tiếp cận.

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hệt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hệt.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

the following contents:

1. Call sign;
2. Clearance limit, normally destination aerodrome;
3. SID and transition route, if necessary;
4. Route;
5. Assigned flight level/altitude;
6. SSR code; and
7. Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 The procedures for arriving aircraft include 2 main elements

- Transition route, if necessary; and
- STAR.

1.4.2 A transition route starts from a point on the ATS route to the position that starts the STAR.

1.4.3 Altitude restrictions are designed to establish the separation between arriving aircraft and obstacles as well as departing aircraft.

1.4.4 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

1.4.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

1. Call sign;
2. STAR and transition route, if necessary;
3. Runway-in-use;
4. Cleared flight level/altitude; and
5. Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main elements

- IAP; and
- Missed approach procedure.

1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to

3 **Bảng hệ số ma sát**

3 **Table of friction coefficients**

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients (μ)		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) Measured position from RWY centre line (3 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M) Measured position from RWY centre line (6 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M) Measured position from RWY centre line (9 M)
1	2	3	4	5
13	2 700	0.63	0.76	0.71
31	2 700	0.65	0.74	0.72

4 **Vùng trời ủy quyền của ACC Hà Nội cho TWR Thọ Xuân được giới hạn như sau**

- Giới hạn ngang: Giới hạn bởi đường tròn có bán kính 60 KM (32 NM), tâm là điểm quy chiếu sân bay và đường biên giới Việt - Lào (ở phía Tây), không bao gồm khu vực kiểm soát hiện hữu của TWR Thọ Xuân.
- Giới hạn cao: Từ Mặt đất/Mặt nước đến và bao gồm FL100/3 050 M (MSL), không bao gồm khu vực kiểm soát hiện hữu của TWR Thọ Xuân.

Chi tiết xem tại trang AD 2-VVTX-12-3.

4 **Delegated airspace of Ha Noi ACC to Tho Xuan TWR are as follows**

- Lateral limits: Bounded by a circle with radius 60 KM (32 NM), centred at ARP and Vietnamese – Laotian borders (Western), excluding the current control area of Tho Xuan TWR.
- Vertical limit: From Ground/Water up to FL100/3 050 M inclusive (MSL), excluding the current control area of Tho Xuan TWR.

Refer to page AD 2-VVTX-12-3 for details.

5 **Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay**

Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lán vào vị trí đỗ từ 2 m đến 3 m trước khi tàu bay lán vào vị trí đỗ.

5 **Putting the safety cones around the aircraft**

In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 m to 3 m from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.

6 **Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay**

6 **The birds and wildlife activities affect to AD**

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim cu đất Spotted dove	– Số lượng: Cao điểm > 10 con. – Độ cao hoạt động: 5–15M. – Mật độ chim: Xuất hiện theo bầy đàn 5–10 con. – Thời gian hoạt động: Cả ngày. – Vị trí cư trú: Các khu vực có cây cao, bụi rậm hai bên dải bảo hiểm đường CHC, đường lán. – Vị trí kiếm ăn: Tìm thức ăn như hạt cỏ, côn trùng khu lè bảo hiểm theo bầy đàn, độ cao bay lượn khoảng < 20 M. – Number of birds: Peak at > 10 birds. – Heightband (AGL): 5–15 M AGL. – Bird density: Appear in flock of 5–10 birds. – Operating period: All day. – Roost position: Tall trees area, the bushes around RWYstrip, TWY. – Feeding position: Find food such as grass seed, insects on the edge of RWY strip in flock, flying altitude is APRX <20 M.	Dọc lè bảo hiểm khu bay, đường CHC. Along the strip of the airfield, RWY	Cao High

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
1	2	3	4
Cò trắng White stork	- Số lượng: Cao điểm > 200 con. - Độ cao hoạt động: 20–30M. - Mật độ chim: Xuất hiện theo bầy đàn với số lượng lớn. - Thời gian hoạt động: Từ 1100–2300. - Vị trí cư trú: Đậu qua đêm trên các ngọn cây, bụi tre tiếp giáp với khu vực sân đỗ và đường CHC, đường lăn. - Vị trí kiếm ăn: Di cư theo mùa, bay lượn ở độ cao khoảng 20–30 M, khi bị xua đuổi hay có tiếng động. - Number of birds: Peak at > 200 birds. - Heightband (AGL): APRX 20–30 M AGL. - Bird density: Appears in flock with large number. - Operating period: 1100–2300. - Roost position: Perch overnight on treetops, bamboo bushes adjacent to the apron and RWY, TWY. - Feeding position: Seasonal migration, flying altitude is APRX 20–30 M, when being chased or having noise.	Phía Đông khu bay. The East of the airfield.	Cao High
Cú mèo Owl	- Số lượng: Cao điểm > 5 con. - Độ cao hoạt động: 5–10 M. - Mật độ chim: Xuất hiện rải rác với số lượng ít. - Thời gian hoạt động: 1100–2200. - Vị trí cư trú: Thường làm tổ ở các nhà bỏ hoang hoặc cây cao rậm rạp khu vực vành đai quanh sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Bắt các loại gặm nhấm nhỏ, hoạt động đơn lẻ ở độ cao < 30 M. - Number of birds: Peak at > 5 birds. - Heightband (AGL): 5–10 M AGL. - Bird density: Appear sparsely with small number. - Operating period: 1100–2200. - Roost position: Often nest in abandoned houses or tall trees at the border area around the aerodrome. - Feeding position: Catch small rodents, fly individually at altitude < 30 M.	Khu bay vào ban đêm, cất qua khu vực sân bay khi tìm kiếm thức ăn. The airfield at night, across the aerodrome when finding food.	Cao High
Chim cắt, Diều hâu Falcon, Hawk	- Số lượng: Cao điểm > 5 con. - Độ cao hoạt động: 10–30 M. - Mật độ chim: Xuất hiện rải rác với số lượng ít. - Number of birds: Peak at > 5 birds. - Heightband (AGL): 10–30 M AGL. - Bird density: Appear sparsely with small number.	Thỉnh thoảng. Sometimes.	Bắc – Nam North – South
Chim quạ, Chim sáo Crow, Starling	- Số lượng: > 100 con. - Độ cao hoạt động: 5–20 M. - Mật độ chim: Tập trung theo đàn với số lượng lớn. - Thời gian hoạt động: Cả ngày. - Vị trí cư trú: Thường di chuyển về địa phương cư trú, tập trung thành bầy đàn, đậu trên đường CHC. - Vị trí kiếm ăn: Tìm thức ăn như hạt cỏ, côn trùng khu lề bảo hiểm theo bầy đàn, độ cao bay lượn khoảng < 40 M. - Number of birds: > 100 birds. - Heightband (AGL): 5–20M AGL. - Bird density: Gather in flock with large number. - Operating period: All day. - Roost position: Usually move to roost position, perch on RWY in flock. - Feeding position: Find food such as seeds, insects at the RWY strip in flock, flying altitudes APRX < 40 M.	Di chuyển cất qua khu vực nhà ga và các khu vực lân cận khác. Moving across the terminal and the other vicinities.	Cao High

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Chim sẻ, Chim ri, Chèo mào Sparrow, Munia, Red-whiskered bulbul	- Số lượng: > 300 con. - Độ cao hoạt động: 4–10 M. - Mật độ chim: Xuất hiện theo đàn với số lượng lớn. - Thời gian hoạt động: Cả ngày. - Vị trí cư trú: Khu nhà, bụi cây thấp trong khu vực sân bay. - Vị trí kiếm ăn: Tìm thức ăn như hạt cỏ, côn trùng khu lề bảo hiểm theo bầy đàn, độ cao bay lượn khoảng < 20 M. - Number of birds: > 300 birds. - Heightband (AGL): 4–10 M AGL. - Bird density: Gather in flock with large number. - Operating period: All day. - Roost position: Houses, low bushes in the aerodrome. - Feeding position: Find food such as seeds, insects at the RWY strip in flock, flying altitudes APRX < 20 M.	Di chuyển dọc lề bảo hiểm và các khu vực lân cận khác. Moving along the RWY strip and the other vicinities.	Cao High
Vịt trời Wild duck	- Số lượng: 5–10 con. - Độ cao hoạt động: Khoảng 5–10 M. - Mật độ chim: Xuất hiện rải rác với số lượng ít. - Thời gian hoạt động: 2300 –0300. - Vị trí cư trú: Bụi rậm, vùng nước trũng trong khu bay. - Vị trí kiếm ăn: Tìm thức ăn như tôm, tép, cá nhỏ. - Number of birds: 5–10 birds. - Heightband (AGL): APRX 5–10 M AGL. - Bird density: Appears sparsely with small number - Operating period: 2300–0300. - Roost position: In the bushes, sunken areas in the airfield. - Feeding position: Feed such as shrimp, tiny shrimp, small fish.	Di chuyển ở phía Đông khu bay. Moving on the East of the airfield.	Cao High

7 Danh mục không đáp ứng

7 List of non-compliance

STT Number	Nội dung không đáp ứng Non Compliance	Biện pháp kiểm soát đang áp dụng Mitigation Measure
1	Hàng rào bao quanh khu vực Cảng hàng không Thọ Xuân chưa khép kín, chưa đáp ứng yêu cầu Thông tư 13/2019/TT-BGTVT The fence surrounding the Tho Xuan Airport is not closed and does not meet the requirements of Circular 13/2019/TT-BGTVT	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Tổng bề rộng của đường lăn S2, S3, S4 (khoảng 20 M, chưa có lề đường lăn) chưa đáp ứng kích thước tối thiểu 25 M cho tàu bay Code C The total width of taxiways S2, S3, S4 (about 20 M, without taxiway edge) does not meet the minimum size of 25 M for Code C aircraft	
3	Tuyến hàng rào, bố trí gác an ninh phía Đông Bắc đường CHC nằm trong dải bay, không đáp ứng yêu cầu độ dễ gãy The security fence in the north east of runway is located in the RWY strip does not meet the fragility requirements	
4	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	

VVTX AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY THỌ XUÂN

VVTX AD 2.24 CHARTS RELATED THO XUAN AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVTX-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVTX-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVTX-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVTX-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVTX-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVTX-5-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVTX-8-1
Sơ đồ vùng trời ủy quyền của ACC Hà Nội cho TWR Thọ Xuân Chart for delegated airspace of Ha Noi ACC to Tho Xuan TWR	AD 2-VVTX-8-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 31: NAH 1F, VIN 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 31: NAH 1F, VIN 1A	AD 2-VVTX-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 13: NAH 1M, VIN 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 13: NAH 1M, VIN 1M	AD 2-VVTX-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 13: NAH 1M, VIN 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 13: NAH 1M, VIN 1M (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVTX-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 31: NAH 1N, VIN 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 31: NAH 1N, VIN 1N	AD 2-VVTX-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 31: NAH 1N, VIN 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 31: NAH 1N, VIN 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVTX-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 13: NAH 1Q, VIN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 13: NAH 1Q, VIN 1B	AD 2-VVTX-9-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 13/31: NAH 1S, VIN 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 13/31: NAH 1S, VIN 1C	AD 2-VVTX-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 31: NAH 1T, VIN 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 31: NAH 1T, VIN 1D	AD 2-VVTX-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 31: NAH 1R, VIN 1R Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 31: NAH 1R, VIN 1R	AD 2-VVTX-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 31: NAH 1R, VIN 1R (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 31: NAH 1R, VIN 1R (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVTX-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 31: VIN 1S Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 31: VIN 1S	AD 2-VVTX-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 31: VIN 1S (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 31: VIN 1S (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVTX-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 13: NAH 1P, VIN 1P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 13: NAH 1P, VIN 1P	AD 2-VVTX-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 13: NAH 1P, VIN 1P (Bảng miêu tả, phương thức chờ và danh mục lộ điểm) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 13: NAH 1P, VIN 1P (Tabular description, holding procedure and waypoint list)	AD 2-VVTX-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 13: VIN 1Q Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 13: VIN 1Q	AD 2-VVTX-11-11

THANH HOA/THO XUAN DOM (VVTX)



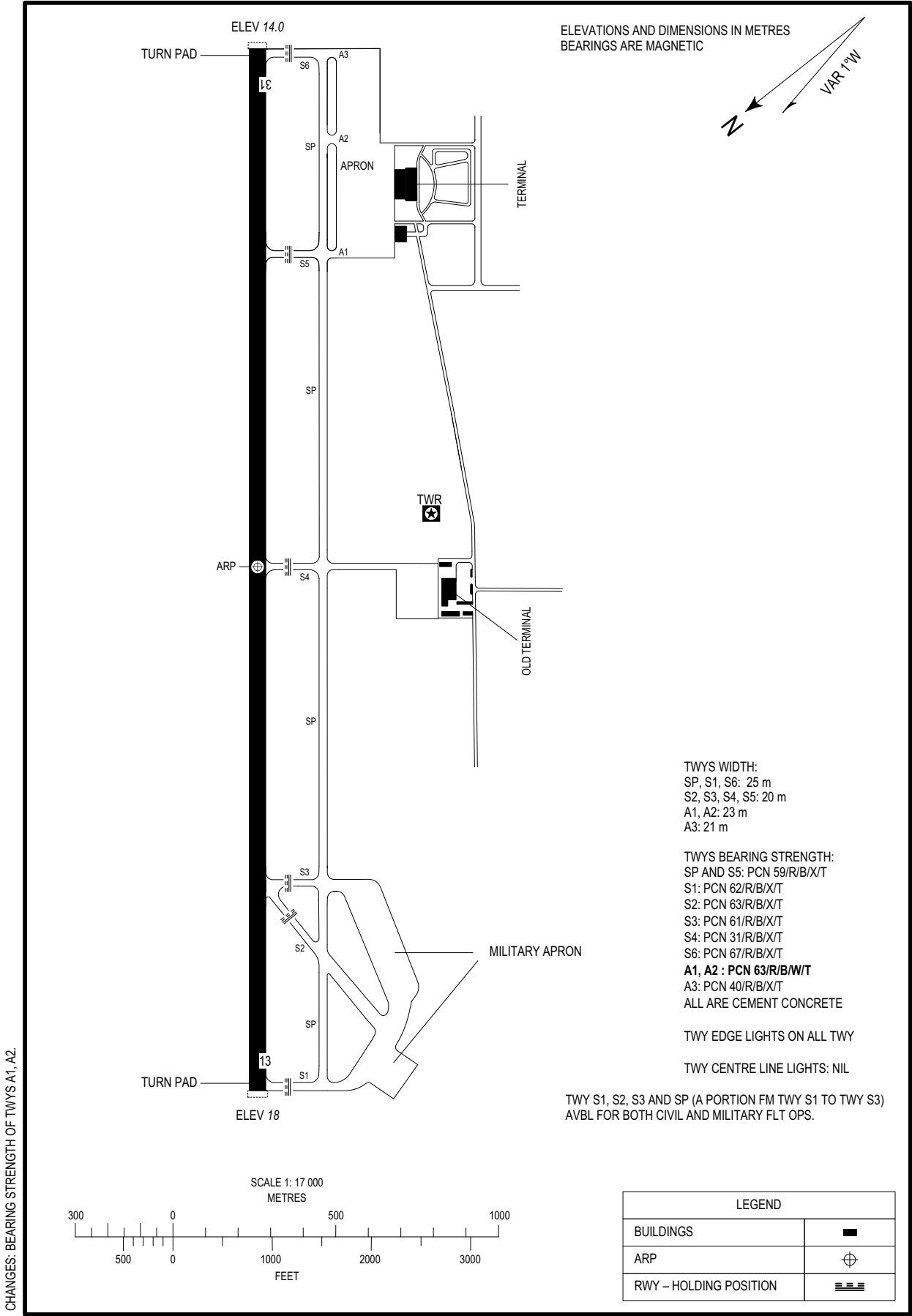
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV
14M

TWR: 118.65

THANH HOA/THO XUAN DOM (VVTX)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVVH AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY		VVVH AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
VVVH - NGHE AN/VINH DOMESTIC		
VVVH AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY		VVVH AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	184348B – 1054018Đ Giao điểm của trục đường CHC 17/35 và trục đường lăn W2 184348N - 1054018E Intersection of RCL 17/35 and CL of TWY W2
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Vinh 8 KM về phía Bắc 8 KM from the center of Vinh City to the North
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	6 M/38.5°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Vinh Tel: +84 238 3519878 Fax: +84 238 3519877 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Northern Airports Authority (NAA) at Vinh Airport Tel: +84 238 3519878 Fax: +84 238 3519877 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Vinh Tel: +84 238 3851476 Fax: +84 238 3851888 Email: NIL AFS: VVVHYDYX Web: NIL Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Vinh Airport Tel: +84 238 3851476 Fax: +84 238 3851888 Email: NIL AFS: VVVHYDYX Web: NIL
7	Loại chuyển bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/ VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVVH AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVVH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo và xe nâng hàng Conveyor, cargo truck and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1 JET A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	04 xe loại 5000 US Gallon 04 trucks 5000 US Gallon
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vắng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vắng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH

VVVH AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city

2	Nhà hàng Restaurants	Trong thành phố In the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi Taxis
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Không NIL
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the City
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY

VVVH AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 3 200 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 25 200 L • Tốc độ xả foam bọt: 18 000 L/min • Khối lượng bột khô: 500 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 3 200 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 25 200 L • Discharge rate foam solution: 18 000 L/min • Dry chemical powders: 500 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321, A320, B737 và tương đương trở xuống. – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 983512345 – Up to A321, A320, B737 and equivalent. – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 983512345
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG

VVVH AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVVH AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ (Vị trí đỗ 1, 2), Bê tông xi măng, PCN 63/R/B/W/T Apron (Stands 1, 2), Cement concrete, PCN 63/R/B/W/T
		Sân đỗ (Vị trí đỗ 3, 4), Bê tông xi măng, PCN 53/R/B/W/T Apron (Stands 3, 4), Cement concrete, PCN 53/R/B/W/T
		Sân đỗ (Vị trí đỗ 5, 6), Bê tông nhựa, PCN 46/F/B/X/T Apron (Stands 5, 6), Bituminous concrete, PCN 46/F/B/X/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	Đường lăn W1, 18 M, Bê tông nhựa, PCN 45/F/B/X/T Đường lăn W2, 18 M, Bê tông nhựa, PCN 45/F/B/X/T TWY W1, 18 M, Bituminous concrete, PCN 45/F/B/X/T TWY W2, 18 M, Bituminous concrete, PCN 45/F/B/X/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Gồm 2 điểm kiểm tra đài VOR như sau 1. Vị trí: Nằm trên đường lăn W1 Tọa độ: 184336.48B – 1054016.52Đ Góc phương vị: 339° Cự ly: 0.4 NM Tần số: 113.1 MHZ 2. Vị trí: Nằm trên đường lăn W2 Tọa độ: 184347.99B – 1054014.94Đ Góc phương vị: 330° Cự ly: 0.2 NM Tần số: 113.1 MHZ Including 2 VOR checkpoints as follows: 1. Position: Located on TWY W1 Coordinates: 184336.48N – 1054016.52E Azimuth: 339° Distance: 0.4 NM Frequency: 113.1 MHZ 2. Position: Located on TWY W2 Coordinates: 184347.99N – 1054014.94E Azimuth: 330° Distance: 0.2 NM Frequency: 113.1 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Đường lăn W2: Sử dụng cho tàu bay A321 tương đương trở xuống TWY W2: Used for aircraft up to A321 and equivalent

VVVH AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẼ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVVH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Hướng dẫn lăn trên sân đỗ Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại Cảng HK Vinh là loại T3-9 (T-types), có tại các vị trí đỗ 2, 3. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions Guidelines at apron Visual Docking Guidance System (VDGS) at Vinh Airport is Safedock type T3-9 (T-types), available at stands 2, 3.

2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, tim đường CHC, lề đường CHC, khu chạm bánh. Đèn: - Đường CHC 17: Đèn ngưỡng, đèn cánh, đèn lề đường CHC, đèn giới hạn đường CHC. - Đường CHC 35: Đèn cánh, đèn lề đường CHC, đèn giới hạn đường CHC. Marking: Designation, CL, Edge, TDZ Lights: - RWY 17: THR, WBAR, Edge, End - RWY 35: WBAR, Edge, End
		Đường lăn: TWY:	Sơn kẻ dấu hiệu: Tim, lề Đèn: Đèn lề Marking: CL, edge Lights: Edge
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVVH AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVVH AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVVHOB001	Cây Tree	184505.8N 1054010.3E	14/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB002	Cây Tree	184516.6N 1054006.1E	20/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB003	Cây Tree	184519.1N 1054004.9E	27/23 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB004	Ăng ten Antenna	184613.7N 1053959.4E	38/33 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB005	Cây Tree	185014.5N 1053944.4E	212/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVVHOB006	Cây Tree	184330.2N 1054024.1E	15/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB007	Cây Tree	184327.9N 1054024.4E	21/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB008	Cây Tree	184322.5N 1054024.9E	27/23 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB009	Cây Tree	184319.6N 1054019.1E	30/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB010	Ăng ten Antenna	184140.1N 1054031.7E	65/60 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB011	Nhà House	184120.0N 1054027.8E	75/69 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB012	Nhà House	184107.0N 1054031.1E	116/111 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB013	Ăng ten Antenna	184443.8N 1054007.0E	20/15 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB014	Cây Tree	184437.9N 1054015.4E	21/17 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVXHOB015	Cây Tree	184430.2N 1054007.6E	24/20 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB016	Cây Tree	184415.1N 1054007.2E	30/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB017	Ăng ten Antenna	184349.6N 1054007.9E	31/25 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB018	Ăng ten Antenna	184351.9N 1054006.1E	35/30 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB019	Ăng ten Antenna	184535.1N 1053938.9E	51/46 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB020	Ăng ten Antenna	184644.2N 1053903.3E	57/52 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB021	Cây Tree	184453.3N 1054015.7E	30/26 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB022	Cây Tree	184350.2N 1054025.9E	30/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB023	Nhà House	184257.6N 1054037.7E	43/38 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB024	Nhà thờ Church	184252.8N 1054053.4E	52/46 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB025	Ăng ten Antenna	184600.3N 1054110.2E	57/53 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVXHOB026	Nhà House	184146.0N 1054124.0E	65/60 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
VVVHOB027	Nhà House	184110.1N 1054117.5E	116/110 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB028	Cây Tree	184501.5N 1054013.4E	21/16 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB029	Cây Tree	184513.3N 1054013.0E	28/24 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB030	Cột đèn Lamp Pole	184330.0N 1054020.9E	8/3 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB031	Trạm thu lôi Lightning station	184155.9N 1054036.5E	53/48 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB032	Ăng ten Antenna	184140.1N 1054031.7E	65/60 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB033	Nhà House	184120.0N 1054027.8E	75/69 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB034	Nhà House	184106.9N 1054031.1E	116/111 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật OBST ID/ Designation	Loại chướng ngại vật OBST type	Vị trí của chướng ngại vật OBST position	Mức cao/ Chiều cao ELEV/HGT	Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn Markings/Type, colour, lighting (LGT)	Ghi chú Remarks
a	b	c	d	e	f
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVXH AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP

VVXH AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Vinh Vinh MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (phát 4 lần trong ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800 UTC; phát 1 giờ trước khi bản tin TAF có hiệu lực) 24 HR (4 times per day with effect at 0000, 0600, 1200 and 1800; issued 1 HR before TAF message validity)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên tư vấn NIL/MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Sơ đồ Charts
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Vinh TWR, Vinh ARO
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v...) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVVHYMYX AFTN/AMHS address: VVVHYMYX

VVVH AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVVH AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số	Hướng thực	Kích thước đường CHC (M)	Sức chịu tải (PCN) bề mặt đường CHC và đoạn dừng	Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC	Mức cao ngưỡng và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác
Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength of pavement classification number (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
17	172.58°	2 400 x 45	45/F/B/X/T Bê tông nhựa PCN 45/F/B/X/T Bituminous concrete	184454.02N 1054009.36E NIL NIL	THR 5.1 M NIL
35	352.58°	2 400 x 45	45/F/B/X/T Bê tông nhựa PCN 45/F/B/X/T Bituminous concrete	184336.61N 1054019.93E NIL NIL	THR 6.0 M NIL
35 (dịch chuyển) 35 (displaced)	352.58°	2 400 x 45	48/F/B/X/T Bê tông nhựa 48/F/B/X/T Bituminous concrete	184346.29N 1054018.62E NIL NIL	THR 6 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số	Độ dốc RWY-SWY	Kích thước đoạn dừng (M)	Kích thước khoảng trống (M)	Kích thước dải bảo hiểm (M)	Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)
Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of runway end safety areas (M)
1	7	8	9	10	11
17	0.48 %	Không NIL	150 x 160	2 520 x 100	240 x 90
35	0.48 %	Không NIL	300 x 160	2 520 x 100	240 x 90

Ký hiệu đường CHC Số	Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)	OFZ	Ghi chú
Designations RWY NR	Location and description of engineering material arresting system (EMAS)	OFZ	Remarks
1	12	13	14
17	Không NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVVH AD 2.13 CÁC CỤ LY CÔNG BỐ

VVVH AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà cất cánh (M)	Cự ly có thể cất cánh (M)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)	Cự ly có thể hạ cánh (M)	Ghi chú
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
17	2 400	2 550	2 400	2 400	Không NIL
35	2 400	2 700	2 400	2 100	Không NIL

VVVH AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVVH AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ	Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh	Đèn VASIS (MEHT) PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ	Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh	Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc	Ghi chú
RWY Designator	APCH LGT Type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST	RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN (M) Colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.04° PAPI Left/3.04°	Không NIL	Không NIL	2 400 M 60 M Vàng/Trắng LIH 2400 M 60 M Yellow/White LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.02° PAPI Left/3.02°	Không NIL	Không NIL	2 100 M 60 M Vàng/Trắng LIH và 300 M 60 M dịch ngưỡng Đỏ/vàng LIH 2100 M 60 M Yellow/White LIH and 300 M 60 M displaced THR Red/yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVVH AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG		VVVH AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay HO ABN: On the top of TWR HO
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ổng gió: Tại đầu đường CHC 17 và 35 LDI: NIL Anemometer: At RWY 17 and 35
3	Đèn lề, đèn tìm đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	02 máy phát điện 220 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây 02 generators 220 KVA Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH		VVVH AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA
1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU		VVVH AD 2.17 ATS AIRSPACE
1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Vinh: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay VINH CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến FL 100 SFC up to FL 100 inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Vinh Tiếng Anh, Tiếng Việt Vinh TWR English, Vietnamese

5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI
KHÔNG

VVVH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ Service designation	Tên gọi Call sign	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5
Tại sân TWR	Tại sân Vinh Vinh TWR	118.300 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	125.900 MHZ	H24	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVVH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ
CẢNH

VVVH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)	Tên gọi	Tần số	Giờ hoạt động	Vị trí ăngten phát Tọa độ	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS	Ghi chú
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NDB	X	448 KHZ	HJ, HO	184529.0B 1054004.6Đ 184529.0N 1054004.6E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 25 KM Coverage: 25 KM
NDB	XW	218 KHZ	HJ, HO	184731.5B 1053948.3Đ 184731.5N 1053948.3E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 165 KM Cách đầu đường CHC 17 là 4 868 Coverage: 165 KM 4 868 M FM RWY 17
DVOR/DME	VIN	113.100 MHZ CH 78X	H24	184402.8B 1054006.2Đ 1054006.2E 184402.8N		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)	Tên gọi ID	Tần số Frequency	Giờ hoạt động Hours of operation	Vị trí ăngten phát Tọa độ Position of transmitting antenna coordinates	Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME) Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna	Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Ghi chú Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS/LOC	IVH	108.300 MHZ	H24	184326.8B 1054021.3Đ 184326.8N 1054021.3E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME		334.100 MHZ CH 20X	H24	184443.9B 1054007.0Đ 184443.9N 1054007.0E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 20 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 20 NM

VVVH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	VVVH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS
1 Các quy định Cảng hàng không Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Vinh. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau: a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo; b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay; c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn; d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay 2 Dời và lăn tới các vị trí đỗ 2.1 Đài kiểm soát tại sân bay Vinh sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến. 2.2 Phương thức khai thác	1 Airport Regulations At Vinh Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows: a) Meaning of markings and signs; b) Information about aircraft stands; c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance; d) Marshaller assistance and towing assistance. 2 Taxiing to and from stands 2.1 Arriving aircraft will be assigned a stand by Vinh TWR. 2.2 Operational procedures

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedures</i>
1, 2, 3, 4	- Sử dụng cho tàu bay code C, tương đương A321 trở xuống. - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. - Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành. Lưu ý: Các vị trí đỗ 2, 3 có trang bị cầu hành khách. - Used for aircraft code C, up to A321 and equivalent. - For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. - For departure aircraft: The tow tractor is used for towing and pushing aircraft for departure. Notes: Stands 2, 3 are equipped with passenger bridge.
5, 6	- Sử dụng cho tàu bay code C, tương đương A321 trở xuống và tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn 28 M và sải cánh nhỏ hơn 24 M. - Có 2 vạch dừng bánh mũi, cụ thể như sau: + Vạch dừng bánh mũi số 1: Sử dụng cho tàu bay code C, tương đương A321 trở xuống. Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành. + Vạch dừng bánh mũi số 2: Sử dụng cho tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn 28 M và sải cánh nhỏ hơn 24 M. Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. - Used for aircraft code C, up to A321 and equivalent and aircraft with length less than 28 M and wingspan less than 24 M. - 2 stop lines are available, as follows: + The stop line 1: Used for aircraft code C, up to A321 and equivalent. For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. For departure aircraft: The tow tractor is used for towing and pushing aircraft for departure. + The stop line 2: Used for aircraft with length less than 28 M and wingspan less than 24 M. For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. For departure aircraft: Aircraft self-taxi out.

Hạn chế khai thác a) Hiện tại chỉ có cần kéo đẩy tương thích với loại tàu bay A320, A321, ATR, E195.	Operational limitations a) Currently, the tow-bar is only compatible with aircraft A320, A321, ATR, E195.

- b) Trong trường hợp không có cần kéo đẩy, chỉ tiếp nhận loại tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn 28 m và sải cánh nhỏ hơn 24 m bố trí khai thác tại vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí số 5, 6. Tàu bay tự lăn vào, tự lăn ra. Khi bố trí vị trí đỗ 5, 6 này phải đảm bảo:
- Khi khai thác tại vạch dừng bánh mũi số 1 vị trí đỗ 5 thì không khai thác vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 5 và ngược lại.
 - Khi khai thác tại vạch dừng bánh mũi số 1 vị trí đỗ 6 thì không khai thác vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 6 và ngược lại.
 - Khi khai thác vị trí đỗ 6 thì không khai thác vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 5.
 - Khi khai thác vị trí đỗ 5 thì không khai thác vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 6.
 - Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 5, phải để trống vị trí số 6 cho tàu tự lăn ra.
 - Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 2 vị trí đỗ 6, phải để trống vị trí số 5 cho tàu tự lăn ra.

VVVH AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

Sẽ được bổ sung sau

VVVH AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

- 1 Phương thức khai thác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH**
- 1.1 Tổng quan**
- 1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Vinh, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.
- 1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn tín hiệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM.
- 1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS dựa trên vết bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.
- 1.1.4 Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Vinh, bắt buộc phải có giám sát ATS.
- 1.1.5 Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vết bay SID/STAR RNAV 1, RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.
- 1.1.6 Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL sẽ chỉ dẫn, dẫn dắt tàu bay theo vết bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.
- 1.2 Phương thức khai thác**
- 1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Vinh phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:
- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
 - Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS), điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
 - Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1/O1 hoặc G đối với D2/O2, S1 và S2).

- b) In case the tow-bar is not available, aircraft with length less than 28 m and wingspan less than 24 m is only arranged to operate at the stop line 2 of stands 5, 6. Aircraft self-taxi in/out. When stands 5, 6 are arranged, ensure that:
- When the stop line 1 of stand 5 is used, the stop line 2 of stand 5 shall not be used and vice versa.
 - When the stop line 1 of stand 6 is used, the stop line 2 of stand 6 shall not be used and vice versa.
 - When stand 6 is used, the stop line 2 of stand 5 shall not be used.
 - When stand 5 is used, the stop line 2 of stand 6 shall not be used.
 - If aircraft parking at the stop line 2 of stand 5, stand 6 shall be available for aircraft self-taxi out.
 - If aircraft parking at the stop line 2 of stand 6, stand 5 shall be available for aircraft self-taxi out.

VVVH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

To be developed.

VVVH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

- 1 The operational procedures for RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH**
- 1.1 General**
- 1.1.1 In order to operate RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH at Vinh Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.
- 1.1.2 Pilots, ATS personnel and related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.
- 1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect ATS surveillance vector on the track of published procedures or expect to use conventional procedures in accordance with actual conditions.
- 1.1.4 For RNAV 1 SID/STAR operation at Vinh Aerodrome, ATS surveillance is mandatory.
- 1.1.5 The transition routes have been establish to connect RNAV 1, RNP 1 SID/STAR with the existing ATS routes.
- 1.1.6 When the air traffic condition allows, ATC will instruct, vector aircraft on the shortest track to intercept the related ATS route.
- 1.2 Operational procedures**
- 1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Vinh Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan, as follows:
- Insert R (PBN approved) into Item 10a;
 - Insert D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
 - Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G,D, I for D1/O1 or G for D2/O2, S1 and S2).

- 1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.
- 1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.
- 1.2.4 Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được KSVKL cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.
- 1.2.5 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL chỉ định, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.
- 1.2.6 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về đường bay mới.
- 1.2.7 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).
- 1.3 Đối với tàu bay khởi hành**
- 1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm 2 thành phần chính:
- Phương thức khởi hành; và
 - Phương thức chuyển tiếp nếu có.
- 1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.
- 1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.
- 1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:
- Tên gọi tàu bay;
 - Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
 - Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu có;
 - Đường bay;
 - Độ cao/Mức bay chỉ định;
 - Mã SSR; và
 - Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.
- 1.2.2 Before implementation of flights, pilots must confirm that the navigation database is updated to current time and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.
- 1.2.3 Pilots must not fly a RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure name from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by manual entry of latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over or vice versa.
- 1.2.4 Pilots are expected to maintain route centreline during all operations unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.
- 1.2.5 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence when the ATC clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.
- 1.2.6 In case ATC issues an instruction for aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance is received to rejoin the procedure or the ATC confirms a new route clearance.
- 1.2.7 During the operation of the RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS – ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.
- 1.3 For departing aircraft**
- 1.3.1 The procedures for departing aircraft includes 2 main elements:
- SID; and
 - Transition route if applicable.
- 1.3.2 A transition route starts at the last point of SID to a waypoint from which the aircraft will intercept the ATS route.
- 1.3.3 Altitude restrictions are designed to separate departing aircraft from obstacles and arriving aircraft.
- 1.3.4 ATC shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:
- Aircraft identification;
 - Clearance limit, normally destination aerodrome;
 - SID and transition route if applicable;
 - Route;
 - Assigned flight level/altitude;
 - SSR code; and
 - Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp nếu có; và
- Phương thức đến.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.4.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu có;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mức bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mức bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mức bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức tiếp cận; và
- Phương thức tiếp cận hụt.

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cắt hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức tiếp cận;
- Đường CHC sử dụng;
- Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cắt hạ cánh (nếu có);
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID altitude profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 The procedures for arriving aircraft includes 2 main elements:

- Transition route if applicable; and
- STAR.

1.4.2 A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the waypoint that starts the STAR.

1.4.3 Altitude restrictions are designed to separate arriving aircraft from obstacles and departing aircraft.

1.4.4 Approach clearances shall be issued by ATC in accordance with actual conditions.

1.4.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Aircraft identification;
- STAR and transition route, if applicable;
- Runway-in-use;
- Cleared flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR altitude profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft includes 2 main elements:

- IAP; and
- Missed approach.

1.5.2 Approach procedures start from an initial approach fix to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to practical operation conditions.

1.5.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the following contents:

- Aircraft identification;
- IAP;
- Runway-in-use;
- Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct the missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Phương thức dự phòng**1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH**

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp
- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mức bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức mất giám sát ATS

KSVKL thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát được khôi phục hoạt động bình thường.

1.6.6 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

1.6 Contingency procedures**1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements**

If aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect ATS surveillance vector on the route of published PBN procedures or use conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNAV/RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNAV/RNP capability or fail in GNSS signal, if unable to comply with the requirements of RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance on the route of published PBN procedures or use conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experiencing bad weather

When the aircraft flying on RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to follow the procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the procedure conduct appropriate approach procedure.
- For departing aircraft: Continue flying on the procedure, complying with the altitude and speed restrictions and further climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 ATS surveillance failure procedure

ATC implement processing method according to the operating procedure specified in the operations Manual of ATC unit.

Aircraft are expected to be controlled follow nonradar procedure until radar surveillance system resumes normal operation.

1.6.6 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct for changing the runway-in-use, determine aircraft sequence with runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring will be used by ATC to deal with complicated situations.

2 Các lộ điểm RNP SID/STAR/IAP/Transition

2 SID/STAR/IAP/Transition waypoints

STT NR	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
1	BAXIK	190001.5N1054133.7E	
2	BIDUM	185019.6N 1054901.2E	
3	BIVIM	193034.0N 1060628.0E	
4	BUXEN	183631.0N 1055533.4E	
5	CAURO	184246.0N 1052316.0E	
6	DAKOD	182826.6N 1055355.6E	
7	DOMPU	190646.1N 1054613.6E	
8	DOXAT	185455.0N 1053120.5E	
9	DULAG	182749.2N 1053711.0E	
10	GUKAL	185121.2N 1052510.9E	
11	HABAN	183117.0N 1055125.0E	
12	IDOTA	184136.0N 1050822.0E	
13	KAMSU	181513.0N 1060536.0E	
14	LALEB	184755.2N 1052347.4E	
15	MIBOS	185829.9N 1053259.0E	
16	MONVA	183156.6N 1053429.8E	
17	NAH	202314.0N 1060704.0E	
18	NUBTO	183004.5N 1054926.6E	
19	RW35D	184346.3N 1054018.6E	DTHR RWY 35
20	RWY17	184454.0N 1054009.4E	THR RWY 17
21	TEBIR	192434.1N 1055102.8E	
22	VAMLU	185643.9N 1054558.9E	
23	VETES	185955.9N 1053805.9E	
24	VH101	183750.8N 1052822.5E	
25	VH117	183833.1N 1054101.4E	
26	VH135	184952.7N 1053928.5E	
27	VH170	185050.9N 1053920.5E	
28	VH171	185549.6N 1053839.7E	
29	VH202	185310.6N 1054724.9E	
30	VH317	183754.2N 1053548.1E	
31	VH335	184913.7N 1053414.9E	
32	VH350	183750.0N 1054107.2E	
33	VH351	183251.2N 1054148.1E	
34	VH417	183523.4N 1054532.8E	
35	VH435	184106.3N 1053521.8E	
36	VH500	184548.0N 1055246.0E	

STT NR	Tên lộ điểm Waypoints	Tọa độ (WGS-84) Coordinates (WGS-84)	Ghi chú Remarks
37	VH517	184826.4N 1053421.7E	
38	VH616	184010.5N 1055206.9E	
39	VH626	183759.9N 1055459.1E	
40	VH636	183446.4N 1055624.0E	
41	VH646	183117.8N 1055600.6E	
42	VH653	182304.2N 1055840.4E	
43	VH717	183035.6N 1055758.8E	
44	VH727	183503.8N 1055829.0E	
45	VH735	183646.4N 1054227.1E	
46	VH737	183912.6N 1055639.9E	
47	VH747	184200.4N 1055258.4E	
48	VH801	190240.6N 1054955.3E	
49	VH802	185953.2N 1055231.1E	
50	VH803	185614.7N 1055321.0E	
51	VH804	185243.0N 1055202.5E	
52	VH911	185059.7N 1055438.3E	
53	VH912	185602.1N 1055630.4E	
54	VH913	190116.3N 1055223.6E	
55	VH914	190513.4N 1055136.6E	
56	VH935	183307.0N 1054825.6E	
57	VIGAS	184245.7N 1054819.5E	
58	XIMSO	185847.9N 1054655.4E	
59	XODIS	183345.5N 1054906.5E	

VVVH AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	VVVH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION
1Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay Trường hợp cần đánh dấu vạch dừng bánh mũi, chóp an toàn được đặt trên vị trí vạch dừng bánh mũi tàu bay về hai phía, cách tim vạch lán vào vị trí đỗ từ 2 m đến 3 m trước khi tàu bay lán vào vị trí đỗ.	1Putting the safety cones around the aircraft In case of need to mark the stop line of the nose wheel, safety cones will be placed on the both sides of the stop line, 2 m to 3 m from the centre line of the taxilane to stand before aircraft taxi into stand.
2Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay	2The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay	Mức độ rủi ro an toàn bay
Birds species	Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Daily movement, across the aerodrome	Safety risk level
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: 3-52 con – Độ cao hoạt động: 25-35 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 3-52 birds – Heightband (AGL): 25-35 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Trung Bình Average
Chim cắt Falcon	– Số lượng: 1-5 con – Độ cao hoạt động: 10-40 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Cả ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Đông đường CHC – Number of birds: 1-5 birds – Heightband (AGL): 10-40 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: All day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the East of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Cú mèo Owl	– Số lượng: 2-10 con – Độ cao hoạt động: 10-35 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc, Phía Đông và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 2-10 birds – Heightband (AGL): 10-35 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North, the East and the West of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chim cói Sedge	– Số lượng: 1-10 con – Độ cao hoạt động: 20-25 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Tây và Phía Đông đường CHC – Number of birds: 1-10 birds – Heightband (AGL): 20-25 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The West and the East of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
Chim cò Stork	- Số lượng: 4-33 con - Độ cao hoạt động: 0-20 M - Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít - Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC - Number of birds: 4-33 birds - Heightband (AGL): 0-20 M AGL - Bird density: Appears in flocks with small number - Daily operating period: By day - Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim bìm bịp Boucal	- Số lượng: 2-11 con - Độ cao hoạt động: 2-30 M - Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ - Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC - Number of birds: 2-11 birds - Heightband (AGL): 2-30 M AGL - Bird density: Operate individually - Daily operating period: By day - Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chào mào Red-whiskered bulbul	- Số lượng: 1-13 con - Độ cao hoạt động: 10-20 M - Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ - Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc đường CHC - Number of birds: 1-13 birds - Heightband (AGL): 10-20 M AGL - Bird density: Operate individually - Daily operating period: By day - Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chim én Swallow	- Số lượng: 6-45 con - Độ cao hoạt động: 15-30 M - Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít - Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; hai đầu đường CHC và sân đỗ. - Number of birds: 6-45 birds - Heightband (AGL): 15-30 M AGL - Bird density: Appears in flocks with small number - Daily operating period: By day - Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; the beginning of 2 RWYs and the APN	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chích chòe Magpie	- Số lượng: 1-2 con - Độ cao hoạt động: 0-15 M - Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ - Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. - Number of birds: 1-2 birds - Heightband (AGL): 0-15 M AGL - Bird density: Operate individually - Daily operating period: By day - Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low

Loài chim	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay	Mức độ rủi ro an toàn
Birds species	Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Daily movement, across the aerodrome	Safety risk level
Sơn ca Nightingale	– Số lượng: 3-20 con – Độ cao hoạt động: 10-20 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. – Number of birds: 3-20 birds – Heightband (AGL): 10-20 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Diều hâu Hawk	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: 10-35 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 2 birds – Heightband (AGL): 10-35 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim cút Quail	– Số lượng: 1-4 con – Độ cao hoạt động: 0.2-1 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Cả ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 1-4 birds – Heightband (AGL): 0.2-1 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: All day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim diệc Herons	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: 10-20 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. – Number of birds: 2 birds – Heightband (AGL): 10-20 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chó Dog	– Số lượng: 1 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất – Mật độ: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Ngoài hàng rào Phía Đông và Phía Tây đường CHC – Number of dog: 1 dog – Heightband (AGL): On the ground – Dog density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Outside the East and West of RWY fences.	Đi lại Walk	Thấp Low

<i>Loài chim</i> <i>Birds species</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn</i> <i>Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i> <i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i> <i>Safety risk level</i>
Bò Cow	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất – Mật độ: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên và giáp ranh sân bay. – Number of dog: 2 cows – Heightband (AGL): On the ground – Cow density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; and adjacent to the AD.	Đi lại Walk	Thấp Low

3Danh mục không đáp ứng

3List of non-compliance

<i>STT</i> <i>Number</i>	<i>Nội dung không đáp ứng</i> <i>Non Compliance</i>	<i>Biện pháp kiểm soát đang áp dụng</i> <i>Mitigation Measure</i>
1	Dải bay có kích thước bề rộng 50 M tính từ tim đường CHC về mỗi bên, chưa đáp ứng kích thước bề rộng 150 M theo quy định RWY strip with a width of 50 M from RWY CL to each side does not meet the width requirements according to the regulations width of 150 M.	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others.html
2	Các chòi gác an ninh nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 70 M, không đảm bảo độ dễ gãy The security guard tower system located in the RWY strip (distance about 70 M) does not meet the fragility requirements	
3	Đài GP có bệ móng xây bằng gạch, cao từ 30-45 cm không đảm bảo độ dễ gãy The GP station with a 30-45 cm high brick foundation does not meet the fragility requirements.	

4Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

4Table of friction coefficients

<i>Ký hiệu đường CHC</i> <i>RWY designator</i>	<i>Hệ số ma sát (μ)</i> <i>Friction coefficients</i>		
	<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M)</i> <i>Measured position from RCL (3 M)</i>	<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M)</i> <i>Measured position from RCL (6 M)</i>	<i>Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M)</i> <i>Measured position from RCL (9 M)</i>
17	0.59	0.77	0.73
35	0.63	0.77	0.78

5Tải trọng tàu bay khai thác trên đường cất hạ cánh

5The aircraft loading on RWY

<i>Stt</i> <i>NR</i>	<i>Loại tàu bay</i> <i>Aircraft type</i>	<i>M max (tấn)</i> <i>M max (ton)</i>	<i>M min (tấn)</i> <i>M min (ton)</i>	<i>ACN max</i>	<i>ACN min</i>	<i>Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.1</i> <i>The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.1</i>
1	A321NEO WV071	97.4	47.0	58	24	85.94

Stt NR	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN max	ACN min	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.1 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.1
2	A321-200 WV000	89.4	47.0	52	24	86.68
3	A321-100 WV003	89.4	47.0	49	24	87.18
4	A320-200 WV001	68.4	42.0	35	20	92.66
5	A320NEO WV055	79.4	42	43	20	90.92
6	B737-7	81.15	43.1	46	22	87.47
7	B737-8 /-8-200 / BBJ MAX 8	82.87	43.1	48	22	86.14
8	B737-9 /BBJ MAX 9	88.5	43.1	53	22	84.46
9	B737-10	90.0	43.1	54	22	84.49

VVVH AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VINH

VVVH AD 2.24 CHARTS RELATED TO VINH AERODROME

Chart name	Page
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVVH-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVVH-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVVH-3-2
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVVH-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVVH-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVVH-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVVH-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVVH-8-1
Sơ đồ vùng trời ủy quyền của ACC Hà Nội cho TWR Vinh Chart for delegated airspace of Ha Noi ACC to Vinh TWR	AD 2-VVVH-8-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17: NAH 1A, KAMSU 1A, IDOTA 1A Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO – RWY 17: NAH 1A, KAMSU 1A, IDOTA 1A	AD 2-VVVH-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E	AD 2-VVVH-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVVH-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Tabular description and waypoint list (cont.))	AD 2-VVVH-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Thông số vết bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Thông số vết bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 35: NAH 1B, KAMSU 1B, IDOTA 1B Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO – RWY 35: NAH 1B, KAMSU 1B, IDOTA 1B	AD 2-VVVH-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G	AD 2-VVVH-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVVH-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Tabular description and waypoint list (cont.))	AD 2-VVVH-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vết bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-9-14

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-9-15
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-9-16
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17/35: NAH 1C, KAMSU 1C, IDOTA 1C	AD 2-VVVH-11-1
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17/35: NAH 1C, KAMSU 1C, IDOTA 1C	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17/35: NAH 1D, KAMSU 1D, IDOTA 1D	AD 2-VVVH-11-3
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17/35: NAH 1D, KAMSU 1D, IDOTA 1D	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H	AD 2-VVVH-11-5
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-11-6
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Thông số vật bay kết nối)	AD 2-VVVH-11-7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Connecting track specification)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-8
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J	AD 2-VVVH-11-9
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-11-10
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vật bay kết nối)	AD 2-VVVH-11-11
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-12
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-13
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K	AD 2-VVVH-11-15
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-11-16
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Bảng mã hóa phương thức (tiếp))	AD 2-VVVH-11-17
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Procedure coding (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Thông số vật bay kết nối)	AD 2-VVVH-11-18
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Connecting track specification)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-19
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Connecting track specification (cont.))	

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L	AD 2-VVVH-11-21
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-11-22
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vật bay kết nối)	AD 2-VVVH-11-23
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification)	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-24
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vật bay kết nối (tiếp))	AD 2-VVVH-11-25
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification (cont.))	
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO	AD 2-VVVH-12-1
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-1
Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-3
Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-5
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-7
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-9
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-11
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-12
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 17 (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-13
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-14
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 17 (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-15
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-16
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 17 (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 17	AD 2-VVVH-13-17
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 17	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-18
Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 17 (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 35	AD 2-VVVH-13-19
Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 35	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 35	AD 2-VVVH-13-21
Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 35	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35	AD 2-VVVH-13-23
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-24
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35 (Procedure coding)	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35	AD 2-VVVH-13-25
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35	
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức)	AD 2-VVVH-13-26
Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35 (Procedure coding)	

Chart name	Page
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVH-14-1

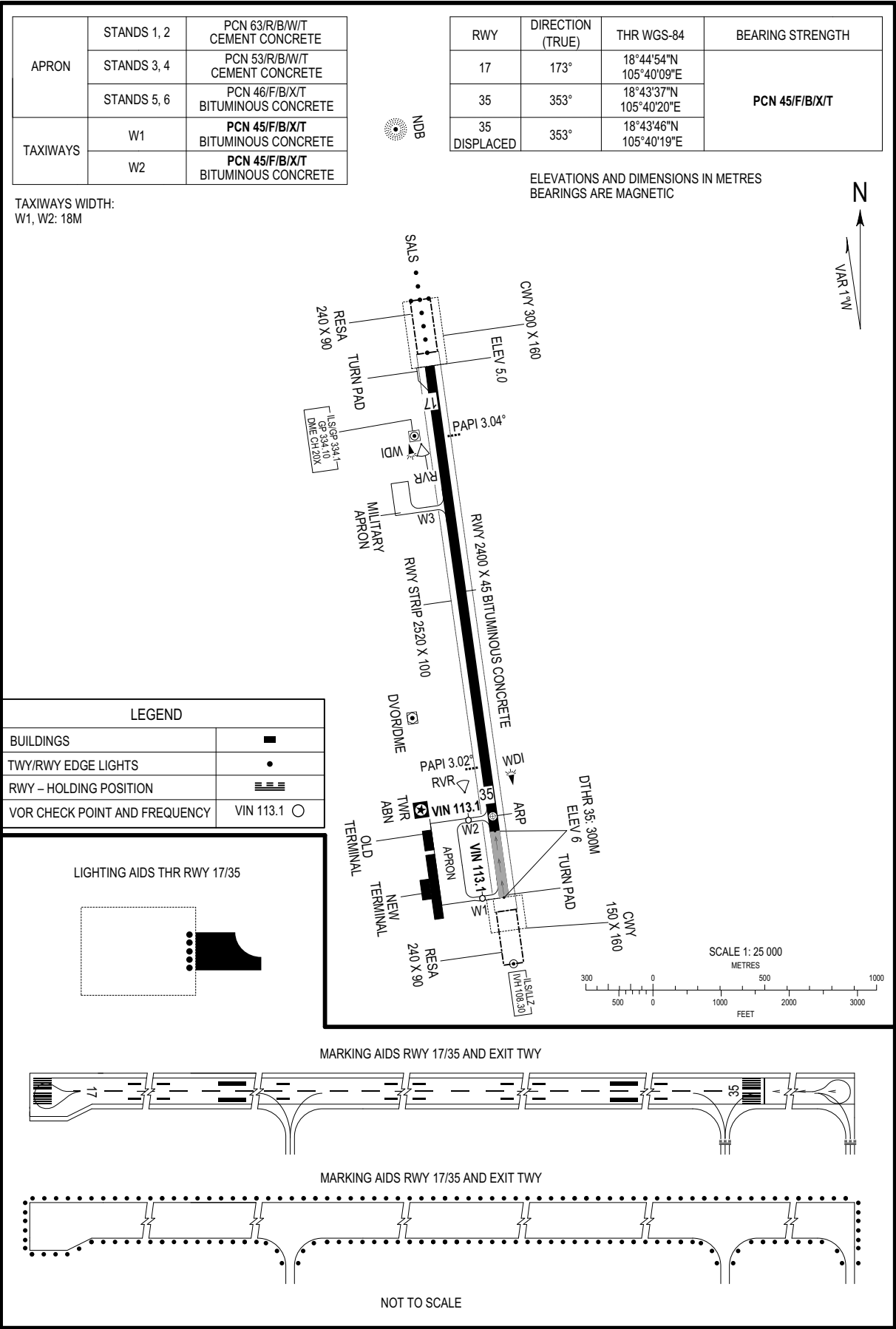
AERODROME CHART - ICAO

18°43'48"N
105°40'18"E

AD ELEV 6M

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)



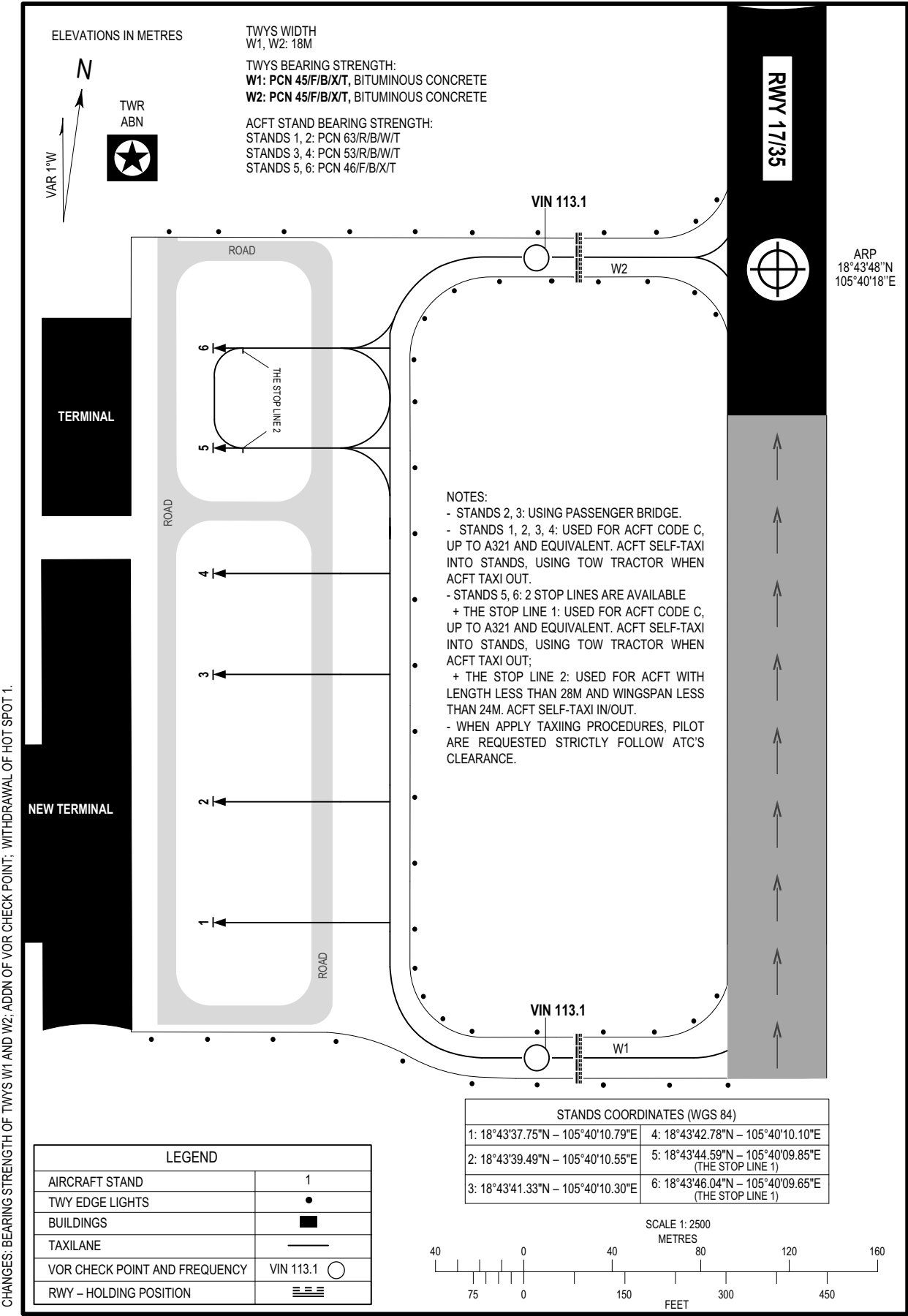
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/
DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV 6M

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)



INS coordinates and elevation for aircraft stands

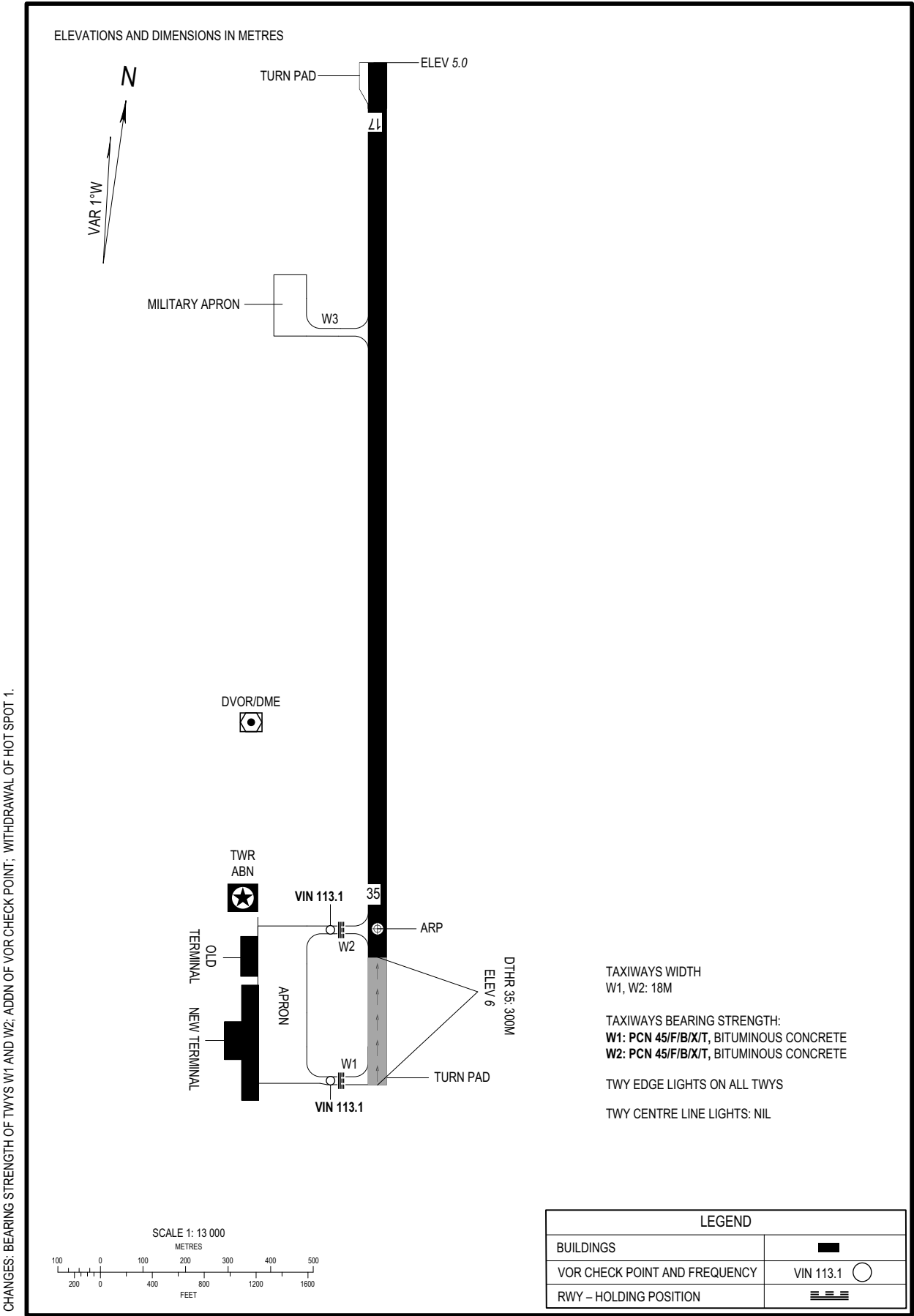
<i>Aircraft stands</i>	<i>Coordinates</i>	<i>Elevation (M)</i>	<i>Remarks</i>
1	184337.75N 1054010.79E		
2	184339.49N 1054010.55E		
3	184341.33N 1054010.30E		
4	184342.78N 1054010.10E		
5 (The aircraft stop line 1)	184344.59N 1054009.85E		
6 (The aircraft stop line 1)	184346.04N 1054009.65E		

AERODROME GROUND
MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 6M

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVH)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK