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

06/24

03 OCT 2024

This AIRAC AMDT contains:

GEN 3.2	Adjustment of effective date of related charts
ENR 1.6	Adjustment of coordinates of ADS-B stations of Noi Bai, Tho Xuan, Operational Procedure of ATS Surveillance Service in responsibility area of the Northern Air Traffic Management Company
ENR 1.8	Adjustment of table of No-PDC flight levels in RVSM airspace on ATS route within Ha Noi FIR, Ho Chi Minh FIR
ENR 4.1	Adjustment of PLK DVOR/DME coverage range
AD 2-VVCA-1	Adjustment of telephone number of Chu Lai airport's representative
AD 2-VVCT-1	Adjustment of telephone number of Can Tho AD operator
AD 2-VVDB-1	Adjustment of description of direction and distance from city, operational hours of fuel, cargo-handling facilities, fuel/oil types, fueling facilities/capacity, and procedure for taxiing to and from stands
AD 2-VVDH-1	- Addition of telephone number, email, fax of Dong Hoi airport's representative and telephone number of AD operator - Adjustment of PAPI slope of RWY 11, anemometer location
AD 2-VVDH-2	Adjustment of Aerodrome Chart – ICAO
AD 2-VVDN-1	Adjustment of rescue equipment; limitations, notes at apron; additional information
AD 2-VVDN-2	Adjustment of Aerodrome Chart – ICAO
AD 2-VVDN-4	Adjustment of Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO
AD 2-VVDN-5	Adjustment of Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO
AD 2-VVNB-1	Adjustment of fueling facilities/capacity
AD 2-VVTH-1	Adjustment of list of non-compliance
AD 2-VVVH-1	Adjustment of notes of TWY, PCN of RWY 35 (displaced)

1.

DESTROY			INSERT		
GEN	0.2-1	05 SEP 2024	GEN	0.2-1	03 OCT 2024
	0.3-1	05 SEP 2024		0.3-1	03 OCT 2024
	0.3-2	05 SEP 2024		-	-
	0.4-1	05 SEP 2024		0.4-1	03 OCT 2024
	0.4-2	05 SEP 2024		0.4-2	03 OCT 2024
	0.4-3	05 SEP 2024		0.4-3	03 OCT 2024
	0.4-4	05 SEP 2024		0.4-4	03 OCT 2024
	0.4-5	05 SEP 2024		0.4-5	03 OCT 2024
	0.4-6	05 SEP 2024		0.4-6	03 OCT 2024
	0.4-7	05 SEP 2024		0.4-7	03 OCT 2024
	0.4-8	05 SEP 2024		0.4-8	03 OCT 2024
	0.4-9	05 SEP 2024		0.4-9	03 OCT 2024
	0.4-10	05 SEP 2024		0.4-10	03 OCT 2024

DESTROY			INSERT		
	0.4-11	05 SEP 2024		0.4-11	03 OCT 2024
	0.4-12	05 SEP 2024		0.4-12	03 OCT 2024
	3.2-7	05 SEP 2024		3.2-7	03 OCT 2024
	3.2-9	08 AUG 2024		3.2-9	03 OCT 2024
	3.2-11	08 AUG 2024		3.2-11	03 OCT 2024
ENR	1.6-12	28 FEB 2024	ENR	1.6-12	03 OCT 2024
	1.6-15	05 SEP 2024		1.6-15	03 OCT 2024
	1.6-16	28 FEB 2024		1.6-16	03 OCT 2024
	1.6-17	28 FEB 2024		1.6-17	03 OCT 2024
	1.6-18	28 FEB 2024		1.6-18	03 OCT 2024
	1.6-19	28 FEB 2024		1.6-19	03 OCT 2024
	1.6-20	28 FEB 2024		1.6-20	03 OCT 2024
	1.6-21	28 FEB 2024		1.6-21	03 OCT 2024
	1.6-23	31 OCT 2023		1.6-23	03 OCT 2024
	1.8-8	28 FEB 2024		1.8-8	03 OCT 2024
	1.8-9	28 FEB 2024		1.8-9	03 OCT 2024
	1.8-10	28 FEB 2024		1.8-10	03 OCT 2024
	1.8-11	28 FEB 2024		1.8-11	03 OCT 2024
	1.8-12	28 FEB 2024		1.8-12	03 OCT 2024
	1.9-7	22 FEB 2024		1.9-7	03 OCT 2024
	1.9-8	08 AUG 2024		1.9-8	03 OCT 2024
	4.1-3	22 FEB 2024		4.1-3	03 OCT 2024
AD	0.6-7	05 SEP 2024	AD	0.6-7	03 OCT 2024
	2-VVCA-1-1	08 AUG 2024		2-VVCA-1-1	03 OCT 2024
	2-VVCT-1-1	13 JUN 2024		2-VVCT-1-1	03 OCT 2024
	2-VVDB-1-1	08 AUG 2024		2-VVDB-1-1	03 OCT 2024
	2-VVDB-1-2	08 AUG 2024		2-VVDB-1-2	03 OCT 2024
	2-VVDB-1-11	08 AUG 2024		2-VVDB-1-11	03 OCT 2024
	2-VVDH-1-1	08 AUG 2024		2-VVDH-1-1	03 OCT 2024
	2-VVDH-1-9	08 AUG 2024		2-VVDH-1-9	03 OCT 2024
	2-VVDH-1-10	08 AUG 2024		2-VVDH-1-10	03 OCT 2024
	2-VVDH-1-19	08 AUG 2024		2-VVDH-1-19	03 OCT 2024
	2-VVDH-2-1	08 AUG 2024		2-VVDH-2-1	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-3	13 JUN 2024		2-VVDN-1-3	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-24	08 AUG 2024		2-VVDN-1-24	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-25	08 AUG 2024		2-VVDN-1-25	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-26	08 AUG 2024		2-VVDN-1-26	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-27	08 AUG 2024		2-VVDN-1-27	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-28	08 AUG 2024		2-VVDN-1-28	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-29	08 AUG 2024		2-VVDN-1-29	03 OCT 2024
	2-VVDN-1-30	08 AUG 2024		2-VVDN-1-30	03 OCT 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVDN-1-31	08 AUG 2024	2-VVDN-1-31	03 OCT 2024
2-VVDN-1-32	08 AUG 2024	2-VVDN-1-32	03 OCT 2024
2-VVDN-1-33	08 AUG 2024	2-VVDN-1-33	03 OCT 2024
2-VVDN-1-36	08 AUG 2024	2-VVDN-1-36	03 OCT 2024
2-VVDN-2-1	13 JUN 2024	2-VVDN-2-1	03 OCT 2024
2-VVDN-4-1	30 APR 2024	2-VVDN-4-1	03 OCT 2024
2-VVDN-5-1	28 FEB 2024	2-VVDN-5-1	03 OCT 2024
2-VVNB-1-2	08 AUG 2024	2-VVNB-1-2	03 OCT 2024
2-VVTH-1-13	08 AUG 2024	2-VVTH-1-13	03 OCT 2024
2-VVVH-1-4	08 AUG 2024	2-VVVH-1-4	03 OCT 2024
2-VVVH-1-10	08 AUG 2024	2-VVVH-1-10	03 OCT 2024

2. Hand amendments

NIL

NIL

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

4. The following publications have been incorporated in this AIRAC AMDT:

AIP SUP	NIL
AIC	NIL
NOTAM	A1161/24.

- END -

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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			05/24	25 JUL 2024	05 SEP 2024	
					06/24	22 AUG 2024	03 OCT 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 ĐỖ 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	31 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 CẦN CẨU 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	31 DEC 2024
27/2024	TẠM NGỪNG KHAI THÁC HỆ THỐNG DẪN ĐỖ TÀU BAY (VỊ TRÍ ĐỖ 14) TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) TEMPORARY SUSPENSION OF VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (VDGS) (STAND 14) AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	10 JUN 2024	10 JUN 2025
29/2024	ĐIỀU CHỈNH TẠM THỜI CẤP CỨU HOẢ SÂN BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ CẦN THƠ (VVCT) TEMPORARY ADJUSTMENT OF AERODROME CATEGORY FOR FIRE - FIGHTING AT CAN THO INTERNATIONAL AIRPORT (VVCT)	AD2-VVCT	09 JUL 2024	31 DEC 2024
30/2024	SỬA ĐỔI VÀ BỔ SUNG CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY ÁP DỤNG TẠM THỜI TRONG THỜI GIAN THI CÔNG TẠI SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT (VVTS) REVISION AND ADDITION OF FLIGHT PROCEDURES CHARTS TEMPORARILY APPLIED DURING CONSTRUCTION PERIOD AT TAN SON NHAT AERODROME (VVTS)	AD2-VVTS	05 SEP 2024	31 DEC 2024
31/2024	THI CÔNG MỞ RỘNG SÂN ĐỖ TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG ĐỒNG HỚI (VVDH) CONSTRUCTION TO EXTEND APRON AT DONG HOI AIRPORT (VVDH)	AD2-VVDH	15 AUG 2024	05 MAR 2024
32/2024	THI CÔNG KHU VỰC DẢI BẢO HIỂM ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH VÀ KHU VỰC AN TOÀN CUỐI ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ BÀI (VVPB) CONSTRUCTION OF RUNWAY STRIP AND RUNWAY END SAFETY AREA AT PHU BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVPB)	AD2-VVPB	20 AUG 2024	20 NOV 2024

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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

Page	*Date*
Part 1 — GENERAL	
GEN 0	
0.1-1	15 JUL 2023
0.1-2	15 JUL 2023
0.1-3	15 JUL 2023
0.1-4	15 JUL 2023
0.2-1	03 OCT 2024
0.3-1	03 OCT 2024
0.4-1	03 OCT 2024
0.4-2	03 OCT 2024
0.4-3	03 OCT 2024
0.4-4	03 OCT 2024
0.4-5	03 OCT 2024
0.4-6	03 OCT 2024
0.4-7	03 OCT 2024
0.4-8	03 OCT 2024
0.4-9	03 OCT 2024
0.4-10	03 OCT 2024
0.4-11	03 OCT 2024
0.4-12	03 OCT 2024
0.5-1	15 JUL 2023
0.6-1	31 AUG 2023
GEN 1	
1.1-1	28 FEB 2024
1.1-2	15 JUL 2023
1.2-1	31 OCT 2023
1.2-2	31 OCT 2023
1.2-3	31 OCT 2023
1.2-4	31 OCT 2023
1.2-5	31 OCT 2023
1.2-6	15 JUL 2023
1.2-7	15 JUL 2023
1.2-8	15 JUL 2023
1.3-1	15 JUL 2023
1.3-2	15 JUL 2023
1.3-3	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
1.6-1	15 JUL 2023
1.7-1	13 JUN 2024
1.7-2	13 JUN 2024
GEN 2	
2.1-1	15 JUL 2023
2.1-2	15 JUL 2023
2.2-1	31 OCT 2023
2.2-2	15 JUL 2023
2.2-3	15 JUL 2023
2.2-4	31 OCT 2023
2.2-5	31 OCT 2023
2.2-6	15 JUL 2023
2.2-7	15 JUL 2023
2.2-8	15 JUL 2023
2.2-9	15 JUL 2023
2.2-10	31 OCT 2023
2.2-11	31 OCT 2023
2.2-12	31 OCT 2023
2.2-13	31 OCT 2023
2.2-14	31 OCT 2023
2.2-15	15 JUL 2023
2.2-16	15 JUL 2023
2.2-17	08 AUG 2024
2.2-18	15 JUL 2023
2.2-19	31 OCT 2023
2.2-20	15 JUL 2023
2.3-1	15 JUL 2023
2.3-2	15 JUL 2023
2.3-3	15 JUL 2023
2.3-4	15 JUL 2023
2.3-5	15 JUL 2023
2.3-6	15 JUL 2023
2.4-1	08 AUG 2024
2.4-2	08 AUG 2024
2.5-1	22 FEB 2024
2.5-2	15 JUL 2023
2.5-3	22 FEB 2024
2.5-4	15 JUL 2023
2.5-5	15 JUL 2023
2.6-1	15 JUL 2023
2.6-2	15 JUL 2023
2.7-1	15 JUL 2023
2.7-2	15 JUL 2023
2.7-3	15 JUL 2023
2.7-4	15 JUL 2023
GEN 3	
3.1-1	28 FEB 2024
3.1-2	28 FEB 2024
3.1-3	28 FEB 2024
3.1-4	28 FEB 2024
3.1-5	28 FEB 2024
3.1-6	28 FEB 2024
3.1-7	28 FEB 2024
3.1-8	28 FEB 2024
3.1-9	28 FEB 2024
3.2-1	28 FEB 2024
3.2-2	28 FEB 2024
3.2-3	28 FEB 2024
3.2-4	28 FEB 2024
3.2-5	15 JUL 2023
3.2-6	15 JUL 2023
3.2-7	03 OCT 2024
3.2-8	08 AUG 2024
3.2-9	03 OCT 2024
3.2-10	08 AUG 2024
3.2-11	03 OCT 2024
3.2-12	08 AUG 2024
3.2-13	08 AUG 2024
3.2-14	28 FEB 2024
3.2-15	28 FEB 2024
3.2-16	28 FEB 2024
3.2-17	13 JUN 2024
3.2-18	28 FEB 2024
3.2-19	28 FEB 2024
3.2-20	28 FEB 2024
3.2-21	13 JUN 2024
3.2-22	13 JUN 2024
3.2-23	13 JUN 2024
3.2-24	13 JUN 2024
3.2-25	05 SEP 2024
3.2-26	05 SEP 2024
3.2-27	28 FEB 2024
3.2-28	28 FEB 2024
3.2-29	13 JUN 2024
3.2-30	13 JUN 2024
3.2-31	28 FEB 2024
3.2-32	18 APR 2024
3.2-33	28 FEB 2024
3.2-34	28 FEB 2024
3.2-35	28 FEB 2024
3.2-36	05 SEP 2024
3.2-37	28 FEB 2024
3.2-38	28 FEB 2024
3.2-39	28 FEB 2024
3.2-40	08 AUG 2024
3.2-41	13 JUN 2024
3.2-42	13 JUN 2024
3.2-43	13 JUN 2024
3.2-44	13 JUN 2024
3.2-45	13 JUN 2024
3.2-46	13 JUN 2024
3.2-47	13 JUN 2024
3.2-48	28 FEB 2024
3.3-1	18 APR 2024
3.3-2	28 FEB 2024
3.3-3	18 APR 2024
3.3-4	18 APR 2024
3.3-5	18 APR 2024
3.3-6	18 APR 2024
3.3-7	18 APR 2024
3.3-8	18 APR 2024
3.3-9	18 APR 2024
3.4-1	28 FEB 2024
3.4-2	28 FEB 2024
3.4-3	05 SEP 2024
3.4-4	05 SEP 2024
3.4-5	15 JUL 2023
3.4-7	15 JUL 2023
3.4-9	28 FEB 2024
3.5-1	31 OCT 2023
3.5-2	22 FEB 2024
3.5-3	05 SEP 2024
3.5-4	05 SEP 2024
3.5-5	28 FEB 2024
3.5-6	28 FEB 2024
3.5-7	22 FEB 2024
3.5-8	05 SEP 2024
3.5-9	05 SEP 2024
3.5-10	05 SEP 2024
3.5-11	05 SEP 2024
3.5-12	05 SEP 2024
3.5-13	05 SEP 2024
3.5-14	05 SEP 2024
3.5-15	05 SEP 2024
3.5-16	05 SEP 2024
3.5-17	05 SEP 2024
3.5-18	05 SEP 2024
3.5-19	05 SEP 2024
3.5-20	05 SEP 2024
3.5-21	05 SEP 2024
3.5-22	05 SEP 2024
3.5-23	05 SEP 2024
3.5-24	05 SEP 2024
3.5-25	05 SEP 2024
3.5-26	05 SEP 2024
3.5-27	05 SEP 2024
3.5-28	05 SEP 2024
3.5-29	05 SEP 2024
3.6-1	13 JUN 2024
3.6-2	13 JUN 2024
3.6-3	13 JUN 2024
3.6-4	13 JUN 2024
3.6-5	13 JUN 2024
3.6-7	15 JUL 2023
GEN 4	

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	03 OCT 2024
1.6-13	05 SEP 2024
1.6-14	05 SEP 2024
1.6-15	03 OCT 2024
1.6-16	03 OCT 2024
1.6-17	03 OCT 2024
1.6-18	03 OCT 2024
1.6-19	03 OCT 2024
1.6-20	03 OCT 2024
1.6-21	03 OCT 2024
1.6-22	31 OCT 2023
1.6-23	03 OCT 2024

Page	*Date*
1.6-25	05 SEP 2024
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	03 OCT 2024
1.8-9	03 OCT 2024
1.8-10	03 OCT 2024
1.8-11	03 OCT 2024
1.8-12	03 OCT 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	03 OCT 2024
1.9-8	03 OCT 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	08 AUG 2024
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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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
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	03 OCT 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
0.6-4	08 AUG 2024
0.6-5	13 JUN 2024
0.6-6	08 AUG 2024
0.6-7	03 OCT 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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	03 OCT 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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	03 OCT 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	03 OCT 2024
2-VVDB-1-2	03 OCT 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	03 OCT 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	05 SEP 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-12-1	05 SEP 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	03 OCT 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	03 OCT 2024
2-VVDH-1-10	03 OCT 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

Page	Date
2-VVDH-1-16	08 AUG 2024
2-VVDH-1-17	08 AUG 2024
2-VVDH-1-18	08 AUG 2024
2-VVDH-1-19	03 OCT 2024
2-VVDH-1-20	13 JUN 2024
2-VVDH-1-21	13 JUN 2024
2-VVDH-2-1	03 OCT 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVDL-1-14	08 AUG 2024
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	03 OCT 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

Page	Date
2-VVDN-1-13	30 APR 2024
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	03 OCT 2024
2-VVDN-1-25	03 OCT 2024
2-VVDN-1-26	03 OCT 2024
2-VVDN-1-27	03 OCT 2024
2-VVDN-1-28	03 OCT 2024
2-VVDN-1-29	03 OCT 2024
2-VVDN-1-30	03 OCT 2024
2-VVDN-1-31	03 OCT 2024
2-VVDN-1-32	03 OCT 2024
2-VVDN-1-33	03 OCT 2024
2-VVDN-1-34	08 AUG 2024
2-VVDN-1-35	08 AUG 2024
2-VVDN-1-36	03 OCT 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	03 OCT 2024
2-VVDN-3-1	30 APR 2024
2-VVDN-3-2	15 JUL 2023
2-VVDN-4-1	03 OCT 2024
2-VVDN-4-2	15 JUL 2023
2-VVDN-5-1	03 OCT 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

Page	Date
2-VVDN-13-19	15 JUL 2023
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	03 OCT 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

Page	Date
2-VVNB-1-42	08 AUG 2024
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

Page	Date
2-VVNB-1-113	08 AUG 2024
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

Page	Date
2-VVNB-13-13	15 JUL 2023
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	05 SEP 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVPB-13-1	15 JUL 2023
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

Page	Date
2-VVPC-13-9	15 JUL 2023
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	05 SEP 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

Page	Date
2-VVPK-13-14	15 JUL 2023
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

Page	Date
2-VVPQ-13-5	15 JUL 2023
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

Page	Date
2-VVRG-11-12	15 JUL 2023
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	05 SEP 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	03 OCT 2024
2-VVTH-1-14	05 SEP 2024
2-VVTH-1-15	08 AUG 2024
2-VVTH-2-1	05 SEP 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

Page	Date
2-VVTS-1-2	13 JUN 2024
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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVTS-1-73	13 JUN 2024
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	05 SEP 2024
2-VVTS-1-106	05 SEP 2024
2-VVTS-1-107	05 SEP 2024
2-VVTS-1-108	05 SEP 2024
2-VVTS-1-109	05 SEP 2024
2-VVTS-1-110	05 SEP 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	05 SEP 2024
2-VVTS-9-8	05 SEP 2024
2-VVTS-9-9	05 SEP 2024
2-VVTS-9-10	05 SEP 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

Page	Date
2-VVTS-9-28	13 JUN 2024
2-VVTS-9-29	13 JUN 2024
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-9-51	05 SEP 2024
2-VVTS-9-52	05 SEP 2024
2-VVTS-9-53	05 SEP 2024
2-VVTS-9-54	05 SEP 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

Page	Date
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
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

Page	*Date*
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
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

Page	*Date*
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
2-VVVH-1-3	08 AUG 2024
2-VVVH-1-4	03 OCT 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	03 OCT 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

Page	*Date*
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
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

© Civil Aviation Authority of 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		03 OCT 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		03 OCT 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		05 SEP 2024
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	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

© Civil Aviation Authority of 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 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		03 OCT 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		

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	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

© Civil Aviation Authority of 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 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		03 OCT 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		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3.1.3.2.1.16 Tình trạng khẩn nguy

Tình trạng khẩn nguy thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8 và chương 15, Mục 8.8.1.

3.1.3.2.1.17 Tin tức về nguy cơ va chạm

Tin tức về nguy cơ va chạm thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.8.2.

3.1.3.2.1.18 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay

Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.8.3.1.

3.1.3.2.1.19 Hỏng toàn bộ các thiết bị liên lạc trên tàu bay

Hỏng toàn bộ các thiết bị liên lạc trên tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.8.3.2.

3.1.3.2.1.20 Hỏng thiết bị giám sát không lưu

Hỏng thiết bị giám sát không lưu thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.8.4.

3.1.3.2.1.21 Sự suy giảm về nguồn dữ liệu vị trí của tàu bay

– Việc cung cấp dịch vụ giám sát sẽ bị hạn chế khi dữ liệu vị trí tàu bay giảm dưới mức tiêu chuẩn quy định.

– KSVKL phải tuân thủ các phương thức ứng phó được nhà chức trách Hàng không quy định cho các vị trí được kiểm soát và cho các đơn vị ATS trong trường hợp xảy ra suy giảm dữ liệu về vị trí tàu bay để giảm thiểu sự ảnh hưởng của sự suy giảm các nguồn dữ liệu về vị trí tàu bay. (Ví dụ như khi máy thu giám sát độc lập tính toàn vẹn cho GNSS ngừng hoạt động).

3.1.3.2.1.22 Hỏng máy phát vô tuyến mặt đất

Hỏng máy phát vô tuyến mặt đất thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.8.6.1.

3.1.3.3 Thuật ngữ giữa KSVKL và tổ lái

3.1.3.2.1.16 Emergencies

Emergencies are specified in Doc 4444, Chapter 8 and Chapter 15, Section 8.8.1.

3.1.3.2.1.17 Collision hazard information

Collision hazard information is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.8.2.

3.1.3.2.1.18 Aircraft radio transmitters failure

Aircraft radio transmitters failure are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.8.3.1.

3.1.3.2.1.19 Complete aircraft communication failure

Complete aircraft communication failure are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.8.3.2.

3.1.3.2.1.20 ATS surveillance system failure

ATS surveillance system failure are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.8.4.

3.1.3.2.1.21 Degradation of aircraft position source data

– The provision of surveillance service shall be limited when the aircraft position data degradation below the specified standard.

– In case of degradation of aircraft position source data to minimize the impact effect of the degradation of aircraft position source data, ATC must comply with the contingency procedures regulated by the CAAV for ATC positions and for ATS units. (For example, a Receive Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) outage for GNSS).

3.1.3.2.1.22 Ground radio failure

Ground radio failure are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.8.6.1.

3.1.3.3 ATC - Pilot phraseologies

	Trường hợp ***Circumstances***	***Thuật ngữ*** ***Phraseologies***
1	Để yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B To request the capability of the ADS-B equipment	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; *b) ADS-B TRANSMITTER (data link); *c) ADS-B RECEIVER (data link); *d) NEGATIVE ADS-B * Denotes pilot transmission.
2	Để yêu cầu lựa chọn lại việc nhận dạng tàu bay To request reselection of aircraft identification	RE-ENTER ADS-B AIRCRAFT IDENTIFICATION
3	Để yêu cầu khai thác tính năng IDENT To request the operation of the IDENT feature	TRANSMIT ADS-B INDENT
4	Để yêu cầu chấm dứt hoạt động truyền phát ADS-B To request termination of ADS-B transmitter operation	STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]
5	Để yêu cầu truyền phát dữ liệu độ cao khí áp To request transmission of pressure-altitude	TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
6	Để yêu cầu chấm dứt truyền phát dữ liệu độ cao khí áp To request termination of pressure-altitude transmission	STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].
7	Xác nhận tình trạng hoạt động của ADS-B Confirmation of ADS-B operation	ADS-B TRANSMISSION NOT RECEIVED, CONFIRM ADS-B OPERATIONAL
8	Để thông báo cho tàu bay máy truyền phát ADS-B của tàu bay này không hoạt động hoặc trục trặc To inform the pilot that its ADS-B transmitter appears to be inoperative or malfunctioning	ADS-B TRANSMITTER APPEARS TO BE INOPERATIVE / MALFUNCTION

	Trường hợp *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
9	Thiết bị dưới mặt đất của hệ thống giám sát không lưu ADS-B hỏng ADS-B ground system out of service	ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

3.2 Thông tin chi tiết của các trạm giám sát tự động phụ thuộc - phát quảng bá (ADS-B):

3.2 Details of ADS-B systems:

Vị trí *Location*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Tầm phủ* *Coverage (NM)*	*Mã nhận dạng* *System Identification Code (SIC)*	*Ghi chú* *Remark*
DIEN BIEN	212358N 1030025E	250	166	
			167	
			168	Dự phòng Stand by
MOC CHAU	205002N 1044104E	250	159	
			160	
			161	
			162	Dự phòng Stand by
NOI BAI	211247N 1054955E	250	163	
			164	
			165	Dự phòng Stand by
VAN DON	210707N 1072510E	250	193	
			194	
CAT BI	204917N 1064323E	250	169	
			170	
			171	Dự phòng Stand by
THO XUAN	195304N 1052934E	250	172	
			173	
			174	Dự phòng Stand by
VINH	184350N 1054008E	250	175	
			176	
			177	Dự phòng Stand by
DONG HOI	173042N 1063529E	250	178	
			179	
			180	Dự phòng Stand by

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Xác nhận hướng bay hiện tại sẽ giữ cho tàu bay khỏi vùng trời có kiểm soát hoặc vùng trời được sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập);
- Xác nhận hướng bay hiện tại đến một địa điểm cụ thể là chính xác;
- Yêu cầu cự ly đến/từ một điểm;
- Yêu cầu hướng đến/từ một điểm;
- Bất kỳ thông tin dẫn đường nào khác nếu được yêu cầu.

4.1.2 Phương thức điều hành bay sử dụng giám sát ATS

4.1.2.1 Áp dụng phân cách:

Áp dụng phân cách quy định tại Tài liệu 4444 và được thực hiện như sau:

4.1.2.1.1 Các khu vực kiểm soát:

– Khu vực kiểm soát đường dài Hà Nội : Áp dụng phân cách 5 NM (khi có tối thiểu 2 nguồn giám sát hợp tác), 10 NM (khi chỉ có 1 nguồn giám sát hợp tác).

– Khu vực kiểm soát tiếp cận: Áp dụng phân cách 3 NM khi có tối thiểu 3 nguồn giám sát (2 SSR và 1 PSR hoặc 1 SSR và 1 PSR và 1 ADS-B), 5 NM (khi chỉ có 1 nguồn giám sát hoặc hợp tác hoặc chủ động).

– Khu vực kiểm soát của các TWR Cát Bi, Vinh, Thọ Xuân, Đồng Hới, Vân Đồn, Điện Biên: Áp dụng phân cách 5 NM (khi có tối thiểu 1 nguồn giám sát hoặc hợp tác hoặc chủ động).

– 5,5 km (3 NM) trong khu vực Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất (áp dụng trong vùng trời có giới hạn ngang là vòng tròn bán kính 40 NM; tâm là đài DVOR/DME TSH thuộc vùng trách nhiệm của Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất).

– 5,5 km (3 NM) trong khu vực Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng (áp dụng trong vùng trời có giới hạn ngang là vòng tròn bán kính 40 NM; tâm là đài DVOR/DME DAN đến và bao gồm mực bay 155 thuộc vùng trách nhiệm của Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng).

– 5,5 km (3 NM) trong khu vực Kiểm soát tiếp cận Nội Bài (áp dụng trong vùng trời có giới hạn ngang là vòng tròn bán kính 75 KM (40 NM); tâm là đài DVOR/DME NOB trừ vùng trách nhiệm các Đài kiểm soát tại sân bay của các sân bay quân sự: Gia Lâm, Kép, Hòa Lạc, Kiến An; giới hạn cao từ độ cao tối thiểu giám sát không lưu của từng phân khu (theo sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu) đến và bao gồm mực bay FL155).

– 5 NM trong khu vực trách nhiệm của khu vực Kiểm soát tiếp cận Cam Ranh (áp dụng giữa các tàu bay đã được nhận dạng).

– 18 km (10 NM) ngoài các khu vực nêu trên.

4.1.2.1.2 Các đường bay cung cấp dịch vụ kiểm soát bằng ra đa:

a) Các đường bay cung cấp dịch vụ kiểm soát bằng ra đa:
   - Đường bay quốc tế: Các phần của hệ thống đường bay nằm trong tầm phủ của ra đa.
   - Tất cả các đường bay quốc nội.

b) Mực bay do kiểm soát viên ấn định cho tổ lái sẽ bao gồm một độ cao vượt chướng ngại vật tối thiểu phù hợp với giai đoạn của chuyến bay.

c) Áp dụng giãn cách tối thiểu 20 NM bằng giám sát ATS trên đường hàng không A1 và A202:
   - Việc giãn cách tối thiểu áp dụng cho các đường hàng không A1 và A202 đang được công bố trong Thỏa hiệp thư giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/Sanya là 30 NM.

- Confirmation that the current track will keep the aircraft clear of controlled or special use airspace (if any);
- Confirmation that the current track to/from a specified location is correct;
- A request for distance to/from a location;
- A request for the track to/from a location;
- Any other such navigational information as required.

4.1.2 Use of ATS surveillance in the flight operation procedures

4.1.2.1 Separation application:

Separation application is specified in Doc 4444 and is carry out as follows:

4.1.2.1.1 Controll areas:

– Ha Noi ACC: Implementation of 5 NM separation (at least 2 co-operative surveillance); 10 NM (1 co-operative surveillance).

– TMA: Implementation of 3 NM separation minima at least 3 co-operative surveillance (2 SSRs and 1 PSR or 1 SSR and 1 PSR and 1 ADS-B), 5 NM (only 1 co-operative surveillance or non-co-operative surveillance).

– Cat Bi, Vinh, Tho Xuan, Dong Hoi, Van Don, Dien Bien TWRs: Implementation of 5 NM separation minima (at least 1 co-operative surveillance or non-co-operative surveillance).

– 5.5 km (3 NM) within Tan Son Nhat TMA (applied in a horizontal limit area of 40 NM-radius circle; centred on TSH DVOR/DME, under the responsibility area of Tan Son Nhat APP).

– 5.5 km (3 NM) within Da Nang TMA (applied in a horizontal limit area of 40 NM-radius circle; centred on DAN DVOR/DME up to FL 155 inclusive, under the responsibility area of Da Nang APP).

– 5.5 km (3 NM) within Noi Bai TMA (applied in a lateral limit area of 40 NMradius circle; centred on NOB DVOR/DME except the responsibility areas of TWRs of military aerodromes: Gia Lam, Kep, Hoa Lac, Kien An; vertical limit from ATC surveillance minimum altitude of each sector (Ref ATC Surveillance Minimum Atitude Chart) up to FL155 inclusive).

– 5 NM within Cam Ranh APP (apply for the identified aircraft separation).

– 18 km (10 NM) outside the above mentioned areas.

4.1.2.1.2 ATS routes are provided radar control:

a) ATS routes are provided radar control:
   - ATS International routes: The segments of ATS routes under radar coverage
   - All ATS domestic routes.

b) Levels assigned by the controller to pilots will provide a minimum terrain clearance according to the phase of flight.

c) Implementation of 20 NM minimum longitudinal spacing based on ATS surveillance radar on ATS routes A1 and A202:
   - The minimum longitudinal spacing is being applied for ATS routes A1 and A202, which is published in the Letter of Agreement between Ha Noi Area Control Centre (ACC) and Vientiene/Sanya ACCs is 30 NM.

- Nhằm nâng cao năng lực thông qua vùng trời chuyển giao kiểm soát tàu bay giữa các vùng thông báo bay kế cận, việc giãn cách tối thiểu bằng giám sát ATS được sử dụng cho các tàu bay được ấn định cùng một mực bay, khi qua điểm chuyển giao kiểm soát giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/ Sanya trên đường hàng không A1 và A202, được điều chỉnh xuống 20 NM.

- Việc giảm giãn cách tối thiểu xuống 20 NM được áp dụng từ 0000 ngày 26/3/2020 (giờ quốc tế) trên cơ sở Thỏa hiệp thư được ký kết giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/Sanya.

4.1.2.2 Chuyển giao kiểm soát, chuyển giao dấu hiệu nhận dạng

Chuyển giao kiểm soát và chuyển giao dấu hiệu nhận dạng thực hiện theo hướng dẫn trong Tài liệu 4444.

4.1.2.3 Dẫn dắt tàu bay

– Dẫn dắt tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444.

Ghi chú: Khi có hoạt động bay hỗn hợp dân dụng và quân sự tại sân bay Cam Ranh

- KSVKL thực hiện điều hành bay theo mạch của phương thức tiếp cận đã được thiết lập tại sân bay Cam Ranh, khi đó việc dẫn dắt tàu bay chủ yếu nhằm mục đích tối ưu hóa luồng hoạt động bay trong mạch phương thức đã được thiết lập.

- Khi có dự định dẫn dắt tàu bay không tuân theo mạch phương thức đã được thiết lập thì phải có cơ sở khẳng định chắc chắn được rằng không có tàu bay quân sự hoặc không có tàu bay không đáp ứng yêu cầu về máy phát đáp, ADS-B hoạt động tại các mực bay, khu vực vùng trời dự định dẫn dắt.

4.1.2.4 Kiểm soát tốc độ:

Việc kiểm soát tốc độ tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 4, Mục 4.6 và Mục 4.7.

4.1.2.4.1 Khu vực kiểm soát đường dài và tiếp cận và các TWR Vinh, Cát Bi, Thọ Xuân, Đồng Hới, Vân Đồn, Cam Ranh, Điện Biên:

– Yêu cầu về tốc độ đối với tàu bay đến:

  - KSVKL có thể chỉnh sửa hoặc hủy bỏ các yêu cầu về tốc độ công bố;

  - Thuật ngữ “NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS” được KSVKL sử dụng để hủy bỏ yêu cầu đối với:

    a) Giới hạn 250 kt IAS dưới FL160 trong vòng 40 NM TMA Nội Bài;

    b) Giới hạn về tốc độ đối với tàu bay từ các huấn lệnh trước đó của KSVKL tại sân bay Cam Ranh;

    c) Các yêu cầu về hạn chế tốc độ công bố trong sơ đồ phương thức được Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

  - Tổ lái được thông báo khi có giới hạn về việc hủy bỏ hạn chế về tốc độ. Ví dụ: “NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (điểm/địa điểm)”;

  - Không áp dụng kiểm soát tốc độ đối với tàu bay trên tuyến tiếp cận chót đã qua điểm 4 NM so với điểm chạm bánh tại sân bay Cam Ranh;

  - Kiểm soát tốc độ không áp dụng đối với tàu bay thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã qua điểm 5 NM so với điểm chạm bánh hoặc tàu bay thực hiện phương thức tiếp cận bằng mắt đã qua điểm 4 NM so với điểm chạm bánh;

  - Trừ khi được chỉ định cụ thể, huấn lệnh cho phép tiếp cận bằng mắt sẽ hủy bỏ tất cả các yêu cầu về tốc độ hiện hành bao gồm các yêu cầu được công bố đang hoặc chưa được thực hiện.

- In order to enhance the transfer of control airspace capacity between adjacent FIRs, the minimum longitudinal spacing based on ATS surveillance system to be used between aircraft assigned the same level crossing the transfer of control points between Ha Noi ACC and Vientiene/Sanya ACCs on A1 and A202 ATS routes is adjusted to 20 NM.

- The minimum longitudinal spacing 20 NM is applied from 0000 dated 26/3/2020 (UTC) on the basic of Letter of Agreements between Ha Noi ACC and Vientiene/Sanya ACCs.

4.1.2.2 Transfer of control and transfer of identification

Transfer of control and transfer of identification are specified in Doc 4444.

4.1.2.3 Vectoring

– Vectoring is specified in Doc 4444.

Note: When both civil and military flights are in operation at Cam Ranh Aerodrome

- ATC shall issue clearance following the established approach procedure at Cam Ranh Aerodrome. In this case, vectoring is provided for the optimal air traffic flow in established approach procedure.

- ATC have intention to issue clearance which shall not follow the established approach procedure, ATC shall ensure that there is not military aircraft or non transponder, non ADS-B approved aircraft operating on flight levels, intended vectoring airspace.

4.1.2.4 Speed control:

Speed control is specified in Doc 4444, Chapter 4, Section 4.6 and 4.7.

4.1.2.4.1 Area control and approach control and Vinh, Cat Bi, Tho Xuan, Dong Hoi, Van Don, Cam Ranh, Dien Bien TWRs:

– Speed requirement for arriving aircraft:

  - ATC may amend or cancel published speed requirements;

  - The phraseology “NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS” will be used to cancel the requirement for:

    a) Maximum 250 kt IAS below FL160 within 40 NM of Noi Bai TMA;

    b) The previous speed limitation clearance of ATC at Cam Ranh Aerodrome;

    c) Speed limitation requirements published in flight procedure chart approved by CAAV.

  - The pilot will be informed about cancellation of speed restriction. For example: “NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (point/location)”;

  - Speed control shall not be applied after an aircraft on final approach has passed 4 NM point from touchdown zone at Cam Ranh Aerodrome;

  - Speed control will not applied with an aircraft on final passing 5 NM from touchdown, or an aircraft on visual approach passing 4 NM from touchdown;

  - Unless otherwise specified, a clearance for a visual approach terminates all current speed requirement including published requirements being complied with or yet to be acted upon.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4.1.2.4.2 Thuật ngữ sử dụng:

4.1.2.4.2 Phraseologies in use:

STT *NR*	*Trường hợp* *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
1	Nhận dạng tàu bay Identification aircraft	– REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; – FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); – TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; – IDENTIFIED [position]; – NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2	Vị trí tàu bay Position information	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
3	Chấm dứt dịch vụ giám sát (radar và/hoặc ADS-B) Termination of radar and/or ADS-B service	– RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instruction); – WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information); – IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).
4	Suy giảm thiết bị radar và/hoặc ADS-B Radar and/or ADS-B equipment degradation	– SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); – PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); – ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
5	Yêu cầu khả năng của thiết bị SSR To request the capability of the SSR equipment	– ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; – TRANSPONDER (as shown in the flight plan); (*) – NEGATIVE TRANSPONDER. (*) (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
6	Yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B To request the capability of the ADS-B equipment	– ADVISE ADS-B CAPABILITY; – ADS-B TRANSMITTER (data link) (*); – ADS-B RECEIVER (data link); – NEGATIVE ADS-B (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
7	Chỉ dẫn bật thiết bị phát đáp To instruct setting of transponder	– FOR DEPARTURE SQUAWK (code); – SQUAWK (code).
8	Yêu cầu phi công đặt lại mã số chỉ định (mode và code) To request the pilot to reselect the assigned mode and code	– RESET SQUAWK [(mode)] (code); – RESETTING (mode) (code) (*). (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
9	Yêu cầu lựa chọn lại nhận dạng của tàu bay sử dụng ADS-B hoặc Mode S To request reselection of aircraft identification (ADS-B or Mode S)	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
10	Yêu cầu phi công xác nhận mã số đã đặt trên thiết bị phát đáp của tàu bay To request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder	– CONFIRM SQUAWK (code); – SQUAWKING (code) (*) (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
11	Yêu cầu mã số khẩn nguy To request emergency code	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

STT *NR*	*Trường hợp* *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
12	Yêu cầu dừng máy phát đáp và/hoặc thiết bị ADS-B Lưu ý: Hoạt động độc lập của Mode S máy phát đáp và ADS-B có thể không có trên tất cả các loại tàu bay (Ví dụ: Khi ADS-B chỉ được cung cấp tần số phát 1 090 MHz từ thiết bị phát đáp) Trong trường hợp như vậy, tàu bay có thể sẽ không thể tuân thủ huấn lệnh của KSVKL liên quan đến hoạt động ADS-B To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation Notes: Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible on all aircraft (For example: Where ADS-B is solely provided by 1 090 MHz extended squitter emitted from the transponder) In such case, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation	– STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; – STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].
13	Yêu cầu truyền phát độ cao khí áp To request transmission of pressure-altitude	– SQUAWK CHARLIE; – TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
14	Yêu cầu và kiểm tra việc nhận lại độ cao/mực bay To request pressure setting check and confirmation of level	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
15	Yêu cầu chấm dứt truyền phát độ cao khí áp To request termination of pressure-altitude transmission	– STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; – STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].

4.1.2.5 Phương thức khai thác bổ sung trong khu vực sân bay

- Sử dụng dữ liệu giám sát trong công tác điều hành bay tại khu vực Kiểm soát tiếp cận Nội Bài bao gồm cả giai đoạn tiếp cận và cất/hạ cánh và trong khu vực trách nhiệm của các TWR Vinh, Cát Bi, Đồng Hới, Thọ Xuân, Vân Đồn, Điện Biên được thực hiện theo hướng dẫn quy định tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.9 và 8.10.

- Ngoài ra, bổ sung thêm các phương thức sử dụng dữ liệu giám sát áp dụng cho khu vực Kiểm soát tiếp cận - tại sân bay Nội Bài như sau:

4.1.2.5.1 Khu vực Kiểm soát tại sân (nguồn giám sát ADS-B, SMR):

Hỗ trợ KSVKL quan sát và nhận dạng (bằng trực quan và báo cáo vị trí của tổ lái) tàu bay, phương tiện trên khu di chuyển nhằm:

- Giám sát việc tuân thủ các chỉ dẫn kiểm soát trên khu vực di chuyển tại sân bay.
- Xác định chướng ngại vật, phương tiện, tàu bay liên quan trước khi cấp huấn lệnh cất/hạ cánh.
- Cung cấp các tin tức về hoạt động bay liên quan trên hoặc gần khu di chuyển tại sân bay.

Đưa ra các cảnh báo hỗ trợ KSVKL về các tình huống xâm nhập đường cất hạ cánh, khu vực bảo vệ và giãn cách giữa các tàu bay.

4.1.2.5.2 Khu vực Kiểm soát trung tận và Kiểm soát đến:

a) Phương thức khởi hành: Huấn lệnh khởi hành có thể bao gồm giới hạn độ cao đến một điểm mà từ đó tàu bay có thể lấy độ cao đến MSA đối với phân khu đường bay kế tiếp nhằm cung cấp phân cách không có giám sát cho đến khi thiết lập nhận dạng tàu bay và có thể thực hiện kiểm soát có giám sát.

4.1.2.5 Supplementary operating procedures at Aerodrome

- Use of ATS surveillance system in the approach control including approaching and landing phases and in responsibility area of Vinh, Cat Bi, Dong Hoi, Tho Xuan, Van Don, Dien Bien TWRs are complied with the regulation as specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.9 and 8.10.

- Besides, the procedures using surveillance data are added to apply for Noi Bai APP as follows:

4.1.2.5.1 Aerodrome control (TWR) (ADS-B, SMR):

Support ATC to observe and identify (by visual observation and position reporting of pilot) aircraft, facilities in the manoeuvring area.

- Monitor the compliance with control instructions in the manoeuvring area at the aerodrome:
- Determine the relevant obstacles, facilities, and aircraft before issuing take-off/landing clearance.
- Provide relevant traffic information on or near the manoeuvring area at the aerodrome

Provide warnings to support ATC about runway incursion situations, protection area and intermittent among flights.

4.1.2.5.2 Terminal control (TMC) and Arrival control (ARR):

a) Departure procedure: Departure clearance may contain an altitude restriction to a point from which climb to MSA for the succeeding route sector is possible. The purpose of this restriction is to provide non ATS surveillance separation until aircraft identification is established and ATS control can be

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

b) Phương thức tiếp cận:

– KSVKL cung cấp cho tổ lái loại phương thức tiếp cận mà tàu bay đang được dẫn dắt và thông tin áp dụng đối với loại, giai đoạn của phương thức tiếp cận.

– Phương thức tiếp cận là phương thức phù hợp nhất đối với đường cất hạ cánh sử dụng, có tính đến điều kiện thời tiết và tình hình không lưu hiện hành;

– Tàu bay đến được dẫn dắt để thực hiện tiếp cận bằng thiết bị vào buổi tối và ban ngày khi tầm nhìn tại sân bay đến nhỏ hơn quy định hoặc trần mây báo cáo thấp hơn 1 000 FT trên độ cao dẫn dắt ra đa tối thiểu được áp dụng;

– Tổ lái có thể yêu cầu và được KSVKL cấp huấn lệnh thực hiện tiếp cận bằng mắt khi đang được dẫn dắt để thực hiện tiếp cận bằng thiết bị, khi các yêu cầu về tiếp cận bằng mắt có thể được đáp ứng.

c) Dẫn dắt tàu bay trong phương thức tiếp cận bằng thiết bị:

- Tàu bay được dẫn dắt để có thể thiết lập trên hướng tiếp cận chót tại độ cao và cự ly mà từ đó cho phép tổ lái tuân thủ theo phương thức tiếp cận chót;

- Khi phương thức tiếp cận chót bao gồm đường dốc đáp hoặc góc đáp, việc dẫn dắt có thể cho phép tàu bay thiết lập bay tàu bay có thể thiết lập bay bằng ổn định trên hướng tiếp cận chót trước khi tiến nhập vào đường dốc đáp;

- Nếu tàu bay phải được dẫn dắt qua trục tim của phương thức tiếp cận mà tổ lái đã xác định được, tổ lái phải được thông báo về ý định của KSVKL và lý do về việc kéo dài hướng bay (ví dụ như để sắp xếp thứ tự). Nếu không có thông báo cho tổ lái trước khi tiến nhập hướng tiếp cận chót, tổ lái sẽ thực hiện tiến nhập và thông báo cho KSVKL. Điều này bao gồm cả trường hợp mất liên lạc và đặc biệt quan trọng khi có địa hình cao ở phía đối diện hướng tiếp cận;

- Khi đang được dẫn dắt vào hướng tiếp cận chót của phương thức RNAV (GNSS) hoặc RNP, tổ lái phải thông báo cho KSVKL nếu điểm tiến nhập sẽ tạo ra sự sai lệch thứ tự các lộ điểm của phương thức tiếp cận. Tổ lái phải yêu cầu dẫn dắt lại về điểm bắt đầu phương thức phù hợp.

d) Điều kiện thời tiết để KSVKL hướng dẫn tàu bay để thực hiện tiếp cận bằng mắt:

- Vào ban ngày: Chỉ khi tầm nhìn tại sân bay ít nhất 10 km và trần mây báo cáo ít nhất 1 000 FT trên độ cao dẫn dắt tối thiểu được áp dụng; và

- Vào ban đêm: Chỉ khi tầm nhìn tại sân bay ít nhất 10 km và không có mây thấp hơn 5 000 FT.

4.1.3 Phương thức khai thác giám sát ATS trong công tác cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động

Dịch vụ thông báo bay và báo động sử dụng dữ liệu giám sát được quy định tại Tài liệu 4444, Chương 9.

4.1.3.1 Phương thức thông báo bay:

– Thông tin thông báo bay được cung cấp bao gồm:

• Thông tin xung đột nguy hiểm;

• Thông tin hỗ trợ tổ lái dẫn đường.

– KSVKL không được phép đề nghị hoặc cung cấp thông tin địa hình trong vùng trời không có kiểm soát trừ trường hợp khẩn nguy.

– Thông tin xung đột nguy hiểm: Khi một tàu bay được quan sát trên màn hình giám sát có dấu hiệu nằm trên hướng bay xung đột với một tàu bay đã được nhận biết khác, KSVKL phải:

exercised.

b) Approach procedures:

– The pilot will be advised of the type of approach procedure which the aircraft is being vectored and applicable information for type, segment of the approach procedure;

– The type of approach will be the most appropriate approach procedure with the runway-in-use, having regard to the prevailing weather condition and current traffic situation.

– An arriving aircraft will be vectored for an instrument approach at night, and by day when the visibility at the aerodrome is less than define or the reported ceiling is less than 1 000 FT above the applicable minimum radar vectoring altitude;

– Pilot may request a visual approach when the aircraft is being vectored for an instrument approach, the requirements for a visual approach can be met.

c) Vectoring for instrument approach procedure:

- An aircraft will be vectored to establish on final approach at a level and distance that will enable the pilot to comply with the final approach procedure;

- When the final approach procedure includes a specified glide path or vertical path angle, vectoring will enable the aircraft to be firmly established in level flight on final approach prior to intercepting the nominal glide path;

- If an aircraft has to be vectored through the centreline of final approach track, the pilot will be advised of the controller's intentions and the reason for the track extension (e.g: sequencing). If no advice is given to a pilot prior to intercepting final approach, the pilot is to intercept final approach and advise ATC. This covers possible loss of communications and is particularly important where there is rising terrain on the opposite side of the approach track;

When being vectored for the final of an RNAV (GNSS) approach or for an RNAV (RNP) approach, the pilot is to advise ATC if the intercept point will cause incorrect sequencing of the way points of the approach procedure. The pilot should request vectors back to an appropriate start point of the procedure.

d) Weather condition for visual approach:

In day time: The visibility at the aerodrome is at least 10 km and the reported ceiling is at least 1 000 FT above the applicable minimum vectoring altitude; and

In night time: The visibility at the aerodrome is at least 10 km and there is no cloud below 5 000 FT.

4.1.3 Use of ATS surveillance systems in flight information service and alerting services

Flight information and alerting services use surveillance data is specified in Doc 4444, Chapter 9.

4.1.3.1 Flight Information procedure:

– Flight information includes:

• Collision hazard information;

• Information to assist the pilot with navigation.

– ATC is not permitted to offer or provide radar terrain information in uncontrolled airspace except in emergency.

– Collision hazard information: When an unknown aircraft is observed on monitor to be on conflicting path with an identified aircraft, the ATC shall:

- Cảnh báo tổ lái biết về hướng bay tương đối theo hình thức 12 giờ đồng hồ để thực hiện tránh tàu bay liên quan;
- Thông báo cho tổ lái khi xung đột không còn tồn tại.

– Thông tin cung cấp cho tàu bay bao gồm:

- Hướng tương đối của tàu bay đó theo hình thức 12 giờ đồng hồ;
- Cự ly của tàu bay đó và hướng di chuyển; và
- Nếu có thể, độ cao Mode C chưa được xác nhận của tàu bay đó.

– Thông tin được cung cấp nhằm hỗ trợ tổ lái tránh xung đột giữa các tàu bay. Tổ lái phải có trách nhiệm quan sát và bay tránh tàu bay khác.

– KSVKL không cần phải cung cấp thông tin để nhận dạng tàu bay liên quan đến dấu hiệu lạ quan sát được trên màn hình giám sát khi:

- Có cơ sở rằng tàu bay lạ hoạt động trong và tuân thủ các phương thức đối với vùng trời sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập), hành lang bay VFR hoặc khu vực hàng không chung; hoặc
- Tàu bay đã được nhận dạng đang hoạt động trong vùng trời có kiểm soát, và nếu có thể giả định rằng tàu bay lạ đang hoạt động dưới vùng trời liên quan đó.

– KSVKL tại các TWR trang bị đầu cuối giám sát có thể sử dụng thông tin về vị trí của tàu bay trên màn hình giám sát để cho phép tàu bay đến thực hiện phương thức tiếp cận nếu tàu bay trước nó đã thiết lập trên cạnh 5 để hạ cánh.

4.1.3.2 Phương thức báo động:

Căn cứ thông tin thu được từ các nguồn giám sát, KSVKL phải kịp thời thông báo cho các đơn vị liên quan về tình trạng khẩn khuy, khẩn cấp của tàu bay (SSR Code 7500 hoặc 7700) đồng thời áp dụng các biện pháp thích hợp để hỗ trợ tổ lái.

4.2 Phương thức xử lý tình huống bất thường, khẩn nguy, khẩn cấp

Việc xử lý tình huống áp dụng theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 15.

4.2.1 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay:

- Khi không liên lạc được với tàu bay, KSVKL phải xác định xem máy thu của tàu bay có hoạt động không bằng cách ra huấn lệnh cho tàu bay trên tần số đang sử dụng, theo dõi đường di chuyển của điểm dấu trên cơ sở của huấn lệnh đã cấp hoặc cấp huấn lệnh bật tín hiệu nhận dạng thay đổi mã số SSR, máy phát ADS-B.
- Sau khi xác nhận máy thu của tàu bay còn hoạt động tốt, KSVKL tiếp tục kiểm soát tàu bay, sử dụng báo nhận của tổ lái bằng cách bật tín hiệu nhận dạng hoặc bằng cách thay đổi mã số SSR hoặc thay đổi máy phát ADS-B.

Ghi chú:

- Tàu bay trang bị thiết bị ADS-B khi bị mất liên lạc có thể bật các chế độ ADS khẩn nguy, khẩn cấp thích hợp.
- Nếu các biện pháp nêu trên không hiệu quả thì KSVKL lặp lại các biện pháp đó trên các tần số khác mà cho rằng tổ lái có thể nhận được.
- Khi thực hiện theo hướng dẫn trên, huấn lệnh về thay đổi hướng bay phải đảm bảo sao cho tàu bay có thể quay trở lại đường bay quy định sau khi đã thực hiện theo các huấn lệnh của KSVKL.

- Warn the pilot of the aircraft bearing in terms of the 12-hour clock to avoid related aircraft;
- Notify the pilot when the conflict no longer exists.

– Information provide for aircraft include:

- Its relative bearing in terms of the 12-hour clock;
- Its distance and direction; and
- If available, its unverified Mode C altitude readout.

– Information provided to assist the pilot to avoid conflicting between aircraft. Pilot have responsibility to observe and avoid other aircraft.

– ATC are not required to pass information to identify aircraft concerning unknown aircraft observed on radar when:

- It can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating within, and complying with the procedures appropriate to designated special use airspace, VFR transit lanes, or general aviation areas; or
- The identified aircraft is operating in controlled airspace if it can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating below the airspace concerned.

– At TWRs where are equipped with surveillance terminals, ATC can use information on the aircraft position on the monitoring screen to allow arriving aircraft following approach procedure if the previous aircraft has already established on final leg to land.

4.1.3.2 Alerting procedure:

According to information collected from surveillance sources, ATC shall notify immediately to relevant units about aircraft distress or urgency situations (SSR Code 7500 or 7700) and apply appropriate methods in order to support pilot simultaneously.

4.2 Procedures related to emergency, communication failure and contingency

Handling, contingency, emergency and distress situation are specified in Doc 4444, Chapter 15.

4.2.1 Failure of radio transmitter on aircraft:

- When there is no communication with aircraft, the ATC shall first determine whether the aircraft's receiver is functioning or not by instructing the aircraft on the frequency in use, monitor aircraft route based on issued clearance or issue another clearance of changing SSR code, ADS-B terminal.
- After confirming that transmitter of aircraft is still working, ATC keep on controlling the aircraft, using the confirmation from pilot by squawking ident or changing SSR code or changing ADS-B transponder.

Note:

- In case of loss communication, aircraft equipped with ADS-B may use another appropriate emergency/distress ADS mode.
- If the above action is unsuccessful, the instructions will be repeated on any available frequency on which it is believed the aircraft might obtain.
- When applying the above mentioned instruction, clearance about changing direction shall ensure that aircraft may turn back to the required track after following the ATC clearance.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4.2.2 Hỏng toàn bộ các thiết bị liên lạc trên tàu bay:

- Tàu bay có kiểm soát đang hoạt động hoặc sẽ hoạt động trong khu vực hoặc trên các mực bay áp dụng phân cách trong môi trường giám sát bị mất liên lạc hoàn toàn thì KSVKL có thể tiếp tục duy trì hình thức phân cách đang áp dụng.
- Nếu không nhận dạng được tàu bay bị mất liên lạc thì áp dụng phân cách cao giữa các tàu bay được nhận dạng và tàu bay bị mất liên lạc mà không được nhận dạng cho đến khi được thông báo hoặc có cơ sở khẳng định chắc chắn rằng tàu bay mất liên lạc đã bay qua vùng trời có liên quan, đã hạ cánh hoặc chuyển hướng đi một nơi khác.

4.2.3 Hỏng thiết bị nguồn giám sát:

Trường hợp khẩn cấp, KSVKL có thể sử dụng tạm thời các tiêu chuẩn phân cách cao bằng một nửa theo quy định nếu các tiêu chuẩn phân cách quy ước không thực hiện được ngay.

4.2.4 Khi mất tín hiệu ADS-B:

Khi mất tín hiệu giám sát ADS-B, KSVKL tại các TWR Vinh, Cát Bi, Đồng Hới, Thọ Xuân, Vân Đồn, Điện Biên có thể sử dụng tín hiệu giám sát SSR (nếu có) để hỗ trợ theo dõi hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm. KSVKL áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác.

4.2.5 Tàu bay không được trang bị máy phát đáp, không đáp ứng ADS-B:

– Tàu bay không được trang bị máy phát đáp và không đáp ứng ADS-B: Áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác;

– Tàu bay không đáp ứng ADS-B nhưng được trang bị máy phát đáp: KSVKL áp dụng phân cách giám sát (ra đa) giữa tàu bay này với tàu bay khác.

– Tàu bay không được trang bị máy phát đáp nhưng đáp ứng ADS-B: Áp dụng phân cách giám sát ADS-B giữa tàu bay này với tàu bay khác;

– Tàu bay không đáp ứng ADS-B trong môi trường chỉ có tín hiệu giám sát ADS-B:

  - Trong vùng TMA Nội Bài áp dụng RNAV 1 và phân cách theo quy ước (địa dư, thời gian, khung độ cao) giữa các tàu bay này với tàu bay khác.
  - Trong khu vực vùng trời sân bay Cam Ranh, KSVKL APP/ TWR Cam Ranh áp dụng phương thức bay RNP 1 và cáchình thức phân cách theo quy ước (địa điểm, thời gian, khung độ cao) giữa các tàu bay này với tàu bay khác;
  - Trong khu vực đường dài áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác.

4.2.6 Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát:

- KSVKL phải kịp thời thông báo, áp dụng hành động xử lý phù hợp và phân cách theo quy ước khi dịch vụ giám sát bị gián đoạn hoặc chấm dứt;
- Khi chuyển giao kiểm soát tàu bay từ vùng trời điều hành bay sử dụng giám sát sang vùng trời mà tại đó chỉ cung cấp phân cách quy ước thì KSVKL phải thiết lập phân cách quy ước giữa tàu bay được chuyển giao với tàu bay có kiểm soát khác trước khi thực hiện chuyển giao.

Ghi chú: Thông thường khi nguồn tín hiệu giám sát hợp tác và độc lập được xử lý tích hợp trong cùng một hệ thống ATM thì trong môi trường giám sát, một tàu bay khi di chuyển qua vùng kế cận nằm trong tầm phủ của nguồn giám sát khác sẽ không làm gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát.

4.2.2 Failure of all communication facilities on aircraft:

- ATC keep on maintaining current separation for controlled aircraft operating or will operate in area or at flight level applying separation in surveillance airspace totally loss communication.
- If the aircraft experiencing the communications failure is not identified, vertical separation will be applied between identified aircraft and any unidentified aircraft with the communications failure until being notified, or can safely be assumed, that the aircraft with radio failure has passed through the airspace concerned or has landed or has diverted to another direction.

4.2.3 Failure of surveillance unit:

In case of emergency, ATC can temporarily apply a half of standard vertical separation if conventional vertical separation cannot be used immediately.

4.2.4 Loss of ADS-B signal:

When loss of ADS-B surveillance signal at Vinh, Cat Bi, Dong Hoi, Tho Xuan, Van Don, Dien Bien TWRs, ATC can use SSR signal (If available) to assist in monitoring flight operation in the responsibility area. ATC apply conventional separation between one aircraft and another.

4.2.5 Aircraft not equipped with transponder and non ADS-B approved:

– Aircraft not equipped with transponder and non ADS-B approved: Conventional separation applied;

– Non ADS-B approved aircraft but equipped with SSR transponder: Radar separation surveillance between one aircraft and another applied.

– Aircraft not equipped with transponder but ADS-B approved: ADS-B separation surveillance applied between one aircraft and another applied;

– Non ADS-B approved aircraft operating within ADS-B airspace only:

  - RNAV 1 and conventional separation are applied within Noi Bai TMA (geographical, time, level) between one aircraft and another.
  - Within Cam Ranh airspace, RNP 1 and conventional separation are applied by Cam Ranh APP/TWR (location, time, altitude);
  - Conventional separation between one aircraft and another is applied within Ha Noi ACC.

4.2.6 Interruption or discontinuation surveillance service:

- ATC shall inform the situation, apply conventional separation and appropriate method;
- When aircraft is transferred from the ATS airspace provided with ATS surveillance services to ATS airspace provided with conventional separation only, then conventional separation between transferred aircraft and other controlled aircraft shall be established before transferring.

Note: Normally, when signal source of co-operative surveillance and independent surveillance are integrated processing in the same ATM system, in the surveillance environment, the transition of an aircraft across adjoining areas of surveillance systems coverage will not constitute an interception or termination of ATS surveillance service.

4.3 Hệ thống giám sát cung cấp tín hiệu giám sát ATS

4.3.1 Hệ thống giám sát cung cấp tín hiệu giám sát ATS cho vùng trách nhiệm của ACC Hà Nội và APP/TWR Nội Bài

4.3.1.1 Nguồn giám sát chủ động

a) Trạm ra đa sơ cấp

4.3 The surveillance system providing ATS surveillance signal

4.3.1 The surveillance system providing ATS surveillance signal for the areas of responsibility of Ha Noi ACC and Noi Bai APP/TWR

4.3.1.1 Non-co-operative surveillance

a) Primary surveillance radar (PSR)

Trạm radar sơ cấp *Primary surveillance radar (PSR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Nội Bài Noi Bai	Khu vực trách nhiệm APP Nội Bài, TWR Nội Bài Responsibility area of Noi Bai APP, Noi Bai TWR

b) Trạm ra đa giám sát mặt đất

b) Surface movement radar (SMR)

Trạm ra đa giám sát mặt đất *Surface movement radar (SMR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Nội Bài Noi Bai	Khu vực CHC và vùng phụ cận sân bay Nội Bài phục vụ cho TWR/GCU Nội Bài RWY and vicinity of Noi Bai aerodrome (serving Noi Bai TWR/GCU)

4.3.1.2 Nguồn giám sát hợp tác

a) Các trạm ra đa thứ cấp

4.3.1.2 Co-operative surveillance

a) Secondary surveillance radar (SSR)

Các trạm radar thứ cấp *Secondary surveillance radar (SSR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Nội Bài Noi Bai	Khu vực PK1, PK2, một phần vùng trời PK3 ACC Hà Nội; APP Nội Bài; TWR Nội Bài, Cát Bi và Thọ Xuân Sector 1, sector 2, a part of sector 3 Ha Noi ACC; Noi Bai APP; Noi Bai, Cat Bi and Tho Xuan TWRs
Vinh Vinh	Khu vực PK1, PK2, PK3, một phần vùng trời PK4 ACC Hà Nội; một phần vùng trời APP Nội Bài; TWR Vinh và Thọ Xuân Sector 1, sector 2, sector 3, a part of sector 4 Ha Noi ACC; a part of Noi Bai APP airspace; Vinh and Tho Xuan TWRs
Sơn Trà 1 Son Tra 1	Một phần vùng trời PK2, PK3, PK4 ACC Hà Nội; PK1, PK2, một phần vùng trời PK5 ACC HCM; APP Đà Nẵng; TWR Đà Nẵng, Đồng Hới, Phú Bài và Chu Lai A part of sector 2, sector 3, sector 4 Ha Noi ACC; sector 1, sector 2, a part of sector 5 Ho Chi Minh ACC airspace; Da Nang APP; Da Nang, Dong Hoi, Phu Bai and Chu Lai TWRs
Sơn Trà 2 Son Tra 2	Một phần vùng trời PK2, PK3, PK4 ACC Hà Nội; PK1, PK2, một phần vùng trời PK 5 ACC HCM; APP Đà Nẵng, TWR Đà Nẵng, Đồng Hới, Phú Bài và Chu Lai A part of sector 2, sector 3, sector 4 Ha Noi ACC; sector 1, sector 2, a part of sector 5 Ho Chi Minh ACC airspace; Da Nang APP; Da Nang, Dong Hoi, Phu Bai and Chu Lai TWRs
Vũng Chua Vung Chua	PK4 ACC Hà Nội; PK1, PK2, một phần vùng trời PK4 và PK5 ACC HCM; APP Đà Nẵng, TWR Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa và Cam Ranh Sector 4 Ha Noi ACC; sector 1, sector 2, a part of sector 4 and sector 5 Ho Chi Minh ACC airspace; Da Nang APP; Chu Lai, Phu Cat, Tuy Hoa and Cam Ranh TWRs

b) Các trạm giám sát tự động phụ thuộc phát quảng bá

b) Automatic Dependent Surveillance — Broadcast (ADS-B)

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trạm ra đa giám sát mặt đất *Surface movement radar (SMR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Nội Bài Noi Bai	Khu vực trách nhiệm của GCU Nội Bài; TWR Nội Bài; APP Nội Bài và PK1, PK2 ACC Hà Nội The responsibility area of Noi Bai GCU; Noi Bai TWR; Noi Bai APP and sector 1, sector 2 Ha Noi ACC
Cát Bi Cat Bi	Khu vực trách nhiệm của TWR Cát Bi; APP Nội Bài và PK1, PK2, PK3 ACC Hà Nội The responsibility area of Cat Bi TWR, Noi Bai APP and sector 1, sector 2, sector 3 Ha Noi ACC
Vân Đồn Van Don	Khu vực trách nhiệm của TWR Vân Đồn The responsibility area of Van Don TWR
Điện Biên Dien Bien	Khu vực trách nhiệm của TWR Điện Biên The responsibility area of Dien Bien TWR
Mộc Châu Moc Chau	Khu vực trách nhiệm của PK1 ACC Hà Nội The responsibility area of sector 1 Ha Noi ACC
Thọ Xuân Tho Xuan	Khu vực trách nhiệm của TWR Thọ Xuân; APP Nội Bài và PK1, PK2, PK3 ACC Hà Nội The responsibility area of Tho Xuan TWR; Noi Bai APP and sector 2, sector 3 Ha Noi ACC
Vinh Vinh	Khu vực trách nhiệm của TWR Vinh; PK1, PK2, PK3 ACC Hà Nội The responsibility area of Vinh TWR; sector 1, sector 2, sector 3 Ha Noi ACC
Đồng Hới Dong Hoi	Khu vực trách nhiệm của TWR Đồng Hới; PK3, PK 4 ACC Hà Nội The responsibility area of Dong Hoi TWR; sector 3, sector 4 Ha Noi ACC
Đà Nẵng Da Nang	Khu vực trách nhiệm của TWR Đà Nẵng; APP Đà Nẵng; PK4 ACC Hà Nội và PK1 ACC Hồ Chí Minh The responsibility area of Da Nang TWR; Da Nang APP; sector 4 Ha Noi ACC and sector 1 Ho Chi Minh ACC
Pha Đin Pha Din	Khu vực trách nhiệm của TWR Điện Biên; PK1 ACC Hà Nội. The responsibility area of Dien Bien TWRs; sector 1 Ha Noi ACC.

4.3.1.3 Các nguồn giám sát cho APP/TWR Nội Bài và các phân khu ACC Hà Nội

4.3.1.3 Surveillance sources for Noi Bai APP/TWR and sectors of Ha Noi ACC

Phân khu *Sector*	*Nguồn giám sát* *Surveillance source*
APP/TWR Nội Bài Noi Bai APP/TWR	PSR Nội Bài, SMR Nội Bài, SSR Nội Bài, ADS-B Nội Bài, ADS-B Cát Bi Noi Bai PSR, Noi Bai SMR, Noi Bai SSR, Noi Bai ADS-B, Cat Bi ADS-B
PK1 ACC Hà Nội Sector 1 Ha Noi ACC	SSR Nội Bài, ADS-B Nội Bài, ADS-B Thọ Xuân, ADS-B Cát Bi, ADS-B Vinh, ADS-B Mộc Châu, ADS-B Pha Đin, SSR Vinh Noi Bai SSR, Noi Bai ADS-B, Tho Xuan ADS-B, Cat Bi ADS-B, Vinh ADS-B, Moc Chau ADS-B, Pha Din ADS-B, Vinh SSR
PK2 ACC Hà Nội Sector 2 Ha Noi ACC	SSR Nội Bài, ADS-B Nội Bài, ADS-B Vinh, SSR Vinh, ADS-B Thọ Xuân, ADS-B Cát Bi Noi Bai SSR, Noi Bai ADS-B, Vinh ADS-B, Vinh SSR, Tho Xuan ADS-B, Cat Bi ADS-B
PK3 ACC Hà Nội Sector 3 Ha Noi ACC	ADS-B Đồng Hới, SSR Vinh, ADS-B Vinh, SSR Sơn Trà 1, SSR Sơn Trà 2, ADS-B Cát Bi, ADS-B Vinh, ADS-B Thọ Xuân Dong Hoi ADS-B, Vinh SSR, Vinh ADS-B, Son Tra 1 SSR, Son Tra 2 SSR, Cat Bi ADS-B, Vinh ADS-B, Tho Xuan ADS-B
PK4 ACC Hà Nội Sector 4 Ha Noi ACC	SSR Sơn Trà 1, SSR Sơn Trà 2, ADS-B Đồng Hới, ADS-B Đà Nẵng, SSR Vũng Chua Son Tra 1 SSR, Son Tra 2 SSR, Dong Hoi ADS-B, Da Nang ADS-B, Vung Chua SSR

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Đường bay ATS (Điểm chuyển giao kiểm soát) ***ATS routes (Transfer of control point)***	***Hướng bay*** ***Direction***	***Mực bay No-PDC*** ***No-PDC flight levels***
A206 (NALAO)	Về phía Đông Eastbound	FL 290
	Về phía Tây Westbound	FL 320, FL 380
A1, A1/R575 (PAPRA)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 370, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 300, FL 340, FL 380, FL 400
A1/G221 (BUNTA)	Về phía Đông Eastbound	FL 290, FL 310 *, FL 330, FL 350 **, FL 370, FL 410 *,**: Sử dụng cho chuyển bay trên đường hàng không G221 FL 290, FL 310 *, FL 330, FL 350 **, FL 370, FL 410 *,**: Used for flight in ATS route G221
	Về phía Tây Westbound	FL 300, FL 340, FL 380, FL 400
B202 (BOMPA)	Về phía Đông Eastbound	FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 340
G221 (ASUKU)	Về phía Bắc Northbound	FL290, FL390
	Về phía Nam Southbound	FL 300, FL 400
G474 (ANINA)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 370, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 340
B214 (LADON)	Về phía Đông Eastbound	FL 330
	Về phía Tây Westbound	FL 360
B465 (LAPON)	Về phía Đông Eastbound	FL 330
	Về phía Tây Westbound	FL 300, FL 360
M510 (DADEM)	Về phía Đông Eastbound	Mực bay lẻ từ FL 290 tới FL 410 Odd flight level from FL 290 to FL 410
	Về phía Tây Westbound	Mực bay chẵn từ FL 290 tới FL 410 Even flight level from FL 290 to FL 410
M755 (KISAN)	Về phía Bắc Northbound	FL 310, FL 350
	Về phía Nam Southbound	FL 320

Đường bay ATS (Điểm chuyển giao kiểm soát) ***ATS routes (Transfer of control point)***	***Hướng bay*** ***Direction***	***Mực bay No-PDC*** ***No-PDC flight levels***
M753 (OSOTA)	Về phía Bắc Northbound	FL 310, FL 350
	Về phía Nam Southbound	FL 320
M753(IPRIX)/M755	Về phía Bắc Northbound	FL 300, FL 380
	Về phía Nam Southbound	FL 330
M765 (IGARI/PANDI)	Về phía Đông Eastbound	FL 290, FL 370
	Về phía Tây Westbound	FL 340
M768 (AKMON)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 300, FL 380
M771 (DONDA/DUDIS)		FL 310, FL 320, FL 350, FL 360, FL 390, FL 400
L628 (ARESI)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 370, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 340
L625 (ARESI/AKMON)		FL310, FL320, FL350, FL360, FL390, FL400
L642 (EXOTO/ESPOB)		FL 310, FL 320, FL 350, FL 360, FL 390, FL 400
L644 (DUDIS)	Về phía Nam Southbound	FL 330, FL 410
N500 (PANDI)	Về phía Đông Eastbound	FL 330
	Về phía Tây Westbound	FL 300
N639 (VILAO)	Về phía Đông Bắc North-Eastbound	FL 310, FL 350
	Về phía Tây Nam South-Westbound	FL 320, FL 360
N891 (IGARI/XONAN)	Về phía Bắc Northbound	FL 300, FL 380
	Về phía Nam Southbound	FL 330
N892 (MIGUG/MELAS)		FL 310, FL 320, FL 350, FL 360, FL 390, FL 400
R334 (NUMDI)	Về phía Bắc Northbound	Mực bay chẵn từ FL 290 tới FL 410 Even flight level from FL 290 to FL 410

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Đường bay ATS (Điểm chuyển giao kiểm soát) ***ATS routes (Transfer of control point)***	***Hướng bay*** ***Direction***	***Mực bay No-PDC*** ***No-PDC flight levels***
R335 (IDOTA)	Về phía Đông Eastbound	FL 330
	Về phía Tây Westbound	FL 300
R471 (KATBO)	Về phía Nam Southbound	FL 310, FL 350
	Về phía Bắc Northbound	FL 320, FL 360
R474 (LAVOS)	Về phía Đông Bắc North-Eastbound	FL 290, FL 310, FL 350, FL 370, FL 390, FL 410
	Về phía Tây Nam South-Westbound	FL 300, FL 340, FL 360, FL 400
R474 (TEBAK)	Về phía Đông Bắc North-Eastbound	FL 290, FL 310, FL 330, FL 350, FL 370, FL 390, FL 410
	Về phía Tây Nam South-Westbound	FL 300, FL 320, FL 340, FL 360, FL 380, FL 400
R468 (SAPEN)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 320, FL 340
R588 (GONLY)	Về phía Đông Eastbound	FL 330, FL 370, FL 410
	Về phía Tây Westbound	FL 320, FL 340
Q1 (SADIN)	Về phía Nam Southbound	FL 320, FL 360
Q2 (LATOM)	Về phía Bắc Northbound	FL 310, FL 350, FL 390
W2 (CQ)	Về phía Nam Southbound	FL 320, FL 360
	Về phía Bắc Northbound	FL 310, FL 350, FL 390

Ghi chú: Khi chỉ định mức bay khác với các mực bay trên, ACC chuyển giao phải thực hiện hiệp đồng trước.

Note: When assigned flight levels differ from the above flight levels, transferring ACC shall perform coordination first.

3.1.5 Bảng mực bay No-PDC trong trường hợp bay lệch thời tiết diện rộng (LWSD) trên các đường hàng không trong FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh

3.1.5 Table of No-PDC flight levels in the Large Scale Weather Deviation (LWSD) on ATS routes within Ho Chi Minh and Ha

Noi FIRs

Đường bay ATS *ATS routes*	*Loại mực bay* *Flight level type*
L642, M771, N892, L625	Về phía Tây: FL 320, FL 360, FL 400 Westbound: FL 320, FL 360, FL 400
	Về phía Đông: FL 310, FL 350, FL 390 Eastbound: FL 310, FL 350, FL 390
L628, G474/L628	Về phía Tây: FL 340, FL 380 Westbound: FL 340, FL 380
	Về phía Đông: FL 290, FL 330, FL 370 Eastbound: FL 290, FL 330, FL 370
N891, M753, M768	Về phía Đông: FL 330 Eastbound: FL 330
	Về phía Tây: FL 300 Westbound: FL 300

3.2 Chứng chỉ Khả phi, Phê chuẩn cho khai thác và Giám sát

3.2.1 Nhà khai thác phải có chứng chỉ khả phi và phê chuẩn khai thác do Quốc gia Đăng bạ hoặc Quốc gia của Nhà khai thác tàu bay thích hợp cấp, để thực hiện các hoạt động RVSM. Thay mặt cho nhà cung cấp dịch vụ không lưu khu vực Thái Bình Dương, Cục hàng không liên bang Mỹ (FAA) đang duy trì một trang web điện tử chứa đựng các tài liệu và chính sách quy định về việc phê chuẩn RVSM. Địa chỉ Internet là: http//:www.faa.gov/ats/ato/rvsm1.htm. Trong phần "Tài liệu RVSM", mục "Tài liệu được áp dụng đối với tất cả việc phê chuẩn RVSM", "Đại cương phác họa về những tình huống phê chuẩn tàu bay/nhà khai thác tàu bay" đối với các Nhà khai thác thuộc Mỹ và Nhà khai thác không thuộc Mỹ, nhằm cung cấp tổng quan về thủ tục các bước của quá trình xử lý phê chuẩn có tham chiếu đến các tài liệu liên quan.

3.2.2 Yêu cầu Nhà khai thác phải tham gia vào chương trình giám sát tàu bay RVSM. Đây là một nội dung quan trọng của chương trình áp dụng RVSM, lý do là để xác nhận tính năng các tiêu chuẩn duy trì độ cao của tàu bay cần phải được đảm bảo. Tổ chức Giám sát khu vực Châu Á và Tổ chức Giám sát và Đăng bạ Phê chuẩn Thái Bình Dương sẽ xử lý kết quả việc giám sát.

3.2.3 Từ việc giám sát đã được áp dụng thành công ở các khu vực khác có thể vận dụng để thực hiện những yêu cầu giám sát cho khu vực Châu Á/Thái Bình Dương. Tổ chức Giám sát và Đăng bạ Phê chuẩn Châu Á Thái Bình Dương (APARMO) phải hiệp đồng với các cơ quan giám sát khác để thu thập những thông tin này. Đối với dịch vụ giám sát trong khu vực Châu Á/Thái Bình Dương, nhà khai thác phải liên hệ với MAAR (khu vực Châu Á) và PARMO (khu vực Thái Bình Dương).

3.3 ACAS II và thiết bị máy hỏi đáp

3.3.1 Tất cả tàu bay, tàu bay trực thăng, bất kỳ hạng và cấp tàu bay nào có sử dụng dịch vụ ATC và có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5 700kg hoặc được phê chuẩn chở quá 19 hành khách cần được trang bị ACAS II / TCAS II (phiên bản 7.1) hoặc mới hơn (Các hệ thống TCAS II với Phiên bản 7.1 được tích hợp đáp ứng các tiêu chuẩn ICAO về ACAS II).

3.2 Airworthiness and Operational Approval and Monitoring

3.2.1 Operators must obtain airworthiness and operational approval from the State of Registry or State of Operator, as appropriate, to conduct RVSM operations. On behalf of the Pacific ATS providers, the FAA is maintaining a website containing documents and policy for RVSM approval. The Internet address is http/www.faa.gov/ats/ato/rvsm1.htm. In the "RVSM Documentation" section, under "Documents Applicable to All RVSM Approvals", the "Aircraft/Operator Approval Events Outlines" for US and Non-US Operators provides an outline of approval process tasks with references to related documents.

3.2.2 Operators are required to participate in the RVSM aircraft monitoring program. This is an essential element of the RVSM implementation program in that it confirms the aircraft attitude-keeping performance standard is being met. The Monitoring Agency for the Asia Region (MAAR) and Pacific Approvals Registry and Monitoring Organization (PARMO) will process the results of monitoring.

3.2.3 Monitoring accomplished for other regions can be used to fulfil the monitoring requirements for the Asia/Pacific region. The Asia Pacific Approvals Registry and Monitoring Organization (APARMO) will coordinate with other monitoring agencies to access this information. For monitoring services in the Asia/Pacific region, operators should contact the MAAR (for Asia region) and PARMO (for Pacific region) monitoring contractor.

3.3 ACAS II and Transponder Equipage

3.3.1 All aircraft, helicopters, any other aircraft category and class using ATC services and having a maximum certificated take-off mass in excess of 5 700 kg or authorized to carry more than 19 passengers shall be equipped with ACAS II/ TCAS II (version 7.1) or newer (TCAS II systems with incorporated Version 7.1 meet ICAO ACAS II standards).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Ghi chú: Đối với trường hợp tàu bay đang khai thác mà hệ thống TCAS hỏng thì tàu bay được phép tiếp tục khai thác (tại mực bay FL 280 trở xuống với sự giám sát, theo dõi đặc biệt của cơ sở điều hành bay) để tiếp tục bay về sân bay đến để sửa chữa. Nếu tại sân bay đến này không thể sửa chữa được thì được phép bay về sân bay theo lộ trình bay đã được cấp phép hoặc đến sân bay kế tiếp có cơ sở kỹ thuật sửa chữa hệ thống TCAS này.

3.3.2 Nhà khai thác tàu bay phải tự lập kế hoạch hành động và triển khai trang bị hệ thống ACAS II và thông báo về kế hoạch áp dụng của mình. ICAO và mọi quốc gia thành viên đã thiết lập những chính sách yêu cầu trang bị ACAS II và lên lịch triển khai. Ngoài ra, trước đó APANPIRG đã tán thành về mặt nguyên tắc trong việc yêu cầu phải trang bị hệ thống ACAS II trong khu vực.

3.3.3 Phần II, Phụ ước 6 của ICAO, nêu rõ, bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 năm 2000, các tàu bay hoạt động Hàng không Quốc tế nói chung sẽ phải trang bị máy hỏi đáp báo cáo về độ cao do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền chứng nhận là đáp ứng những điều khoản quy định nêu trong Phụ ước 10.

3.4 Các phương thức khi đang bay trong vùng trời RVSM

3.4.1 Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trong vùng trời RVSM trừ khi tàu bay được trang bị:

a) Hai hệ thống đo độ cao độc lập;

b) Một thiết bị cảnh báo độ cao;

c) Một hệ thống tự động giữ độ cao; và

d) Một thiết bị hỏi đáp với khả năng thông báo độ cao có thể kết nối với hệ thống giữ độ cao.

3.4.2 Trước khi tiến nhập vào vùng trời RVSM, tổ lái phải xem xét lại tình trạng hoạt động của hệ thống trang thiết bị và phải đảm bảo các thiết bị tại Mục 3.4.1 phần này hoạt động bình thường.

3.4.3 Tổ lái phải thông báo cho cơ sở điều hành bay các tình huống bất thường (bao gồm cả tình huống hỏng thiết bị trên tàu bay, gặp nhiễu động, v.v..) ảnh hưởng đến khả năng duy trì mực bay đã được ấn định.

Xem các trang từ ENR 1.8-20 đến ENR 1.8-23 hoặc Phụ lục 5 của FAA RVSM IG-91 về xử lý của tổ lái và kiểm soát viên trong các trường hợp khẩn nguy và tình huống bất thường.

3.4.4 Khi được phép chuyển tiếp giữa các mực bay, tàu bay không được phép bay trên hay dưới mực bay đã được ấn định là 45 M (150 ft).

3.4.5 Khi tàu bay hoạt động trong vùng trời RVSM, tổ lái sẽ phải báo cáo khi đạt tới bất kỳ độ cao nào đã được ấn định ngoại trừ hoạt động trong môi trường ADS hoặc ra đa.

3.4.6 Các Mục 3.5, 3.6, 3.7 và 3.8 dưới đây chứa đựng các phương thức đối với các tình huống ứng phó bất thường trong khi bay đã được cập nhật cho các hoạt động RVSM. Các phương thức ứng phó bất thường trong Mục 3.5, 3.6 và các phương thức bay lệch nêu trong Mục 3.8 sẽ được áp dụng cho hoạt động bay trên biển. Các phương thức bay lệch do tránh thời tiết nêu tại Mục 3.7 có thể được áp dụng trên tất cả vùng trời trong khu vực.

3.5 Các phương thức đặc biệt đối với các tình huống ứng phó bất thường trong khi bay ở vùng trời trên biển thuộc FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh

3.5.1 Các phương thức chung sau đây áp dụng cho cả tàu bay dưới tốc độ âm thanh và siêu âm chỉ là với mục đích hướng dẫn. Mặc dù không thể đề cập trên tất cả những tình huống ứng phó bất thường có thể xảy ra, nhưng chúng cung cấp một số trường hợp không có khả năng để duy trì mực bay đã được ấn định vì lý do thời tiết:

1. Thời tiết;

Note: In case of TCAS failure when aircraft are flying, aircraft are allowed to continue operating (at FL 280 or below and specially monitored by ATC unit) to continue flying to the destination aerodrome for repair. If is not possible for the TCAS system to be repaired at the destination aerodrome, aircraft are allowed to fly to the aerodrome as approved or to the next aerodrome at which maintenance facility of this TCAS is available.

3.3.2 Operators must take action to inform themselves of ACAS II equipage requirements and plan for compliance. ICAO and individual States have established policies requiring ACAS II equipage and schedules for compliance. In addition, the APANPIRG has endorsed early ACAS II equipage in the region.

3.3.3 ICAO Annex 6, Part II, states that, starting 1 January 2000, International General Aviation (IGA) airplanes shall be equipped with a pressure altitude reporting transponder certified by the appropriate State authority as meeting the provisions of Annex 10.

3.4 In-flight procedures within RVSM airspace

3.4.1 Aircraft operators shall not carry out flying in RVSM airspace except for the aircraft equipped with:

a) Two independent altimetry systems;

b) One altitude-alerting device;

c) One automatic altitude-keeping device; and

d) One altitude reporting transponder device with altimetry notification capacity that be able to connect with altitude-keeping system.

3.4.2 Before intercepting into RVSM airspace, pilot shall check the operation condition of the equipment systems and ensure that the equipment as specified in the Item 3.4.1 of this section operate normally.

3.4.3 The pilot shall notify the ATC units of any contingency circumstances (including in-flight equipment failure, turbulence, etc.) affecting the capacity to maintain the assigned flight level.

See pages ENR 1.8-20 to ENR 1.8-23 or Appendix 5 of FAA IG 91-RVSM for pilot and controller actions in contingency and scenarios.

3.4.4 During cleared transition between levels, the aircraft should not overshoot or undershoot the assigned FL by more than 45 M (150 ft).

3.4.5 Except in an ADS or radar environment, pilots shall report reaching any altitude assigned within RVSM airspace.

3.4.6 Paragraphs 3.5, 3.6, 3.7 and 3.8 below contain procedures for in-flight contingencies that have been updated for RVSM operations. The contingency procedures in paragraphs 3.5, 3.6 and the off-set procedures in paragraph 3.8 should be applied in Oceanic operations. The weather deviation procedures in paragraph 3.7 may be applied in all airspace in the region.

3.5 Special Procedures for In-flight Contingencies in oceanic airspace in the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs

3.5.1 The following general procedures apply to both subsonic and supersonic aircraft and are intended as guidance only. Although all possible contingencies cannot be covered, they provide for cases of inability to maintain assigned level due to:

1. Weather;

2. Tính năng tàu bay;

3. Hở buồng kín; và

4. Những vấn đề có liên quan tới chuyến bay siêu âm ở mực bay cao.

3.5.2 Phương thức được áp dụng chủ yếu khi cần phải giảm nhanh độ cao và/hoặc quay lại hoặc yêu cầu chuyển hướng tới sân bay dự bị. Sự nhận định của tổ lái sẽ quyết định trình tự các hành động phải thực hiện, có tính đến những trường hợp cụ thể.

3.5.3 Nếu tàu bay không thể tiếp tục bay theo huấn lệnh kiểm soát không lưu, thì bất cứ khi nào có thể, cần phải xin một huấn lệnh không lưu bổ sung, trước khi bắt đầu thực hiện bất cứ hành động nào, sử dụng tín hiệu khẩn cấp hoặc khẩn nguy tùy từng trường hợp cụ thể.

3.5.4 Nếu huấn lệnh trước đó chưa nhận được thì phải xin cấp huấn lệnh không lưu khác trong thời gian sớm nhất có thể và chờ cho tới khi nhận được huấn lệnh sửa đổi, tổ lái sẽ phải:

a) Nếu có thể, bay lệch khỏi hệ thống đường bay hoặc hệ thống vệt bay đã quy định;

b) Thiết lập liên lạc và cảnh báo với/và báo động tàu bay gần đó bằng hình thức phát thanh, theo khoảng thời gian ngắt quãng lặp lại phù hợp, các thông tin về: nhận dạng tàu bay, mực bay, vị trí tàu bay, (bao gồm tên đường bay dịch vụ không lưu hoặc mã vệt bay) và ý định sử dụng tần số, cũng như trên tần số 121.500 MHZ (hoặc, trên tần số dự phòng không-đối-không VHF 123.45 MHZ giữa các tổ lái);

c) Quan sát đối với tàu bay có nguy cơ xung đột bằng mắt với tham chiếu ACAS (nếu được trang bị); và

d) Bật tất cả đèn bên ngoài của tàu bay (tương xứng với những hạn chế hoạt động thích hợp).

3.6 Phương thức ứng phó đối với tàu bay khi đang bay dưới tốc độ âm thanh khi yêu cầu giảm độ cao khẩn cấp, quay lại hoặc chuyển hướng trong vùng trời trên biển thuộc FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh

Hành động ban đầu

3.6.1 Nếu không thể tuân theo những điều khoản nêu tại Mục 3.5.3 để nhận huấn lệnh không lưu sửa đổi, thì tàu bay cần rời khỏi đường bay hoặc vệt bay hiện tại bằng cách rẽ sang trái hoặc sang phải với góc 90° bất cứ khi nào có thể. Hướng rẽ nên được xác định dựa vào vị trí của tàu bay liên quan đến bất kỳ hệ thống đường bay hoặc vệt bay đã quy định (ví dụ, xem tàu bay ở bên ngoài, ở rìa hoặc bên trong hệ thống hay không). Những yếu tố khác cần xem xét là độ thông thoáng địa hình và mực bay được chỉ định đối với đường bay hoặc vệt bay liền kề.

Hành động tiếp theo

3.6.2 Tàu bay, nếu có thể duy trì mực bay được chỉ định, phải đạt được và duy trì phân cách ngang 25 NM về mỗi bên so với đường bay hoặc vệt bay đã được ấn định và khi đã thiết lập được trên vệt bay lệch cho phép, thì bay lên hoặc giảm thấp xuống 500 ft (150 m).

3.6.3 Tàu bay, nếu không có khả năng tiếp tục duy trì mực bay đã được ấn định thì với bất cứ khi nào có thể nên giảm thiểu tỷ tốc giảm thấp độ cao trong khi rẽ để đạt và duy trì về mỗi bên của một vệt bay đảm bảo phân cách ngang 25 NM so với đường bay hoặc vệt bay được chỉ định. Đối với các mực bay tiếp theo, nên chọn một mực bay khác 500 ft (150 m) so với mực bay thường được sử dụng.

2. Aircraft performance;

3. Pressurization failure; and

4. Problems associated with high-level supersonic flight.

3.5.2 The procedures are applicable primarily when rapid descent and/or turn-back or diversion to an alternate airport is required. The pilot's judgment shall determine the sequence of actions to be taken, taking into account specific circumstances.

3.5.3 If an aircraft is unable to continue flying in accordance with its air traffic control clearance, a revised clearance shall, whenever possible, be obtained prior to initiating any action, using a distress or urgency signal as appropriate.

3.5.4 If prior clearance cannot be obtained, an ATC clearance shall be obtained at the earliest possible time and, until a revised clearance is received, the pilot shall:

a) If possible, deviate away from an organized track or route system;

b) Establish communications with and alert nearby aircraft by broadcasting, at suitable intervals: flight identification, flight level, aircraft position, (including the air traffic service route designator or the track code) and intentions on the frequency in use, as well as on frequency 121.500 MHZ (or, as a back-up, the VHF inter-pilot air-to-air frequency 123.45 MHZ);

c) Watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS (if equipped); and

d) Turn on all aircraft exterior lights (commensurate with appropriate operating limitations).

3.6 In-flight Contingency Procedures for Subsonic Aircraft Requiring Rapid Descent, Turn-Back or Diversion in Oceanic Airspace in the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs

Initial action

3.6.1 If unable to comply with the provisions of paragraph 3.5.3 to obtain a revised ATC clearance, the aircraft should leave its assigned route or track by turning 90 degrees right or left whenever this is possible. The direction of the turn should be determined by the position of the aircraft relative to any organized route or track system (for example, whether the aircraft is outside, at the edge of, or within the system). Other factors to consider are terrain clearance and the levels allocated to adjacent routes or tracks.

Subsequent action

3.6.2 The aircraft, if able to maintain its assigned level, should acquire and maintain in either direction a track laterally separated by 25 NM from its assigned route or track and once established on the offset track, climb or descend 500 ft (150 m).

3.6.3 The aircraft, if not able to maintain its assigned level, should whenever possible, minimize its rate of descent while turning to acquire and maintain in either direction a track laterally separated by 25 NM from its assigned route or track. For subsequent level flight, a level should be selected which differs by 500 ft (150 m) from those normally used.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 BỔ VÀ PHỐI HỢP QUẢN LÝ VÙNG TRỜI DÂN DỤNG/QUÂN SỰ, CẤU TRÚC VÙNG TRỜI QUẢN LÝ (PHÂN BỔ VÀ THAY ĐỔI ĐỐI VỚI VIỆC PHÂN BỔ 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 chuyến 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	VVCI	Chính thức Official
2	VVCR	Chính thức Official
3	VVCT	Chính thức Official
4	VVDL	Chính thức Official

STT *Number*	Cảng hàng không quốc tế *International Airport*	Áp dụng *Implementation*
5	VVPB	Chính thức Official
6	VVPQ	Chính thức Official
7	VVVD	Chính thức Official
8	VVVH	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 ATFMC 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 ATFMC 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 ATFMC về việc tuân thủ CTOT ngay sau khi nhận CTOT và lên kế hoạch cho các tàu bay sẵn sàng khởi động/đẩy 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 ATFMC 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 ATFMC 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 ATFMC 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.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Name of station (VAR) (VOR: Declination)	*ID*	*FREQ (CH)*	*Hours of operation*	*Coordinates*	*ELEV DME Antenna*	*Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
PLEIKU DVOR/DME (Declination:NIL)	PLK	113.400 MHZ (CH 81X)	H24	140022N 1080128E	NIL	Tầm phủ: DME: 300 KM VOR: 300 KM Coverage: DME: 300 KM VOR: 300 KM
RACH GIA NDB (NIL)	RG	335 KHZ	H24	095734N 1050759E	10 M	Tầm phủ: NDB: 46 NM Coverage: NDB: 46 NM
TAN SON NHAT DVOR/DME (0°15'W /1990)	TSH	116.800 MHZ (CH 115X)	H24	104906N 1063902E	16 M	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 07R (dịch chuyển): 905.7 M Tầm phủ: DME: 300 KM VOR: 300 KM Location: 905.7 M FM THR 07R (displaced) Coverage: DME: 300 KM VOR: 300 KM
THO XUAN NDB (NIL)	CB	252 KHZ	H24	195154N 1053107E	NIL	Vị trí: Cách thềm đường CHC 31: 5 030 M Location: 5 030 M FM THR RWY 31
THO XUAN DVOR/DME (Declination:NIL)	THX	114.800 MHZ (CH 95X)	H24	195305N 1052934E	NIL	Tầm phủ: DME: 320 KM VOR: 320 KM Coverage: DME: 320 KM VOR: 320 KM
VAN DON DVOR/DME (Declination:NIL)	VDO	115.400 MHZ (CH 101X)	H24	210424N 1072324E	NIL	Tầm phủ: DME: 300 KM VOR: 300 KM Coverage: DME: 300 KM VOR: 300 KM
VINH DVOR/DME (Declination:NIL)	VIN	113.100 MHZ (CH 78X)	HO	184403N 1054006E	NIL	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 17: 1 550 M Tầm phủ: DME: 300 KM VOR: 300 KM Location: 1 550 M FM THR RWY 17 Coverage: DME: 300 KM VOR: 300 KM
VINH PHUC DVOR/DME (Declination:NIL)	VPH	113.900 MHZ (CH 86X)	H24	211634N 1053604E	NIL	Vị trí: Cách đầu thềm đường CHC 11: 20 039 M trên hướng 286° từ đường CHC 11R. Tầm phủ: DME: 300 KM VOR: 300 KM Location: 286° MAG/ 20 039 M FM THR RWY11R Coverage: DME: 300 KM VOR: 300 KM
VUNG TAU DVOR/DME (1°W)	VTV	114.700 MHZ (CH 94X)	HS	102222N 1070540E	NIL	Tầm phủ: DME: 333 KM VOR: 333 KM Coverage: DME: 333 KM VOR: 333 KM

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVDB AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDB-1-6
VVDB AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVDB-1-10
VVDB AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDB-1-14
VVDB AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐIỆN BIÊN	AD 2-VVDB-1-17

QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC

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

VVDB AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVDB-1-2
VVDB AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY − CLEARING	AD 2-VVDB-1-3
VVDB AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVDB-1-4
VVDB AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVDB-1-5
VVDB AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVDB-1-6
VVDB AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVDB-1-7
VVDB AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDB-1-8
VVDB AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDB-1-9
VVDB AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVDB-1-10
VVDB AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDB-1-11
VVDB AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDB-1-14
VVDB AD 2.24	CHARTS RELATED TO DIEN BIEN AERODROME	AD 2-VVDB-1-17

QUANG BINH/DONG HOI DOMESTIC

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

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

LAM DONG/LIEN KHUONG INTL

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

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

LAM DONG/LIEN KHUONG INTL

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

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 tim đường CHC 14/32 và tim đường lăn 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: +84 901 144293 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: +84 901 144293 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 chuyến bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCT AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY **VVCT AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

VVCT - CAN THO/CAN THO INTL

VVCT AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY **VVCT 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	100502B - 1054236Đ Là giao điểm của trục đường CHC 06/24 với trục đường lăn S4 100502N - 1054236E Intersection of RCL 06/24 and CL of TWY S4
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm thành phố Cần Thơ khoảng 8km về phía Tây Bắc 8 KM North-West from the centre of Can Tho City
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	3 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	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 (CAAV) Đại diện Cảng vụ hàng không miền Nam tại Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ Tel: +84 292 3744719; +84 937 787878 Fax: +84 292 3744718 Email:vca@saa.gov.vn; cangvuhkmn.vca@gmail.com AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representation of Southern Airports Authority at Can Tho INTL Airport Tel: +84 292 3744719; +84 937 787878 Fax: +84 292 3744718 Email:vca@saa.gov.vn; cangvuhkmn.vca@gmail.com AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ Tel: +84 292 3844301; +84 903 677159 Fax: +84 292 3744584 Email: thuytrang@canthoairport.com; lienhe@canthoairport.com AFS: VVCTYDYX Web: NIL Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Can Tho INTL Airport Tel: +84 292 3844301; +84 903 677159 Fax: +84 292 3744584 Email: thuytrang@canthoairport.com; lienhe@canthoairport.com AFS: VVCTYDYX Web: NIL
7	Loại chuyến bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCT AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG **VVCT 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	2300 - 1400
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 (ARO) 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 Service (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

VVCT AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ **VVCT 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	3 xe loại 5 000 US Gallon/ 1 xe 3 trucks 5 000 US Gallon/one
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 tim đường CHC 17/35 và tim 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 trung tâm thành phố 2 KM về phía Đông Nam 2 KM from the centre of city to the South East
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 chuyến 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	H24
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	Xe băng tải, xe đầu kéo, xe nâng hàng, 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	Jet A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	01 xe loại 5000 US Gall 01 truck 5000 US Gall
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDB 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 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 LĂN TỚI VÀ LĂN RA TỪ CÁC VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên thông báo vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương thức khai thác

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

Không

VVDB 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 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;

VVDB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

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 announed a stand number by Dien Bien TWR.

2.2 Operational procedures

VVDB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVDB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

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 infracstructure.

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 sửakế 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/Mực 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/mực 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/mực 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, pilotsmust 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDH AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA 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 tim đường lăn E2 và tim 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 Đại diện Cảng vụ hàng không tại Cảng hàng không Đồng Hới Tel: +84 232 3810969; Hotline: 0905 831357 Fax: +84 232 3810955 Email: donghoi@naa.gov.vn AFS: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Airport Authority (NAA) at Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810969; Hotline: 0905 831357 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 3810878; Hotline: 0984 086886 Fax: +84 232 3810878 Email: namnt3@acv.vn AFS: VVDHYDYX Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810878; Hotline: 0984 086886 Fax: +84 232 3810878 Email: namnt3@acv.vn AFS: VVDHYDYX
7	Loại chuyến 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 vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDH AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ **VVDH 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*
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 *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 (M)* *TDZ LGT LEN (M)*	*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*
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/3.05° PAPI Left/3.05°	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: 2 ống gió tại 2 đầu đường CHC 11/29 Anemometer: 2 anemometer at 2 beginnings of RWY 11/29
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: 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 chướng 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 vệt 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 vệt 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 vệt 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 vệt 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 vệt 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 vệt 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME CHART - ICAO 17°30'55"N 106°35'27"E AD ELEV *18M* TWR: 118.7 **QUANG BINH/DONG HOI DOM (VVDH)**

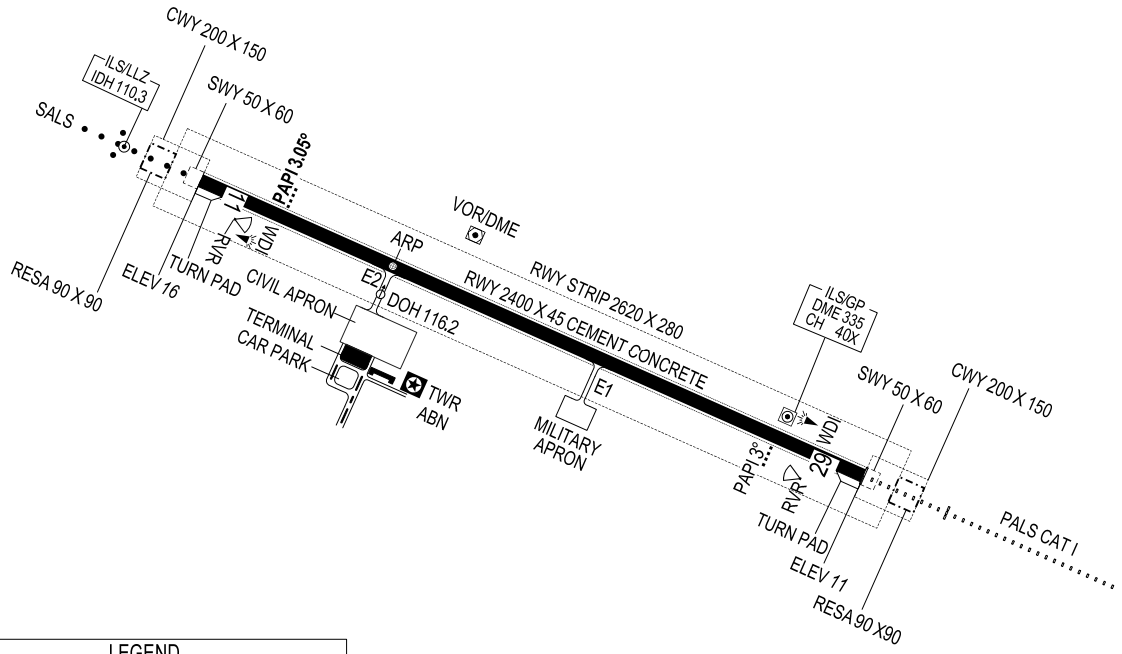
RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
11	114°	17°31'04"N 106°35'05"E	PCN 58/R/B/X/T
29	294°	17°30'32"N 106°36'19"E	

TWY	E2	PCN 58/R/B/X/T CEMENT CONCRETE
APRON	1, 2	PCN 58/R/B/X/T CEMENT CONCRETE
	3, 4, 4A	PCN 63/R/B/X/T CEMENT CONCRETE

TWY WIDTH: E2 18M

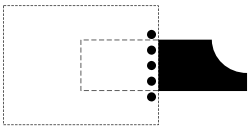
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

N
VAR 1°W



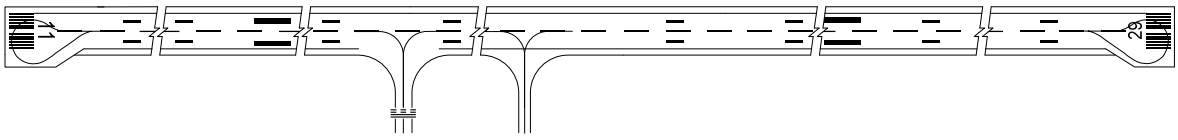
LEGEND	
RWY – HOLDING POSITION	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	DOH116.2
BUILDINGS	
TWY/RWY EDGE LIGHTS	

LIGHTING AIDS THR RWY 11/29

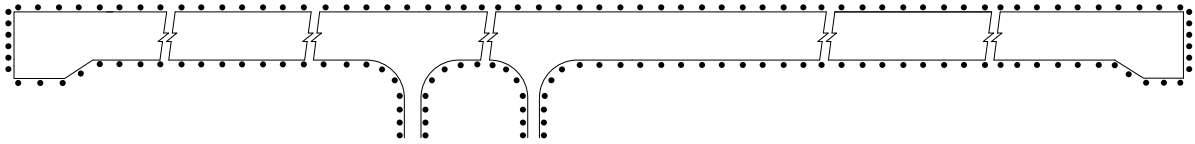


SCALE 1: 25 000
METRES
300 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000
FEET

MARKING AIDS RWY 11/29 AND EXIT TWY



MARKING AIDS RWY 11/29 AND EXIT TWY



CHANGE: ADJUSTMENT OF PAPI LIGHT SLOPE RWY 11.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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: 3 • Khối lượng bọt: 4 614 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 36 555 L • Tốc độ xả foam bọt: 16 545 L/min • Khối lượng bột khô: 750 kg • Xe cứu thương: 2 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 3 • Foaming agent: 4 614 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 36 555 L • Discharge rate foam solution: 16 545 L/min • Dry chemical powders: 750 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
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/đẩy**

2.4.3.2 **Towing/pushing procedures**

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy* *Towing/pushing procedures*
VJ01	– Phương thức kéo/đẩy 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/đẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo/đẩy tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VJ01. – Phương thức kéo/đẩy từ vị trí đỗ VJ01 ra các vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VJ01 được kéo/đẩy 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/đẩy 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/đẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VN01. – Phương thức kéo/đẩy từ vị trí đỗ VN01 ra vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VN01 được kéo/ đẩy 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.

3 TRAINING FLIGHTS - TECHNICAL TEST FLIGHTS

Training flights and technical test flights can be made only after obtaining permission from the appropriate Authority.

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 sải 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.

– Tàu bay không được phép vận hành trên vệt lăn D khu vực phía sau vị trí đỗ 30/31.

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:

– 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 lăn ra theo vệt lăn D2 mà phải sử dụng xe kéo/đẩy kéo tàu bay ra vệt lăn 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).

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.

– Aircraft is not allowed to operate on taxilane D behind of stand 30/31.

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:

– 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 taxilane D2, tow tractor is used to tow aircraft to taxilane D2 (there are security guards) to depart (follow–me car is used to lead the aircraft out/into stand).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 lăn 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 lăn D.

Operating aircraft on apron must ensure safe distance with the other aircraft operating on apron. When there are aircraft operating on taxilane D, the other aircraft are not allowed to be towed/pushed from aircraft stand across the manoeuvring area of aircraft moving on taxilane D.

VVDN AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVDN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

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).

– 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 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).

– 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

– 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 trêntàu 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.

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.

– 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.

– Pilots are expected to maintain route centre lines during the operation process, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

– 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.

– 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.

– 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.

– 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.

– 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).

– 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

1.2.1 For departing aircraft

– 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.

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

– 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/Mực 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.

– 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.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mực 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/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

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 re-confirm with ATC to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.2.2 Đối với tàu bay đến

1.2.2 For arriving aircraft

– 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.

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

– 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.

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

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

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến;
- Đường cất hạ cánh sử dụng;
- Độ cao/Mực 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/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với tKSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

- 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 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; và
  - Phương thức tiếp cận hụt.
– 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.
– 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 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.

1.2.3 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 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.

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 thống phù hợp với điều kiện thực tế.

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 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:

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.

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.

1.3.5 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.

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.

- Tại cuối đường CHC 17R và 35L có thiết lập vệt sơn tín hiệu quay đầu.

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.
- Khi tàu bay lăn tại các nút giao giữa đường lăn nối 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.

Ghi chú: Tàu bay phải tuân thủ nghiêm ngặt theo hướng dẫn của KSVKL.

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:

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 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.

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.

1.3.5 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 ADDITIONAL INFORMATION

1

- The turn pad area established at the beginning of RWY 17L have dimensioned as follow: length 130 M, width 73 M.

- Turn pad markings at the end of RWY 17R and RWY 35L are available.

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.
- 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.

Note: Aircraft are requested to follow ATC instructions strictly.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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*
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 lăn qua giao điểmđường 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.

5.1.1 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 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.

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

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

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.

5.1.4 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 cắt 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).

5.1.5 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 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 trục tiếp cận chót đường CHC 17L/35R ở cự ly nhỏ hơn:

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:

- Khi có giámsát ATS: 6 NM so với ngưỡng đường CHC; hoặc
- Under ATS surveillance: 6 NM from THR; or

- 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 trục 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 trục 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.

5.2.1.4 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.

- 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 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.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 lăn 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 lăn trên hoặc cắt 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 lăn:

– KSVKL thông báo tin tức về tàu bay lăn 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 lề ở mức độ sáng thấp nhất, đồng thời sử dụng xe dẫn cho các tàu bay lăn 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.

5.2.3.3 KSVKL chỉ được phép huấn lệnh 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.

5.2.2 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 systemand 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 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 KSVKL chỉ được phép huấn lệnh 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 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.

7 Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay

5.2.3.4 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 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 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
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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 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, Vạc, Bồ 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, Bồ 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

8.1 Đường CHC 17L/35R (PCN 53/R/A/W/T)

8 The aircraft loading with ACN Max over PCN of RWY

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

9 Danh mục không đáp ứng

9 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
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 gãy 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 gãy 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 chướng 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 chướng 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 chướng 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 descritiption 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 descritiption 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME CHART - ICAO | 16°02'38"N 108°12'01"E | AD ELEV *9M* | APP: 120.45 PRI, APP: 125.45 SRY, TWR: 118.35 PRI, TWR: 118.05 SRY | **DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)**

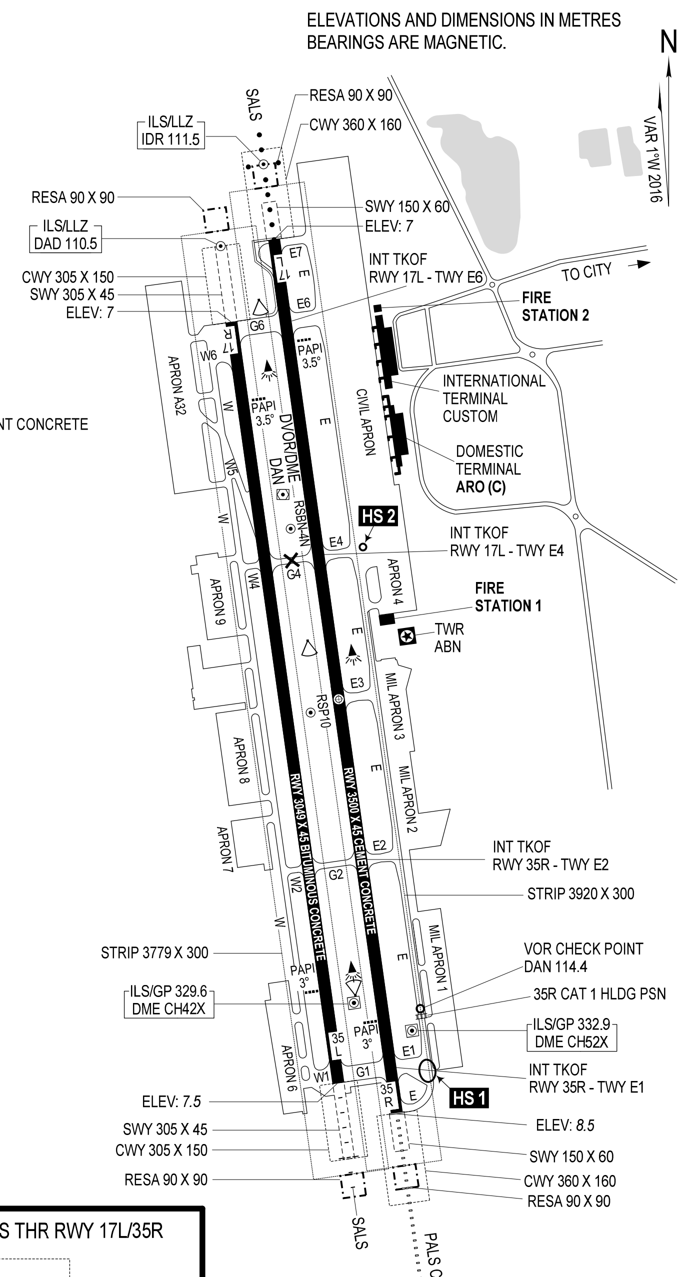
RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
17R	172°	16°03'27"N - 108°11'47"E	PCN 44/F/B/X/T
35L	352°	16°01'48"N - 108°12'01"E	
17L	172°	16°03'37"N - 108°11'53"E	PCN 53/R/A/W/T
35R	352°	16°01'45"N - 108°12'09"E	

TWYS WIDTH:
- E, G2, G4, W, W2, W4, W5 = 23 M.
- E2, E3, E4, E7 = 31 M.
- E1 = 57 M.
- W1 = 60 M.
- W6 = 152 M.
- E6, G1, G6 = 61 M.

TWYS BEARING STRENGTH :
- G2, G4: PCN 46/F/B/X/U BITUMINOUS CONCRETE
- E1, E2, E3, E4, E6, E7: PCN 56/R/A/W/T CEMENT CONCRETE
- E: PCN 56/R/A/X/T (THE PORTION FM STANDS 5 TO 1: PCN 65/R/A/W/T) CEMENT CONCRETE
- W, G1, G6, W1, W2, W4, W5, W6: PCN 46/R/B/X/U CEMENT CONCRETE

APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22: PCN 65/R/A/W/T.
- STANDS 5, 6, 7, 8, 9: PCN 56/R/A/W/T.
- STANDS 23, 24, 25, 26, 27: PCN 67/R/B/W/T.
- STANDS 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36: PCN 65/R/A/X/T.
- STANDS 3M, 4M, 5M: PCN 28/R/B/W/T.
ALL ARE CEMENT CONCRETE

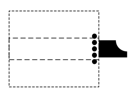
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC.



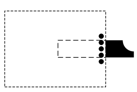
SCALE 1: 30 000
METRES 300 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000 FEET

LEGEND	
VOR CHECK POINT	DAN 114.4
HOT SPOT AND NUMBER	HS 1
WIND DIRECTION INDICATOR (WDI)	
BUILDINGS	
RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	
ARP	
CLOSED	

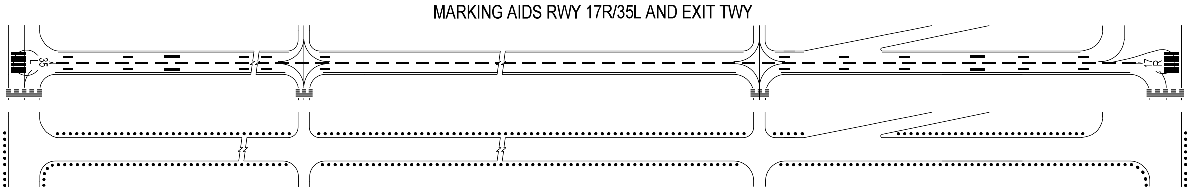
LIGHTING AIDS THR RWY 17R/35L



LIGHTING AIDS THR RWY 17L/35R



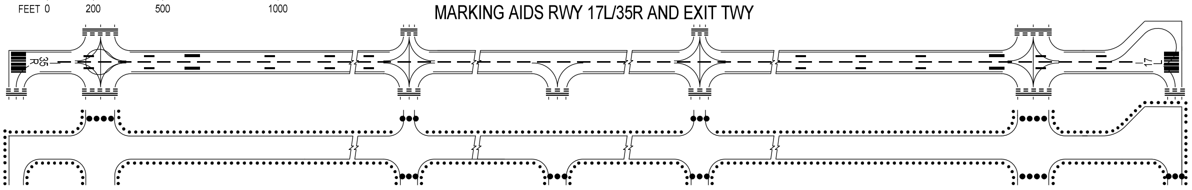
MARKING AIDS RWY 17R/35L AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 17R/35L AND EXIT TWY

METRES 0 100 200 300
FEET 0 200 500 1000

MARKING AIDS RWY 17L/35R AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 17L/35R AND EXIT TWY

CHANGES: ADDN OF FIRE STATION 2; ADJUSTMENT OF ARO (C) POSITION.

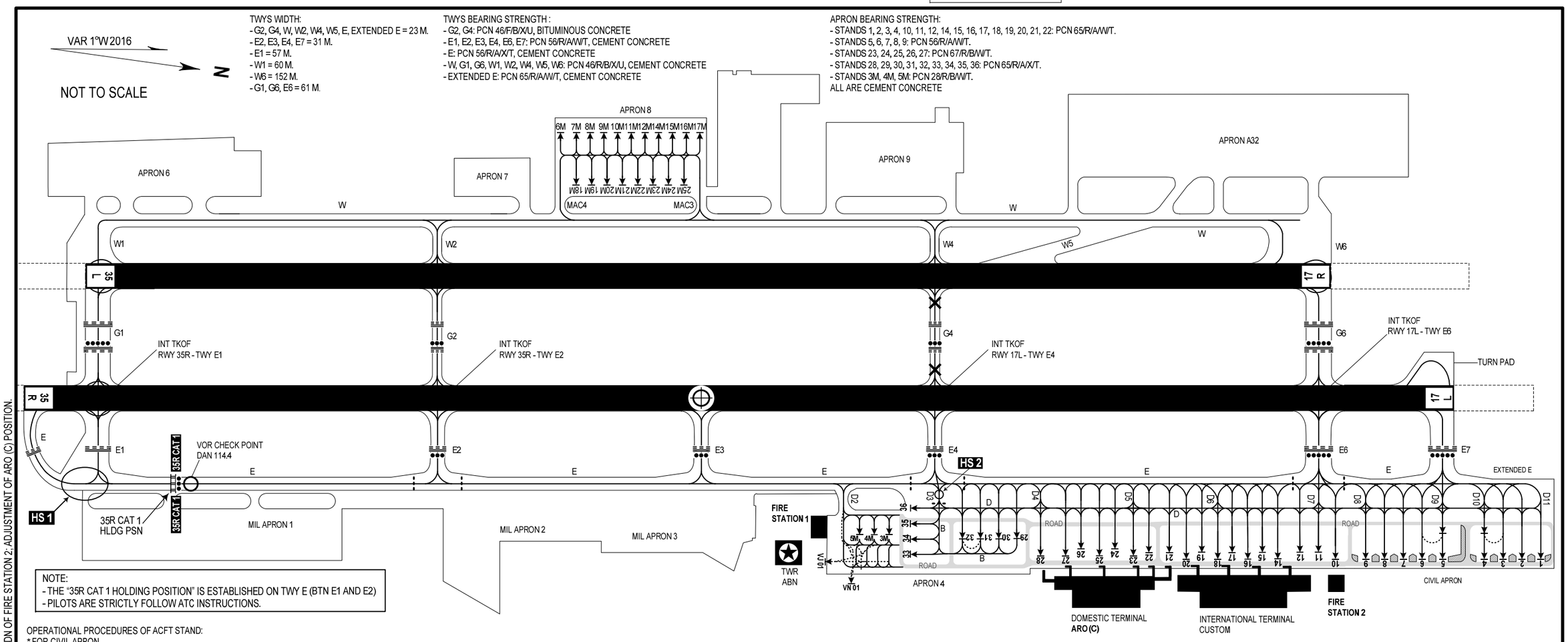
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING /DOCKING CHART – ICAO

APRON ELEV 7M

TWR:	118.35 PRI 118.05 SRY
GROUND:	121.6 PRI 121.9 SRY

DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)



NOTE:
- THE "35R CAT 1 HOLDING POSITION" IS ESTABLISHED ON TWY E (BTN E1 AND E2)
- PILOTS ARE STRICTLY FOLLOW ATC INSTRUCTIONS.

CHANGES: STOP LINE FOR ACFT CODE D/E WITHOUT TOW-BAR AT STANDS 4 AND 5; ADDN OF FIRE STATION 2; ADJUSTMENT OF ARO (C) POSITION.

OPERATIONAL PROCEDURES OF ACFT STAND:
* FOR CIVIL APRON
- STAND 1 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 2.
+ NOTES: STAND 1 IS USED AS ISOLATED STAND, WHEN ACFT IS USED IN ISOLATION SITUATION, STANDS 2, 3 AND A PORTION OF TWY E (THE PORTION FM STAND 1 TO STAND 3) ARE NOT USED.
- STANDS 2, 3, 6, 7, 8, 16, 18, 20, 23, 25, 30 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E (WINGSPAN FM 36 M UP TO BUT NOT INCLUDING 65 M) WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT THE ADJ PSN NEXT TO STAND.
- STAND 4 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 3.
- STAND 5 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 6.
- STAND 9 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 8.
- STAND 10 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 11.
+ NOTES: STAND 10 IS USED FOR SPECIAL FLIGHT.
- STANDS 11, 12, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 32 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M).
- STAND 14 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 15 AND STAND 12 IS ONLY ALLOWED TO BE USED FOR PRKG ACFT WITH WINGSPAN UP TO 28 M; OR ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D (WINGSPAN FM 36 M UP TO BUT NOT INCLUDING 52 M) WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 15 AND STAND 12 IS ONLY ALLOWED FOR PRKG ACFT WITH WINGSPAN UP TO 36 M.
- STANDS 15, 17, 19 ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 28 M WHEN THERE IS NO ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 28 M PRKG AT ADJ STANDS
- STAND 27 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 26 AND STAND 28 IS STILL ALLOWED TO BE USED FOR PRKG ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M).
- STAND 31 USED FOR ACFT UP TO CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E (WINGSPAN FM 36 M UP TO BUT NOT INCLUDING 65 M) WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT THE ADJ PSN NEXT TO STAND; STAND 31 IS ESTABLISHED THE STOP LINE (15 M FM THE EXISTING STOP LINE TO THE WEST) AND THE INTRP TXL FM STAND 31 TO STAND 32 FOR OPERATING ACFT C17, C130.
- STANDS 33, 34, 35, 36 USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 30 M; STANDS 33, 34, 35 USED FOR ACFT A321 OR EQUIVALENT WHEN THE ADJ STANDS ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 24 M.
- VJ01 AND VN01 ONLY USED FOR ACFT UP TO A321 AND EQUIVALENT.
* FOR MILITARY APRON
- STANDS 3M, 4M, 5M UNLIMITED OPERATION FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 30 M AND EQUIVALENT (EMBRAER, ATR 72 ...); FOR ACFT WITH WINGSPAN FM 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 ACFT PRKG OR ACFT PRKG OVERNIGHT.
- STANDS 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 29 M.
- STANDS 6M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M USED FOR ACFT UP TO A321 OR EQUIVALENT.
* PILOT FOLLOW ATC INSTRUCTIONS STRICLY.

REMARKS
- WHEN THERE IS ACFT CODE D/E OPERATING ON TWY E: THE ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 36 M ARE NOT ALLOWED TO OPERATE ON TXL D ACROSS THE OPERATING AREA OF ACFT CODE E.
ACFT IS NOT ALLOWED TO OPERATE ON TXL D BEHIND OF STAND 30/31.
- AT STAND 4, 5, WHEN USING THE STOP LINES FOR ACFT CODE D/E WITHOUT TOW-BAR:
+ WHEN USING ACFT OPERATION PROCEDURE AT STAND 4: STAND 3 IS NOT ALLOWED TO BE USED AND WHEN THE ACFT AT STAND 4 DEPARTS, STANDS 3 AND 2 ARE NOT ALLOWED TO ARRANGE OTHER ACFT.
+ WHEN USING ACFT OPERATION PROCEDURE AT STAND 5: STAND 6 IS NOT ALLOWED TO BE USED AND WHEN THE ACFT AT STAND 5 DEPARTS, STANDS 6 AND 7 ARE NOT ALLOWED TO ARRANGE OTHER ACFT.
+ "FOLLOW-ME" CAR ASSISTANCE SHALL BE USED FOR ALL ACFT OUT/INTO STANDS 4, 5.
+ OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO TAXI ON TXL D WHICH IS BEHIND STAND 4 OR 5.
- AREA LIMITATIONS OF STANDS 3M, 4M, 5M:
+ WHEN THERE IS ACFT WITH THE LENGTH MORE THAN 30 M PRKG AT STAND, ALL ACFT ARE NOT ALLOWED TO MOVE BEHIND THE PRKG ACFT .
+ WHEN THERE IS ACFT WITH THE LENGTH UP TO 30 M PRKG AT STAND: ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 18 M ARE NOT ALLOWED TO MOVE BEHIND THE PRKG ACFT .
+ IN CASE THERE ARE ACFT A321 OR EQUIVALENT PRKG AT STAND 5M: ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 26 M ARE NOT ALLOWED TO SELF-TAXI VIA TWY D2, TOW TRACTOR IS USED TO TOW ACFT TO TXL D2 (THERE ARE SECURITY GUARDS) TO DEPART (FOLLOW–ME CAR IS USED TO LEAD THE ACFT OUT/INTO STAND).
- OPERATING ACFT ON APRON MUST ENSURE SAFE DISTANCE WITH THE OTHER ACFT OPERATING ON APRON. WHEN THERE ARE ACFT OPERATING ON TXL D, THE OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO BE TOWED/PUSHED FM ACFT STAND ACROSS THE MANOEUVRING AREA OF ACFT MOVING ON TXL D.
- TWYS W1, W2, W5: NOT BE USED FOR CIVIL ACFT .
- W4, W5 ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 24M.

LEGEND	
BUILDINGS	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	DAN 114.4
HOT SPOT AND NAME	HS 1
ACFT STAND	1
TAXILANE MARKING (CONDITIONAL)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN B)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
STOP BAR	
SERVICE ROAD	ROAD
VEHICLES AREA	
ARP	
CLOSED	

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	*Coordinates*	*Elevation (M)*	*Remarks*
1	160345.90N 1081202.60E	5.907	MSL
2	160344.45N 1081202.81E	5.907	MSL
3	160343.00N 1081203.02E	5.907	MSL
4	160341.55N 1081203.23E	5.907	MSL
5	160338.25N 1081203.71E	5.907	MSL
6	160336.80N 1081203.92E	5.907	MSL
7	160335.35N 1081204.13E	5.907	MSL
8	160333.90N 1081204.35E	5.907	MSL
9	160332.45N 1081204.56E	5.907	MSL
10	160329.52N 1081204.98E	5.936	MSL
11	160328.06N 1081204.43E	6.104	MSL
12	160326.71N 1081204.62E	6.176	MSL
14	160324.96N 1081205.04E	6.165	MSL
15	160323.76N 1081205.05E	6.211	MSL
16	160322.62N 1081205.38E	6.179	MSL
17	160321.41N 1081205.39E	6.215	MSL
18	160320.29N 1081205.72E	6.168	MSL
19	160318.99N 1081205.75E	6.195	MSL
20	160317.74N 1081206.09E	6.154	MSL
21	160316.38N 1081206.13E	6.200	MSL
22	160314.79N 1081206.36E	6.189	MSL
23	160313.53N 1081207.07E	5.925	MSL
24	160312.13N 1081206.78E	6.086	MSL
25	160310.87N 1081207.51E	5.884	MSL
26	160309.46N 1081207.16E	6.082	MSL
27	160308.22N 1081208.03E	5.847	MSL
28	160306.30N 1081208.12E	6.347	MSL
29	160304.29N 1081207.30E	6.599	MSL
30	160302.84N 1081207.51E	6.608	MSL
31	160301.39N 1081207.72E	6.595	MSL
32	160259.94N 1081207.93E	6.598	MSL
33	160255.99N 1081209.85E	6.199	MSL
34	160255.81N 1081208.58E	6.387	MSL
35	160255.64N 1081207.31E	6.326	MSL
36	160255.47N 1081206.05E	6.160	MSL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV 7M

TWR:	118.35 PRI
	118.05 SRY
GROUND:	121.6 PRI
	121.9 SRY

DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)

TWYS WIDTH:
- G2, G4, W, W2, W4, W5, E, EXTENDED E = 23 M.
- E2, E3, E4, E7 = 31 M.
- E1 = 57 M.
- W1 = 60 M.
- W6 = 152 M.
- G1, G6, E6 = 61 M.

TWYS BEARING STRENGTH :
- G2, G4: PCN 46/F/B/X/U, BITUMINOUS CONCRETE
- E1, E2, E3, E4, E6, E7: PCN 56/R/A/W/T, CEMENT CONCRETE
- E: PCN 56/R/A/X/T, CEMENT CONCRETE
- W, G1, G6, W1, W2, W4, W5, W6: PCN 46/R/B/X/U, CEMENT CONCRETE
- EXTENDED E: PCN 65/R/A/W/T, CEMENT CONCRETE

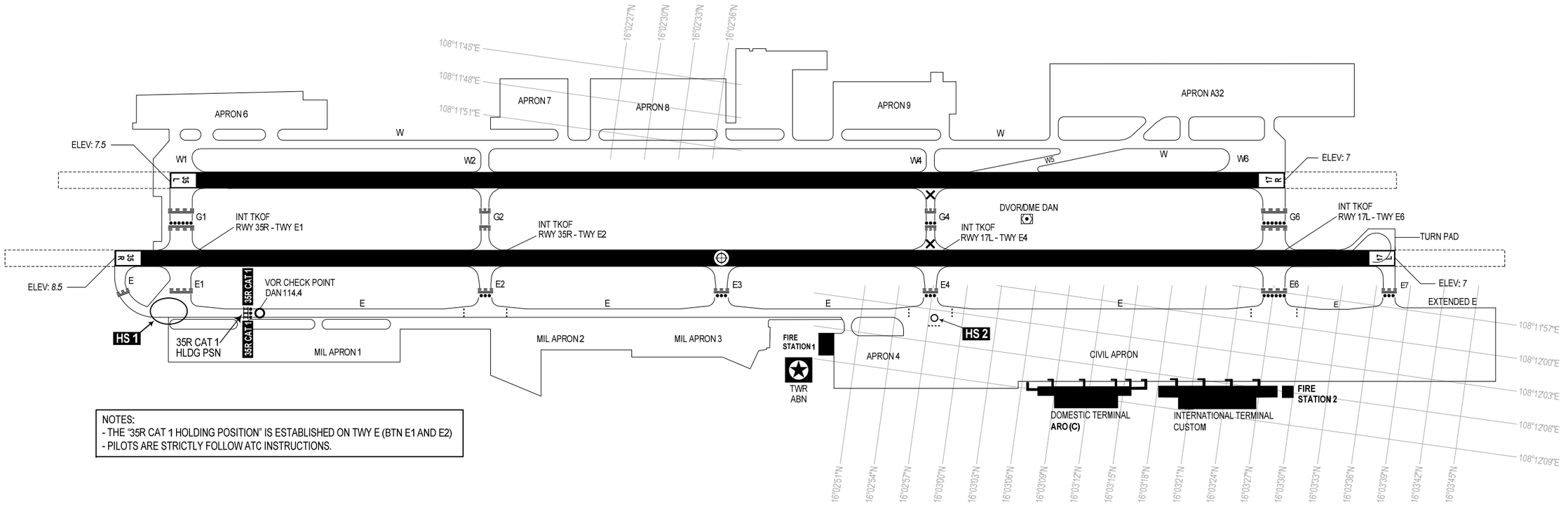
APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22: PCN 65/R/A/W/T.
- STANDS 5, 6, 7, 8, 9: PCN 56/R/A/W/T.
- STANDS 23, 24, 25, 26, 27: PCN 67/R/B/W/T.
- STANDS 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36: PCN 65/R/A/X/T.
- STANDS 3M, 4M, 5M: PCN 28/R/B/W/T.

ALL ARE CEMENT CONCRETE
TWY EDGE LINE LIGHTS: E, E1, E2, E3, E4, E6, E7, G1, G6.
TWY CENTRE-LINE LIGHTS: NIL

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC.

VAR 1°W 2016

N



NOTES:
- THE "35R CAT 1 HOLDING POSITION" IS ESTABLISHED ON TWY E (BTN E1 AND E2)
- PILOTS ARE STRICTLY FOLLOW ATC INSTRUCTIONS.

LEGEND	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	DAN 114.4
HOT SPOT AND NAME	HS 1
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN B)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
STOP BAR	
ARP	
CLOSED	

250 0 250 500 750 1000 METRES

500 0 500 1000 1500 2000 2500 3000 FEET

TAXI PROC FOR ACFT TAKE-OFF FROM INTERSECTION POSITIONS AS FLW:
- INT TKOF RWY 17L – TWY E6: FROM APRON – E – E6
- INT TKOF RWY 17L – TWY E4: FROM APRON – E – E4
- INT TKOF RWY 35R – TWY E1: FROM APRON – E – E1 OR APRON – E – E6 – G6 – RWY 17R – G1
- INT TKOF RWY 35R – TWY E2: FROM APRON – E – E2

CHANGES: ADDN OF FIRE STATION 2; ADJUSTMENT OF ARO (C) POSITION.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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: VVNBYAYX 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: VVNBYAYX 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: VVNBYDYX 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: VVNBYDYX Web: NIL
7	Loại chuyến 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 10 000 US Gallons; xe loại 1000 US GPM, Hệ thống tra nạp ngầm cho nhà ga T2 Trucks 10 000 US Gallons; trucks 1000 US GPM, Fuel hydrant system for Terminal
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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 dọc của đường CHC Specifications for RWY slope have not been announced	

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 lộđiểm) 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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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	Không NIL

VVVH AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ 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.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP **VVVH 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 *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*
17	172.58°	2 400 x 45	45/F/B/X/T Bê tông nhựa 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 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	45/F/B/X/T Bê tông nhựa 45/F/B/X/T Bituminous concrete	184346.29N 1054018.62E 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*
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 *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*
17	Không NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Không NIL	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam