

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
08/24
28 NOV 2024

This AIRAC AMDT contains:

- GEN 2.2 Adjustment and addition of abbreviations used in AIS publications.
- AD 2-VVCS-1 Adjustment of aircraft loading operated on RWY.
- AD 2-VVDN-1 Addition of limitations, notes of stand 30/31.
- AD 2-VVNB-1 Addition of notes of birds and wildlife activities in the vicinity of airport affect to aerodrome.
- AD 2-VVTS-1 Adjustment of friction coefficients of RWY 25R/07L.

1.

DESTROY			INSERT		
GEN	0.2-1	31 OCT 2024	GEN	0.2-1	28 NOV 2024
	0.3-2	31 OCT 2024		0.3-2	28 NOV 2024
	0.4-1	31 OCT 2024		0.4-1	28 NOV 2024
	0.4-2	31 OCT 2024		0.4-2	28 NOV 2024
	0.4-3	31 OCT 2024		0.4-3	28 NOV 2024
	0.4-4	31 OCT 2024		0.4-4	28 NOV 2024
	0.4-5	31 OCT 2024		0.4-5	28 NOV 2024
	0.4-6	31 OCT 2024		0.4-6	28 NOV 2024
	0.4-7	31 OCT 2024		0.4-7	28 NOV 2024
	0.4-8	31 OCT 2024		0.4-8	28 NOV 2024
	0.4-9	31 OCT 2024		0.4-9	28 NOV 2024
	0.4-10	31 OCT 2024		0.4-10	28 NOV 2024
	0.4-11	31 OCT 2024		0.4-11	28 NOV 2024
	0.4-12	31 OCT 2024		0.4-12	28 NOV 2024
	2.2-7	15 JUL 2023		2.2-7	28 NOV 2024
	2.2-8	15 JUL 2023		2.2-8	28 NOV 2024
	2.2-9	15 JUL 2023		2.2-9	28 NOV 2024
	2.2-13	31 OCT 2023		2.2-13	28 NOV 2024
AD	2-VVCS-1-11	08 AUG 2024	AD	2-VVCS-1-11	28 NOV 2024
	2-VVDN-1-24	03 OCT 2024		2-VVDN-1-24	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-94	08 AUG 2024		2-VVNB-1-94	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-95	08 AUG 2024		2-VVNB-1-95	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-96	08 AUG 2024		2-VVNB-1-96	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-97	08 AUG 2024		2-VVNB-1-97	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-98	08 AUG 2024		2-VVNB-1-98	28 NOV 2024
	2-VVNB-1-99	08 AUG 2024		2-VVNB-1-99	28 NOV 2024

DESTROY		INSERT	
2-VVNB-1-100	08 AUG 2024	2-VVNB-1-100	28 NOV 2024
2-VVNB-1-101	08 AUG 2024	2-VVNB-1-101	28 NOV 2024
2-VVNB-1-102	08 AUG 2024	2-VVNB-1-102	28 NOV 2024
2-VVNB-1-103	08 AUG 2024	2-VVNB-1-103	28 NOV 2024
2-VVNB-1-104	08 AUG 2024	2-VVNB-1-104	28 NOV 2024
2-VVNB-1-105	08 AUG 2024	2-VVNB-1-105	28 NOV 2024
2-VVNB-1-106	08 AUG 2024	2-VVNB-1-106	28 NOV 2024
2-VVTS-1-99	13 JUN 2024	2-VVTS-1-99	28 NOV 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	C0490/24, A2932/24, A2946/24.

- END -

GEN 0.2 BẢNG GHI NHẬN TU CHỈNH AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

Tu chỉnh AIP AIP AMENDMENT				Tu chỉnh AIRAC AIP AIRAC AIP AMENDMENT			
Số/Năm NR/ Year	Ngày xuất bản Publication date	Ngày có hiệu lực Effective date	Được cập nhật bởi Inserted by	Số/Năm NR/ Year	Ngày xuất bản Publication date	Ngày có hiệu lực Effective date	Được cập nhật bởi Inserted by
01/23	20 JUN 2023	15 JUL 2023		01/24	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
02/23	15 AUG 2023	30 AUG 2023		02/24	07 MAR 2024	18 APR 2024	
03/23	31 OCT 2023	31 OCT 2023		03/24	02 MAY 2024	13 JUN 2024	
01/24	28 FEB 2024	28 FEB 2024		04/24	27 JUN 2024	08 AUG 2024	
02/24	30 APR 2024	30 APR 2024		05/24	25 JUL 2024	05 SEP 2024	
				06/24	22 AUG 2024	03 OCT 2024	
				07/24	19 SEP 2024	31 OCT 2024	
				08/24	17 OCT 2024	28 NOV 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
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 CẦU VÀ ĐIỀU CHỈNH CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY, TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU LIÊN QUAN TẠI SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT (VVTS) ESTABLISHMENT OF CRANES AND ADJUSTMENT OF RELATED AD OPERATING MINIMA, FLIGHT PROCEDURES CHARTS AT TAN SON NHAT AERODROME (VVTS)	AD2-VVTS	16 MAY 2024	31 DEC 2024
27/2024	TẠM NGỪNG KHAI THÁC HỆ THỐNG DẪN ĐỒ TÀU BAY (VỊ TRÍ ĐỒ 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 ĐỒ 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 2025
32/2024	THI CÔNG KHU VỰC DẢI BẢO HIỂM ĐƯỜNG CẮT HẠ CÁNH VÀ KHU VỰC AN TOÀN CUỐI ĐƯỜNG CẮT 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

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
33/2024	CHUYỂN ĐỔI TẠM THỜI VỊ TRÍ ĐỖ CHỜ/QUA ĐÊM 14T, 16T ĐỂ SỬ DỤNG CHO TÀU BAY CODE C KẾT HỢP KHAI THÁC THƯƠNG MẠI TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT (VVTS) TEMPORARY TRANSFER OF PARKING/ PARKING OVERNIGHT STANDS 14T, 16T FOR AIRCRAFT CODE C COMBINED COMMERCIAL OPERATIONS AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AIRPORT (VVTS)	AD2-VVTS	05 SEP 2024	20 NOV 2024
34/2024	THI CÔNG SỬA CHỮA ĐƯỜNG CHC 35R/17L TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN) CONSTRUCTION OF RWY 35R/17L AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)	AD2-VVDN	05 OCT 2024	28 DEC 2024
35/2024	THIẾT LẬP CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY, TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU ÁP DỤNG TẠM THỜI TRONG THỜI GIAN THI CÔNG NHÀ GA T2 TẠI SÂN BAY NỘI BÀI (VVNB) ESTABLISHMENT OF FLIGHT PROCEDURES CHARTS, AERODROME OPERATING MINIMA TEMPORARILY APPLIED DURING THE CONSTRUCTION OF T2 TERMINAL AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	31 OCT 2024	15 AUG 2025
36/24	THI CÔNG, SỬA CHỮA CÁC VỆT LẤN DẪN VÀO CÁC VỊ TRÍ ĐỖ 38, 40, 43, 43A VÀ VỊ TRÍ ĐỖ 43A TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) CONSTRUCTION OF LEAD-IN LINES OF AIRCRAFT STANDS 38, 40, 43, 43A AND STAND 43A AT THE NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	02 OCT 2024	24 APR 2025
37/24	THI CÔNG SƠN KẾ TÍN HIỆU, ĐIỀU CHỈNH TỌA ĐỘ VÀ PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC CÁC VỊ TRÍ ĐỖ TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT (VVTS) CONSTRUCTION OF MARKINGS, ADJUSTMENT OF COORDINATES AND OPERATIONAL PROCEDURES OF AIRCRAFT STANDS AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AIRPORT (VVTS)	AD2-VVTS	03 OCT 2024	15 MAY 2025
38/24	THIẾT LẬP CẦN CẦU PHỤC VỤ THI CÔNG MỞ RỘNG NHÀ GA HÀNH KHÁCH T2 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) ESTABLISHMENT OF CRANES TO SERVE THE CONSTRUCTION TO EXTEND T2 AT NOI BAI INTENALTIONAL AIRPORT (VVNB)	AD2-VVNB	31 OCT 2024	15 AUG 2025
39/24	TẠM DỪNG KHAI THÁC HỆ THỐNG ĐÈN ĐÁNH DẤU NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 14 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG CHU LAI (VVCA) TEMPORARY CLOSURE OF RUNWAY THRESHOLD IDENTIFICATION LIGHT SYSTEM OF RWY 14 AT CHU LAI AIRPORT (VVCA)	AD2-VVCA	03 OCT 2024	31 MAY 2025
40/24	THI CÔNG SỬA CHỮA VỊ TRÍ ĐỖ TÀU BAY 9, 10 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT (VVTS) CONSTRUCTION OF AIRCRAFT STANDS 9, 10 AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AIRPORT (VVTS)	AD2-VVTS	31 OCT 2024	14 JAN 2025

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

<i>Page</i>	<i>Date</i>	<i>Page</i>	<i>Date</i>	<i>Page</i>	<i>Date</i>
Part 1 — GENERAL					
GEN 0					
0.1-1	15 JUL 2023	2.2-15	15 JUL 2023	3.2-33	28 FEB 2024
0.1-2	15 JUL 2023	2.2-16	15 JUL 2023	3.2-34	28 FEB 2024
0.1-3	15 JUL 2023	2.2-17	08 AUG 2024	3.2-35	28 FEB 2024
0.1-4	15 JUL 2023	2.2-18	15 JUL 2023	3.2-36	05 SEP 2024
0.2-1	28 NOV 2024	2.2-19	31 OCT 2023	3.2-37	28 FEB 2024
0.3-1	31 OCT 2024	2.2-20	15 JUL 2023	3.2-38	28 FEB 2024
0.3-2	28 NOV 2024	2.3-1	15 JUL 2023	3.2-39	28 FEB 2024
0.4-1	28 NOV 2024	2.3-2	15 JUL 2023	3.2-40	08 AUG 2024
0.4-2	28 NOV 2024	2.3-3	15 JUL 2023	3.2-41	13 JUN 2024
0.4-3	28 NOV 2024	2.3-4	15 JUL 2023	3.2-42	13 JUN 2024
0.4-4	28 NOV 2024	2.3-5	15 JUL 2023	3.2-43	13 JUN 2024
0.4-5	28 NOV 2024	2.3-6	15 JUL 2023	3.2-44	13 JUN 2024
0.4-6	28 NOV 2024	2.4-1	08 AUG 2024	3.2-45	13 JUN 2024
0.4-7	28 NOV 2024	2.4-2	08 AUG 2024	3.2-46	13 JUN 2024
0.4-8	28 NOV 2024	2.5-1	22 FEB 2024	3.2-47	13 JUN 2024
0.4-9	28 NOV 2024	2.5-2	15 JUL 2023	3.2-48	28 FEB 2024
0.4-10	28 NOV 2024	2.5-3	22 FEB 2024	3.3-1	18 APR 2024
0.4-11	28 NOV 2024	2.5-4	15 JUL 2023	3.3-2	28 FEB 2024
0.4-12	28 NOV 2024	2.5-5	15 JUL 2023	3.3-3	31 OCT 2024
0.5-1	15 JUL 2023	2.6-1	15 JUL 2023	3.3-4	31 OCT 2024
0.6-1	31 AUG 2023	2.6-2	15 JUL 2023	3.3-5	31 OCT 2024
		2.7-1	15 JUL 2023	3.3-6	31 OCT 2024
		2.7-2	15 JUL 2023	3.3-7	31 OCT 2024
		2.7-3	15 JUL 2023	3.3-8	31 OCT 2024
		2.7-4	15 JUL 2023	3.3-9	31 OCT 2024
				3.4-1	28 FEB 2024
GEN 1		GEN 3		3.4-2	28 FEB 2024
1.1-1	31 OCT 2024	3.1-1	28 FEB 2024	3.4-3	05 SEP 2024
1.1-2	31 OCT 2024	3.1-2	28 FEB 2024	3.4-4	05 SEP 2024
1.2-1	31 OCT 2023	3.1-3	28 FEB 2024	3.4-5	15 JUL 2023
1.2-2	31 OCT 2023	3.1-4	28 FEB 2024	3.4-7	15 JUL 2023
1.2-3	31 OCT 2023	3.1-5	28 FEB 2024	3.4-9	28 FEB 2024
1.2-4	31 OCT 2023	3.1-6	28 FEB 2024	3.5-1	31 OCT 2023
1.2-5	31 OCT 2023	3.1-7	28 FEB 2024	3.5-2	22 FEB 2024
1.2-6	15 JUL 2023	3.1-8	28 FEB 2024	3.5-3	05 SEP 2024
1.2-7	15 JUL 2023	3.1-9	28 FEB 2024	3.5-4	05 SEP 2024
1.2-8	15 JUL 2023	3.2-1	28 FEB 2024	3.5-5	28 FEB 2024
1.3-1	15 JUL 2023	3.2-2	28 FEB 2024	3.5-6	28 FEB 2024
1.3-2	15 JUL 2023	3.2-3	28 FEB 2024	3.5-7	22 FEB 2024
1.3-3	15 JUL 2023	3.2-4	28 FEB 2024	3.5-8	05 SEP 2024
1.4-1	15 JUL 2023	3.2-5	15 JUL 2023	3.5-9	05 SEP 2024
1.4-2	15 JUL 2023	3.2-6	15 JUL 2023	3.5-10	05 SEP 2024
1.4-3	15 JUL 2023	3.2-7	31 OCT 2024	3.5-11	05 SEP 2024
1.4-4	15 JUL 2023	3.2-8	08 AUG 2024	3.5-12	05 SEP 2024
1.4-5	15 JUL 2023	3.2-9	31 OCT 2024	3.5-13	05 SEP 2024
1.4-6	15 JUL 2023	3.2-10	08 AUG 2024	3.5-14	05 SEP 2024
1.5-1	15 JUL 2023	3.2-11	31 OCT 2024	3.5-15	05 SEP 2024
1.6-1	15 JUL 2023	3.2-12	08 AUG 2024	3.5-16	05 SEP 2024
1.7-1	13 JUN 2024	3.2-13	08 AUG 2024	3.5-17	05 SEP 2024
1.7-2	13 JUN 2024	3.2-14	28 FEB 2024	3.5-18	05 SEP 2024
		3.2-15	28 FEB 2024	3.5-19	05 SEP 2024
		3.2-16	28 FEB 2024	3.5-20	05 SEP 2024
GEN 2		3.2-17	13 JUN 2024	3.5-21	05 SEP 2024
2.1-1	15 JUL 2023	3.2-18	28 FEB 2024	3.5-22	05 SEP 2024
2.1-2	15 JUL 2023	3.2-19	28 FEB 2024	3.5-23	05 SEP 2024
2.2-1	31 OCT 2023	3.2-20	28 FEB 2024	3.5-24	05 SEP 2024
2.2-2	15 JUL 2023	3.2-21	13 JUN 2024	3.5-25	05 SEP 2024
2.2-3	15 JUL 2023	3.2-22	13 JUN 2024	3.5-26	05 SEP 2024
2.2-4	31 OCT 2023	3.2-23	13 JUN 2024	3.5-27	05 SEP 2024
2.2-5	31 OCT 2023	3.2-24	13 JUN 2024	3.5-28	05 SEP 2024
2.2-6	15 JUL 2023	3.2-25	05 SEP 2024	3.5-29	05 SEP 2024
2.2-7	28 NOV 2024	3.2-26	05 SEP 2024	3.6-1	13 JUN 2024
2.2-8	28 NOV 2024	3.2-27	28 FEB 2024	3.6-2	13 JUN 2024
2.2-9	28 NOV 2024	3.2-28	28 FEB 2024	3.6-3	13 JUN 2024
2.2-10	31 OCT 2023	3.2-29	13 JUN 2024	3.6-4	13 JUN 2024
2.2-11	31 OCT 2023	3.2-30	13 JUN 2024	3.6-5	13 JUN 2024
2.2-12	31 OCT 2023	3.2-31	28 FEB 2024	3.6-7	15 JUL 2023
2.2-13	28 NOV 2024	3.2-32	18 APR 2024		
2.2-14	31 OCT 2023				

Page	Date
GEN 4	
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 OCT 2024
0.6-2	31 OCT 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

Page	Date
1.6-22	31 OCT 2023
1.6-23	03 OCT 2024
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	31 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

Page	Date
1.8-65	08 AUG 2024
1.8-67	08 AUG 2024
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	31 OCT 2024
1.9-9	31 OCT 2024
1.9-10	31 OCT 2024
1.9-11	31 OCT 2024
1.9-12	08 AUG 2024
1.9-13	08 AUG 2024
1.9-14	08 AUG 2024
1.10-1	31 OCT 2024
1.10-2	31 OCT 2024
1.10-3	31 OCT 2024
1.10-4	31 OCT 2024
1.10-5	31 OCT 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	08 AUG 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

Page	Date
3.1-2	15 JUL 2023
3.1-3	15 JUL 2023
3.1-4	15 JUL 2023
3.1-5	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
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

Page	Date
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)	

Page	Date
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	31 OCT 2024
0.6-12	08 AUG 2024
0.6-13	31 OCT 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	31 OCT 2024
2-VVBM-1-6	31 OCT 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

Page	Date
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
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

Page	Date
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	
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	31 OCT 2024
2-VVCA-1-5	31 OCT 2024
2-VVCA-1-6	31 OCT 2024
2-VVCA-1-7	31 OCT 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	31 OCT 2024
2-VVCA-1-21	08 AUG 2024
2-VVCA-2-1	31 OCT 2024
2-VVCA-3-1	30 APR 2024
2-VVCA-3-2	15 JUL 2023
2-VVCA-4-1	31 OCT 2024
2-VVCA-4-2	15 JUL 2023
2-VVCA-5-1	31 OCT 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

Page	Date
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
2-VVCI-1-8	31 OCT 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

Page	Date
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
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	31 OCT 2024
2-VVCM-1-6	31 OCT 2024
2-VVCM-1-7	31 OCT 2024
2-VVCM-1-8	31 OCT 2024
2-VVCM-1-9	31 OCT 2024
2-VVCM-1-10	31 OCT 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

Page	Date
2-VVCR-1-10	31 OCT 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
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

Page	Date
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
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	31 OCT 2024
2-VVCS-1-6	31 OCT 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	28 NOV 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

Page	Date
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
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	31 OCT 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	31 OCT 2024
2-VVCT-1-24	13 JUN 2024
2-VVCT-1-25	13 JUN 2024
2-VVCT-2-1	31 OCT 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

Page	Date
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
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	31 OCT 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	31 OCT 2024
2-VVDH-1-8	31 OCT 2024
2-VVDH-1-9	31 OCT 2024
2-VVDH-1-10	03 OCT 2024

Page	Date
2-VVDH-1-11	08 AUG 2024
2-VVDH-1-12	08 AUG 2024
2-VVDH-1-13	08 AUG 2024
2-VVDH-1-14	08 AUG 2024
2-VVDH-1-15	08 AUG 2024
2-VVDH-1-16	08 AUG 2024
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

Page	Date
2-VVDL-1-9	31 OCT 2024
2-VVDL-1-10	31 OCT 2024
2-VVDL-1-11	13 JUN 2024
2-VVDL-1-12	13 JUN 2024
2-VVDL-1-13	15 JUL 2023
2-VVDL-1-14	08 AUG 2024
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

Page	Date
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	31 OCT 2024
2-VVDN-1-12	31 OCT 2024
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	28 NOV 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

Page	Date
2-VVDN-13-9	15 JUL 2023
2-VVDN-13-11	15 JUL 2023
2-VVDN-13-13	15 JUL 2023
2-VVDN-13-15	15 JUL 2023
2-VVDN-13-17	15 JUL 2023
2-VVDN-13-19	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVNB-1-13	31 OCT 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

Page	Date
2-VVNB-1-37	08 AUG 2024
2-VVNB-1-38	08 AUG 2024
2-VVNB-1-39	08 AUG 2024
2-VVNB-1-40	08 AUG 2024
2-VVNB-1-41	08 AUG 2024
2-VVNB-1-42	08 AUG 2024
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	28 NOV 2024
2-VVNB-1-95	28 NOV 2024
2-VVNB-1-96	28 NOV 2024
2-VVNB-1-97	28 NOV 2024
2-VVNB-1-98	28 NOV 2024
2-VVNB-1-99	28 NOV 2024
2-VVNB-1-100	28 NOV 2024
2-VVNB-1-101	28 NOV 2024
2-VVNB-1-102	28 NOV 2024
2-VVNB-1-103	28 NOV 2024
2-VVNB-1-104	28 NOV 2024
2-VVNB-1-105	28 NOV 2024
2-VVNB-1-106	28 NOV 2024
2-VVNB-1-107	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVNB-1-108	08 AUG 2024
2-VVNB-1-109	08 AUG 2024
2-VVNB-1-110	08 AUG 2024
2-VVNB-1-111	08 AUG 2024
2-VVNB-1-112	08 AUG 2024
2-VVNB-1-113	08 AUG 2024
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

Page	Date
2-VVNB-13-3	15 JUL 2023
2-VVNB-13-5	15 JUL 2023
2-VVNB-13-7	15 JUL 2023
2-VVNB-13-9	15 JUL 2023
2-VVNB-13-11	15 JUL 2023
2-VVNB-13-13	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVPB-1-9	31 OCT 2024
2-VVPB-1-10	31 OCT 2024
2-VVPB-1-11	31 OCT 2024
2-VVPB-1-12	31 OCT 2024
2-VVPB-1-13	31 OCT 2024
2-VVPB-1-14	31 OCT 2024
2-VVPB-1-15	31 OCT 2024
2-VVPB-1-16	31 OCT 2024
2-VVPB-1-17	31 OCT 2024
2-VVPB-1-18	31 OCT 2024
2-VVPB-1-19	31 OCT 2024
2-VVPB-1-20	31 OCT 2024
2-VVPB-1-21	31 OCT 2024
2-VVPB-1-22	31 OCT 2024
2-VVPB-1-23	31 OCT 2024
2-VVPB-1-24	31 OCT 2024
2-VVPB-1-25	31 OCT 2024
2-VVPB-1-26	31 OCT 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

Page	Date
2-VVPB-11-11	15 JUL 2023
2-VVPB-11-12	15 JUL 2023
2-VVPB-11-13	15 JUL 2023
2-VVPB-11-15	15 JUL 2023
2-VVPB-11-16	15 JUL 2023
2-VVPB-11-17	15 JUL 2023
2-VVPB-13-1	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVPC-1-9	31 OCT 2024
2-VVPC-1-10	31 OCT 2024
2-VVPC-1-11	31 OCT 2024
2-VVPC-1-12	31 OCT 2024
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

Page	Date
2-VVPC-13-3	15 JUL 2023
2-VVPC-13-4	15 JUL 2023
2-VVPC-13-5	15 JUL 2023
2-VVPC-13-6	15 JUL 2023
2-VVPC-13-7	15 JUL 2023
2-VVPC-13-8	15 JUL 2023
2-VVPC-13-9	15 JUL 2023
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	31 OCT 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

Page	Date
2-VVPK-13-3	15 JUL 2023
2-VVPK-13-5	15 JUL 2023
2-VVPK-13-7	15 JUL 2023
2-VVPK-13-9	15 JUL 2023
2-VVPK-13-11	15 JUL 2023
2-VVPK-13-13	15 JUL 2023
2-VVPK-13-14	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVPQ-1-9	31 OCT 2024
2-VVPQ-1-10	31 OCT 2024
2-VVPQ-1-11	31 OCT 2024
2-VVPQ-1-12	31 OCT 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

Page	Date
2-VVPQ-11-10	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-11	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-12	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-13	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-3	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-5	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVRG-1-6	31 OCT 2024
2-VVRG-1-7	31 OCT 2024
2-VVRG-1-8	31 OCT 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

Page	Date
2-VVRG-11-5	15 JUL 2023
2-VVRG-11-7	15 JUL 2023
2-VVRG-11-8	15 JUL 2023
2-VVRG-11-9	15 JUL 2023
2-VVRG-11-10	15 JUL 2023
2-VVRG-11-11	15 JUL 2023
2-VVRG-11-12	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVTH-1-6	31 OCT 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

Page	Date
2-VVTH-13-16	31 AUG 2023
2-VVTH-14-1	31 AUG 2023
2-VVTH-14-3	31 AUG 2023

HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL

2-VVTS-1-1	13 JUN 2024
2-VVTS-1-2	13 JUN 2024
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	31 OCT 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	31 OCT 2024
2-VVTS-1-44	31 OCT 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

Page	Date
2-VVTS-1-67	13 JUN 2024
2-VVTS-1-68	13 JUN 2024
2-VVTS-1-69	13 JUN 2024
2-VVTS-1-70	13 JUN 2024
2-VVTS-1-71	13 JUN 2024
2-VVTS-1-72	13 JUN 2024
2-VVTS-1-73	13 JUN 2024
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	28 NOV 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

Page	Date
2-VVTS-9-21	13 JUN 2024
2-VVTS-9-22	13 JUN 2024
2-VVTS-9-23	13 JUN 2024
2-VVTS-9-24	13 JUN 2024
2-VVTS-9-25	13 JUN 2024
2-VVTS-9-27	13 JUN 2024
2-VVTS-9-28	13 JUN 2024
2-VVTS-9-29	13 JUN 2024
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

Page	Date
2-VVTS-13-31	15 JUL 2023
2-VVTS-13-32	15 JUL 2023
2-VVTS-13-33	15 JUL 2023
2-VVTS-13-34	15 JUL 2023
2-VVTS-13-35	15 JUL 2023
2-VVTS-13-36	15 JUL 2023
2-VVTS-13-37	15 JUL 2023
2-VVTS-13-38	15 JUL 2023
2-VVTS-13-39	15 JUL 2023
2-VVTS-13-40	15 JUL 2023
2-VVTS-13-41	15 JUL 2023
2-VVTS-13-42	15 JUL 2023
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	31 OCT 2024
2-VVTX-1-7	31 OCT 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

Page	Date
2-VVTV-13-13	15 JUL 2023
2-VVTV-13-15	15 JUL 2023
2-VVTV-13-16	15 JUL 2023
2-VVTV-13-17	15 JUL 2023
2-VVTV-13-18	15 JUL 2023
2-VVTV-13-19	15 JUL 2023
2-VVTV-13-20	15 JUL 2023
2-VVTV-13-21	15 JUL 2023
2-VVTV-13-22	15 JUL 2023
2-VVTV-13-23	15 JUL 2023
2-VVTV-13-25	15 JUL 2023
2-VVTV-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	31 OCT 2024
2-VVVD-1-7	31 OCT 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

Page	Date
2-VVVD-13-25	15 JUL 2023
2-VVVD-13-26	15 JUL 2023
2-VVVD-13-27	15 JUL 2023
2-VVVD-13-28	15 JUL 2023
2-VVVD-13-29	15 JUL 2023
2-VVVD-13-31	15 JUL 2023
2-VVVD-13-32	15 JUL 2023
2-VVVD-14-1	15 JUL 2023
NGHE AN/VINH DOMESTIC	
2-VVVD-1-1	08 AUG 2024
2-VVVD-1-2	08 AUG 2024
2-VVVD-1-3	08 AUG 2024
2-VVVD-1-4	03 OCT 2024
2-VVVD-1-5	08 AUG 2024
2-VVVD-1-6	08 AUG 2024
2-VVVD-1-7	08 AUG 2024
2-VVVD-1-8	08 AUG 2024
2-VVVD-1-9	31 OCT 2024
2-VVVD-1-10	03 OCT 2024
2-VVVD-1-11	08 AUG 2024
2-VVVD-1-12	08 AUG 2024
2-VVVD-1-13	08 AUG 2024
2-VVVD-1-14	08 AUG 2024
2-VVVD-1-15	08 AUG 2024
2-VVVD-1-16	08 AUG 2024
2-VVVD-1-17	08 AUG 2024
2-VVVD-1-18	08 AUG 2024
2-VVVD-1-19	08 AUG 2024
2-VVVD-1-20	08 AUG 2024
2-VVVD-1-21	08 AUG 2024
2-VVVD-1-22	08 AUG 2024
2-VVVD-1-23	08 AUG 2024
2-VVVD-1-24	08 AUG 2024
2-VVVD-1-25	08 AUG 2024
2-VVVD-1-26	08 AUG 2024
2-VVVD-1-27	08 AUG 2024
2-VVVD-1-28	08 AUG 2024
2-VVVD-1-29	08 AUG 2024
2-VVVD-1-30	08 AUG 2024
2-VVVD-2-1	08 AUG 2024
2-VVVD-3-1	15 JUL 2023
2-VVVD-3-2	15 JUL 2023
2-VVVD-4-1	08 AUG 2024
2-VVVD-4-2	15 JUL 2023
2-VVVD-5-1	08 AUG 2024
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	08 AUG 2024
2-VVVD-9-6	15 JUL 2023
2-VVVD-9-7	15 JUL 2023
2-VVVD-9-8	15 JUL 2023
2-VVVD-9-9	15 JUL 2023
2-VVVD-9-11	15 JUL 2023
2-VVVD-9-12	15 JUL 2023
2-VVVD-9-13	15 JUL 2023
2-VVVD-9-14	15 JUL 2023
2-VVVD-9-15	15 JUL 2023
2-VVVD-9-16	15 JUL 2023
2-VVVD-11-1	15 JUL 2023
2-VVVD-11-3	15 JUL 2023
2-VVVD-11-5	15 JUL 2023
2-VVVD-11-6	15 JUL 2023
2-VVVD-11-7	15 JUL 2023
2-VVVD-11-8	15 JUL 2023
2-VVVD-11-9	15 JUL 2023
2-VVVD-11-10	15 JUL 2023
2-VVVD-11-11	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVVD-11-12	15 JUL 2023
2-VVVD-11-13	15 JUL 2023
2-VVVD-11-15	15 JUL 2023
2-VVVD-11-16	15 JUL 2023
2-VVVD-11-17	15 JUL 2023
2-VVVD-11-18	15 JUL 2023
2-VVVD-11-19	15 JUL 2023
2-VVVD-11-21	15 JUL 2023
2-VVVD-11-22	15 JUL 2023
2-VVVD-11-23	15 JUL 2023
2-VVVD-11-24	15 JUL 2023
2-VVVD-11-25	15 JUL 2023
2-VVVD-12-1	15 JUL 2023
2-VVVD-13-1	15 JUL 2023
2-VVVD-13-3	15 JUL 2023
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-13-12	15 JUL 2023
2-VVVD-13-13	15 JUL 2023
2-VVVD-13-14	15 JUL 2023
2-VVVD-13-15	15 JUL 2023
2-VVVD-13-16	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-13-21	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-14-1	15 JUL 2023

Cơ quan quản lý luồng bay	FMU	Flow management unit
Tiếp cận chót	FNA	Final approach
Điểm sắp xếp vệt bay theo quỹ đạo	FPAP	Flight path alignment point
Kế hoạch bay Không lưu trao đổi qua dịch vụ cố định hàng không	FPL	Filed flight plan exchanged via aeronautical fixed service (AFS)
Bộ/phút	FPM	Feet per minute
Lộ trình theo kế hoạch bay	FPR	Flight plan route
Nhiên liệu còn lại	FR	Fuel remaining
Tần số	FREQ	Frequency
Thứ Sáu	FRI	Friday
Bắn đạn thật, tên lửa	FRNG	Firing
Phrông (<i>trong khí tượng</i>)	FRONT	Front (<i>relating to weather</i>)
Sương giá (<i>sử dụng trong cảnh báo trên sân bay</i>)	FROST	Frost (used in aerodrome warning)
Thường xuyên	FRQ	Frequent
Dừng hẳn sau hạ cánh	FSL	Full stop landing
Trạm phục vụ chuyển bay	FSS	Flight service station
Thứ nhất	FST	First
Bộ (<i>đơn vị đo kích thước</i>)	FT	Feet (<i>dimensional unit</i>)
Sai lỗi kỹ thuật trên tàu bay	FTE	Flight technical error
Điểm đầu thêm quy ước	FTP	Fictitious threshold point
Dung sai kỹ thuật trên tàu bay	FTT	Flight technical tolerance
Khói	FU	Smoke
Đông kết	FZ	Freezing
Mưa phùn đông kết	FZDZ	Freezing drizzle
Sương mù kết băng	FZFG	Freezing fog
Mưa đông kết	FZRA	Freezing rain
G		
Xanh lá cây	G	Green
Biến đổi so với tốc độ gió trung bình (<i>gió giật</i>) (<i>theo sau là trị số tốc độ gió trong bản tin METAR/SPECI và TAF</i>)	G	Variations from the mean wind speed (gusts) (<i>followed by figures in METAR/SPECI and TAF</i>)
Đã sẵn sàng, chuyển đi (<i>được dùng trong dịch vụ cố định hàng không như là ký hiệu thủ tục</i>)	GA	Go ahead, resume sending (<i>to be used in AFS as a procedure signal</i>)
Địa đối không	G/A	Ground-to-air
Địa đối không và không đối địa	G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
Hệ thống dẫn đường tăng cường sử dụng vệ tinh địa tĩnh và GPS	GAGAN	GPS and geostationary earth orbit augmented navigation
Dự báo vùng dành cho các chuyến bay hoạt động ở mực bay thấp	GAMET	Area forecast for low-level flights
Điểm tham chiếu góc phương vị dựa vào hệ thống GBAS (<i>được phát âm "GEE-BAS"</i>) Hệ thống tăng cường độ chính xác của tín hiệu vệ tinh dẫn đường, đặt trên mặt đất	GARP	GBAS azimuth reference point
Hệ thống tiếp cận có kiểm soát tại mặt đất hoặc tiếp cận có kiểm soát tại mặt đất	GBAS	(<i>to be pronounced "GEE-BAS"</i>) Ground-based augmentation system
Đại cương	GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
Địa lý hoặc thực	GEN	General
Trạm vệ tinh địa tĩnh	GEO	Geographic or true
Tàu lượn	GES	Ground earth station
(<i>được phát âm "GLO-NAS"</i>) Hệ thống dẫn đường bằng vệ tinh quỹ đạo toàn cầu	GLD	Glider
Hệ thống hạ cánh GBAS	GLONASS	(<i>to be pronounced "GLO-NAS"</i>) Global orbiting navigation satellite system
Bản đồ hướng dẫn đi chuyển mặt đất (<i>theo sau là tên/tiêu đề</i>)	GLS	GBAS landing system
Mặt đất	GMC	Ground movement chart (<i>followed by name/title</i>)
Kiểm tra tại mặt đất	GND	Ground
Hệ thống dẫn đường vệ tinh toàn cầu	GNDCK	Ground check
Đài chỉ độ dốc đường trượt hạ cánh	GNSS	Global navigation satellite system
Góc của đài chỉ độ dốc đường trượt hạ cánh	GP	Glide path
Điểm giao cắt của đài chỉ góc hạ cánh thuộc hệ thống ILS	GPA	Glide path angle
Hệ thống định vị toàn cầu	GPIP	Glide path intercept point
Hệ thống cảnh báo gần va chạm mặt đất	GPS	Global positioning system
Mưa đá hoặc mưa đá nhỏ hạt	GPWS	Ground proximity warning system
(<i>được phát âm "GRASS"</i>) Hệ thống dẫn đường tăng cường khu vực trên mặt đất	GR	Hail
Bãi cỏ hạ cánh	GRAS	(<i>to be pronounced "GRASS"</i>) Ground-based regional augmentation system
Các số liệu khí tượng đã xử lý trên các điểm nút của mạng toàn cầu (<i>trong mã luật khí tượng</i>)	GRASS	Grass landing area
Sỏi, rải sỏi	GRIB	Processed meteorological data in the form of grid point values expressed in binary from (<i>meteorological code</i>)
Địa tốc	GRVL	Gravel
Mưa đá nhỏ hạt hoặc mưa tuyết	GS	Ground speed
Hệ thống viễn thông toàn cầu	GS	Small hail and/or snow pellets
	GTS*	Global Telecommunication System

Đường cong trái đất	GUND	Geoid undulation
H		
Vùng áp suất cao hoặc trung tâm của áp suất cao	H	High pressure area or the centre of high pressure
Dịch vụ liên tục cả ngày lẫn đêm	H24	Continuous day and night service
Từ khu chò/Hình hộp đến một độ cao	HA	Holding/racetrack to an altitude
Đèn chỉ đường trượt tiếp cận cho trực thăng	HAPI	Helicopter approach path indicator
Đèn báo hiệu nguy hiểm	HBN	Hazard beacon
Đài định hướng cao tần	HDF	High frequency direction-finding station
Hướng mũi	HDG	Heading
Trực thăng	HEL	Helicopter
Cao tần [3 000 đến 30 000 Ki-lô-héc]	HF	High frequency (3 000 to 30 000 KHz)
Chiều cao hoặc chiều cao bên trên	HGT	Height or height above
Từ mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn	HJ	Sunrise to sunset
Chờ	HLDG	Holding
Từ khu chò/ Hình hộp đến một điểm cuối cùng được chỉ dẫn	HM	Holding/racetrack to a manual termination
Từ mặt trời lặn đến mặt trời mọc	HN	Sunset to sunrise
Dịch vụ được cung cấp theo yêu cầu khai thác	HO	Service available to meet operational requirements
Ngày nghỉ	HOL	Holiday
Máy bay cứu thương	HOSP	Hospital aircraft
Đơn vị đo khí áp	HPA	Hectopascal
Giờ	HR	Hours
Hoạt động trong giờ có bay thường lệ	HS	Service available during hours of scheduled operations
Bão tố (<i>gió cấp 8</i>)	HURCN	Hurricane
Các đài định hướng với tần số cao và cực cao (<i>đặt cùng vị trí</i>)	HVDF	High and very high frequency direction finding stations (<i>at the same location</i>)
Hạng nặng, mạnh	HVY	Heavy
Hạng nặng, mạnh (<i>được dùng chỉ cường độ thời tiết bất thường, ví dụ: HVY RA = mưa nặng hạt</i>)	HVY	Heavy (<i>used to indicate the intensity of weather phenomena, e. g. HVY RA=Heavy rain</i>)
Không có giờ làm việc cụ thể	HX	No specific working hours
Cao hơn	HYR	Higher
Mù bụi	HZ	Haze
Héc (<i>một dao động trong một giây</i>)	HZ	Hertz (<i>cycle per second</i>)
I		
Sơ đồ tiếp cận bằng thiết bị (<i>theo sau là tên/tiêu đề</i>)	IAC...	Instrument approach chart (<i>followed by name/title</i>)
Mốc tiếp cận đầu	IAF	Initial approach fix
Lúc trong và lúc ngoài mây	IAO	In and out of clouds
Phương thức tiếp cận bằng thiết bị	IAP	Instrument approach procedure
Giao điểm các tuyến đường hàng không	IAR	Intersection of air routes
Đồng hồ chỉ không tốc	IAS	Indicated air speed
Đèn hiệu nhận biết	IBN	Identification beacon
Bụi kim cương (<i>bụi tinh thể nước đá treo lơ lửng</i>)	IC	Ice crystals (<i>very small ice crystals in suspension, also known as diamond dust</i>)
Đóng băng	ICE	Icing
Đèn hiệu nhận dạng hoặc nhận dạng	ID	Identifier or identify
Sự nhận dạng	IDENT	Identification
Mốc tiếp cận giữa	IF	Intermediate approach fix
Nhận biết ta/địch	IFF	Identification friend/foe
Quy tắc bay bằng thiết bị	IFR	Instrument flight rules
Hàng không chung quốc tế	IGA	International general aviation
Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị	ILS	Instrument landing system
Đài chỉ mốc vô tuyến trong	IM	Inner marker
Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị	IMC	Instrument meteorological conditions
Sự nhập cư, công an cửa khẩu	IMG	Immigration
Ký hiệu hỏi (<i>dấu hỏi</i>) (<i>được dùng trong dịch vụ cố định hàng không</i>)	IMI	Interrogation sign (<i>question mark</i>) (<i>to be used in AFS as a procedure signal</i>)
Trở nên tốt hơn, cải thiện	IMPR	Improve or improving
Ngay lập tức	IMT	Immediate or immediately
Tiếp cận đầu	INA	Initial approach
Đối đài	INBD	Inbound
Trong mây	INC	In cloud
Giai đoạn hồ nghi	INCERFA	Uncertainty phase
Tin tức	INFO	Information
Không có hiệu quả, không hoạt động	INOP	Inoperative
Nếu không thể	INP	If not possible
Đang tiến hành	INPR	In progress
Hệ thống dẫn đường quán tính	INS	Inertial navigation system
Lắp đặt	INSTL	Install or installed or installation

Thiết bị	INSTR	Instrument
Giao điểm	INT	Intersection
Quốc tế	INTL	International
Máy hỏi	INTRG	Interrogator
Gián đoạn, ngắt quãng hoặc bị cắt quãng	INTRP	Interrupt or interruption or interrupted
Tăng cường	INTSF	Intensify or intensifying
Độ mạnh, cường độ	INTST	Intensity
Băng trên đường cất hạ cánh	IR	Ice on runway
Hệ thống tham chiếu theo quán tính	IRS	Inertial reference system
Khí quyển chuẩn quốc tế	ISA	International standard atmosphere
Biên độc lập	ISB	Independent sideband
Hệ thống thông tin vệ tinh quốc tế	ISCS*	International Satellite Communication System
Cô lập, tách ra	ISOL	Isolated

J

Tháng Giêng	JAN	January
Luồng thổi phản lực	JTST	Jet stream
Tháng Bảy	JUL	July
Tháng Sáu	JUN	June

K

Ki-lô-gam	KG	Kilograms
Ki-lô-héc	KHZ	Kilohertz
Không tốc được biểu diễn bằng Knots	KIAS	Knots indicated airspeed
Ki-lô-mét	KM	Kilometres
Ki-lô-mét/giờ	KMH	Kilometres per hour
Ki-lô-pascal	KPA	Kilopascal
Đơn vị đo tốc gió bằng dặm/giờ	KT	Knots
Ki-lô-oát	KW	Kilowatts

L

Trái (<i>đứng trước là ký hiệu đường CHC để nhận biết một đường CHC song song</i>)	L	Left (<i>preceded by runway designation number to identify a parallel runway</i>)
Đài điểm (<i>xem LM, LO</i>)	L	Locator (<i>see LM, LO</i>)
Vùng áp suất thấp hoặc tâm của áp suất thấp	L	Low pressure area or the centre of low pressure
Lít	L	Litre
Điện văn nhận biết lô-gic (<i>ký hiệu loại điện văn</i>)	LAM	Logical acknowledgement (<i>message type designator</i>)
Trên đất liền	LAN	Inland
Vĩ độ	LAT	Latitude
Địa phương, cục bộ, vị trí hoặc được đặt tại	LCA	Local or locally or location or located
Cự ly có thể hạ cánh	LDA	Landing distance available
Cự ly có thể hạ cánh cho trực thăng	LDAH	Landing distance available, helicopter
Hạ cánh	LDG	Landing
Chỉ hướng hạ cánh	LDI	Landing direction indicator
Chiều dài	LEN	Length
Sóng dài [<i>từ 30 đến 300 KHz</i>]	LF	Low frequency (30 to 300 KHz)
Chiếu sáng, đèn	LGT	Light or lighting
Được chiếu sáng	LGTD	Lighted
Độ ánh sáng mạnh	LIH	Light intensity high
Độ ánh sáng yếu	LIL	Light intensity low
Độ ánh sáng vừa	LIM	Light intensity medium
Đường (<i>được sử dụng trong loại điện văn SIGMET</i>)	LINE	Line (used in SIGMET)
Đài gần	LM	Locator middle
Giờ trung bình địa phương	LMT	Local mean time
(<i>được phát âm là "EL-NAV"</i>) Dẫn đường theo phương nằm ngang	LNAV	(<i>to be pronounced "EL-NAV"</i>) Lateral navigation
Dài (<i>chỉ dạng tiếp cận</i>)	LNG	Long (<i>used to indicate the type of approach desired or required</i>)
Đài điểm, đài xa	LO	Locator, outer
Đài chỉ hướng hạ cánh thuộc hệ thống ILS	LOC	Localizer
Kinh độ	LONG	Longitude
Hệ thống dẫn đường tầm xa	LORAN	Loran (<i>long range air navigation system</i>)
Tính năng đài chỉ hướng hạ cánh với chỉ dẫn theo phương thẳng đứng	LPV	Localizer performance with vertical guidance
Điện văn cuối cùng tôi nhận được là ... hoặc Điện văn nhận cuối cùng là (<i>được dùng trong dịch vụ cố định hàng không như là một ký hiệu thủ tục</i>)	LR	The last message received by me was ... (<i>to be used in AFS as a procedure signal</i>)
Tầm xa	LRG	Long range

Điện văn cuối cùng tôi đã gửi là ... hoặc Điện văn cuối cùng là ... (được dùng trong dịch vụ cố định hàng không như là một ký hiệu thủ tục)	LS	The last message sent by me was ... or Last message was ... (to be used in AFS as a procedure signal)
Hữu hạn, hạn chế	LTD	Limited
Điểm đầu thêm hạ cánh	LTP	Landing threshold point
Viễn ký vệ tinh	LTT	Landline teletypewriter
Nhẹ và thay đổi hướng (dùng để chỉ gió)	LV	Light and variable (relating to wind)
Rời hoặc đang rời	LVE	Leave or leaving
Mức, mực	LVL	Level
Các phương thức tầm nhìn hạn chế	LVP	Low visibility procedures
Lớp, xếp thành lớp	LYR	Layer or layered
M		
Số Mach đo tốc độ (theo sau là các trị số)	M...	Mach number (followed by figures)
Mét (đăng trước nó là chỉ các trị số)	...M	Metres (preceded by figures)
Giá trị tối thiểu của tầm nhìn đường CHC (theo sau là các trị số dùng trong điện văn METAR/SPECI)	M...	Minimum value of runway visual range (followed by figures in METAR/SPECI)
Độ cao tối đa cho phép	MAA	Maximum authorized altitude
Từ	MAG	Magnetic
Điểm bay chờ tiếp cận huyệt	MAHF	Missed approach holding fix
Bảo trì, bảo dưỡng	MAINT	Maintenance
Bản đồ và sơ đồ hàng không	MAP	Aeronautical maps and charts
Điểm bắt đầu tiếp cận huyệt	MAPT	Missed approach point
Ở biển	MAR	At sea
Tháng Ba	MAR	March
Liên lạc đơn công A1 bằng tay	MAS	Manual A1 simplex
Điểm rẽ tiếp cận huyệt	MATF	Missed approach turning fix
Tối đa, cực đại	MAX	Maximum
Tháng Năm	MAY	May
Vĩ nổ	MBST	Microburst
Độ cao băng qua tối thiểu	MCA	Minimum crossing altitude
Sóng biến điệu liên tục	MCW	Modulated continuous wave
Độ cao giảm thấp tối thiểu	MDA	Minimum descent altitude
Đài định hướng sóng trung	MDF	Medium frequency direction-finding station
Chiều cao giảm thấp tối thiểu	MDH	Minimum descent height
Độ cao đường dài tối thiểu	MEA	Minimum en-route altitude
Độ cao tối thiểu nhìn bằng mắt trên đầu thêm (hệ thống chỉ độ dốc tiếp cận bằng mắt)	MEHT	Minimum eye height over threshold (for visual approach slope indicator systems)
Thuộc về khí tượng, khí tượng	MET	Meteorological or meteorology
Bản tin thời tiết thường lệ tại sân bay (dùng trong mã luật khí tượng hàng không)	METAR	Aerodrome routine meteorological report (in meteorological code)
Báo cáo khí tượng thường lệ trong khu vực sân bay (dùng minh ngữ chữ tắt)	MET REPORT	Local routine meteorological report (in abbreviated plain language)
Trung tần [300 đến 3 000 KHz]	MF	Medium frequency (300 to 3000 KHz)
Các đài định hướng trung và cao tần (đặt cùng vị trí)	MHDF	Medium and high frequency direction-finding stations (at the same location)
Các đài định hướng tần số trung, cao và rất cao (đặt cùng vị trí)	MHVDF	Medium, high and very high frequency direction-finding stations (at the same location)
Mê-ga-héc	MHZ	Megahertz
Điểm giữa (liên quan đến tầm nhìn trên đường CHC)	MID	Mid-point (related to RVR)
Lớp sương mù mỏng	MIFG	Shallow fog
Quân sự	MIL	Military
Phút	MIN	Minutes
Mất ... (nhận dạng qua chuyển phát) (ký hiệu được dùng trong dịch vụ cố định hàng không)	MIS	Missing ... (transmission identification) (to be used in AFS as a procedure signal)
Đài mốc vô tuyến	MKR	Marker radio beacon
Hệ thống hạ cánh sóng micro	MLS	Microwave landing system
Đài chỉ mốc vô tuyến giữa	MM	Middle marker
Cực tiểu, tối thiểu	MNM	Minimum
Chỉ số tính năng dẫn đường tối thiểu	MNPS	Minimum navigation performance specifications
Giám sát, đang giám sát, được giám sát	MNT	Monitor or monitoring or monitored
Duy trì, giữ	MNTN	Maintain
Khu vực hoạt động của quân sự	MOA	Military operating area
Độ thông thoáng chướng ngại vật tối thiểu (theo yêu cầu)	MOC	Minimum obstacle clearance (required)
Độ cao thông thoáng chướng ngại vật tối thiểu	MOCA	Minimum obstacle clearance altitude
Vừa (dùng để chỉ mức độ của hiện tượng thời tiết, nhiễu động hoặc nhiễu điện tích, ví dụ: MODRA = mưa vừa)	MOD	Moderate (used to indicate the intensity of weather phenomena, interference or static reports, e.g. MOD RA=moderate rain)
Trên núi	MON	Above mountains
Thứ Hai	MON	Monday
Tầm nhìn quang học	MOR*	Meteorological Optical Range

Sức chịu tải	PCN	Pavement classification number
Huấn lệnh trước khi khởi hành	PDC	Pre-departure clearance
Độ dốc thiết kế phương thức	PDG	Procedure design gradient
Tính năng	PER	Performance
Lâu dài ổn định	PERM	Permanent
Kế hoạch bay sơ bộ	PFP	Preliminary flight plan
Bản thông báo tin tức trước chuyến bay	PIB	Pre-flight information bulletin
Diễn tập nhảy dù	PJE	Parachute jumping exercise
Hạt băng	PL	Ice pellets
Thực tập tiếp cận thấp	PLA	Practice low approach
Kế hoạch bay	PLN	Flight plan
Mức hiện tại	PLVL	Present level
Yêu cầu thông báo trước	PN	Prior notice required
Điểm không được rẽ	PNR	Point of no return
Lốc bụi	PO	Dust/sand whirls (<i>dust devils</i>)
Người trên tàu bay	POB	Persons on board
Có thể (<i>thực hiện được</i>)	POSS	Possible
Sơ đồ chỉ vị trí	PPI	Plan position indicator
Yêu cầu có phép trước	PPR	Prior permission required
Vị trí hiện tại	PPSN	Present position
Sương mù bao phủ một phần sân bay	PRFG	Aerodrome partially covered by fog
Sơ cấp, đầu	PRI	Primary
Đổ (đậu)	PRKG	Parking
Xác suất	PROB	Probability
Phương thức, thủ tục	PROC	Procedure
Tạm thời	PROV	Provisional
Cộng, dương	PS	Plus
Qua, băng qua	PSG	Passing
Vị trí	PSN	Position
Ghi sắt	PSP	Pierced steel plank
Rada giám sát sơ cấp	PSR	Primary surveillance radar
(Các) hệ thống áp suất	PSYS	Pressure system(s)
Vòng lượn tiêu chuẩn	PTN	Procedure turn
Cấu trúc vật bay theo hướng cực	PTS	Polar track structure
Nguồn điện	PWR	Power

Q

Anh có ý định hỏi tôi về hướng bay phải không? hoặc Tôi định hỏi anh về hướng bay (<i>Code Q được dùng trong thuật ngữ đàm thoại</i>)	QDL	Do you intend to ask me for a series of bearings? Or I intend to ask you for a series of bearings (<i>to be used in radiotelegraphy as a Q Code</i>)
Hướng từ (<i>gió 0</i>)	QDM	Magnetic heading (<i>zero wind</i>)
Phương vị so với Bắc từ	QDR	Magnetic bearing
Áp suất khí quyển tại mức sân bay (<i>hoặc tại đầu thêm đường CHC</i>)	QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (<i>or at runway threshold</i>)
Hướng từ của đường CHC	QFU	Magnetic orientation of runway
Khoảng cách của tôi đến trạm của anh là bao nhiêu? hoặc khoảng cách của anh đến trạm của tôi là ... (<i>số và đơn vị chỉ khoảng cách</i>) (<i>Code Q để dùng trong thuật ngữ đàm thoại</i>)	QGE	What is my distance to your station? Or Your distance to my station is (<i>distance figures and units</i>) (<i>to be used in radiotelegraphy as a Q Code</i>)
Tôi có phải chạy băng/đoạn điện văn thử không? hoặc anh chạy băng/đoạn điện văn thử đi (<i>Code Q được dùng trong dịch vụ cố định hàng không</i>)	QJH	Shall I run my test tape/a test sentence? Or Run your test tape/ a test sentence (<i>to be used in AFS as a Q Code</i>)
Hệ thống Quản lý chất lượng	QMS*	Quality Management System
Khí áp quy về mực nước biển trung bình theo khí quyển chuẩn	QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground
Anh chuyển giúp tôi ... không thu phí được không? (<i>Code Q được dùng trong dịch vụ cố định hàng không</i>)	QSP	Will you relay to ... free of charge? Or I will relay to ... free of charge (<i>to be used in AFS as a Q Code</i>)
Tôi phải hủy bỏ điện văn số ...? hoặc hủy bỏ điện văn số ... (<i>Code Q được dùng trong dịch vụ cố định hàng không</i>)	QTA	Shall I cancel telegram number ...? Or Cancel telegram number ... (<i>to be used in AFS as a Q Code</i>)
Góc phương vị thực	QTE	True bearing
Anh hãy chỉ cho biết vị trí trạm của tôi về hướng so với các trạm D/F do anh kiểm soát được không? hoặc vị trí trạm của anh từ hướng của các trạm do tôi kiểm soát là ... kinh ... vĩ độ ... (<i>Code Q được dùng trong thuật ngữ đàm thoại</i>)	QTF	Will you give me the position of my station according to the bearings taken by the D/F stations which you control? Or The position of your station according to the bearings taken by the D/F stations that I control was ... latitude ... longitude (<i>or other indication of position</i>), class ... at ... hours (<i>to be used in radiotelegraphy as a Q Code</i>)
Góc phần tư	QUAD	Quadrant
Anh chỉ cho biết hướng thực tới anh được không? hoặc hướng thực để tới chỗ tôi là ... độ ở ... giờ (<i>Code Q được dùng trong thuật ngữ đàm thoại</i>)	QUJ	Will you indicate the TRUE track to reach you? Or The TRUE track to reach me is ... degrees at ... hours (<i>to be used in radiotelegraphy as a Q Code</i>)

R

Phải (<i>đứng trước là ký hiệu đường CHC để nhận biết một đường CHC song song</i>)	... R	Right (<i>preceded by runway designation number to identify a parallel runway</i>)
Tỷ lệ rẽ	R	Rate of turn
Màu đỏ	R	Red
Đã nhận (<i>báo nhận đầy đủ</i>) (<i>được dùng trong dịch vụ cố định hàng không như là một ký hiệu thủ tục</i>)	R	Received (<i>acknowledgement of receipt</i>) (<i>to be used in AFS as a procedure signal</i>)
Khu vực hạn chế (<i>theo sau là số ký hiệu</i>)	R...	Restricted area (<i>followed by identification</i>)
Đường CHC (<i>theo sau là các trị số trong điện văn METAR/SPECI</i>)	R...	Runway (<i>followed by figures in METAR/SPECI</i>)
Mưa	RA	Rain
Tư vấn giải pháp	RA	Resolution advisory
Quy tắc bay và dịch vụ không lưu	RAC	Rules of the air and air traffic services
Trung tâm dự báo vùng	RAFC*	Regional area forecast centre
Gồ ghề	RAG	Ragged
Thiết bị hãm trên đường CHC	RAG	Runway arresting gear
Đèn chỉ hướng thẳng đường CHC	RAI	Runway alignment indicator
Hệ thống theo dõi tính toán vận của máy thu	RAIM	Receiver autonomous integrity monitoring
Trung tâm hệ thống thông báo tin tức hàng không khu vực	RASC	Regional AIS system centre
Đặt đồng hồ đo độ cao khí áp điều khiển từ xa	RASS	Remote altimeter setting source
Thuyền cứu nạn	RB	Rescue boat
Đạt độ cao bay bằng	RCA	Reach cruising altitude
Ma trận đánh giá tình trạng đường CHC	RCAM	Runway condition assessment matrix
Trung tâm hiệp đồng cứu nạn	RCC	Rescue co-ordination centre
Mất liên lạc vô tuyến (<i>ký hiệu loại điện văn</i>)	RCF	Radiocommunication failure (<i>message type designator</i>)
Đạt, tới	RCH	Reach or reaching
Trục tâm đường cất hạ cánh	RCL	Runway centre line
Đèn trục tâm đường cất hạ cánh	RCLL	Runway centre line light(s)
Đổi huấn lệnh	RCLR	Recleared
Tính năng thông tin liên lạc theo yêu cầu	RCP	Required communication performance
Báo cáo tình trạng đường CHC	RCR	Runway condition report
Chiều cao của điểm tham chiếu trên đường trượt tại ngưỡng đường cất hạ cánh (<i>cho ILS</i>)	RDH	Reference datum height (<i>for ILS</i>)
Ra-di-an	RDL	Radial
Vô tuyến	RDO	Radio
Xử lý dữ liệu ra đa	RDP*	Radar Data Processing
Mới tạnh (<i>dùng để chỉ một hiện tượng thời tiết như mưa, ví dụ: RERA = mưa mới tạnh</i>)	RE	Recent (<i>used to qualify weather phenomena, e. g. RERA=recent rain</i>)
Nhận hoặc máy thu	REC	Receive or receiver
Đèn biên đường cất hạ cánh	REDL	Runway edge light(s)
Chiều theo, dựa theo	REF	Reference to ... or refer to...
Đăng ký	REG	Registration
Đèn cuối đường cất hạ cánh	RENL	Runway end light(s)
Báo cáo hoặc đang báo cáo hoặc điểm báo cáo	REP	Report or reporting or reporting point
Yêu cầu hoặc được yêu cầu	REQ	Request or requested
Thay đổi đường bay	ERTE	Re-route
Khu vực an toàn cuối đường CHC	RESA	Runway end safety area
Bán kính vòng cung không đổi tới một điểm cố định	RF	Constant radius arc to a fix
Hàng, dãy (<i>đèn</i>)	RG	Range (<i>lights</i>)
Vòng lượn sang phía bên phải	RHC	Right-hand circuit
Đổi huấn lệnh trong khi bay	RIF	Reclearance in flight
Sương muối (<i>được dùng trong cảnh báo sân bay</i>)	RIME	Rime (used in aerodrome warnings)
Bên phải (<i>hướng rẽ</i>)	RITE	Right (<i>direction of turn</i>)
Báo dời	RL	Report leaving
Chuyển tiếp tới	RLA	Relay to
Yêu cầu thay đổi mực bay đường dài	RLCE	Request level change en-route
Hệ thống đèn dẫn nhập đường cất hạ cánh	RLLS	Runway lead-in lighting system
Yêu cầu mực bay không sẵn có	RLNA	Request level not available
Sơ đồ độ cao bay an toàn thấp nhất kiểm soát ra đa	RMAC*	Radar minimum altitude chart
Chú thích	RMK	Remark
(<i>được phát âm "AR-NAV"</i>) Dẫn đường khu vực	RNAV	(<i>to be pronounced "AR-NAV"</i>) Area navigation
Tầm phủ sóng vô tuyến	RNG	Radio range
Tính năng dẫn đường yêu cầu	RNP	Required navigation performance
Trao đổi tập tin OPMET khu vực	ROBEX	Regional OPMET bulletin exchange (<i>scheme</i>)
Tốc độ lấy độ cao	ROC	Rate of climb
Tốc độ giảm độ cao	ROD	Rate of descent
Ngân hàng dữ liệu khí tượng khu vực	RODB*	Regional OPMET DataBank
Dự báo khí tượng đường bay (<i>mã luật khí tượng hàng không</i>)	ROFOR	Route forecast (<i>in meteorological code</i>)
Chỉ nhận	RON	Receiving only

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

4The aircraft loading operated on RWY

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

VVCS AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ÒN

VVCS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Không

NIL

VVCS AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

VVCS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Không

NIL

VVCS AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

VVCS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

1Putting the safety cones around the aircraft

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

2Hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến sân bay

2The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Đại bàng biển Sea eagle	– Số lượng: Vài con. – Độ cao hoạt động: 100–200 M. – Mật độ chim: Vài con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực 2 đầu đường CHC. – Number of birds: A few birds. – Heightband (AGL): 100–200 M AGL. – Bird density: A few birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The beginning of 2 RWY's area.	Bay lượn trên không. Fly in the air	Cao High

Loài chim Birds species	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay Daily movement, across the aerodrome	Mức độ rủi ro an toàn Safety risk level
1	2	3	4
Diều hâu Hawk	– Số lượng: Vài con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 20–30 M; – Mật độ chim: Vài con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ trong khu bay, đường CHC. – Number of birds: A few birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL; – Bird density: A few birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The grass area in the airfield, RWY.	Đậu hoặc bay. Perch or fly.	Cao High
Cò Stork	– Số lượng: Cao điểm 100 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M. – Mật độ chim: Cao điểm 100 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu bay, hai bên lề bảo hiểm. – Number of birds: Peak at 100 birds. – Heightband (AGL): 20 M – 30M AGL. – Bird density: Peak at 100 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The airfield, two edges of the strip.	Đậu hoặc bay lượn. Perch or fly	Cao High
Vịt trời Wild duck	– Số lượng: 5–7 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M. – Mật độ chim: 5–7 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Ao hồ trong khu bay. – Number of birds: 5–7 birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL. – Bird density: 5–7 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: Ponds, lakes in the airfield.	Bơi lội hoặc bay. Swim or fly.	Cao High
Bồ câu rừng Wood pigeon	– Số lượng: 15–20 con. – Độ cao hoạt động: 20–30 M và lề bảo hiểm, đường CHC. – Mật độ chim: 15–20 con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Hai đầu đường CHC. – Number of birds: 15–20 birds. – Heightband (AGL): 20–30 M AGL and the strip, RWY. – Bird density: 15–20 birds. – Operating period: By day. – Roost and feeding position: The beginning of 2 RWYs	Tìm thức ăn. Find food.	Cao High

<i>Vị trí đỗ tàu bay</i> <i>Aircraft stands</i>	<i>Phương thức khai thác</i> <i>Operational procedures</i>
29, 30, 31, 32	Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay rẽ phải lăn theo vệt lăn B → đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành hoặc tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành. - Trường hợp một trong các vị trí đỗ 29/30/31/32 không khai thác, tàu bay tại các vị trí đỗ còn lại 29/30/31/32 được phép tự lăn qua các vị trí không khai thác ra đường lăn E để khởi hành. - Tàu bay code D/E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M): - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào các vị trí đỗ 30, 31. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được kéo/đẩy ra đường lăn E để khởi hành. - Đối với vị trí đỗ 31 khi khai thác loại tàu bay C17, C130: - Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn qua vệt lăn đứt quãng qua vị trí đỗ 32 ra đường lăn E để khởi hành. For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. For departing aircraft: Aircraft turn right to taxi via taxilane B → TWY E/taxilane D for departure or aircraft are pushed to TWY E/taxilane D for departure. - In case one of the stands 29/30/31/32 is not operated, aircraft at the remaining stands 29/30/31/32 are allowed to self-taxi via the non-operating stands to TWY E for departure. - Aircraft code D/E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M): - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi to stands 30, 31. - For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed to TWY E for departure. - For stand 31 when operating aircraft C17, C130: - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand. - For departing aircraft: Aircraft self-taxi via interrupted taxilane via stand 32 to TWY E for departure.
33, 34, 35	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo vệt lăn B → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra vệt lăn B/D/đường lăn E để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via taxilane B → stand - For departing aircraft: Aircraft are pushed to taxilane B/D/TWY E for departure.
36	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo vệt lăn D → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra vệt lăn B/D/đường lăn E để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via taxilane D → stand. - For departing aircraft: Aircraft are pushed to taxilane B/D/TWY E for departure.
3M, 4M, 5M	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo vệt lăn D2 → vệt lăn D. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay rẽ phải lăn ra theo vệt lăn D2 để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via taxilane D2 → taxilane D. - For departing aircraft: Aircraft turn right to taxi via taxilane D2 for departure.
6M, 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M	- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo đường lăn MAC3/MAC4 → vệt lăn trung tâm trên sân đỗ → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được kéo/đẩy từ vị trí đỗ ra vệt lăn trung tâm trên sân đỗ (mũi tàu bay quay về hướng Bắc/Nam) → lăn ra đường lăn MAC3/MAC4 để khởi hành. - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via TWY MAC3/MAC4 → the centre taxilane on apron → stand. - For departing aircraft: Aircraft are towed/pushed from stand to the centre taxilane on apron (the nose of aircraft is to the North/South) → taxi to TWY MAC3/MAC4 for departure.

2.4.3 Phương thức khai thác các vị trí đỗ tàu bay qua đêm VN01 và VJ01

2.4.3.1 Phương thức khai thác

- Phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay và đỗ qua đêm.
- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống.

2.4.3 Operational procedures of VN01 and VJ01 aircraft stands parking overnight

2.4.3.1 Operational procedures

- Serve for maintenance and aircraft parking overnight.
- Only used for aircraft up to A321 and equivalent.

2.4.3.2 Phương thức kéo/dẩy

2.4.3.2 Towing/pushing procedures

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stands	Phương thức kéo/dẩy Towing/pushing procedures
VJ01	– Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ khai thác thương mại đến vị trí đỗ VJ01: Tàu bay từ vị trí đỗ khai thác thương mại được kéo/dẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo/dẩy tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VJ01. – Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ VJ01 ra các vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VJ01 được kéo/dẩy theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vệt lăn D2 → đường lăn E → các vị trí đỗ khai thác thương mại. – Towing/pushing procedures from commercial stand to stand VJ01: Aircraft from commercial stand are towed/pushed via TWY E → taxilane D2 → towing/pushing aircraft via lead-in line for aircraft → stand VJ01. – Towing/pushing procedures from stand VJ01 to commercial stands: Aircraft at stand VJ01 are towed/pushed via lead-in line for aircraft → taxilane D2 → TWY E → commercial stands.
VN01	– Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ khai thác thương mại đến vị trí đỗ VN01: Tàu bay từ vị trí đỗ khai thác thương mại được kéo/dẩy theo đường lăn E → vệt lăn D2 → kéo tàu bay theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vị trí đỗ VN01. – Phương thức kéo/dẩy từ vị trí đỗ VN01 ra vị trí đỗ khai thác thương mại: Tàu bay tại vị trí đỗ VN01 được kéo/dẩy theo vệt dẫn lăn cho tàu bay → vệt lăn D2 → đường lăn E → các vị trí đỗ khai thác thương mại. – Towing/pushing procedures from commercial stand to stand VN01: Aircraft from commercial stand are towed/pushed via TWY E → taxilane D2 → towing aircraft via lead-in line for aircraft → stand VN01. – Towing/pushing procedures from stand VN01 to commercial stand: Aircraft at stand VN01 are towed/pushed via lead-in line for aircraft → taxilane D2 → TWY E → commercial stands.

3 CÁC CHUYẾN BAY HUẤN LUYỆN VÀ BAY KIỂM TRA KỸ THUẬT

3 TRAINING FLIGHTS - TECHNICAL TEST FLIGHTS

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.

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

4 LIMITATIONS, NOTES AT APRON

- 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.

– Khi tàu bay code D/E khai thác tại vị trí đỗ 30/31: Tàu bay không được phép vận hành trên vệt lăn D khu vực phía sau vị trí đỗ 30/ 31.
- When there is aircraft code D/E operating on TWY E: The aircraft with wingspan more than 36 m are not allowed to operate on taxilane D across the operating area of aircraft code E.

– When there is aircraft code D/E operating on stand 30/31: Aircraft is not allowed to operate on taxilane D behind of stand 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:

At stand 4, 5, when using the stop lines for aircraft code D/E without tow-bar:

- 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.
- 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.

Hạn chế khu vực các vị trí đỗ 3M, 4M, 5M:

Area limitations of stands 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/dẩy 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).
- 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).

1 Hoạt động của chim và động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến sân bay**1 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome**

<i>Loài chim</i>	<i>Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn</i>	<i>Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay</i>	<i>Mức độ rủi ro an toàn</i>
<i>Birds species</i>	<i>Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position</i>	<i>Daily movement, across the aerodrome</i>	<i>Safety risk level</i>
Diều hâu, Cắt Hawk, Falcon	- Số lượng: 2-4 con - Độ cao hoạt động: >50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC - Number of birds: 2-4 birds - Heightband (AGL): >50 M AGL - Density: Not much - Operating period: By day - Roost and feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs	Đậu, bay, lượn Perch or fly	Thấp Low
Son ca Nightingale	- Số lượng: > 5 con - Độ cao hoạt động: Bề mặt sân, đường CHC, đường lăn - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú: Khu vực đường CHC, đường lăn, sân đỗ - Vị trí kiếm ăn: Bề mặt sân, đường CHC, đường lăn, sân đỗ - Number of birds: > 5 birds - Heightband (AGL): Surfaces of fields, RWY, TWY - Density: Not much - Operating period: By day - Roost position: RWY, TWY, APN areas - Feeding position: Surfaces of fields, RWY, TWY, APN areas	Chạy, nhảy, bay Run, jump, fly	N/A
Cò Stork	- Số lượng: 5-7 con - Độ cao hoạt động: 10-50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Ban ngày - Vị trí cư trú và kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC và mương nước - Number of birds: 5-7 birds - Heightband (AGL): 10-50 M AGL - Density: Not much - Operating period: By day - Roost and feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs and water ditch.	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	Thấp Low
	- Số lượng: 2-10 con - Độ cao hoạt động: 10-50 M - Mật độ: Không nhiều - Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối - Vị trí cư trú: Rặng cây, đầm nước - Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và các bãi cỏ lân cận đầu Đông ngoài khu bay - Number of birds: 2-10 birds - Heightband (AGL): 10-50 M AGL - Density: Not much - Operating period: Morning and late afternoon - Roost position: Trees, lagoon - Feeding position: The lagoon and grass areas adjacent to the East outside the airfield	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	Thấp Low

Loài chim	Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn	Sự di chuyển hàng ngày, có cất qua khu vực sân bay	Mức độ rủi ro an toàn
Birds species	Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position	Daily movement, across the aerodrome	Safety risk level
Diệc xám Herons	– Số lượng: 2-10 con – Độ cao hoạt động: 10-50 M – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối – Vị trí cư trú: Rặng cây, đầm nước – Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và bãi cỏ lân cận đầu Đông ngoài khu bay – Number of birds: 2-10 birds – Heightband (AGL): 10-50 M AGL – Density: Not much – Operating period: Morning and late afternoon – Roost position: Trees, lagoon – Feeding position: The lagoon and grass area adjacent to the East outside the airfield	Đậu, bay, lượn Perch or fly	Thấp Low
Chim chìa vôi Wagtail	– Số lượng: 20-40 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất, bờ mương – Mật độ: Nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng sớm, ban ngày – Vị trí cư trú: Dải an toàn, hai đầu đường CHC, đường CHC, đường lãn, sân đỗ – Vị trí kiếm ăn: Dải an toàn, hai đầu đường CHC, đường CHC, đường lãn, sân đỗ, hoạt động nông nghiệp xung quanh bên ngoài khu bay – Number of birds: 20-40 birds – Heightband (AGL): On the ground, ditch banks – Density: Many – Operating period: Early morning and by day – Roost position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs, RWY, TWY, APN – Feeding position: Safety strip, the beginning of 2 RWYs, RWY, TWY, APN, surrounding agricultural activities outside the airfield	Đi lại, đậu, bay Walk, perch, fly	N/A
Chim bìm bịp Boucal	– Số lượng: 1-2 con – Độ cao hoạt động: Bãi cỏ, hàng cây – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Ban ngày – Vị trí cư trú: Cư ngụ – Vị trí kiếm ăn: Bụi rậm, hàng cây – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): Grass, trees – Density: Not much – Operating period: By day – Roost position: Habitant – Feeding position: Bushes, trees	Chạy, nhảy, bay Run, jump, fly	N/A
Cú mèo Owl	– Số lượng: 1-2 con – Độ cao hoạt động: 10-100 M – Mật độ: Không nhiều – Thời gian hoạt động: Sáng và chiều tối – Vị trí cư trú: Rặng cây, bãi đất trống – Vị trí kiếm ăn: Khu đầm nước và các bãi cỏ lân cận – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): 10-100 M AGL – Density: Not much – Operating period: Morning and late afternoon – Roost position: Trees, vacant lands – Feeding position: The lagoon and grass areas	Đậu, bay Perch or fly	Thấp Low

Lưu ý: Đặc biệt có sự gia tăng hoạt động của các loại chim trong mùa di cư thông thường rải rác vào các tháng 4, 5, 9 và 10.

Note: Bird activities is a particular increase during the regular migration season which is scattered in April, May, September and October.

2 **Phương thức sử dụng điểm chờ S7 - đường CHC 11L**

Điểm dừng chờ S7 được sử dụng cho đường CHC 11L khi:

2 **Operational procedure of holding position S7 - RWY 11L**

Holding point S7 is used for RWY 11L when:

- Không có tàu bay cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L;
 - Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận ILS x, ILS y, ILS z cho đường CHC11L trong trường hợp GP không hoạt động;
 - Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận VOR y, VOR z, NDB cho đường CHC 11L và tàu bay sử dụng phương thức tiếp cận bằng mắt.
- There is no aircraft taking off and landing on RWY 11R/29L;
 - Aircraft use ILS x, ILS y, ILS z approach procedures for RWY 11L in case of GP unserviceable;
 - Aircraft use VOR y, VOR z, NDB approach procedures for RWY 11L and aircraft use visual approach procedure.

Điểm dừng chờ S7 không sử dụng cho đường CHC 11L (sử dụng điểm chờ S4 hoặc S6 nếu cần thiết) khi:

Holding point S7 is not used for RWY 11L (holding point S4 or S6 is used instead, if necessary) when:

- Có tàu bay hoạt động cất cánh và hạ cánh trên đường CHC 11R/29L;
 - Tàu bay sử dụng các phương thức tiếp cận ILS x, ILS y, ILS z cho đường CHC 11L tại điểm tiếp cận chốt (tiền nhập GP) trong trường hợp GP hoạt động.
- There is aircraft taking off and landing on RWY 11R/29L;
 - Aircraft use ILS x, ILS y, ILS z approach procedures for RWY 11L at final approach fix (intercept GP) in case of GP serviceable.

3 **Bảng hệ số ma sát đường CHC**

3 **Table of friction coefficients**

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (1.5 M) Measured position from RCL (1.5 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (4 M) Measured position from RCL (4 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (7 M) Measured position from RCL (7 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (11 M) Measured position from RCL (11 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (17 M) Measured position from RCL (17 M)
		3	4	5	6	7
1	2					
11R	3 300	0.72	0.67	0.72	0.67	0.67
29L	3 300	0.71	0.68	0.74	0.69	0.69
11L	2 701	0.71	0.76	0.76	0.75	0.76
29R	2 701	0.76	0.71	0.76	0.75	0.77

4 **Các điểm HOT SPOT**

4 **HOT SPOTS**

HOT SPOT HOT SPOT NR	Vị trí Position
HS1	– Vị trí: Giao điểm giữa đường lăn S3 và đường CHC 11R/29L. – Tổ lái tăng cường quan sát, dừng tại điểm dừng chờ. – Position: The intersection of TWY S3 and RWY 11R/29L. – Pilots must increase the observations, holds at holding position.
HS2	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P4, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P4 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P4 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P4, in front of RWY 11R/29L. – TWY P4 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P4 (in front of RWY 11R/29L).
HS3	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P5, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P5 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Position: Holding position on TWY P4, in front of RWY 11R/29L. – TWY P5 is not rapid exit TWY.

HOT SPOT HOT SPOT NR	Vị trí Position
HS4	– Vị trí: Đường lăn S6 (đoạn giao với đường lăn S và đường lăn V). – Tổ lái tăng cường quan sát khi di chuyển lần ra hoặc lần vào vị trí đỗ khi qua khu vực giao điểm giữa đường lăn S6, đường lăn V6 với đường lăn S và đường lăn V. – Position: TWY S6 (a portion from the intersection of TWY S6 - TWY S and intersection of TWY S6 - TWY V). – Pilots must increase the observations when aircraft taxi out or into stand when cross the intersection area of TWY S6, TWY V6 with TWY S and TWY V.
HS5	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P6, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P6 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P6 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P6, in front of RWY 11R/29L. – TWY P6 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P6 (in front of RWY 11R/29L).
HS6	– Vị trí: Điểm dừng chờ trên đường lăn P7, trước đường CHC 11R/29L. – Đường lăn P7 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. – Tổ lái kiểm soát tốc độ đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm dừng chờ trên đường lăn P7 (trước đường CHC 11R/29L). – Position: Holding position on TWY P7, in front of RWY 11R/29L. – TWY P7 is not rapid exit TWY. – The pilots control the speed to ensure that aircraft holds at the correct holding position on TWY P7 (in front of RWY 11R/29L).
HS7	– Vị trí: Giao điểm giữa các đường lăn S9, S10 và đường CHC 29L/11R. – Tổ lái lưu ý hạn chế của đường lăn S10: Khai thác hai chiều đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống (sải cánh đến dưới 36 M); không được phép khai thác đối với tàu bay code D, E và tương đương trở lên. – Position: The intersection of TWYs S9, S10 and RWY 29L/11R. – Pilots should pay attention to the limitation of TWY S10: Two-way operation for aircraft up to code C and equivalent (wingspan up to but not including 36 M); aircraft code D, E and equivalent are not allowed to be operated.

5 Khai thác, sử dụng hai đường CHC song song

5.1 Nguyên tắc chung

- Việc sử dụng hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Nội Bài tuân thủ nghiêm các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO (đặc biệt là các tiêu chuẩn về phân cách nhiễu động); các văn bản pháp quy, quy định của Chính phủ, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.
- Hai đường CHC 11R/29L và 11L/29R tại Cảng HKQT Nội Bài được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc vào nhau và được coi gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay.
- Trong cùng một thời điểm, chỉ sử dụng một hướng đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh.
- Trường hợp mưa dông (nhưng chưa đến tiêu chuẩn áp dụng LVP): Ưu tiên sử dụng đường CHC 11R để hạ cánh và đường CHC 11L để cất cánh trên cơ sở hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế đảm bảo tốt nhất.
- Khi sử dụng đường CHC 29 cho tàu bay cất/hạ cánh, ưu tiên sử dụng đường CHC 29R cho hạ cánh, đường CHC 29L cho cất cánh.
- Trường hợp có hoạt động bay chuyên cơ: Ưu tiên sử dụng đường CHC có hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế tốt nhất.
- Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị HKDD, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hay bài bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5 Operation of two parallel RWYs

5.1 General rule

- The usage of two RWYs at Noi Bai International Airport must comply with ICAO Standards and Recommend Practices (especially on wake turbulence separation standards), Legal Documents, Regulation of Government, Ministry of Defence, Ministry of Transportation, Civil Aviation Authority of Viet Nam, Viet Nam Air Traffic Management Corporation, airlines, aircraft operators, flight crews and related ATC shall be responsible for safe of flights safety.
- Two parallel RWYs 11R/29L and 11L/29R at Noi Bai International Airport are operated based on interdependent mode and considered as one RWY for air traffic control service.
- At the same time, only one RWY direction is used for take-off/landing aircraft.
- In case of rain-storm (but still lower than LVP condition): RWY 11R is prior to being used for landing and RWY 11L is used for take-off with the best equipment system and actual operational conditions.
- When RWY 29 is used for take-off/landing aircraft, RWY 29R is prior to being used for landing, RWY 29L is used for take-off.
- In case of VIP flights are in operation: The RWY is prior to being used with the best equipment system and actual operational conditions.
- The usage of RWY for flight check of civil navigation aids, instrument procedures and for familiarisation flights has to follow the flight permission, ATS flight plan or training flight exercise which have been approved by appropriate authorities.

- Sử dụng những mạch đường lăn thoát ly thuận lợi cho tàu bay hạ cánh nhằm nhanh chóng giải phóng khu vực nhạy cảm của đài ILS/LLZ; không cho phép tàu bay dừng chờ tại các điểm chờ thuộc khu vực nhạy cảm.
- Phương thức này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.

5.2 Phương thức khai thác hai đường cất hạ cánh

Gồm 8 chế độ khai thác khác nhau và dựa trên các yếu tố sau:

- Thành phần gió bề mặt: Hướng và tốc độ gió, đặc biệt lưu ý trường hợp gió xuôi;
- Các yếu tố khác: Loại tàu bay, vòng lượn sân bay, chiều dài đường CHC, các thiết bị phụ trợ cho việc tiếp cận và hạ cánh;
- Tình hình hoạt động bay thực tế.

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

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

5.2.1.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L với các điều kiện sau:

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
- Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5km), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.
- Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L.
- KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11L thực hiện bay lại.
- Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.
- Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh

5.2.1.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trực tiếp cận chót đường CHC 11L, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

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

- Exit TWYs shall be used to facilitate arriving aircraft to quickly vacate sensitive area of ILS/LLZ; aircraft is not allowed to hold short of holding positions in sensitive area.

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

5.2 Operation procedures of two runways

Including 8 different operational options and based on the following contents:

- Surface wind component: Direction and wind speed, especially in case of tailwind;
- Other relevant factors: Type of aircraft, the aerodrome traffic circuits, the length of RWYs, and the approach and landing aids available.
- Based on actual traffic situation.

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

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

5.2.1.1 Case 1: Landing aircraft touched the main gear in the touchdown zone of RWY 11L with the following conditions:

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.
- When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the Touchdown zone of RWY 11L.
- ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that the cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 11L to execute a go-around.
- Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to observe landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
- In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

5.2.1.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 11L, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 11R (pilots reported ready for departure) in some cases:

- In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11L is not less than:

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

- Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;
 - Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;
 - Quý đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.

– Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

b. Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3 để cất cánh: Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 11L.

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

a. Tàu bay không được phép dừng chờ trên đường lăn P3 (giữa hai đường CHC) khi có tàu bay về hạ cánh đang thực hiện tiếp cận đường CHC 11R.

b. Tàu bay không được phép lấn cắt qua đường CHC 11R khi:

 - Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 11R; hoặc
 - Có tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh đường CHC 11R và cách ngưỡng đường CHC 11R ở vị trí nhỏ hơn 6 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 3 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.

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

5.2.2.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R với các điều kiện sau:

 - Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
 - Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.
 - Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R
 - KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R thực hiện bay lại.
- The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as the standard requirement;
 - The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY). The SMR system is in normal operation and is established to monitor the last 4 km (2 NM) of the final approach segment;
 - ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

– In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 11L (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft).

b. When using the intersection of RWY 11R and TWY S3 for take-off: Aircraft at the intersection of RWY 11R and TWY S3 starts running for take-off when another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 11L at the same time.

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

a. The aircraft is not allowed to hold short of TWY P3 (between two RWYs) when arriving aircraft is approaching to land on RWY 11R.

b. Aircraft is not allowed to cross RWY 11R when:

 - There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 11R, or
 - There is another aircraft approaching to land RWY 11R and is less than 6 NM from THR of RWY 11R under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

c. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 11L (pilots reported ready for departure) when:

5.2.2.1 Case 1: Landing aircraft touched the main gear in the Touchdown zone of RWY 11R with following conditions:

 - From 00:00 to 10:00 (UTC);
 - Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.
 - When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to Touchdown zone of RWY 11R
 - ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 11R to execute a go-around.

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

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

5.2.2.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11R, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 11L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

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

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

- Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;
 - Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;
 - Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.
- Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11R (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

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

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

5.2.3.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R với các điều kiện sau:

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
 - Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5 km), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.
- Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R.

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

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

5.2.2.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 11R, ATC issue take-off clearance for aircraft holding on RWY 11L (pilots reported ready for departure) in some cases:

- In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11R is not less than:

- The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;
- The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY). The SMR system is in normal operation and is established able to monitor the last 4 km (2 NM) of the final approach segment;
- ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.

- In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 11R (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft)

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

a. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 29L (pilots reported ready for departure) when:

5.2.3.1 Case 1: Landing aircraft touched the main gear in the touchdown zone of RWY 29R with following conditions:

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
 - Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of the aerodrome; horizontal visibility is over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts).
- When a one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29R.

- KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm cảng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R thực hiện bay lại.
 - Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.
 - Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh.

5.2.3.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29R, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29L (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

 - Khi có giám sát ATS: Bảo đảm khi cấp huấn lệnh cất cánh thì cự ly của tàu hạ cánh trên trục tiếp cận chót so với ngưỡng đường CHC 29R không nhỏ hơn các giá trị sau:
- ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the beside adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29R to execute a go-around.
 - Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to monitor landing aircraft on the beside adjacent RWY, comply with the operation procedures.
 - In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

5.2.3.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29R, ATC issue take-off clearance for aircraft holding short of RWY 29L (pilots reported ready for departure) in some cases:

 - In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 29R is not less than:

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

- Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;
 - Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;
 - Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.
 - Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29R (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).
 - Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 để cất cánh: Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29R.
- The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;
 - The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 4 km (2 NM) of the final approach segment;
 - ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.
 - In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29R (4 minutes in case light aircraft flying after heavy aircraft).
 - When using the intersection of RWY 29L and TWY S8 for take-off: Aircraft at the intersection between RWY 29L and TWY S8 starts running for take-off when another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29R at the same time.

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

a. Tàu bay không được phép lẫn cất qua đường CHC 29L khi:

 - Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 29L; hoặc
 - Có tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh đường CHC 29L và cách ngưỡng đường CHC 29L ở vị trí nhỏ hơn 6 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 3 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.
- 5.2.4 Operational option 4: RWY 29R is used for take-off, RWY 29L is used for landing.**

a. Aircraft is not allowed to cross RWY 29L when:

 - There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 29L; or
 - There is another aircraft approaching to land RWY 29L and less than 6 NM from THR of RWY 29L under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

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

5.2.4.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm cảng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29L với các điều kiện sau:

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
- Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.
- Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm cảng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29L.
- KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm cảng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29L thực hiện bay lại.
- Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay
- Trong tình huống phải bay lại, tổ lái phải đảm bảo không điều khiển tàu bay lệch về phía của đường CHC có tàu bay cất cánh; tàu bay cất cánh phải tuân thủ đúng phương thức không lệch về phía của đường CHC có tàu bay hạ cánh.

5.2.4.2 Trường hợp 2: Tàu bay hạ cánh đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29L, KSVKL cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC 29R (tổ lái báo cáo đã sẵn sàng cất cánh) trong các trường hợp:

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

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

- Hệ thống giám sát ATS/SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo đúng tiêu chuẩn yêu cầu;
- Màn hình hiển thị của hệ thống ATM thiết lập ở chế độ quan sát đầy đủ giai đoạn tiếp cận chót (trong khoảng 10 NM từ ngưỡng đường CHC). Hệ thống SMR hoạt động bình thường và được thiết lập ở chế độ quan sát được 4 km (2 NM) cuối của giai đoạn tiếp cận chót;
- Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.
- Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

b. ATC only issue take-off clearance to aircraft which is holding short of RWY 29R (pilots reported ready for departure) when:

5.2.4.1 Case 1: Landing aircraft touched the main gear in the touchdown zone of RWY 29L with following conditions:

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.
- When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29L.
- ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 29L to execute a go-around.
- Pilots must pay attention to monitoring continuously radio frequency; hear back and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; enhance to monitor landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
- In case of go around, pilots must not deviate toward the RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

5.2.4.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29L, ATC issue take-off clearance for aircraft holding short of RWY 29R (pilots reported ready for departure) in some cases:

- In case of under ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 29L is not less than:

- The ATS/SMR are in normal operation, the objects are accurately displayed as standard requirement;
- The screen of ATM system is displayed to monitor full final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY). The SMR is in normal operation and is able to monitor the last 4 km (2 NM) of the final approach segment;
- ATC monitors aircraft trajectory and recommends promptly when realizing the risk of landing on the wrong RWY.
- In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29L (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft).

- Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 để cất cánh:
 - Tàu bay không được phép dừng chờ trên đường lăn P8 (giữa hai đường CHC) khi có tàu bay về hạ cánh đang thực hiện tiếp cận đường CHC 29L;
 - Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29L.

5.2.5 Chế độ 5: Sử dụng cả đường CHC 11L và 11R cho cất cánh.

- KSVKL không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để cất cánh để tránh nhầm lẫn huấn lệnh cất cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này.

5.2.6 Chế độ 6: Sử dụng cả đường CHC 11L và 11R cho hạ cánh.

- Sử dụng như một đường cất hạ cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

5.2.7 Chế độ 7: Sử dụng cả đường CHC 29L và 29R cho cất cánh.

- KSVKL không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để cất cánh để tránh nhầm lẫn huấn lệnh cất cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này.

5.2.8 Chế độ 8: Sử dụng cả đường CHC 29L và 29R cho hạ cánh.

- Sử dụng như một đường cất hạ cánh;
- Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

5.3 Trách nhiệm của KSVKL

a) Yêu cầu chung:

- Phải được huấn luyện đầy đủ các chế độ khai thác hai đường CHC song song của phương thức này;
- Tăng cường giám sát và quan sát tàu bay; lưu ý cấp huấn lệnh rõ ràng và kịp thời; yêu cầu và nghe tổ lái nhắc lại huấn lệnh để chắc chắn rằng tàu bay đã nhận đủ và hiểu đúng huấn lệnh.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

- Không được cho các tàu bay khởi hành lên hai đường CHC trong cùng một thời điểm để chuẩn bị cất cánh;
- Căn cứ tình hình không lưu cụ thể có thể cấp đồng thời huấn lệnh cho tàu bay lên đường CHC và cất cánh nhằm tăng khả năng thông qua của đường CHC.

c) Đối với tàu bay hạ cánh:

- Phải có hành động và biện pháp nhằm đảm bảo tàu bay tiếp cận hạ cánh đúng đường CHC đã chỉ định cho tàu bay;
- Phải tập trung quan sát tàu bay, tăng cường giám sát tàu bay trên cạnh chót và nhắc nhở tổ lái khi cần thiết.

5.4 Trách nhiệm của tổ lái

- a) Yêu cầu chung: Tổ lái phải nắm rõ và thực hiện đầy đủ phương thức khai thác tiêu chuẩn (SOP) và các phương thức khai thác này; lưu ý tập trung quan sát, tuân thủ nghiêm và thực hiện đầy đủ, kịp thời huấn lệnh của KSVKL nhằm giảm thiểu thời gian chiếm dụng đường CHC.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

- When using the intersection of RWY 29R and TWY P8 for take-off:

- Aircraft is not allowed to hold short of TWY P8 (between two RWYs) when the other landing aircraft is approaching on RWY 29L;
- Aircraft at the intersection of RWY 29R and TWY P8 starts running for take-off when at the same time another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29L.

5.2.5 Operational option 5: Both RWYs 11L and 11R are used for take-off.

- ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time for take-off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;
- This operation option is limited to use.

5.2.6 Operational option 6: Both RWYs 11L and 11R are used for landing.

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use due to no capability of standby.

5.2.7 Operational option 7: Both RWYs 29L and 29R are used for take-off.

- ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time to take off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;
- This operation option is limited to use.

5.2.8 Operational option 8: Both RWYs 29L and 29R are used for landing.

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use due to no capability of standby.

5.3 ATC responsibilities

a) General requirement:

- Must be fully trained about the operational options of the two parallel runways of this procedure;
- Enhance aircraft observation and monitoring, issue clear and timely clearance, request and listen to the pilot read back the clearance to ensure that the clearance is fully received and comprehended.

b) For departure aircraft:

- Departure aircraft are not allowed to line up two parallel runways simultaneously for departure;
- Base on the specific ATC situation, clearances are able to be issued simultaneously for aircraft to line up RWY and take off to increase throughput capacity.

c) For landing aircraft:

- Have action and measure to ensure that approaching aircraft land on the correct assigned RWY;
- Concentrate on monitoring aircraft, enhance observation aircraft on final leg and remind pilot if necessary.

5.4 Pilots responsibilities

- a) General requirement: Pilots shall fully understand and implement standard operational procedures (SOP) and these operational procedures; focus on observing, strictly complying and implementing ATC clearances fully in a timely manner to reduce RWY occupation time.

b) For departure aircraft:

- Tổ lái phải chuẩn bị sẵn sàng cho việc khởi hành; đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm chờ theo yêu cầu của KSVKL.
- Khẩn trương thực hiện huấn lệnh lặn lên đường CHC, huấn lệnh cất cánh đã được cấp.
- Phải đảm bảo bắt đầu cho tàu bay chạy đà cất cánh trong thời gian không quá 30 giây kể từ khi nhận huấn lệnh cất cánh (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

c) Đối với tàu bay hạ cánh:

- Đối với tàu bay trong giai đoạn tiếp cận, đảm bảo tuân thủ giới hạn tốc độ (IAS) như sau:
 - Từ 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) khi tàu bay ở cạnh 4 hoặc gần vào cạnh 5 hoặc khi ở khoảng cách 25 NM so với ngưỡng đường CHC;
 - Từ 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) khi tàu bay ở khoảng cách 10 NM so với ngưỡng đường CHC;
 - Từ 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt): khi tàu bay ở khoảng cách 5 NM so với ngưỡng đường CHC.
- Trường hợp không tuân thủ được các giới hạn tốc độ nêu trên, tổ lái cần phải thông báo ngay cho KSVKL;
- Sau khi hạ cánh, tổ lái phải thoát ly đường CHC trong vòng 60 giây tính từ thời điểm tàu bay vượt ngưỡng đường CHC đến khi hoàn toàn vượt qua vạch dừng chờ của đường lặn thoát ly (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

6 Hệ thống quản lý tàu bay đến, tàu bay khởi hành (AMAN/DMAN)

6.1 Mục đích

Hệ thống AMAN/DMAN được triển khai thực hiện nhằm quản lý, sắp xếp luồng chuyển bay đến, chuyển bay khởi hành tại khu vực Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, nâng cao năng lực khai thác vùng trời, sân bay trong vùng thông báo bay Hà Nội nói riêng và của Việt Nam nói chung.

6.2 Phạm vi

Hệ thống thiết bị ATM tự động, các hệ thống thiết bị liên quan, các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay: Trung tâm Kiểm soát Đường dài Hà Nội và Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận-tại sân và các đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác có liên quan đến dây chuyền cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Công ty Quản lý bay miền Bắc.

6.3 Đối tượng áp dụng

Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam: Công ty Quản lý bay miền Bắc, Trung tâm Thông báo tin tức hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan khác.

Các cơ quan, đơn vị khác có liên quan trong Kế hoạch triển khai AMAN/DMAN tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài: Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; các hãng hàng không đi/đến Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; các doanh nghiệp phục vụ mặt đất tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

6.4 Hệ thống AMAN

6.4.1 Các khu vực xử lý của AMAN

AMAN tính toán trên cơ sở nguồn dữ liệu kế hoạch bay, nguồn dữ liệu giám sát và số liệu khí tượng liên quan để tính toán, sắp xếp và đưa ra quỹ đạo bay ngắn nhất cho từng chuyến bay. Trong quá trình tính toán theo tiến trình về hạ cánh của chuyến bay, AMAN thiết lập 3 khu vực xử lý, qua đó các chuyến bay được tính toán, sắp xếp và có thể được thay đổi thứ tự để phù hợp thực tế nền không lưu. Các chuyến bay càng gần tới sân bay hơn sẽ ít có sự thay đổi về thứ tự hạ cánh. 3 khu vực xử lý của AMAN gồm:

- Pilots shall be ready for take-off; ensure that aircraft shall be held on the assigned holding point as requested by ATC.
- Expedite to carry out the line up RWY and the take-off clearances provided.
- Pilots shall ensure that aircraft start rolling for take-off within 30 seconds after receiving take-off clearance (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

c) For landing aircraft:

- For aircraft within approaching stage, ensure the compliance the IAS is as followed:
 - From 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) when aircraft is at base leg or nearly into final approach or when at the distance of 25 NM from THR of RWY;
 - From 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) when aircraft is at the distance of 10 NM from THR of RWY;
 - From 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt) when aircraft is at the distance of 5 NM from THR of RWY.
- In case the aircraft can not in compliance with the IAS above, pilot shall immediately inform the ATC;
- After landing, pilots must vacate RWYs within 60 seconds from the time the aircraft crosses THR until it completely passes holding position of exit TWY (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

6 Arrival, departure manager system (AMAN/DMAN)

6.1 Purpose

The AMAN/DMAN is implemented to manage, sequence arrival and departure flights at Noi Bai international Airport, improve the capacity of airspace and aerodromes operations within Ha Noi FIR in particular and in Viet Nam in general.

6.2 Scope

Automated ATM system, related equipment systems, the air navigation services (ANS) units: Ha Noi ACC and Noi Bai APP/TWR and the other ANS units relating to ANS provisions of the Northern Region Air Traffic Services Company.

6.3 Subject of application

Viet Nam Air Traffic Management Corporation: Northern Region Air Traffic Services, Viet Nam Aeronautical Information Centre and the others related departments/units.

The others departments/units related to the implementation of AMAN/DMAN at Noi Bai International Airport: Noi Bai International Airport; the Airlines to/from Noi Bai International Airport; the Ground Services Companies at Noi Bai International Airport.

6.4 AMAN system

6.4.1 AMAN processing areas

Base on flight plan data, surveillance data and related meteorological data, AMAN calculates, arranges and provides the shortest flight trajectory for each flight. During flight landing process calculation, AMAN establishes 3 processing areas, in which flights are calculated, sequenced and can be changed the order to match the actual air traffic situation. Flights are closer to the destination airport will expect less change in arriving sequence. These 3 processing areas of AMAN include:

- Khu vực tự do (free part) là khu vực AMAN sẽ sắp xếp các chuyến bay về hạ cánh theo kế hoạch bay. Thời gian dự kiến hạ cánh và thứ tự sắp xếp của chuyến bay được cập nhật liên tục theo dữ liệu giám sát và quỹ đạo bay thực tế của chuyến bay, do vậy thứ tự hạ cánh có thể tự động bị thay đổi do tính toán của hệ thống.
- Khu vực đóng băng (frozen part) là khu vực AMAN sẽ không tự động chèn thêm các chuyến bay mới và không tự động thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay nhằm đảm bảo ổn định thứ tự tàu bay về hạ cánh. Tuy nhiên trong trường hợp bất thường, KSVKL có thể sẽ thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay để xử lý tình huống.
- Khu vực cuối cùng (final part) được xác định là khu vực khi các tàu bay đã qua mốc tiếp cận chót (FAF). AMAN cập nhật thời gian dự kiến hạ cánh của tàu bay lần cuối tại FAF. Trong khu vực này AMAN sẽ không thay đổi thứ tự và thời gian dự kiến hạ cánh của các chuyến bay.

10 phút trước khi tàu bay vào Vùng thông báo bay của Hà Nội, hệ thống AMAN/DMAN sẽ bắt đầu tính toán, sắp xếp thứ tự và hiển thị giờ dự kiến hạ cánh (STA) của chuyến bay trên đầu cuối. Thời gian STA được hệ thống tiếp tục cập nhật theo quỹ đạo thực tế của chuyến bay.

6.4.2 Khuyến cáo của AMAN

a) Khuyến cáo bay chờ:

- Khi AMAN tính toán và để đạt được thứ tự các chuyến bay đến một cách tối ưu thì có thể sẽ đưa ra khuyến cáo cho một số chuyến bay phải chờ tại các khu chờ quy định.
- Trường hợp việc kiểm soát tốc độ không đạt được và phải cho chuyến bay vào khu chờ thì AMAN sẽ giám sát chuyến bay và giảm thời gian bay chờ còn lại của chuyến bay khi một quỹ đạo bay mới được tính toán.

b) Khuyến cáo về tốc độ:

Để đạt được thứ tự mong muốn, trong quá trình tính toán AMAN có thể đưa ra khuyến cáo phải tăng/giảm tốc độ của một chuyến bay nào đó. Khuyến cáo được đưa ra dạng trị số Mach (nếu tàu bay trong giai đoạn bay bằng) hoặc CAS (nếu tàu bay trong giai đoạn giảm độ cao) và AMAN giả định rằng không có sự khác biệt giữa tốc độ hiển thị trên đồng hồ (IAS) và tốc độ điều chỉnh (CAS).

6.5 Hệ thống DMAN

Nguyên lý hoạt động

- DMAN tính toán dựa trên dữ liệu kế hoạch bay (giờ EOBT) và các quy định về tiêu chuẩn phân cách nhiễu động, vị trí đỗ tàu bay, cấu hình đường lăn, đường CHC, giới hạn khai thác đường CHC, mức độ ưu tiên của chuyến bay ... để đưa ra thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành với hai mốc thời gian tính toán cho chuyến bay: Thời gian cất cánh mục tiêu (TTOT) và Thời gian được phép nổ máy (TSAT).
- Bên cạnh đó căn cứ theo nguyên lý phân nhóm sân bay đến theo cự ly, hạng nhiễu động của tàu bay và tình huống không lưu thực tế, KSVKL có thể điều chỉnh/thay đổi thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành, đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả các hoạt động bay tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.
- 60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, hệ thống AMAN/DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT, thứ tự sắp xếp các chuyến bay trên hệ thống AMAN/DMAN và được chia sẻ tới các cơ quan, đơn vị liên quan qua màn hình chia sẻ hình ảnh AMAN/DMAN.
- Việc thay đổi giờ EOBT của chuyến bay sẽ dẫn tới việc hệ thống tính toán lại giờ TSAT và thay đổi thứ tự khởi hành của chuyến bay.

The "free part" is the area where AMAN will sequence arrival flights based on flight plans. STA and arrival sequence are constantly updated based on surveillance data and actual flight trajectory, therefore, arriving sequence can be automatically changed due to calculations of the system.

The "frozen part" is the area where AMAN will not automatically insert new flights or change the order of flights to sustain landing sequence. Under unusual circumstances, ATC may change landing sequence to handle situations.

The "final part" is the area after the aircraft have passed the final approach fix (FAF). AMAN updates the aircraft's STA for the last time at the FAF. In this area, AMAN will not change the sequence and flight's STA.

10 minutes before the aircraft enters Ha Noi FIR, the AMAN/DMAN system will start calculating, sequencing and displaying the flight's STA on AMAN/DMAN screen. STA is continuously updated by the system according to the actual trajectory of the flight.

6.4.2 Recommendations by AMAN

a) Holding advice:

- When AMAN calculates and achieves the optimal sequence of arrivals, it may recommend that some flights have to wait at the designated holding areas.
- In case the speed control is not achieved and the flight must be brought into the holding pattern, AMAN will monitor the flight and reduce the remained holding time of flight when a new trajectory is calculated.

b) Speed advice:

To achieve the desired sequence, during the calculation, AMAN can make recommendations to increase/reduce speed of a certain flight. Recommendations are given in Mach number (if the aircraft is in an en-route phase) or CAS (if the aircraft is in a descent phase) and AMAN assumes that there is no difference between Indicated Airspeed (IAS) and Calibrated Airspeed (CAS).

6.5 DMAN system

Operational principles

- Based on flight plan data (EOBT) and wake turbulence separation standards, aircraft parking positions, taxiway configuration, runway, runway operating limitations, priority level of the flight ... DMAN calculates to provide departure sequence of aircrafts with two estimated times for the flight: Target take-off time (TTOT) and Target startup approves time (TSAT).
- Besides, based on the principle of grouping arrival aerodromes by distance, aircraft turbulence category and actual air traffic situation, ATC can adjust/change the sequence of departing aircrafts, ensure the safety, order and efficiency of flight operations at Noi Bai International Airport.
- 60 minutes before the EOBT of the flight, the AMAN/DMAN system will calculate and display the TSAT and TTOT, sequences of the flights on the AMAN/DMAN system and will be shared with related departments/units through the AMAN/DMAN sharing screen.
- Changing EOBT of a flight will result in the system recalculating the TSAT and changing the flight's departure sequence.

6.6 Phương thức lập kế hoạch bay của hãng hàng không**6.6.1 Đối với chuyến bay đến**

Các chuyến bay đến sẽ được AMAN tính toán và sắp xếp thứ tự trên Timeline khi đáp ứng các điều kiện:

- Trường 15 của kế hoạch bay được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức đến ngắn nhất;
- Phương thức đến của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trường TWR Nội Bài ấn định).

6.6.2 Đối với chuyến bay khởi hành

Các chuyến bay khởi hành sẽ được DMAN tính toán và sắp xếp thứ tự trên Timeline khi đáp ứng các điều kiện:

- Trường 15 của kế hoạch bay được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức khởi hành;
- SID của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trường TWR Nội Bài ấn định).

6.7 Quy trình phối hợp xử lý theo dữ liệu hệ thống quản lý tàu bay đến và tàu bay khởi hành (AMAN/DMAN)

Quy trình này được áp dụng cho các chuyến bay đến, khởi hành từ Cảng hàng không quốc tế Nội Bài khi áp dụng AMAN/DMAN (riêng các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt, chuyến bay trực trực kỹ thuật và chuyến bay khẩn cấp được ưu tiên sắp xếp thứ tự và áp dụng theo các quy định hiện hành).

6.7.1 Đối với chuyến bay đến

Dữ liệu các mốc thời gian về STA, ATA của chuyến bay sẽ được hệ thống AMAN/DMAN tính toán và hiển thị trên hệ thống 10 phút trước khi tàu bay đến vào vùng thông báo bay Hà Nội.

Căn cứ kế hoạch dự kiến hạ cánh của các chuyến bay, các đơn vị liên quan bảo đảm sẵn sàng vị trí đỗ/cầu hành khách, lực lượng, phương tiện sẵn sàng phục vụ chuyến bay chậm nhất 5 phút trước khi tàu bay vào vị trí đỗ/cầu hành khách.

KSVKL đảm bảo phối hợp, thống nhất tổ lái thực hiện hiệu quả theo khuyến cáo của AMAN đối với chuyến bay như tăng/giảm tốc độ, sử dụng khu chờ, kéo dài hoặc rút ngắn vệt bay... tùy theo tình huống không lưu.

a) Trách nhiệm của tổ lái

Phối hợp và tuân thủ huấn lệnh của KSVKL thực hiện theo khuyến cáo AMAN đưa ra đối với chuyến bay như tăng/giảm tốc độ, sử dụng khu chờ, kéo dài hoặc rút ngắn vệt bay ... tùy theo tình huống không lưu. Thông báo sớm cho KSVKL nếu không thể tuân thủ để có phương án thay thế.

Tuân thủ quy định về kiểm soát tốc độ trên không và trên khu bay:

- Kiểm soát tốc độ trên không:
 - Tất cả tàu bay sử dụng phương thức bay SID/STAR RNAV 1 phải tuân thủ những hạn chế về tốc độ được thể hiện trong các phương thức bay (được công bố trên AIP). Nếu không thể tuân thủ những hạn chế về tốc độ, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và đưa ra tốc độ sẽ sử dụng.
 - Hạn chế tốc độ trong khu vực TMA Nội Bài như sau:
 - * Tàu bay dưới FL 100: Tốc độ (IAS) tối đa 250 kt.
 - * Tàu bay về cách điểm chạm bánh 12 NM (track mile): Tốc độ (IAS) tối đa 200 kt.
 - * Tàu bay về cách điểm chạm bánh 5 NM (track mile): Tốc độ (IAS) tối đa 160 kt.
- Kiểm soát tốc độ trên khu bay:

6.6 Flight planning of airlines**6.6.1 For arriving flight**

Arrivals shall be calculated by AMAN and be arranged sequence on the Timeline when meeting the following requirements:

- Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially the shortest arrival procedure;
- Arrival procedure of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

6.6.2 For departing flight

Departures shall be calculated by DMAN and be arranged sequence on the Timeline when meeting the following requirements:

- Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially departure procedure;
- SID of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

6.7 Coordination procedure processing data arrival and departure manager system (AMAN/DMAN)

This procedure is applied to flights arriving to and departing from Noi Bai International Airport when apply AMAN/DMAN (except for VIP flights, special flights, flights with technical problems and emergency flight which are prioritised in accordance with current regulations).

6.7.1 For arriving flight

Data of the designated times for Scheduled Time of Arrival (STA), Actual Time of Arrival (ATA) of the flight will be calculated by the AMAN/DMAN system and displayed on the system 10 minutes before the arriving flight enters Ha Noi FIR.

Based on the STA, related units must ensure that the aircraft stand/passenger boarding bridge, facilities and vehicles are ready to serve the flight at least 5 minutes before the time the aircraft taxi into stand/passenger boarding bridge.

ATC ensures to coordinate and unify with pilot to effectively comply with AMAN's recommendations for flights such as increase/reduce speed, using the holding pattern, extend or shorten the track, etc., depending on the air traffic situation.

a) Responsibility of pilot

Co-operating and complying with the ATCs' clearances to follow AMAN's recommendations for flights such as increase/reduce speed, using the holding pattern, extend or shorten the track... depending on the air traffic situation. Early notifying ATC if pilot is unable to comply with an alternative plan.

Comply with the regulations on speed control in the air and on the movement area:

- Air speed control:
 - All aircrafts using SID/STAR RNAV 1 shall follow the speed restrictions specified in the flight procedures (published in AIP Viet Nam). If unable to follow the speed restrictions, pilot shall inform ATC immediately and report expected speed.
 - Speed restriction within Noi Bai TMA are as follows:
 - * Aircraft under FL 100: Maximum speed 250 kt (IAS).
 - * Arrival aircraft is 12 NM (track mile) from touchdown: Maximum speed 200 kt (IAS).
 - * Arrival aircraft is 5 NM (track mile) from touchdown: Maximum speed 160 kt (IAS).
- Speed control on movement area:

- Tốc độ tàu bay lần vào sân đỗ có trang bị hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS): Đã được công bố tại AIP Việt Nam, mục VVNB AD 2.9.
- Tốc độ tàu bay lần tại khu vực di chuyển:
 - * Khu vực đường cất hạ cánh: Không quá 40 kts;
 - * Khu vực đường lăn: Không quá 30 kts khi tàu bay thực hiện lần thẳng;
 - * Khu vực sân đỗ: Không quá 15 kts khi lần chuẩn bị tiến nhập vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vị trí đỗ; không quá 10 kts khi tàu bay thực hiện vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vào vị trí đỗ (có nhân viên đánh tín hiệu), sau đó giảm dần tốc độ để tiếp cận vị trí đỗ, dừng đứng vạch dừng. Tổ lái phải lưu ý thực hiện đúng các chỉ dẫn của nhân viên đánh tín hiệu, bao gồm cả tín hiệu yêu cầu lần chậm lại (nếu có).
- Khi tàu bay lần thực hiện vòng rẽ từ 90° trở lên: Không quá 10 kts.
- Trong điều kiện tầm nhìn thấp (LVO): Không quá 10 kts.

Để giảm thời gian chiếm dụng đường CHC và thúc đẩy nền không lưu, tổ lái phải khẩn trương thực hiện huấn lệnh thoát ly đường CHC và đảm bảo đuôi tàu bay thoát ly khỏi vạch chờ liên quan trong thời gian không quá 60 giây sau khi xả đà; thông báo ngay cho TWR Nội Bài nếu không thực hiện được.

b) Phương thức lập kế hoạch bay không lưu của hãng hàng không/công ty bay

Trường 15 của kế hoạch bay phải được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức đến (STAR) ngắn nhất phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài.

- Các phương thức đến khi sử dụng đường CHC 11L/R bao gồm: BISON 1L/1R, HAKAO 1N/1R, HUVAN 1N/1R, MUCHI 1L/1R, TAMDA 1N/1R.
- Các phương thức đến khi sử dụng đường CHC 29L/R gồm: BISON 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, TAMDA 1P/1Q.

6.7.2 Đối với chuyến bay khởi hành (sơ đồ mô tả quy trình phối hợp thực hiện dữ liệu hệ thống AMAN/DMAN được nêu tại mục c. dưới đây)

60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT trên hệ thống, các Hãng HK (nội địa và nước ngoài), đơn vị phục vụ mặt đất (VIAGS, HGS), sau khi khai thác trên màn hình chia sẻ hình ảnh AMAN/DMAN có trách nhiệm thông báo giờ TSAT, TTOT của chuyến bay cho tổ lái.

Sau khi giờ TSAT của chuyến bay được hiển thị trên màn hình chia sẻ, đại diện hãng HK/công ty bay (nội địa và nước ngoài) đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm thông báo cho KSVKL khai thác AMAN/DMAN giờ TOBT/EOBT cập nhật/sửa đổi của chuyến bay nếu có sai lệch từ 5 phút trở lên. Hạn chế thay đổi giờ TOBT/EOBT của chuyến bay (không quá 3 lần) để đảm bảo tính ổn định của quá trình tính toán giờ TTOT.

KSVKL sẽ thông báo cho tổ lái nếu có thay đổi về giờ TSAT của chuyến bay (sau thời điểm tổ lái đã liên lạc với KSVKL để xin huấn lệnh đường dài).

a) Trách nhiệm của tổ lái:

- Tối thiểu 15 phút trước giờ EOBT, tổ lái phải đảm bảo liên lạc với KSVKL vị trí Clearance delivery (119.25 MHz) để xin huấn lệnh đường dài (ATC clearance).
- Nhận thông tin về giờ TSAT, TTOT của chuyến bay từ đại diện hãng HK/công ty bay (nội địa và nước ngoài); chủ động phối hợp thực hiện các quy trình chuẩn bị của chuyến bay để đảm bảo tuân thủ giờ TSAT, TTOT của chuyến bay.

- Aircraft taxiing speed into stand equipped with visual docking guidance system (VDGS): As published in AIP Viet Nam, Item VVNB AD 2.9.
- Aircraft taxiing speed at the movement area:
 - * RWY area: Not exceed 40 kts;
 - * TWY area: Not exceed 30 kts when the aircraft is performing a straight taxi;
 - * Apron area: Not exceed 15 kts before approaching the last turn to the parking; not exceed 10 kts when turning in the last turn to the parking (with marshaller), then reduce speed to approach the stand, stop right at the stop line. Pilots must strictly follow the marshaller's instructions, including the signal requesting to reduce speed (if any).
- When taxiing aircraft makes a turn of 90° or more: Not exceed 10 kts.
- In low visibility operation (LVO): Not exceed 10 kts.

In order to reduce RWY occupancy time and expedite the air traffic flow, pilots must immediately perform the RWY vacating clearance and ensure that the tail of the aircraft vacate the relevant holding position within the time not exceeding 60 seconds after rolling out; immediately notify Noi Bai TWR if unable to perform.

b) Flight plan procedure of airlines

Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially the shortest arrival procedure (STAR) complied with RWY operating mode at Noi Bai International Airport.

- Arrival procedures when using RWY 11L/R include: BISON 1L/1R, HAKAO 1N/1R, HUVAN 1N/1R, MUCHI 1L/1R, TAMDA 1N/1R.
- Arrival procedures when using RWY 29L/R include: BISON 1P/1Q, HAKAO 1P/1Q, HUVAN 1P/1Q, MUCHI 1P/1Q, TAMDA 1P/1Q.

6.7.2 For departing flight (chart the coordination procedures process the implementation of AMAN/DMAN system as mentioned in Item c. below)

60 minutes before the Estimated Off-Block Time (EOBT) of flight, DMAN will calculate and display the Target Start-up Approval Time (TSAT) and Target Take-off Time (TTOT) in the system. After exploiting on the AMAN/DMAN sharing screen, airlines (domestic and international), Viet Nam Airport Ground Services (VIAGS), Ha Noi Ground Services (HGS) are responsible to inform the TSAT, TTOT of the flight to the pilot.

After the TSAT of flight is displayed on the AMAN/DMAN sharing screen, the airline's representative (domestic/international), ground services unit are responsible to inform ATC operating AMAN/DMAN the updated/revised TOBT/EOBT of the flight in case there is a deviation of 5 minutes or more. The change of TOBT/EOBT shall be limited (not more than 3 times) to ensure the stability of the TTOT calculation process.

ATC will notify the pilot if there is a change the TSAT of the flight (after the time the pilot has contacted ATC for ATC clearance).

a) Responsibilities of the pilot:

- At least 15 minutes before the EOBT, pilots shall ensure to contact ATC - Clearance delivery position (119.25 MHz) for ATC clearance.
- Receive information about TSAT, TTOT of flight from airline's representative (domestic/international); initiatively co-operate to implement the flight preparation procedures to ensure the compliance with the TSAT and TTOT of flight.

6 **Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh**

Đường CHC 25L/07R RWY 25R/07L	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		1.5 M	4 M	7 M	11 M	17 M
25L	3 520	0.78	0.74	0.76	0.81	0.84
07R	3 520	0.77	0.75	0.81	0.83	0.83

6 **Table of friction coefficients**

Đường CHC 25R/07L RWY 25R/07L	Chiều dài đo (M) Measured length (M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		1.5 M	4 M	7 M	11 M	17 M
25R	2 750	0.78	0.74	0.78	0.83	0.82
07L	2 750	0.77	0.75	0.81	0.79	0.79

7 **Bổ sung các vị trí đỗ tàu bay 01VJ, 02VJ, 03VJ, 04VJ sử dụng cho Công ty Cổ phần Hàng không Việt Jet**

Phương thức khai thác:

- Phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay và đỗ tàu bay qua đêm (không khai thác thương mại).
- Sử dụng cho loại tàu bay A320/A321 và tương trở xuống.
- Sử dụng xe kéo, đẩy tàu bay từ vị trí đỗ khai thác thương mại sang vị trí đỗ 01VJ, 02VJ, 03VJ, 04VJ và ngược lại.

7 **Addition of stands 01VJ, 02VJ, 03VJ, 04VJ using for Viet Jet Aviation Joint Stock Company**

Operational procedure:

- Serve for maintenance and aircraft parking overnight (without commercial purpose).
- Only used for aircraft up to A320/A321 and equivalent.
- Tow tractor is used for pushing aircraft from commercial stands to stand 01VJ, 02VJ, 03VJ, 04VJ and vice versa.

8 **Tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACN max lớn hơn chỉ số PCN của đường CHC 25L/07R**

8 **The aircraft loading with ACN max over PCN of RWY 25L/07R**

STT Number	Loại tàu bay Aircraft type	M max (tấn) M max (ton)	M min (tấn) M min (ton)	ACN max ACN max	ACN min ACN min	Tải trọng tàu bay được phép khai thác với hệ số vượt tải 1.05 The permitted aircraft loading to operate with the overload ratio 1.05
1	B777-300ER	352.4	167.8	85	28	295.2
2	B777F	348.72	144.24	82	23	297.0
3	B777-200LR	348.36	145.15	82	23	297.1
4	B777-400ER	414.1	164.4	69	20	402.7
5	B747-8F	443.61	226.8	75	30	405.1
6	B747-8F	449	226.8	76	30	405.5
7	B747-8	449	226.8	77	30	402.0

Các hãng hàng không muốn khai thác các loại tàu bay ngoài các tàu bay nêu trên thì cung cấp các thông số kỹ thuật của tàu bay cho Phòng Vận tải hàng không. Cục Hàng không Việt Nam sẽ xem xét để tính toán, công bố bổ sung.

The airlines who want to operate the type of aircraft except the above types of aircraft, provide the parameters of aircraft for Air Transport Department. Civil Aviation Authority of Viet Nam will consider to calculate and publish additional information.

9 Các điểm HOT SPOT

9 HOT SPOTS

<i>HOT SPOT</i> <i>HOT SPOT NR</i>	<i>Vị trí</i> <i>Position</i>
HS 1	Vị trí: Giao điểm giữa vệt lăn Y3 và đường công vụ A8. - Tàu bay lăn trên đường lăn S5 rẽ vào vệt lăn Y3 hoặc tàu bay được kéo đẩy ra vệt lăn Y3 để khởi hành: Cần chú ý khoảng cách an toàn với phương tiện/trang thiết bị di chuyển trên đường công vụ A8. - Tổ lái quan sát trong quá trình lăn, thông báo cho đài chỉ huy và dừng tàu bay lại khi phát hiện có vi phạm khoảng cách an toàn tàu bay đang lăn. Position: The intersection of taxilane Y3 and service road A8. - Aircraft taxiing on TWY S5 turn to taxilane Y3 or aircraft are pushed/towed to taxilane Y3 for departure: Should pay attention to safe distance with vehicles/facilities moving on service road A8. - Pilots must observe during taxiing, inform to TWR and stop the aircraft when detecting a violation of safe distance for taxiing aircraft.
HS 2	Vị trí: Giao điểm giữa đường lăn S5 và đường công vụ A22. - Tàu bay lăn trên đường lăn S5 (Đoạn giao cắt đường lăn S5 và đường công vụ A22): Cần chú ý khoảng cách an toàn với phương tiện/trang thiết bị di chuyển trên đường công vụ A22. - Tổ lái quan sát trong quá trình lăn, thông báo cho đài chỉ huy và dừng tàu bay lại khi phát hiện có vi phạm khoảng cách an toàn tàu bay đang lăn. Position: The intersection of TWY S5 and service road A22. - Aircraft taxiing on TWY S5 (A portion intersecting of TWY S5 and service road A22): Should pay attention to safe distance with vehicles/facilities moving on service road A22. - Pilots must observe during taxiing, inform to TWR and stop the aircraft when detecting a violation of safe distance for taxiing aircraft.
HS 3	Vị trí: Giao điểm giữa đường lăn S5 và đường công vụ A5. - Tàu bay lăn trên đường lăn S5 đến giao điểm của đường lăn S5 và đường công vụ A5: Cần chú ý khoảng cách an toàn với phương tiện/trang thiết bị di chuyển trên đường công vụ A5. - Tổ lái quan sát trong quá trình lăn, thông báo cho đài chỉ huy và dừng tàu bay lại khi phát hiện có vi phạm khoảng cách an toàn tàu bay đang lăn. Position: The intersection of TWY S5 and service road A5. - Aircraft taxiing on TWY S5 to intersection of TWY S5 and service road A5: Should pay attention to safe distance with vehicles/facilities moving on service road A5. - Pilots must observe during taxiing, inform to TWR and stop the aircraft when detecting a violation of safe distance for taxiing aircraft.
HS 4	Vị trí: Đường công vụ A3 phía sau các vị trí đỗ 9 đến 17. - Tàu bay đang lăn vào/đẩy lùi ra từ các vị trí đỗ 9 đến 17: Cần chú ý khoảng cách an toàn với phương tiện/trang thiết bị di chuyển trên đường công vụ A3. - Tổ lái quan sát trong quá trình lăn, thông báo cho đài chỉ huy và dừng tàu bay lại khi phát hiện có vi phạm khoảng cách an toàn tàu bay đang lăn. Position: Service road A3 behind stands from 9 to 17. - Aircraft taxiing into/pushed back from stands from 9 to 17: Should pay attention to safe distance with vehicles/facilities moving on service road A3. - Pilots must observe during taxiing, inform to TWR and stop the aircraft when detecting a violation of safe distance for taxiing aircraft.