

Post: Contact:
Air Navigation Department
119 Nguyen Son Str.,
Bo De Ward,
Ha Noi, Viet Nam
Tel: +84 24 38274191
Fax: +84 24 38274194
E-mail: and@caa.gov.vn
Web: http://caa.gov.vn

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM



AIP SUP
05/26
Có hiệu lực từ
Effective from
19 FEB 2026
Được xuất bản vào
Published on
30 JAN 2026

SỬA ĐỔI PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TRONG
ĐIỀU KIỆN TẦM NHÌN HẠN CHẾ TẠI CẢNG HÀNG
KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB)

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về việc sửa đổi phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP) tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (VVNB).

Tập bổ sung AIP này thay thế mục VVNB AD 2.22-1, các trang từ AD 2-VVNB-1-69 đến 80, AIP Việt Nam.

2 CHI TIẾT

2.1 Mục đích

Phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP) là các phương thức được áp dụng để bảo đảm tính an toàn, điều hòa và hiệu quả của các hoạt động trên khu di chuyển tại sân bay quốc tế Nội Bài trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

2.2 Phạm vi và đối tượng áp dụng

Áp dụng đối với APP/TWR Nội Bài, Trung tâm Khí tượng hàng không Nội Bài, các đơn vị bảo đảm hệ thống thiết bị kỹ thuật phục vụ khai thác hai đường CHC, tổ lái, nhà khai thác tàu bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động trong điều kiện tầm nhìn hạn chế tại Cảng HKQT Nội Bài.

2.3 Các quy định chung

2.3.1 Cấp phép/công nhận khai thác của Cục Hàng không Việt Nam (HKVN)

- Các hãng hàng không nội địa, quốc tế muốn áp dụng khai thác ILS CAT II tại sân bay quốc tế của Việt Nam phải gửi đơn tới Cục HKVN để làm thủ tục cấp phép hoặc công nhận trước khi thực hiện các hoạt động này.
- Đơn hoặc văn bản gửi đến Cục HKVN bao gồm tên nhà khai thác, kiểu loại và đăng ký tàu bay, bản sao tài liệu chứng chỉ kiểu loại và giấy phép khai thác ILS CAT II của tổ lái do Nhà chức trách có liên quan của quốc gia Nhà khai thác cấp (áp dụng cho các hãng hàng không quốc tế).
- Khi đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép hoặc công nhận đủ điều kiện khai thác, tổ lái tuân thủ tiêu chuẩn khai thác CAT II và phương thức khai thác này; chủ động thông báo ngay cho cơ sở APP/TWR Nội Bài trong trường hợp không đủ tiêu chuẩn khai thác CAT II.

2.3.2 Phương thức khai thác đường CHC CAT II trong điều kiện LVP

- Thông thường tại mỗi thời điểm chỉ khai thác một (01) đường CHC cho tàu bay hạ cánh theo tiêu chuẩn ILS CAT II. TWR Nội Bài thông báo cho SCHKN Nội Bài đường CHC khai thác CAT II.

REVISION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES AT
NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)

1 INTRODUCTION

This AIP Supplement issues notification of the revision of Low Visibility Procedures (LVP) at Noi Bai International Airport (VVNB).

This AIP Supplement replaces item VVNB AD 2.22-1, pages from AD 2-VVNB-1-69 to 80, Viet Nam AIP.

2 DETAILS

2.1 Purpose

Low visibility procedures (LVP) are operational procedures applied to ensure the safety, regularity and efficiency of the activities conducted in the movement area of the Noi Bai International Airport under the low visibility conditions.

2.2 Scope and applicability

LVP shall be applied to Noi Bai APP/TWR, Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre, units responsible for the maintenance of technical facilities serving the operation of both RWYs, pilots, aircraft operators and organisations, individuals involved in low visibility operation at Noi Bai International Airport.

2.3 General regulations

2.3.1 Permission/Authorization by Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV)

- Domestic and international airlines, who want to conduct ILS CAT II operation at international airports in Viet Nam shall submit an application to the CAAV for approval or recognition prior to commencing such operations.
- The application submitted to the CAAV shall include name of the operator, aircraft type and registration, copies of aircraft type certificate document and pilots' approval for ILS CAT II authorization issued by the relevant authority of the State of the Operator (applicable to international airlines).
- Upon being approved or recognized by the CAAV, pilots shall comply with CAT II operating standard and these operational procedures and shall immediately notify Noi Bai APP/TWR in the situation that CAT II operational requirements cannot be met.

2.3.2 CAT II RWY operations under LVP

- Normally, only one RWY is in use at any given time for ILS CAT II landing operations. Noi Bai TWR shall notify the Noi Bai Emergency Operations Center of the RWY for CAT II operations.

- Việc áp dụng khai thác CAT II trên một đường CHC (11L hoặc 11R) không miễn trừ trách nhiệm của các đơn vị liên quan phải liên tục theo dõi, giám sát trạng thái hoạt động của hệ thống ILS CAT II của đường CHC còn lại, nhằm đảm bảo tính sẵn sàng cao nhất để chuyển đổi khai thác giữa hai đường CHC kịp thời và an toàn.
- Trường hợp đường CHC đang khai thác CAT II bị suy giảm không đáp ứng tiêu chuẩn khai thác, TWR Nội Bài căn cứ tình hình thực tế để quyết định chuyển đổi sang khai thác CAT II đường CHC còn lại và chỉ chuyển đổi khai thác CAT II sang đường CHC khác sau khi SCHKN Nội Bài đã xác nhận các yếu tố bảo đảm khai thác CAT II đường CHC đó vẫn đang duy trì đáp ứng đầy đủ yêu cầu khai thác CAT II.
- The application of CAT II operations on one RWY (11L or 11R) does not relieve relevant units from continuously monitoring the operational status of the ILS CAT II system of the other RWY, in order to ensure the highest level of readiness for timely and safe RWY changeover.
- In the situation that the RWY currently used for CAT II operations becomes degraded and no longer meets CAT II operational standards, Noi Bai TWR shall, based on actual conditions, decide to transfer CAT II operations to the other RWY. Such transfer shall only be conducted after confirmation by the Noi Bai Emergency Operations Center that all CAT II operational requirements for the designated RWY are fully met.

2.3.3 Các yếu tố tối thiểu đáp ứng khai thác CAT II

2.3.3.1 Đối với khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm ILS CAT II

Khu vực hạn chế, khu vực nhạy cảm của thiết bị ILS CAT II không được có người và phương tiện hoạt động (xem sơ đồ tại mục 2.7 của phương thức này).

2.3.3.2 Đối với hệ thống ILS/DME đường CHC khai thác CAT II

- Máy phát chính và dự phòng của thiết bị Localizer (LLZ), Glidepath (GP), DME đều hoạt động bình thường;
- Tất cả các thiết bị giám sát (monitor) của thiết bị LLZ, GP và DME đều hoạt động;
- Không có sai lệch nào giữa hai trong số các Monitor của ba thiết bị LLZ, GP và DME dẫn đến cảnh báo của thiết bị;
- Hệ thống điều khiển xa của hệ thống ILS/DME hoạt động tốt.

2.3.3.3 Đối với hệ thống đèn hiệu đường CHC khai thác CAT II

- Hệ thống đèn tiếp cận (ALS):
 - Trong phạm vi 450 m (tính từ đầu đường CHC): Có hơn 95% số đèn hoạt động, và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;
 - Ngoài phạm vi 450 m (tính từ đầu đường CHC): Có hơn 85% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn nào gần nhau bị hỏng;
- Hệ thống đèn tim, đèn lề, đèn thềm đường CHC: Có hơn 95% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;
- Hệ thống đèn TDZ: Có hơn 90% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;
- Hệ thống đèn cuối đường CHC: Có hơn 70% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng;
- Hệ thống đèn vạch dừng: Có hơn 95% số đèn hoạt động và không có bất kỳ 2 đèn gần nhau nào cùng bị hỏng.

2.3.3.4 Đối với hệ thống RVR

Hệ thống RVR đường CHC khai thác CAT II hoạt động bình thường. Giá trị RVR trạm TDZ và trạm MID phải được thể hiện trực tiếp trên màn hình hiển thị tại vị trí làm việc của cơ sở APP/TWR Nội Bài.

2.3.3.5 Đối với hệ thống nguồn điện

Nguồn cung cấp cho hệ thống đèn hiệu được cấp từ nguồn liên tục (UPS) và nguồn điện lưới là nguồn chính, nguồn điện máy phát là nguồn là dự phòng.

2.3.3.6 Đối với lực lượng khẩn nguy sân bay

Lực lượng, phương tiện và trang thiết bị khẩn nguy sân bay đảm bảo đúng tiêu chuẩn cấp 9 và sẵn sàng ứng phó khi có tình huống khẩn nguy xảy ra theo phương án khẩn nguy hiện hành.

2.3.3 Minimum Requirements for CAT II Operations

2.3.3.1 For ILS CAT II critical/sensitive areas

Personnel and vehicles shall not be permitted to operate within the ILS CAT II critical and sensitive areas (refer to item 2.7 of this procedures).

2.3.3.2 For ILS/DME system for CAT II RWY

- Primary and secondary of LLZ, GP, DME shall be serviceable;
- All monitoring systems of LLZ, GP and DME shall be serviceable;
- There is no deviation between any two of the monitors for three devices LLZ, GP, DME can lead to device's warning;
- ILS/DME remote control system shall be serviceable.

2.3.3.3 RWY lighting system for CAT II operation

- Approach lighting system (ALS):
 - Within the range of 450 m (from the THR): More than 95% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable;
 - Outside the range of 450 m (from the THR): More than 85% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable.
- RWY centre line lights, RWY edge lights, THR lights: More than 95% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable;
- Touchdown zone lighting system: More than 90% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable;
- RWY end lighting system: More than 70% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable;
- Stop bars lighting system: More than 95% of lights shall be serviceable and no two consecutive lights shall be unserviceable.

2.3.3.4 Runway Visual Range (RVR) system

The RVR for the CAT II RWY shall be serviceable. RVR values at RWY TDZ and Mid-point (MID) stations shall be directly displayed at the operational positions of Noi Bai TWR/APP.

2.3.3.5 For power supply (UPS) system

Electrical power source for lighting system shall be provided by UPS and the main power grid as the primary source, with generator power provided as the standby source.

2.3.3.6 Aerodrome emergency services

Aerodrome emergency services, facilities and equipments ensure meeting CAT 9 standard and are available to cope with urgency following the current emergency procedures.

2.3.4 Tiêu chuẩn áp dụng điều kiện tầm nhìn hạn chế

2.3.4.1 Chuẩn bị áp dụng LVP

Khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài xuất hiện một trong các điều kiện sau:

- RVR tại TDZ (trạm 11R/L), hoặc khu vực giữa đường CHC (trạm MID 11R/L) bằng hoặc nhỏ hơn 1 200 m và có xu hướng giảm thấp; hoặc.
- Độ cao trần mây (với vận lượng BKN hoặc lớn hơn) trên thiết bị đo độ cao mây khu đầu đường CHC 11R/L (chỉ số Sky 11R/L hiển thị trên thiết bị đầu cuối AWOS AVIMET Nội Bài) bằng hoặc thấp hơn 300 ft (90 m); hoặc
- Khi bầu trời mù mịt không quan trắc được về mây và AWOS có thể cung cấp được tầm nhìn thẳng đứng (VVnnn) thì áp dụng theo tiêu chí VV bằng hoặc thấp hơn 300 ft (90 m).

2.3.4.2 Bắt đầu áp dụng LVP

Khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài xuất hiện một trong các điều kiện sau:

- RVR tại TDZ (trạm 11R/L), hoặc khu vực giữa đường CHC (trạm MID 11R/L) bằng hoặc nhỏ hơn 900 m và có xu hướng giảm thấp; hoặc
- Độ cao trần mây (với vận lượng BKN hoặc lớn hơn) trên thiết bị đo độ cao mây khu đầu đường CHC 11R/L (chỉ số Sky 11R/L hiển thị trên thiết bị đầu cuối AWOS AVIMET Nội Bài) bằng hoặc thấp hơn 250 ft (75 m); hoặc
- Khi bầu trời mù mịt không quan trắc được về mây và AWOS có thể cung cấp được tầm nhìn thẳng đứng (VVnnn) thì áp dụng theo tiêu chí VV bằng hoặc thấp hơn 250 ft (75 m).

Ghi chú: Trong trường hợp đang áp dụng LVP và điều kiện thời tiết tốt lên đủ tiêu chuẩn khai thác ILS CAT I mà không đảm bảo các yếu tố tối thiểu đáp ứng khai thác CAT II quy định tại mục 2.3.3 thì vẫn tiếp tục áp dụng LVP. Đối với tiêu chuẩn khai thác tối thiểu cho phương thức ILS CAT I, chỉ sử dụng giá trị VIS khi không có giá trị RVR hoặc hệ thống RVR không hoạt động.

2.3.4.3 Kết thúc LVP

Phương thức này được kết thúc khi điều kiện thời tiết tại Cảng HKQT Nội Bài đã ổn định cao hơn điều kiện thời tiết quy định tại mục 2.3.4 của Phương thức này được 15 phút và có xu hướng tốt lên.

2.4 Phương thức điều hành bay trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

2.4.1 Phương thức kiểm soát tiếp cận

2.4.1.1 Trong suốt thời gian áp dụng LVP, APP/TWR Nội Bài cần liên tục cập nhật những thông tin liên quan đường CHC sử dụng cho hạ cánh như sau:

- Tình trạng hoạt động của hệ thống ILS;
- Khả năng đáp ứng của hệ thống phụ trợ bằng mắt;
- Thông tin về RVR tại trạm TDZ và trạm MID.

2.4.1.2 Ngoài những tin tức thường lệ, trong lần liên lạc đầu tiên hoặc ngay sau đó, APP Nội Bài phải chuyển cho tàu bay đến những tin tức liên quan đường CHC sử dụng cho hạ cánh như sau:

- Số liệu RVR hiện thời tại trạm TDZ;
- Số liệu RVR tại trạm MID nếu giá trị trạm MID nhỏ hơn 550 m.
- Tình trạng không hoạt động của bất kỳ thành phần nào của hệ thống thiết bị phục vụ khai thác CAT II mà những thông tin này chưa được thông báo trên bản tin ATIS trước đó.

2.3.4 Applicable standards in condition of low visibility

2.3.4.1 Preparation of LVP application

When the weather condition at Noi Bai International Airport appear at least one of the following conditions:

- RVR at TDZ (11R/L station), or RWY Mid-point (MID station 11R/L) is 1 200 m or less and tends to decrease; or.
- Ceiling (BKN or above) on the cloud altimeter at the beginning of RWY 11R/L (Sky 11R/L index displayed on the AWOS AVIMET Noi Bai terminal) is at or below 300 ft (90 m); or
- When the sky is dark, clouds cannot be observed and AWOS provides vertical VIS (VVnnn), applies to criteria VV is at or below 300 ft (90 m).

2.3.4.2 Commencement of LVP application

When the weather condition at Noi Bai international airport appear at least one of the following conditions:

- RVR at TDZ (11R/L station), or RWY Mid-point (MID-station 11R/L) is 900 m or less and tends to decrease; or
- Ceiling (BKN or above) on the cloud altimeter at the beginning of RWY 11R/L (Sky 11R/L index displayed on the AWOS AVIMET Noi Bai terminal) is 250 ft (75 m) or below; or
- When the sky is dark, clouds cannot be observed and AWOS can provide vertical VIS (VVnnn), applies to criteria VV is 250 ft (75 m) or below.

Note: When LVP is in operation and weather conditions improve to ILS CAT I minima operation but CAT II minimum operational requirements are not met follows item 2.3.3, LVP shall remain in force. For ILS CAT I minima, VIS shall be used only when RVR is unavailable or unserviceable.

2.3.4.3 Termination of LVP

LVP shall be terminated when the weather conditions at Noi Bai International Airport remain better than the criteria specified in item 2.3.4 of these procedures stable in 15 minutes and tends to improve.

2.4 Operating procedures in low visibility condition

2.4.1 Approach control procedures

2.4.1.1 During LVP application, Noi Bai APP, Noi Bai TWR shall continuously provide the information related to the RWY in use for landing is as follows:

- Operational status of ILS system;
- Operational status of visual aids system;
- RVR at TDZ and MID stations.

2.4.1.2 In addition to schedule information, on initial contact or thereafter, Noi Bai APP shall provide to arriving aircraft the information related to the RWY in use for landing as follows:

- Current RVR values at the TDZ station;
- RVR at the MID station if the values at MID station is below 550 m.
- Unserviceable status of any component of equipments serving CAT II operation, which is not notified in the previous ATIS broadcast.

2.4.1.3 Cho tàu bay thực hiện tiếp cận theo phương thức tiêu chuẩn để thiết lập ILS hoặc APP Nội Bài dẫn dắt tàu bay tiến nhập LLZ tại cự ly không nhỏ hơn 9 NM từ điểm chạm bánh.

2.4.1.4 Phải áp dụng giãn cách thích hợp giữa các tàu bay hạ cánh để đảm bảo huấn lệnh hạ cánh có thể được cấp cho tàu bay đến trước khi tàu bay đó đạt đến cự ly 2 NM so với điểm chạm bánh, nếu có tàu bay khởi hành xen giữa hai tàu bay hạ cánh này thì phải gia tăng giãn cách cần thiết này một cách thích hợp.

2.4.1.5 APP/TWR Nội Bài sẽ không áp dụng hạn chế tốc độ đối với tàu bay đang thực hiện tiếp cận giữa và tiếp cận chót khi thực hiện phương thức ILS.

2.4.1.6 Áp dụng giãn cách tối thiểu 8 NM giữa tàu bay cất cánh và tàu bay hạ cánh sau đó, cụ thể là tàu bay khởi hành bắt đầu chạy đà cất cánh trước khi tàu bay đến đạt vị trí 8 NM cách điểm chạm bánh.

2.4.1.7 Chỉ áp dụng tiêu chuẩn tiếp cận hạ cánh ILS CAT II khi các yếu tố đảm bảo khai thác CAT II được đáp ứng (tương ứng với đường CHC khai thác CAT II) và đối với những chuyến bay của các hãng hàng không được Cục HKVN cấp phép, công nhận đủ tiêu chuẩn khai thác CAT II.

2.4.2 Phương thức kiểm soát tại sân

2.4.2.1 Cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đến trước khi tàu bay đó đến cự ly 2 NM so với điểm chạm bánh, trường hợp tàu bay không thể hạ cánh thì cấp huấn lệnh cho tàu bay thực hiện bay lại.

2.4.2.2 Sử dụng những mạch đường lăn thoát ly thuận lợi cho các tàu bay hạ cánh nhằm nhanh chóng giải phóng khu vực nhạy cảm của đài LLZ đường CHC đang khai thác CAT II: Không được cấp huấn lệnh hạ cánh cho đến khi:

- Tàu bay hạ cánh trước đó đã thoát ly khỏi khu vực nhạy cảm của đài LLZ;
- Tàu bay khởi hành trước đó đã rời đất và vượt qua đỉnh anten của đài LLZ.

2.4.2.3 Người, tàu bay và phương tiện kỹ thuật không được vi phạm khu vực nhạy cảm của đài LLZ đường CHC đang khai thác CAT II phía trước tàu bay bay đến kể từ thời điểm tàu bay ở vị trí 2 NM so với điểm chạm bánh cho đến khi tàu bay này hoàn tất việc xả đà hạ cánh.

2.4.2.4 Đối với tàu bay cất cánh trong điều kiện áp dụng tiêu chuẩn CAT II: Người, tàu bay và phương tiện kỹ thuật không được vi phạm khu vực nhạy cảm của đài LLZ đường CHC đang khai thác CAT II phía trước tàu bay khởi hành từ thời điểm cấp huấn lệnh cất cánh cho đến khi tàu bay khởi hành đã rời đất và vượt qua đỉnh anten của đài LLZ.

2.4.2.5 Không cho phép các tàu bay khởi hành và hạ cánh dừng chờ, di chuyển vào phạm vi khu vực hạn chế, nhạy cảm của hệ thống ILS đường CHC đang khai thác CAT II khi có tàu bay đang thực hiện tiếp cận hạ cánh.

2.4.2.6 Các mạch lăn được sử dụng trong điều kiện tầm nhìn hạn chế với mục đích trợ giúp tổ lái trong việc xác định vị trí của tàu bay trên sân bay trong suốt quá trình áp dụng LVP.

2.4.2.7 Phải triển khai ngay phương thức khẩn nguy khi không liên lạc được với tàu bay hoặc không quan sát thấy tàu bay trên màn hình thiết bị giám sát mặt sân như dự kiến.

2.4.3 Phương thức kiểm soát di chuyển trên sân bay

2.4.1.3 Aircraft shall follow a standard approach to establish on the ILS or Noi Bai APP vectors aircraft ensuring interception of the LLZ at not less than 9 NM from touchdown.

2.4.1.4 Appropriate separation shall be applied landing aircraft to ensure that landing clearance can be issued before the aircraft reaches 2 NM from touchdown. In case of departing aircraft taking off between two landing aircraft, separation shall be increased accordingly.

2.4.1.5 Speed control shall not be applied to aircraft conducting intermediate or final approach on the ILS.

2.4.1.6 A minimum separation of 8 NM shall be applied between a departing aircraft and a succeeding landing aircraft, i.e a departing aircraft starts rolling for take-off before to the other succeeding landing aircraft reaches 8 NM from touchdown.

2.4.1.7 ILS CAT II approach and landing procedures shall only applied when all CAT II operational requirements are met (applicable to RWY for CAT II operations) and flights operated by an airlines that are certified/approved for CAT II operations by CAAV.

2.4.2 Aerodrome control procedure

2.4.2.1 Landing clearance shall be issued to the aircraft before it reaches 2 NM from touchdown, in case of an unsuccessful approach, ATC advise aircraft to execute a missed approach.

2.4.2.2 Appropriate exit TWYs shall be used for landing aircraft to vacate the RWY CAT II operations and the LLZ sensitive area: Landing clearance shall not be issued until:

- The preceding landing aircraft has vacated LLZ sensitive area;
- The preceding departing aircraft is airborne and has passed the LLZ antenna.

2.4.2.3 Personnel, aircraft and vehicles shall not be permitted to enter LLZ sensitive area in front of the approaching aircraft while the aircraft is within a distance of 2 NM from touchdown until the deceleration is completed.

2.4.2.4 For departing aircraft in CAT II conditions: Personnel, aircraft and vehicles shall not be permitted to enter LLZ sensitive area of RWY CAT II operations in front of departing aircraft when aircraft is received the take-off clearance until it is airborne and has passed the LLZ antenna.

2.4.2.5 Departing and arriving aircraft shall not be permitted to stop, hold or taxi into the ILS critical/sensitive area of RWY CAT II operation when there is an aircraft is approaching to land.

2.4.2.6 Taxi tracks are used in LVP in order to support pilots in verification of aircraft's position on the ground during LVP operation.

2.4.2.7 Immediately implementing emergency procedures in case of radio communication failure or the aircraft's current position is not displayed on surface movement radar.

2.4.3 Aerodrome control movement procedure

2.4.3.1 Chỉ dẫn lẫn và các thông tin về hoạt động bay liên quan phải được cung cấp cho tổ lái ngắn gọn, đầy đủ và rõ ràng; tổ lái phải đọc lại huấn lệnh lẫn, tránh việc nghe không rõ hoặc hiểu nhầm huấn lệnh. Tăng cường quan sát quá trình di chuyển của tàu bay và các phương tiện nhằm tránh việc không tuân thủ huấn lệnh.

2.4.3.2 Giám sát quá trình tàu bay tiếp cận hạ cánh và nhanh chóng giải phóng đường CHC sau khi hạ cánh và đảm bảo rằng tàu bay không dừng lại trong khu vực nhạy cảm của đài LLZ đường CHC đang khai thác CAT II dẫn đến làm giảm cấp khai thác (CAT) của ILS đối với tàu bay hạ cánh tiếp theo.

2.4.3.3 Dịch vụ xe dẫn phải được cung cấp cho các tàu bay đến.

2.4.3.4 Không áp dụng phương thức cất cánh từ giao điểm.

2.4.3.5 Không sử dụng các đường lẫn N1, N2, N3, N4 và N5 (bao gồm cả tàu bay và phương tiện, trừ tình huống khẩn nguy).

2.4.3.6 Phương thức kiểm soát di chuyển trên sân bay trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.

- Các phương tiện không được xâm phạm đường CHC khi tàu bay đến đã đến vị trí 8 NM so với điểm chạm bánh;
- Trên khu vực di chuyển cấm các phương tiện hoạt động trừ khi được phép của TWR Nội Bài;
- Các phương tiện không được phép dừng chờ tại những vị trí gần đường CHC hơn so với vị trí dừng chờ trước đường CHC (hàng đèn chỉ vạch dừng);
- Các phương tiện không được phép hoạt động tại tất cả các đường lẫn N1, N2, N3, N4 và N5 (trừ tình huống khẩn nguy);
- Dừng tất cả các hoạt động thi công khi áp dụng LVP.

2.5 Quy trình thực hiện áp dụng trong điều kiện tầm nhìn hạn chế

2.5.1 Khi điều kiện thời tiết giảm tới tiêu chuẩn áp dụng LVP

- Phát điện văn ATIS, đảm bảo phát cụm từ "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION" trên bản tin ATIS.
- Kịp thời thông báo cho tổ lái việc đình chỉ hay không áp dụng phương thức tiếp cận hạ cánh ILS CAT II;

2.5.2 Suy giảm yếu tố đáp ứng đảm bảo tiêu chuẩn khai thác ILS CAT II

- Khi không thể áp dụng tiêu chuẩn ILS CAT II, TWR Nội Bài tổ chức thông báo ngay cho các tàu bay liên quan, APP Nội Bài và áp dụng phương thức điều hành bay thích hợp theo quy định;
- APP/TWR Nội Bài thông báo cho các tàu bay liên quan và áp dụng phương thức điều hành bay thích hợp theo quy định;

2.6 Trách nhiệm của nhà khai thác tàu bay, tổ lái

- Nhà khai thác tàu bay phải đảm bảo việc cung cấp đầy đủ các tài liệu được cập nhật mới nhất liên quan đến phương thức bay, phương thức khai thác và các hệ thống thiết bị kỹ thuật phục vụ hai đường cất hạ cánh tại Cảng HKQT Nội Bài cho các tổ lái liên quan biết.
- Các tổ lái trong quá trình điều khiển tàu bay tại sân bay Nội Bài phải nắm vững các sơ đồ phương thức bay, tuyệt đối tuân thủ các chỉ dẫn, huấn lệnh của các cơ sở điều hành bay liên quan.
- Khi hoạt động trong điều kiện tầm nhìn hạn chế:
 - Tổ lái phải tuân thủ chặt chẽ huấn lệnh của cơ sở APP/TWR Nội Bài;

2.4.3.1 Taxiing instructions and information related to flight operation shall be provided to pilots briefly, sufficiently and clearly; pilots shall read back taxiing clearance, avoid hearing unclearly or misunderstanding the clearance. Enhance observing of aircraft and vehicles moving process to ensure that pilots strictly follow ATC instructions/clearance.

2.4.3.2 Monitoring aircraft approaching to land and requesting aircraft quickly vacating RWY and ensure that aircraft do not stop within LLZ sensitive area of RWY CAT II operations that causes downgrade ILS (CAT) operation for the following landing aircraft.

2.4.3.3 Follow-me car service shall be provided for arriving aircraft.

2.4.3.4 Take-off from the intersections is not permitted.

2.4.3.5 Vehicles are not allowed to operation on TWYs N1, N2, N3, N4 and N5 (including all aircraft and vehicles, except in emergency situations).

2.4.3.6 Aerodrome control movement procedures in LVP.

– Vehicles shall not enter RWY if landing aircraft has reached at 8 NM from touchdown;

– Vehicles are prohibited within manoeuvring area unless cleared by Noi Bai TWR;

– Vehicles are not allowed to hold on the positions closer to RWY than the holding position in front of RWY (stop bars lights).

– Vehicles are not allowed to operation on TWYs N1, N2, N3, N4 and N5 (except in emergency situations).

– All construction activities must be suspended during the application of LVP.

2.5 Implementations in condition of low visibility

2.5.1 When weather condition decreases to LVP

- Ensure to broadcast the phrase "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION" on ATIS.
- Timely inform pilots to suspend or do not apply ILS CAT II approach procedures;

2.5.2 Decrease component in ILS CAT II operation standard

- When ILS CAT II can not be applied, Noi Bai TWR must immediately inform the relevant aircraft, Noi Bai APP and apply appropriate flight operation procedures in accordance with regulations;
- Noi Bai TWR/APP inform to relevant aircraft and apply appropriate flight operation procedures in accordance with regulations;

2.6 Responsibilities of aircraft operators and pilots

- Aircraft operator shall ensure that the latest updated documents related to flight procedures, operational procedures and technical systems support landing two RWYs at Noi Bai International Airport are provided to the relevant pilots.
- Pilots operating at Noi Bai International Airport shall be thoroughly familiar with the applicable flight procedure charts and shall strictly comply with instructions and clearances issued by relevant ATS units.
- When operating in LVP conditions:
 - Pilots shall strictly comply with instructions issued by Noi Bai APP/TWR;

- Tàu bay không được phép dừng chờ tại những vị trí gần với đường CHC hơn các vị trí dừng chờ trước các đường CHC trừ khi có chỉ thị khác của TWR Nội Bài;
- Đảm bảo việc sử dụng đúng đường CHC theo như chỉ dẫn, huấn lệnh của TWR Nội Bài;
- Bật đèn chống va chạm, đèn vị trí để người quan sát biết được vị trí tương đối của tàu bay;
- Tăng cường canh nghe và quan sát các tàu bay liên quan;
- Kịp thời thông báo cho cơ sở APP/TWR Nội Bài trong trường hợp tàu bay, tổ lái không đủ chứng chỉ hay không đáp ứng các tiêu chuẩn khai thác của phương thức tiếp cận, khởi hành đang được áp dụng;
- Tổ lái cần đọc lại huấn lệnh lần bánh một cách rõ ràng, tránh việc nghe không rõ hoặc hiểu nhầm huấn lệnh.

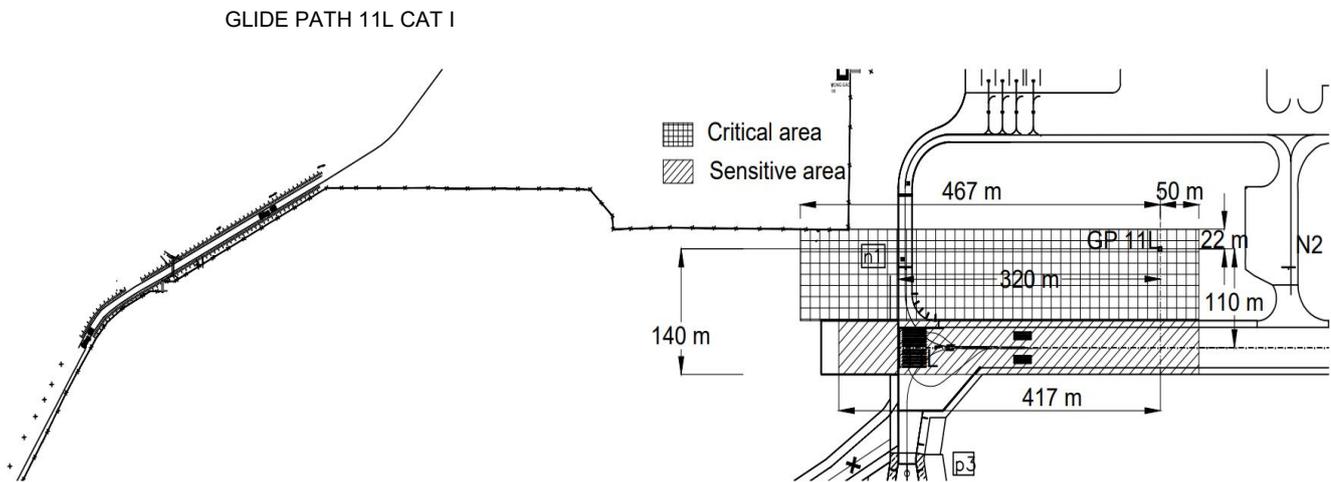
- Aircraft shall not be permitted to hold at positions closer to RWY than the designated RWY holding positions, unless otherwise instructed by Noi Bai TWR;
- Ensure the correct RWY usage in accordance with ATC instructions issued by Noi Bai TWR;
- Switch on anti-collision lights and position lights to personnel to determine the aircraft's position;
- Increase vigilance by enhanced visual lookout and radio monitoring for the aircraft;
- Pilot's shall promptly inform Noi Bai APP/TWR if aircraft, pilots are not qualified or unable to meet the operational requirements of the approach or departure procedure currently in use.
- Pilots shall read back taxiing clearances clearly to avoid mis-hearing or misunderstanding.

2.7 Các sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Các đường CHC 11R, 29L, 11L, 29R và hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11L/R

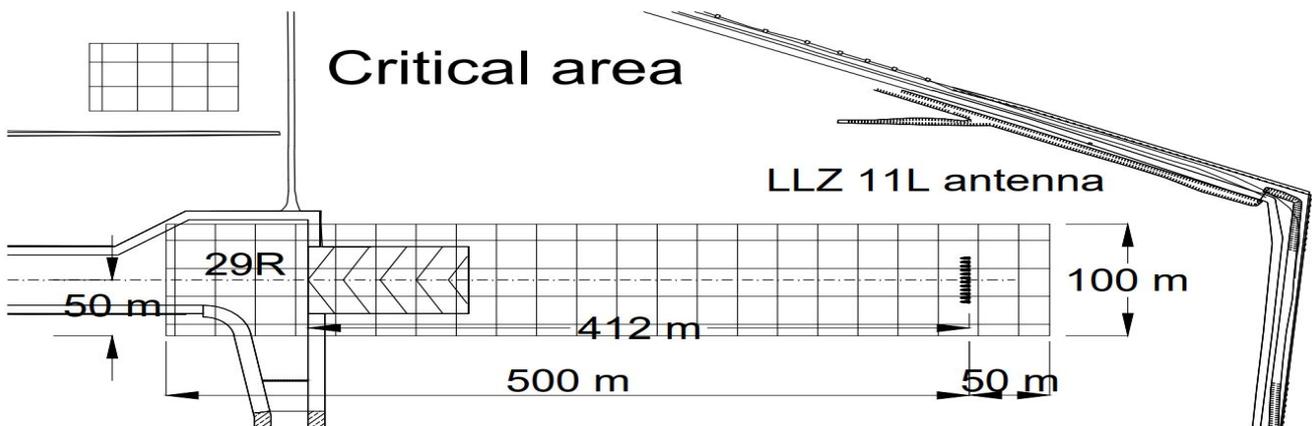
2.7 The critical and sensitive area charts of ILS CAT I - RWYs 11R, 29L, 11L, 29R and ILS CAT II - RWY 11L/R

a) Khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 11L.

a) Critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 11L.



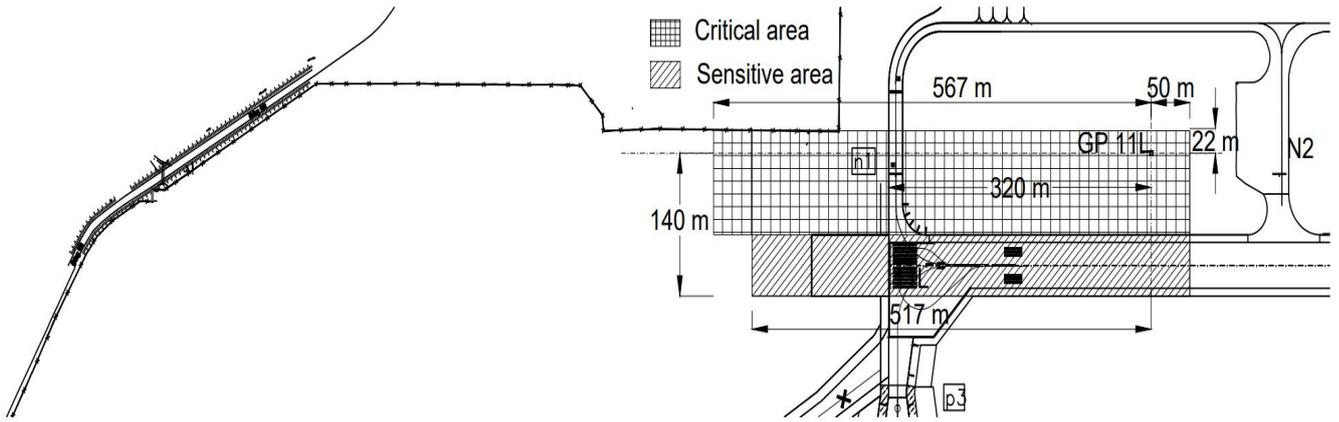
LOCALIZER 11L CAT I



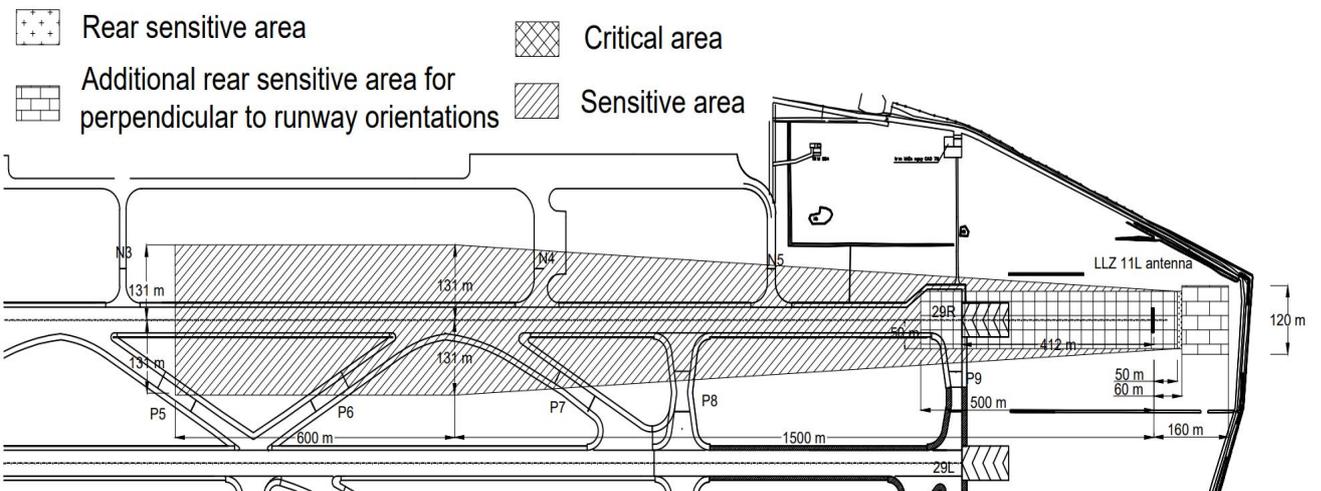
b) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11L:

b) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT II - RWY 11L.

GLIDE PATH 11L CAT II



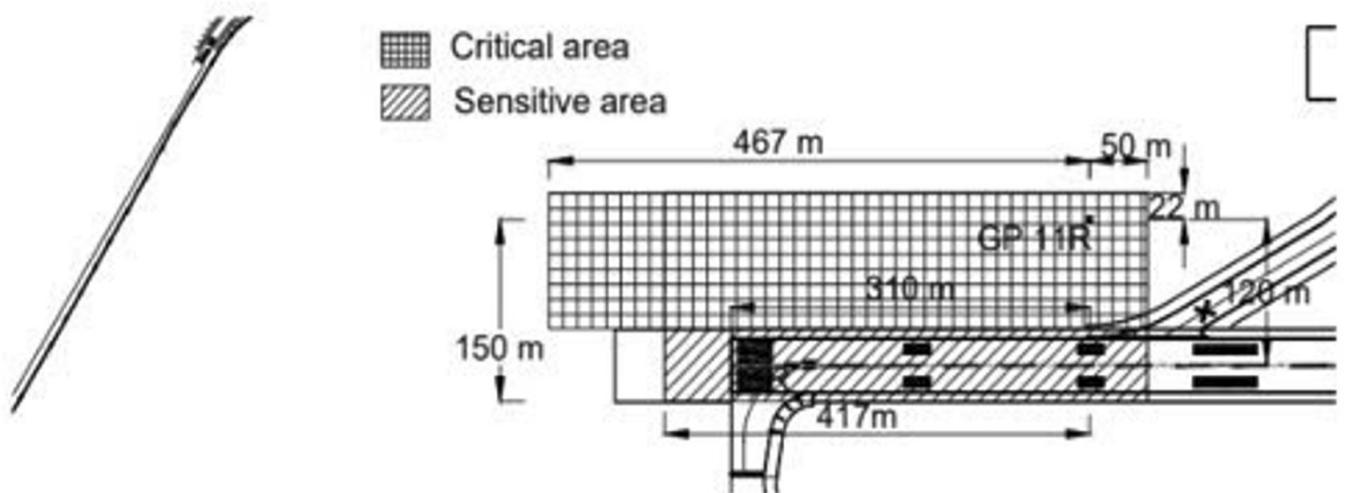
LOCALIZER 11L CAT II

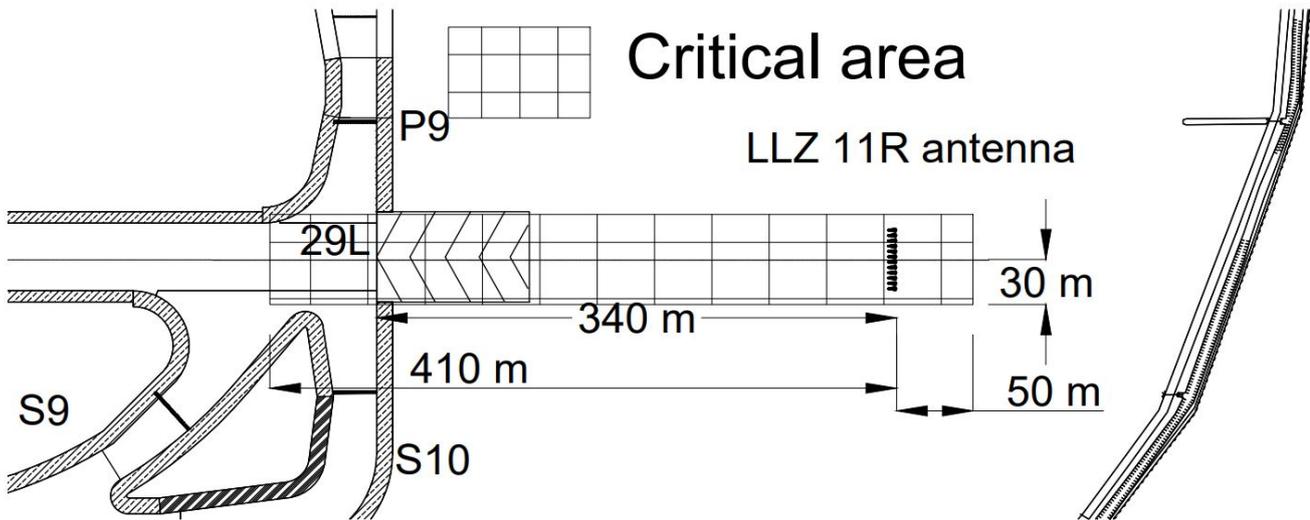


c) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 11R.

c) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 11R.

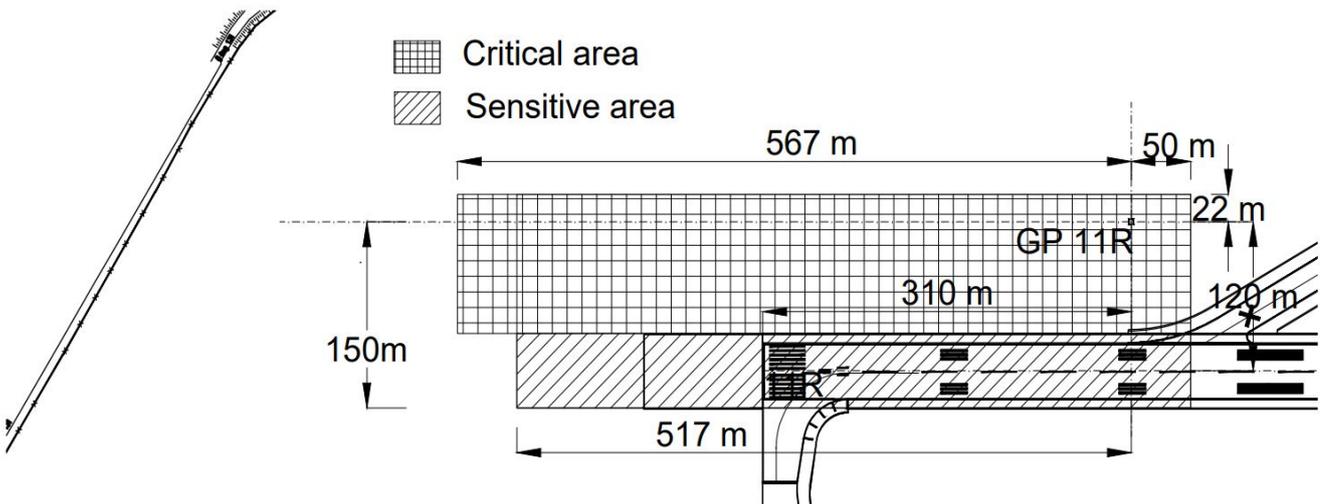
GLIDE PATH 11R CAT I



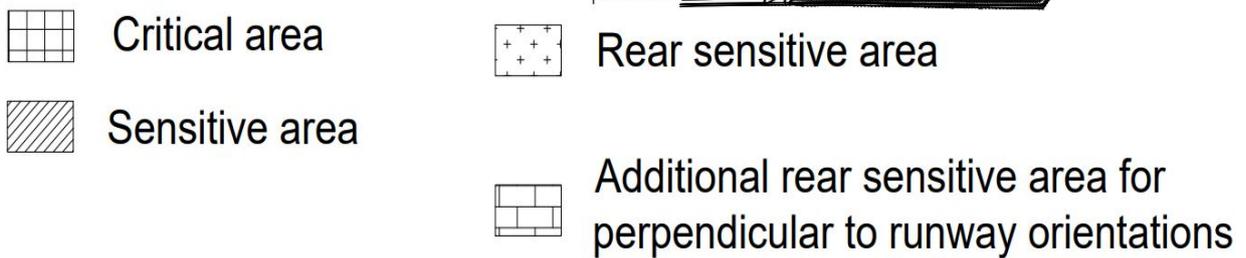
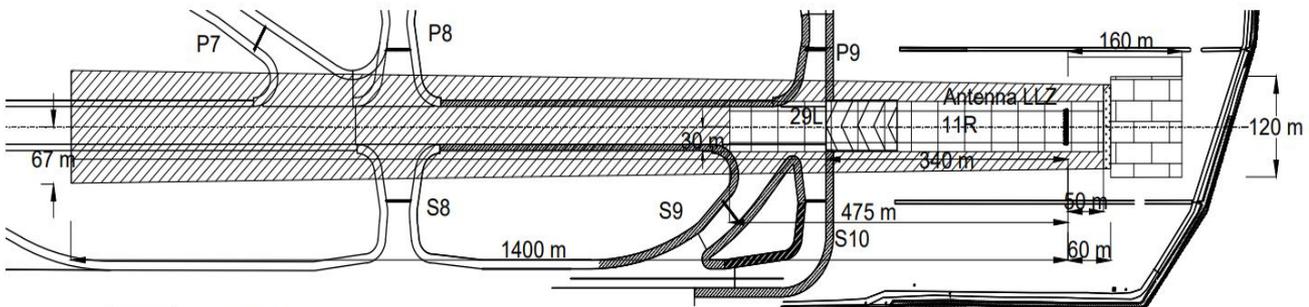


d) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11R. d) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT II - RWY 11R.

GLIDE PATH 11R CAT II



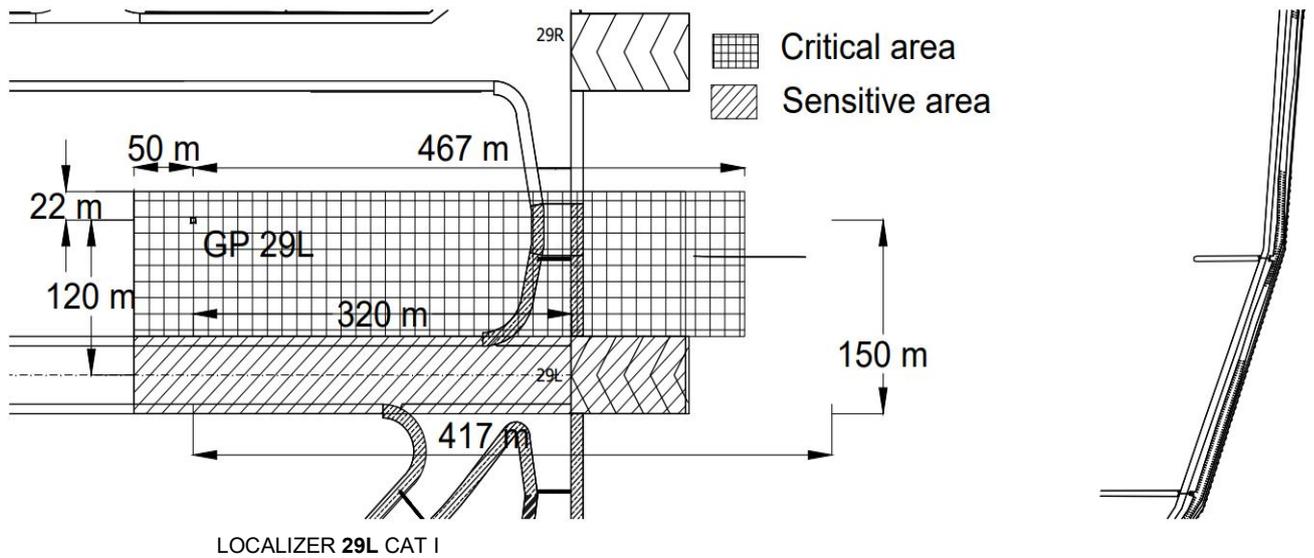
LOCALIZER 11R CAT II



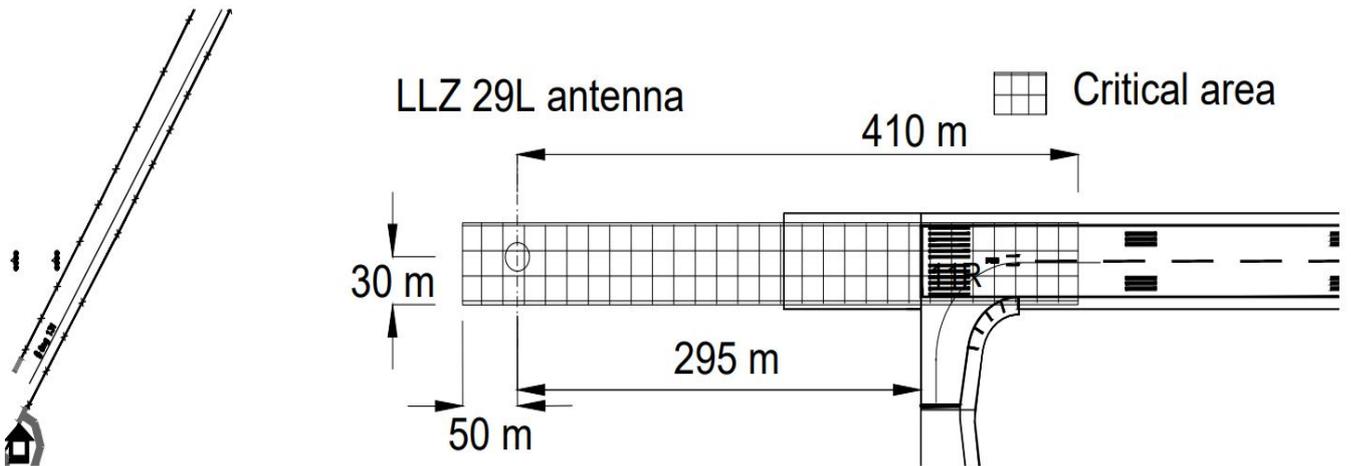
e) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29L.

e) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 29L.

GLIDE PATH 29L CAT I



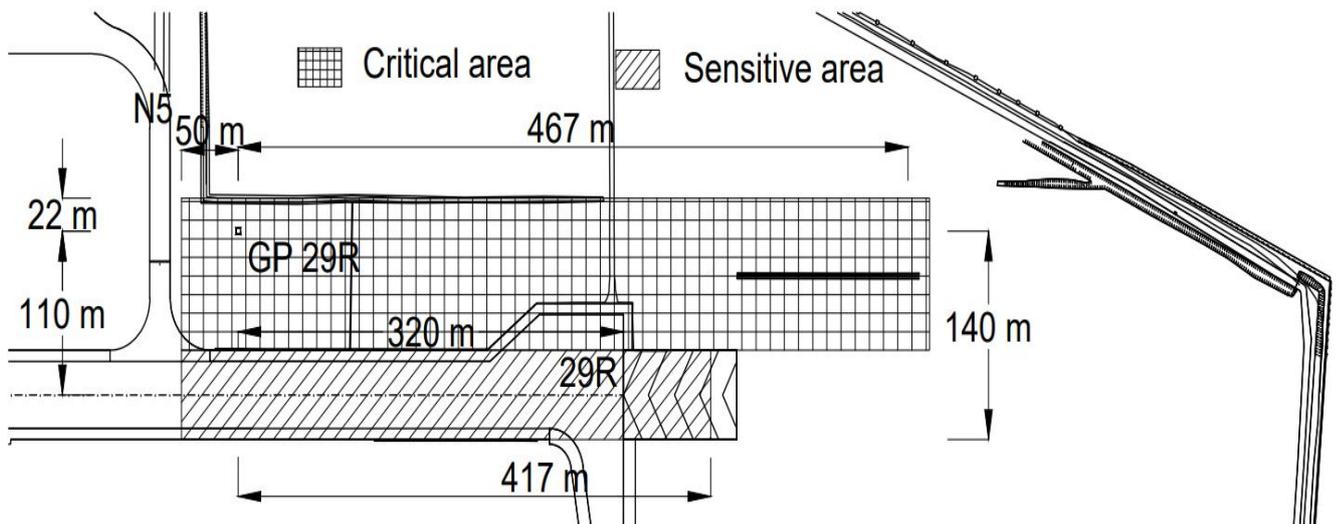
LOCALIZER 29L CAT I

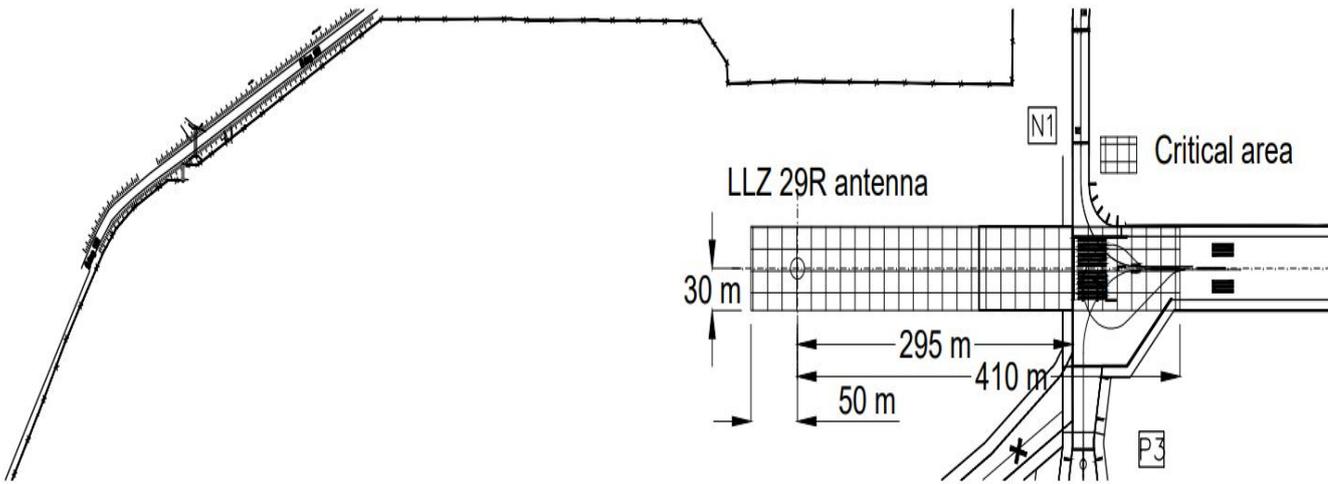


f) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29R.

f) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 29R.

GLIDE PATH 29R CAT I





3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP này có hiệu lực từ ngày 19/02/2026.

4 HỦY BỎ

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

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

Mặt bằng sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất trong thời gian thi công

- HẾT -

3 EFFECT

This AIP Supplement becomes effective from 19 FEB 2026.

4 CANCELLATION

Any change relating to this AIP Supplement shall be notified by NOTAM.

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

Layout of Aerodrome Ground Movement chart during constructing time

- END -