

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



AIRAC
AIP SUP
39/26
Có hiệu lực từ
Effective from
03 SEP 2026
Được xuất bản vào
Published on
23 JUL 2026

ĐIỀU CHỈNH VÀ BỔ SUNG PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC HAI ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH SONG SONG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB)

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này nhằm thông báo về việc điều chỉnh và bổ sung phương thức khai thác hai đường CHC song song tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (VVNB).

2 CHI TIẾT

Ghi chú:

- Tham chiếu AIP Việt Nam, mục 4 các trang từ AD 2.VVNB-1-97 to AD 2.VVNB-1-104.
- Các nội dung điều chỉnh, bổ sung được bôi đậm.

2.1 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 phạm 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 trong công tác điều hành bay.
- Trong cùng một thời điểm, chỉ sử dụng một hướng đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh.
- Tàu bay sau khi hạ cánh trên đường CHC 11L/29R thoát ly qua các đường lăn (đặc biệt lưu ý đường lăn P7) phải dừng chờ trước đường CHC 11R/29L cho đến khi có huấn lệnh của KSVKL cho phép cất qua đường CHC 11R/29L.**
- Trường hợp triển khai phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế: Thực hiện theo Phương thức khai thác do Cục HKVN ban hành.**
- Trường hợp có hoạt động bay chuyên cơ: Ưu tiên sử dụng đường CHC có hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế tốt nhất.
- Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị HKDD, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hay bài bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Sử dụng những mạch đường lăn thoát ly thuận lợi cho tàu bay hạ cánh nhằm nhanh chóng giải phóng khu vực nhạy cảm của đài ILS/LLZ; không cho phép tàu bay dừng chờ tại các điểm chờ thuộc khu vực nhạy cảm.
- Phương thức này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.
- Hạn chế, lưu ý khi thác đối với đường lăn:**

ADJUSTMENT AND SUPPLEMENT OF OPERATIONAL PROCEDURES FOR TWO PARALLEL RUNWAYS AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)

1 INTRODUCTION

This AIRAC AIP Supplement aims at notifying the adjustment and supplement of operational procedures of two parallel RWYs at Noi Bai Airport (VVNB).

2 DETAILS

Note:

- Refer to AIP Viet Nam, Item 4 in pages from AD 2.VVNB-1-97 to AD 2.VVNB-1-104.
- The adjusted, added contents are bold.

2.1 General rule

- The operation of two RWYs at Noi Bai International Airport shall 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 flight safety.
- Two parallel RWYs 11R/29L and 11L/29R at Noi Bai International Airport are operated in an interdependent mode for air traffic control service.
- At the same time, only one RWY direction shall be used for take-off/landing aircraft.
- Aircraft landing on RWY 11L/29R and vacating via the TWYs (with particular attention to TWY P7) shall hold short of RWY 11R/29L until clearance to cross RWY 11R/29L has been issued by ATC.**
- When Low Visibility Procedures (LVP) are in force, operations shall be conducted in accordance with the Low Visibility Procedures promulgated by the Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV).**
- When VIP flights are in operation: Priority shall be given to the RWY equipped with the optimal facilities and actual operational conditions.
- The operation of the RWY for flight check of civil navigation aids, instrument procedures and for familiarisation flights shall follow the flight permission, ATS flight plan or training flight exercise which have been approved by appropriate authorities.
- Exit TWYs shall be used to facilitate arriving aircraft to quickly clear sensitive area of ILS/LLZ; aircraft shall not hold short of holding positions in sensitive area.
- These procedures do not apply during emergency, urgency and necessary situations to ensure the safety and regularity of the flight operation.
- TWY operational restrictions and precautions:**

– Đối với đường lăn P3:

- Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ đường lăn P3 lên đường CHC 11L/29R, không được sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.
- Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ đường lăn P3 lên đường CHC 11R/29L, không được sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh.

– Đối với đường lăn P4, P5, P6, P7, P8, P9:

- Khi có tàu bay loại Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ đường lăn P4, P5, P6, P7, P8, P9 lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.
- Khi có tàu bay loại Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ đường lăn P4, P5, P6, P7, P8, P9 lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh.

– For TWY P3

- When an aircraft is holding at the holding position on TWY P3 for RWY 11L/29R, RWY 11R/29L shall not be used for take-off or landing operations.
- When an aircraft is holding at the holding position on TWY P3 for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R shall not be used for take-off or landing operations.

– For TWYs P4, P5, P6, P7, P8 and P9:

- When a Code D aircraft (wingspan less than 52 m) or smaller is holding at the holding position on TWYs P4, P5, P6, P7, P8 or P9 for RWY 11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations.
- When a Code D aircraft (wingspan less than 52 m) or smaller is holding at the holding position on TWYs P4, P5, P6, P7, P8 or P9 for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations.

2.2 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.

2.2.1 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:

2.2.1.1 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.

2.2 Operational procedures of two RWYs

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

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

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

a. ATC shall only issue take-off clearance to an aircraft that is holding short of RWY 11R (the pilots report ready for departure) when:

2.2.1.1 Case 1: The landing aircraft has touched down with its main landing 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 in the vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) shall not exceed 15 kts.
- When one of the above conditions is not met, ATC shall only issues take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down with the main landing gear to the touchdown zone of RWY 11L.
- ATC shall continuously monitor 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 with the main landing gear to the touchdown zone of RWY 11L to execute a go-around.
- Pilots must continuously monitor the radio frequency; listen carefully and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; maintain visual observational of landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
- In the event of a go around, pilots shall ensure the aircraft does not deviate toward the adjacent RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

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

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

		Tàu bay hạ cánh Landing 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 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).
 - Quỹ đạo của tàu bay được giám sát chặt chẽ và kịp thời khuyến cáo khi xuất hiện xu hướng nhầm lẫn đường CHC.
- **Khi không có giám sát ATS:** Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 11L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

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

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

a. 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:

2.2.2.1 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 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 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.

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

- **When ATS surveillance is available:** ATC shall ensure that prior to issuing the take-off clearance, the distance of landing aircraft on the final approach track to the threshold of RWY 11L is not less than:

- The ATS surveillance systems are in normal operation, the targets are accurately displayed in concordance with the required standard;
 - The ATM system shall be configured to fully monitor the final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY).
 - The aircraft trajectory shall be closely monitored and advisories shall be issued upon detection of any RWY confusion.
- **When ATS surveillance is not available:** ATC must ensure that the take-off clearance 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.

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

a. ATC shall only issue take-off clearance to an aircraft that is holding short of RWY 11L (pilots report ready for departure) when:

2.2.2.1 Case 1: The landing aircraft has touched down with its main landing 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 in the vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceed 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 with the main landing gear to touchdown zone of RWY 11R.
- ATC shall continuously monitor 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 with the main landing 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.

2.2.2.2 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:

- Pilots must continuously monitor the radio frequency; listen carefully and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; maintain visual observational of landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
- In the event of go around, pilots shall ensure the aircraft does not deviate toward the adjacent RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

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

- **When ATS surveillance is available:** ATC shall ensure that the take-off clearance are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 11R is not less than:

		Tàu bay hạ cánh Landing 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 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).
- 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).

b. Không được phép cho tàu bay lấn cắt qua đường CHC 11R khi:

- Tàu bay đến đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 11R; hoặc
- Tàu bay đến 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.

2.2.3 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:

2.2.3.1 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.

- The ATS surveillance systems are in normal operation, the targets are accurately displayed in concordance with the required standard;
- The ATM system shall be configured to fully monitor the final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY).
- The aircraft trajectory shall be closely monitored and advisories shall be issued upon detection off any RWY confusion.
- **When ATS surveillance is not available:** ATC must ensure that the take-off clearance 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).

b. Aircraft shall not be permitted to taxi across RWY 11R when:

- An arriving aircraft has been issued landing clearance for RWY 11R; or
- An arriving aircraft is on final approach to RWY 11R and is within 6 NM of the threshold of RWY 11R when ATS surveillance is available; or within 3 minutes of the estimated landing time when ATS surveillance is not available.

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

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

2.2.3.1 Case 1: The landing aircraft has touched down with its main landing 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 exceed 15 kts).

- Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R.
 - KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R thực hiện bay lại.
 - Tổ lái phải tập trung chú ý canh nghe trên sóng liên lạc; nghe và nhắc lại chính xác huấn lệnh hay chỉ thị của KSVKL trước khi thực hiện; tăng cường quan sát tàu bay hạ cánh trên đường CHC bên cạnh; thực hiện đúng quy trình khai thác bay.
 - 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.
- 2.2.3.2 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:
- 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 with the main landing gear to the touchdown zone of RWY 29R.
 - ATC shall continuously monitor 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 with the main landing gear to the touchdown zone of RWY 29R to execute a go-around.
 - Pilots must continuously monitor the radio frequency; listen carefully and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; maintain visual observational of landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
 - In the event of go around, pilots shall ensure the aircraft does not deviate toward the adjacent RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.
- 2.2.3.2 Case 2: The landing aircraft is on the final approach track of RWY 29R, ATC issue take-off clearance to an aircraft that is holding short of RWY 29L (the pilots report ready for departure) in some cases:
- **When ATS surveillance is available:** ATC must ensure that the take-off clearance 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 Landing 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 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).
 - 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).
- b. 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.
- 2.2.4 Chế độ 4: Sử dụng đường CHC 29R cho cất cánh, đường CHC 29L cho hạ cánh.
- a. 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:
- The ATS surveillance systems are in normal operation, the targets are accurately displayed in concordance with the required standard;
 - The ATM system shall be configured to fully monitor the final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY).
 - The aircraft trajectory shall be closely monitored and advisories shall be issued upon detection of any RWY confusion.
- **When ATS surveillance is not available:** ATC shall ensure that the take-off clearance are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29R (4 minutes in the case of a light aircraft following a heavy aircraft).
- b. 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.
- 2.2.4 Operational option 4: RWY 29R is used for take-off, RWY 29L is used for landing.
- a. ATC shall only issue take-off clearance to aircraft that is holding short of RWY 29R (the pilot reports ready for departure) when:

2.2.4.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm cào 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 cào 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 cào 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.

2.2.4.2 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:

2.2.4.1 Case 1: The landing aircraft has touched down with its main landing 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 exceed 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 with the main landing gear to the touchdown zone of RWY 29L.
- ATC shall continuously monitor 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 with the main landing gear to touchdown zone of RWY 29L to execute a go-around.
- Pilots must continuously monitor the radio frequency; listen carefully and read back accurately the clearances or instructions of ATC before implementing; maintain visual observational of landing aircraft on the adjacent RWY, comply with the operation procedures.
- In the event of a go around, pilots shall ensure the aircraft does not deviate toward the adjacent RWY which has the take-off aircraft; the take-off aircraft must not deviate toward the RWY which has the landing aircraft.

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

- **When ATS surveillance is available:** ATC shall ensure that the take-off clearance are issued, the distance of landing aircraft from the final approach track to the threshold of RWY 29L is not less than:

		Tàu bay hạ cánh Landing 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 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).
- 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. Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 để cất cánh: 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.

c. Không được phép cho tàu bay lăn cất qua đường CHC 29L khi

- The ATS surveillance systems are in normal operation, the targets are accurately displayed in concordance with the required standard;
- The ATM system shall be configured to fully monitor the final approach segment (within 10 NM from the threshold of RWY).
- The aircraft trajectory shall be closely monitored and advisories shall be issued upon detection off any RWY confusion.
- **When ATS surveillance is not available:** ATC shall ensure that the take-off clearance 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).

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

c. Aircraft shall not be permitted to taxi across RWY 29L when:

- 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 06 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 03 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.

2.2.5 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.

2.2.6 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.

2.2.7 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.

2.2.8 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.

2.3 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.

2.4 Trách nhiệm của tổ lái

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

b) Đối với tàu bay khởi hành:

- Tổ lái phải chuẩn bị sẵn sàng cho việc khởi hành; đảm bảo dừng chờ đúng vị trí điểm chờ theo yêu cầu của KSVKL.

– Another aircraft has been issued landing clearance for RWY 29L; or

– Another aircraft is on final approach to RWY 29L and is within 6 NM of the threshold of RWY 29L when ATS surveillance is available; or within 3 minutes of the estimated landing time when ATS surveillance is not available.

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

- ATCs shall not allow departing aircraft to line-up on two parallel RWYs simultaneously for take-off to prevent take-off clearance confusion;
- This operation option is limited to use.

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

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use.

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

- ATC shall not allow departing aircraft to line-up on two parallel RWYs simultaneously for take-off to avoid take-off clearance confusion;
- This operation option is limited to use.

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

- Used as one RWY;
- This operation option is limited to use.

2.3 ATC responsibilities

a) General requirement:

- Must be fully trained about the operational options of the two parallel RWYs of this procedure;
- Enhance visual observation and monitoring of aircraft, ensure the issuance of clear and timely clearance, request and verify that pilots correctly read back all clearances to ensure that all the clearances are fully received and comprehended.

b) For departure aircraft:

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

c) For landing aircraft:

- Take appropriate action and measure to ensure that approaching of aircraft land on the correct assigned RWY;
- Concentrate on monitoring aircraft, enhance observation aircraft on final leg and remind flight crew if necessary.

2.4 Pilots responsibilities

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

b) For departure aircraft:

- Pilots shall be ready for take-off; ensure that aircraft is held on the assigned holding point as requested by ATC.

- Khẩn trương thực hiện huấn lệnh lần lên đường CHC, huấn lệnh cất cánh đã được cấp (lưu ý huấn lệnh lên đường CHC không phải là huấn lệnh cất cánh);
- Khi tàu bay đã đối chuẩn trên đường CHC nhận được huấn lệnh cất cánh: Tổ lái phải nhanh chóng xác nhận lại huấn lệnh cất cánh và thực hiện việc chạy đà trong thời gian không quá 10 giây đối với tàu bay code C (A320, A321...), không quá 15 giây đối với tàu bay code D trở lên (A350, B787...) kể từ khi tổ lái xác nhận lại huấn lệnh cất cánh (nếu tổ lái không thực hiện được báo lại ngay cho TWR Nội Bài).
- Tổ lái phải sắp xếp thực hiện quy trình SOP trong quá trình lần đến vị trí dừng chờ lên đường CHC để đảm bảo tàu bay có thể sẵn sàng nhận huấn lệnh cất cánh không chậm trễ.
- Tại vị trí dừng chờ lên đường CHC, sau khi nhận huấn lệnh lên đường CHC hoặc cất cánh ngay lập tức (immediate take-off clearance), tổ lái phải sắp xếp thực hiện quy trình SOP còn lại với mục đích giảm thiểu tối đa việc thực hiện quy trình này sau khi đã lần lên đường CHC.
- Trừ khi nhận được huấn lệnh lên đường CHC và dừng chờ hoặc hoặc lên đường CHC có điều kiện, tổ lái phải sẵn sàng cho việc cất cánh mà không dừng tàu bay. Khi nhận được huấn lệnh cất cánh, tổ lái phải bắt đầu chạy đà cất cánh không chậm trễ.
- Trong trường hợp nhận được huấn lệnh cất cánh ngay lập tức (immediate take-off clearance), tổ lái phải thực hiện như sau:
 - Nếu dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC: thực hiện lần lên đường CHC và bắt đầu chạy đà không dừng tàu bay;
 - Nếu đang dừng chờ trên đường CHC: chạy đà cất cánh không chậm trễ;
 - Nếu không thể thực hiện, thông báo ngay cho KSVKL.

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 lần thoát ly (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ có hiệu lực từ 0000 ngày 03/09/2026.

4 HỦY BỎ

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

- HẾT -

- Expedite the line up and take-off clearance is issued (**note: A line-up instruction is not a take-off clearance**);
- When an aircraft lined up on the RWY receives a take-off clearance, the flight crew shall acknowledge the clearance promptly and commence the take-off roll within 10 seconds for Code C aircraft (e.g. A320, A321) and within 15 seconds for Code D aircraft and above (e.g. A350, B787), measured from the time the take-off clearance is acknowledged. If unable to comply, the flight crew shall immediately inform Noi Bai TWR.
- Flight crews shall complete the applicable Standard Operating Procedures (SOPs) while taxiing to the RWY holding position to ensure the aircraft is ready to accept a take-off clearance without delay.
- At the RWY holding position, after receiving a line-up instruction or an immediate take-off clearance, the flight crew shall complete any remaining SOP items so as to minimise actions required after entering the RWY.
- Unless instructed to line up and wait or issued a conditional line-up clearance, the flight crew shall be prepared to commence take-off without stopping after entering the RWY. Upon receipt of a take-off clearance, the take-off roll shall be initiated without delay.
- When an immediate take-off clearance is issued, the flight crew shall:
 - If holding at the RWY holding position, line up and commence the take-off roll without stopping;
 - If already lined up on the RWY, commence the take-off roll without delay;
 - If unable to comply, immediately advise ATC.

c) For landing aircraft:

- For aircraft during the approaching phase, ensure the compliance with the IAS is as followed:
 - From 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) when aircraft is on base leg or close to 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).

3 EFFECT

This AIRAC AIP Supplement shall become effective from 0000 on 03 SEP 2026.

4 CANCELLATION

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

- END -