

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**



**AIRAC**  
**AIP SUP**  
**19/25**

**Có hiệu lực từ**  
**Effective from**  
**04 SEP 2025**  
**Được xuất bản vào**  
**Published on**  
**24 JUL 2025**

**HỆ THỐNG HIỆP ĐỒNG QUẢN LÝ LUỒNG KHÔNG**  
**LƯU VÙNG VỊNH BENGAL - BOBCAT**

**1 GIỚI THIỆU**

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này nhằm thông báo về hệ thống hiệp đồng quản lý luồng không lưu vùng vịnh Bengal (ENR). Áp dụng cho các chuyến bay về phía Tây qua FIR Kabul.

**2 CHI TIẾT**

**2.1 Giới thiệu**

**2.1.1** Các quốc gia Khu vực Châu Á/Thái Bình Dương thuộc ICAO, có các chuyến bay về hướng tây hoạt động qua FIR Kabul từ 2000UTC đến 2359UTC, đang kích hoạt lại dịch vụ Quản lý luồng không lưu (ATFM) tích hợp bằng Hệ thống ATFM hợp tác Vịnh Bengal (BOBCAT).

**2.1.2** Cuộc họp trực tuyến của Nhóm Hiệp đồng tình huống khẩn cấp FIR Kabul (ngày 23 tháng 4 năm 2025) cùng với Cuộc họp bên lề về việc khôi phục BOBCAT trong Cuộc họp thứ mười lăm của Nhóm chỉ đạo quản lý luồng không lưu Châu Á/Thái Bình Dương (ATFM/SG/15, Bangkok, Thái Lan, từ ngày 28 tháng 4 đến ngày 02 tháng 5 năm 2025) đã nhất trí khôi phục các Phương thức BOBCAT ATFM để hỗ trợ cho việc sắp xếp tình huống khẩn cấp đang diễn ra tại Afghanistan, nhằm giảm thiểu tác động về hoạt động và môi trường trong khi dịch vụ ATC trên đường bay vẫn chưa có.

**2.2 Cung cấp dịch vụ ATFM cho các chuyến bay quá cảnh qua FIR Kabul (BOBCAT ATFM)**

**2.2.1** Là một trong những dịch vụ ATFM được cung cấp, Bangkok ATFMU cung cấp dịch vụ ATFM cho các chuyến bay về phía Tây có ý định quá cảnh FIR Kabul trong khoảng thời gian từ 2000 UTC đến 2359 UTC hàng ngày. Dịch vụ được cung cấp bao gồm tính toán, công bố và quản lý Thời gian cất cánh tính toán bắt buộc (CTOT) và mực bay, đường bay ATS và Thời gian tính toán (CTO) qua điểm tiến nhập vào FIR Kabul cho mỗi chuyến bay bị ảnh hưởng.

**2.2.2** Bangkok ATFMU sử dụng BOBCAT tự động, dựa trên web để cung cấp dịch vụ ATFM trong FIR Kabul. Các trách nhiệm này sẽ được quản lý phối hợp với người sử dụng không phận và ANSP có liên quan.

**2.2.3 Mục tiêu của dịch vụ này là:**

- Giảm sự chậm trễ trên mặt đất và trên đường bay;
- Tối đa hóa năng lực và tối ưu hóa luồng không lưu qua FIR Kabul;
- Cung cấp lựa chọn sáng suốt về đường bay và mực bay;
- Giảm thiểu việc đổi đường bay không theo kế hoạch và hạ cánh kỹ thuật; và
- Hỗ trợ ANSP khu vực trong việc lập kế hoạch và quản lý khối lượng công việc khi xử lý luồng không lưu tăng qua FIR Kabul.

**BAY OF BENGAL COOPERATIVE AIR TRAFFIC**  
**FLOW MANAGEMENT SYSTEM – BOBCAT**

**1 INTRODUCTION**

This AIRAC AIP Supplement aims at notifying the "Bay of Bengal cooperative air traffic flow management system – BOBCAT" (ENR). Applied for all westbound flights intending to transit via Kabul FIR.

**2 DETAILS**

**2.1 Introduction**

**2.1.1** The States of the ICAO Asia/Pacific Region, which have westbound flights operating through the Kabul FIR between 2000UTC to 2359UTC, are re-activating the integrated Air Traffic Flow Management (ATFM) service using the Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT).

**2.1.2** The Kabul FIR Contingency Coordination Team teleconference (23 April 2025) along with the BOBCAT Resumption Side Meeting during-slot the Fifteenth Meeting of the Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM/SG/15, Bangkok, Thailand, from 28 April to 2 May 2025) agreed to the resumption of the BOBCAT ATFM procedures to support the ongoing Afghanistan contingency arrangement, to alleviate operational and environmental impact while en-route ATC service remained absent

**2.2 Provision of ATFM services for flights transiting Kabul FIR (BOBCAT ATFM)**

**2.2.1** As one of the ATFM services provided, Bangkok ATFMU provides ATFM service for westbound flights intending to transit Kabul FIR between 2000 UTC and 2359 UTC daily. The service provided includes calculation, promulgation, and management of mandatory Calculated Take-Off Time (CTOT) and flight level, ATS route, and Calculated Time-Over (CTO) at entry waypoint for entry into Kabul FIR for each affected flight.

**2.2.2** Bangkok ATFMU utilizes the automated, web-based BOBCAT in providing ATFM service in the Kabul FIR. These responsibilities will be managed in coordination with airspace users and ANSPs concerned

**2.2.3 The objectives of this service are to:**

- Reduce ground and en-route delays;
- Maximize capacity and optimize air traffic flow through Kabul FIR;
- Provide an informed choice of routing and flight level selection;
- Alleviate unplanned in-flight re-routing and technical stops; and
- Assist regional ANSPs in planning for and managing workload in handling increased air traffic flow through Kabul FIR.

## 2.3 Các đường bay ATS, mực bay chịu ảnh hưởng của BOBCAT ATFM và thời gian áp dụng

**2.3.1** Tất cả các chuyến bay về phía Tây có ý định vào FIR Kabul trong khoảng thời gian từ 2000UTC đến 2359UTC hàng ngày trên các đường bay ATS và mực bay trong Bảng 1 phải tuân thủ các phương thức ATFM BOBCAT có trong đây. Điều này bao gồm yêu cầu bắt buộc đối với tất cả các chuyến bay là phải có được một chỉ định slot ATFM cụ thể – CTOT, CTO tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul, mực bay và đường bay được chỉ định – từ ATFMU Bangkok để tiến nhập vào FIR Kabul trong thời gian nêu trên.

Bảng 1: Đường bay ATS và mực bay yêu cầu chỉ định slot ATFM

| Đường bay qua FIR Kabul<br>Routing through the Kabul FIR | Lộ điểm<br>Metering Waypoint(s) | Mực bay<br>Flight Levels          |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| L509 – M875                                              | LAJAK                           | FL320, FL340, FL360, FL380, FL400 |
| N644                                                     | DOBAT                           | FL360, FL380, FL400               |
| L750                                                     | BIROS                           | FL360, FL380, FL400               |
| P628                                                     | ASLUM                           | FL360, FL380, FL400               |
| UL333                                                    | SERKA                           | FL360, FL380, FL400               |

**Ghi chú:** Mực bay sẵn có có thể thay đổi thông qua các sửa đổi của Thỏa thuận dự phòng FIR Kabul. Trong thời gian tạm thời, trang chủ hệ thống BOBCAT sẽ hiển thị thông tin cập nhật cùng với mực bay.

**2.3.2** Các chuyến bay có kế hoạch vào FIR Kabul mà không có chỉ định slot ATFM – CTOT, CTO tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul, mực bay và đường bay ATS được chỉ định – sẽ chỉ được phục vụ sau khi các chuyến bay có slot đã được xử lý. Các chuyến bay như vậy sẽ có sự chậm trễ trong các huấn lệnh nổ máy và đẩy lùi, các Đường bay và/hoặc mực bay không được ưu tiên, bay chờ trên đường bay và/hoặc chuyển hướng xung quanh FIR Kabul.

## 2.4 Các chuyến bay được miễn trừ ATFM BOBCAT

### 2.4.1 Các chuyến bay sau đây được miễn trừ khỏi các phương thức ATFM BOBCAT:

- các chuyến bay khẩn cấp, bao gồm cả tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp;
- các chuyến bay thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm và cứu nạn (SAR) hoặc cứu hộ và chữa cháy (RFF);
- các chuyến bay sơ tán y tế khẩn cấp do các cơ quan y tế tuyên bố cụ thể trong trường hợp chuyến bay bị chậm trễ có thể gây nguy hiểm đến tính mạng của bệnh nhân;
- các chuyến bay chờ “Nguyên thủ quốc gia”; hoặc
- các chuyến bay khác do các cơ quan nhà nước xác định cụ thể.

**Ghi chú:** Sau khi các chuyến bay y tế hoàn thành nhiệm vụ của mình sẽ phải tuân theo các phương thức ATFM. Các chuyến bay chuyển bệnh nhân theo lịch trình không khẩn cấp, không nên được ưu tiên trong tình huống hoạt động bình thường.

**2.4.2** Các chuyến bay miễn trừ ATFM phải được chỉ rõ trong trường 18 của Kế hoạch bay.

**2.4.3** Người sử dụng không phận không chắc chắn liệu chuyến bay của họ có được miễn trừ hay không nên liên hệ với Bangkok ATFMU để làm rõ.

## 2.3 BOBCAT ATFM-affected ATS routes, flight levels, and applicable period

**2.3.1** All westbound flights intending to transit the Kabul FIR between 2000UTC and 2359UTC daily on ATS routes and flight level in Table 1 shall comply with the BOBCAT ATFM procedures contained herein. These flights are required to obtain a slot allocation from the BOBCAT system. This includes a mandatory requirement for all flights to obtain a specific ATFM slot allocation – CTOT, CTO at Kabul FIR entry waypoint, allocated flight level, and allocated ATS route – from the Bangkok ATFMU for entry into Kabul FIR during the period above mentioned.

Table 1: ATS Route and Flight Levels Requiring ATFM Slot Allocation

**Note:** Flight Levels availability may be subject to change through amendments of the Kabul FIR Contingency Arrangement. In the interim, the BOBCAT system homepage would display the updated information, along with flight level.

**2.3.2** Flights that plan to enter Kabul FIR without an ATFM slot allocation – CTOT, CTO at Kabul FIR entry waypoint, allocated flight level, and allocated ATS route – will be accommodated only after flights with slots have been processed. Such flights should expect delayed pushback and start clearances, non-preferred routes and/or flight levels, en-route holding and/or diversion around Kabul FIR.

## 2.4 Flights exempted from BOBCAT ATFM

### 2.4.1 The following flights are exempted from BOBCAT ATFM procedures:

- flights experiencing an emergency, including aircraft subject to unlawful interference;
- flights on search and rescue (SAR) or rescue and firefighting (RFF) missions;
- urgent medical evacuation flights specifically declared by medical authorities where flight delays would put the life of patients at risk;
- flights with “Head of State” status; or,
- other flights specifically identified by State authorities.

**Note:** After medical flights have completed their mission; they should be subject to ATFM measures. Scheduled patient transfer flights are, by nature, non-urgent and should not be given priority under normal operational situation.

**2.4.2** Flight exempted from ATFM shall indicated the exemption in their flight plan (Field 18 - STS/ATFMX).

**2.4.3** Airspace users uncertain whether their flights should be exempted should contact Bangkok ATFMU for clarification.

## 2.5 CTOT bắt buộc và phân bổ slot trong FIR Kabul

**2.5.1** Các chuyến bay bị ảnh hưởng sẽ nhận được chỉ định slot FIR Kabul bắt buộc – CTOT, CTO tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul và mức bay, đường bay ATS được chỉ định từ hệ thống BOBCAT. Chỉ định slot FIR Kabul sẽ cho phép các ANSP kiểm soát chiến thuật các chuyến bay về phía Tây qua cảnh FIR Kabul tại các thời điểm cụ thể bằng cách chỉ định các yêu cầu về giãn cách tối thiểu tại các lộ điểm ranh giới FIR cụ thể của FIR Kabul.

**2.5.2** Việc áp dụng, tính toán và chỉ định CTOT và điểm tiến nhập FIR Kabul liên quan sẽ được quản lý thông qua quyền truy cập internet vào hệ thống BOBCAT theo các quy trình khai thác BOBCAT ATFM trong phần 2.6.

## 2.6 Quy trình khai thác BOBCAT ATFM

**2.6.1** Tất cả các chuyến bay bị ảnh hưởng đều phải gửi yêu cầu về slot đến hệ thống BOBCAT bằng cách đăng nhập vào <https://www.bobcat.aero> từ 0000 đến 1159UTC vào ngày bay và hoàn thành các mẫu điện tử được cung cấp.

**2.6.2** Nhà khai thác liên quan không có tên người dùng/mật khẩu truy cập BOBCAT chuyên dụng phải hoàn thành mẫu đơn đính kèm trong Phụ lục B của "Sổ tay quản lý luồng không lưu tại vùng vịnh Bengal và Nam Á" và gửi mẫu qua email đến Bangkok ATFMU càng sớm càng tốt.

### 2.6.3 Chỉ định slot

Việc chỉ định slot được chia thành 3 giai đoạn, cụ thể là: gửi yêu cầu về slot, chỉ định slot ban đầu và phân bổ slot cho các nhà khai thác tàu bay và ANSP.

#### a) Gửi yêu cầu slot

- Các yêu cầu về slot bao gồm đường bay ATS ưu tiên, mức bay và Độ trễ tối đa có thể chấp nhận được (MAD) phải được gửi từ 0000UTC đến 1159UTC vào ngày bay. Các yêu cầu về slot sau đó có thể được sửa đổi trước 1200UTC. Các nhà khai thác tàu bay được khuyến khích gửi thêm các yêu cầu slot trong trường hợp lựa chọn đầu tiên của họ không khả dụng. Điều này có thể bao gồm các thay đổi đối với đường bay ATS, mức bay và MAD.
- Yêu cầu slot bao gồm các thông số chuyến bay mà chuyến bay có thể đáp ứng được. Ví dụ, các chuyến bay yêu cầu slot tại FL360 phải có thể vào FIR Kabul tại FL360. Chuyến bay sau đó không thể đáp ứng các thông số slot (mức bay, đường bay ATS hoặc CTO tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul) nên sử dụng các đường bay và/hoặc mức bay không được ưu tiên, chờ trên đường bay và/hoặc chuyển hướng xung quanh FIR Kabul.
- Các chuyến bay không được chỉ định slot trong chỉ định slot ban đầu, không phù hợp với slot đã chỉ định hoặc không gửi yêu cầu slot nên chọn slot từ danh sách các slot chưa chỉ định còn lại ngay sau khi hoàn tất chỉ định slot.

#### b) Chỉ định và phân bổ slot

- Việc chỉ định slot sẽ bắt đầu vào thời điểm 1200UTC. BOBCAT sẽ xử lý và tạo chỉ định slot dựa trên thông tin được gửi trong các yêu cầu slot. Thông báo về việc chỉ định slot sẽ được thực hiện chậm nhất là 1230UTC qua trang web BOBCAT ATFM và qua AFTN bằng Điện văn SAM theo Tài liệu kiểm soát giao diện dựa trên AFTN/AMHS Châu Á/Thái Bình Dương.
- Sau khi việc chỉ định slot được công bố tại <https://www.bobcat.aero>, người dùng không phận có thể:
  - Sử dụng kết quả chỉ định slot cho mục đích lập kế hoạch bay ATS,
  - Hủy slot đã chỉ định và/hoặc,

## 2.5 Mandatory CTOT and Kabul FIR slot allocation

**2.5.1** Affected flights shall obtain the mandatory Kabul FIR slot allocation – CTOT, CTO at Kabul FIR entry waypoint, and allocated flight level and ATS route from the BOBCAT system. The Kabul FIR slot allocation will enable ANSPs to tactically control west-bound flights transiting the Kabul FIR at specified times by assigning minimum spacing requirements at specified FIR boundary waypoints of the Kabul FIR.

**2.5.2** The application, calculation, and distribution of CTOT and associated Kabul FIR entry waypoint slot allocations will be managed via internet access to the BOBCAT system in accordance with the BOBCAT ATFM operating procedures in section 2.6.

## 2.6 BOBCAT ATFM operating procedures

**2.6.1** All affected flights are required to submit slot requests to the BOBCAT system by logging into <https://www.bobcat.aero> between 0000 and 1159UTC on the day of flight and completing the electronic templates provided.

**2.6.2** Affected operators who do not have dedicated BOBCAT username/password access should complete the attached application form in Appendix B in "Bay of Bengal and South Asia Air Traffic Flow Management Handbook" and email the form to the Bangkok ATFMU as soon as possible.

### 2.6.3 Slot Allocation Process

The slot allocation is divided into 3 phases, namely; the slot request submission, initial slot allocation, and slot distribution to aircraft operators and ANSPs.

#### a) Slot Request Submission

- Slot requests including preferred ATS route, flight level and Maximum Acceptable Delay (MAD) should be lodged between 0000UTC and 1159UTC on the day of flight. Slot requests may subsequently be amended prior to the cut-off time of 1200UTC. Aircraft operators are encouraged to submit additional slot request options in case their first choice is not available. This may include variations to ATS route, flight level and MADs.
- Slot requests shall be for flight parameters that are able to be met by the flight. For example, flights requesting a slot at FL360 must be able to enter Kabul FIR at FL360. Flight subsequently unable to meet slot parameters (flight level, ATS route, or CTO at Kabul FIR entry waypoint) should expect non-preferred routes and/or flight levels, en-route holding and/or diversion around Kabul FIR.
- Flights that were not allocated a slot in the initial slot allocation, are not satisfied with the allocated slot or did not submit a slot request should select slots from the listing of remaining unallocated slots available immediately after slot distribution has been completed.

#### b) Slot Allocation and Distribution

- Slot allocation will commence at the cut-off time of 1200UTC. BOBCAT will process and generate the slot allocation based on the information submitted in the slot requests. Notification of slot allocation will be made not later than 1230UTC via the BOBCAT ATFM website and via AFTN using Slot Allocation Message (SAM) in accordance with the Asia/Pacific AFTN/AMHS-Based Interface Control Document.
- After the slot allocation has been published at <https://www.bobcat.aero>, airspace users can:
  - Use the slot allocation result for flight planning purposes,
  - Cancel the allocated slot and/or,

- Thay đổi việc chỉ định slot sang một slot khác có sẵn trong danh sách các slot chưa chỉ định đã công bố.

#### 2.6.4 Nộp Kế hoạch bay ATS

- Sau khi nhận được chỉ định slot, các nhà khai thác tàu bay phải nộp kế hoạch bay ATS bao gồm các thông số về thời gian, đường bay ATS và mực bay của slot được chỉ định.
- Khi nộp kế hoạch bay, nhà khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng callsign đúng với callsign trên hệ thống BOBCAT.

### 2.7 Trách nhiệm của người thay thế tàu bay/phi công và ANSP

#### Nhà khai thác/tổ lái

- Theo các điều khoản của ICAO PANS-ATM, phi công chỉ huy (PIC) và người sử dụng không phận có trách nhiệm đảm bảo tàu bay sẵn sàng lăn bánh kịp thời để đáp ứng bất kỳ thời gian khởi hành bắt buộc nào. PIC phải được nhà khai thác của họ thông báo về CTOT, CTO tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul và các thông số chuyển bay (đường bay, mực bay) do BOBCAT chỉ định.
- PIC hiệp đồng với các cơ sở không lưu sẽ sắp xếp cất cánh càng gần CTOT càng tốt để đáp ứng giờ CTO được chỉ định tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul.
- Đối với các chuyến bay có CTOT do BOBCAT cấp và khởi hành từ sân bay Nội Bài và Tân Sơn Nhất, nơi CTOT được tích hợp vào quy trình A-CDM, tổ lái được khuyến cáo tuân thủ quy trình A-CDM tại sân bay đó.

#### Nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANSP)

- Theo các quy định của ICAO PANS-ATM, các chuyến bay có chỉ định slot ATFM nên được ưu tiên cất cánh để tạo điều kiện tuân thủ CTOT.
- CTOT sẽ bao gồm trong huấn lệnh đường dài ban đầu. Phối hợp với PIC, Kiểm soát tại sân sẽ hỗ trợ các chuyến bay để đáp ứng CTOT và CTO được chỉ định tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul.

### 2.8 Phương thức phối hợp giữa nhà khai thác tàu bay/tổ lái, các ANSP và Bangkok ATFMU áp dụng trong FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh

- Bangkok ATFMU (VTBBZDZX) sẽ nhận được các điện văn ATS (ví dụ: FPL, DEP, DLA, CHG, CNL) liên quan đến các chuyến bay phải tuân theo các phương thức ATFM.
- Trước khi khởi hành và trước khi xin huấn lệnh đường dài, trong trường hợp các thông số về slot được chỉ định không được đáp ứng, cần xin slot mới càng sớm càng tốt. Để tránh tình trạng tắc nghẽn sóng điều hành bay, nhà khai thác tàu bay/người điều phối thực hiện công việc này; trong trường hợp không thể, có thể yêu cầu cơ sở ATC đang kết nối xin hỗ trợ. Thông báo sớm các slot được chỉ định bị lỡ, cho phép các slot bị bỏ trống được chỉ định lại có hiệu quả cho các chuyến bay khác.
- PIC sẽ thông báo CTOT trong yêu cầu cấp huấn lệnh đường dài.
- Một slot bị bỏ lỡ sẽ làm tăng đáng kể khối lượng công việc phối hợp cho ATC và PIC và nên tránh. Để giảm thiểu khối lượng công việc phối hợp trong việc xin cấp lại slot, nếu chuyến bay vẫn còn ở vị trí đỗ và đã có huấn lệnh đường dài, PIC sẽ thông báo cho Kiểm soát không lưu tại sân/cơ sở ATC về slot bị bỏ lỡ và xin CTOT mới theo quy định tại 2.8.2. Nếu cần thiết, huấn lệnh đường dài có thể bị hủy bỏ.

- Change slot allocation to another available slot in the published list of unallocated slots.

#### 2.6.4 Submission of ATS Flight Plan

- Once aircraft operators are in receipt of the slot allocation, they shall submit the ATS flight plan using the time, ATS route and flight level parameters of the BOBCAT allocated slot.
- When submitting the ATS flight plan, the aircraft operator shall ensure that the callsign corresponds exactly to the one submitted in the BOBCAT system.

### 2.7 Aircraft operator / pilot-in-command and ANSP responsibilities

#### Aircraft Operator/Pilot-in-Command

- In accordance with ICAO PANS-ATM provisions, it is the responsibility of the Pilot-in-Command (PIC) and the airspace user to ensure that the aircraft is ready to taxi in time to meet any required departure time. PIC shall be kept informed by their operators of the CTOT, CTO at Kabul FIR entry waypoint, and flight parameters (route, flight level) allocated by BOBCAT.
- The PIC, in collaboration with ATC, shall arrange take-off as close as possible to CTOT in order to meet the allocated CTO at Kabul FIR entry fix.
- For flights with CTOTs from BOBCAT departing from Noi Bai and Tan Son Nhat international airports, where the CTOT is integrated into the A-CDM process, PIC are advised to comply with the local A-CDM procedure.

#### Air Navigation Service Providers (ANSPs)

- In accordance with ICAO PANS-ATM provisions, flights with an ATFM slot allocation should be given priority for take-off to facilitate compliance with CTOT.
- CTOT shall be included as part of the initial ATC clearance. In collaboration with the PIC, Aerodrome Control shall ensure that every opportunity and assistance is granted to a flight to meet CTOT and allocated CTO at Kabul FIR entry waypoint.

### 2.8 Coordination procedure between aircraft operator / pilot in command, ANSPs, and Bangkok ATFMU applied within the Ha Noi and Ho Chi Minh FIR

- Bangkok ATFMU (VTBBZDZX) shall be included in the list of AFTN addressees for ATS messages (e.g. FPL, DEP, DLA, CHG, CNL) relating to flights subject to ATFM procedures.
- Prior to departure and before obtaining an ATC Clearance, in circumstances where it becomes obvious that the allocated Kabul FIR slot parameters will not be met, a new slot allocation should be obtained as soon as possible. To avoid frequency congestion, this should be obtained primarily via aircraft operators / flight dispatchers; in case of inability, the current ATC unit may be asked for assistance. Early advice that the allocated slot parameters will be missed also enables the slots so vacated to be efficiently reassigned to other flights.
- The PIC shall include the CTOT in the initial ATC clearance request.
- A missed slot results in considerable increase in coordination workload for ATC and PIC and should be avoided. To minimize coordination workload in obtaining a revised slot allocation, if the flight is still at the gate and an ATC Clearance has been obtained, PIC shall advise Ground Control/ATC unit of the missed slot and obtains new CTOT as specified in 2.8.2. If it becomes essential, the ATC Clearance may be cancelled.

- 2.8.5 Sau khi tàu bay rời khỏi vị trí đỗ, trong trường hợp tàu bay không thể đáp ứng các thông số về slot được chỉ định của FIR Kabul, PIC yêu cầu Aerodrome Control trợ giúp xin chỉ định lại slot.
- 2.8.6 PIC sẽ điều chỉnh hành trình chuyến bay để tuân thủ các thông số về slot tại điểm tiến nhập vào FIR Kabul, yêu cầu ATC điều chỉnh huấn lệnh phù hợp bao gồm các thay đổi về tốc độ theo các yêu cầu.

## 2.9 Yêu cầu hệ thống

Người khai thác tàu bay và các đơn vị ATS liên quan phải có thiết bị có khả năng kết nối với trang web BOBCAT <https://www.bobcat.aero> qua internet, bằng phần mềm trình duyệt web tối thiểu sau (được hỗ trợ bằng các bản vá bảo mật):

- a) Microsoft Edge phiên bản 129 trở lên; hoặc
- b) Google Chrome phiên bản 137 trở lên; hoặc
- c) Safari phiên bản 18.5 trở lên

### 2.10 Sổ tay người dùng ATFM

- 2.10.1 Tài liệu hỗ trợ, bao gồm thông tin chi tiết về các hoạt động ATFM của BOBCAT được mô tả ở trên và các thông tin liên quan khác đã được đưa vào Sổ tay ATFM Vịnh Bengal và Nam Á (gọi tắt là "Sổ tay người dùng ATFM"), có tại <https://www.bobcat.aero>.
- 2.10.2 ANSP và người khai thác tàu bay phải đảm bảo rằng họ thông thạo và có khả năng áp dụng các quy trình có liên quan được mô tả trong Sổ tay người dùng ATFM.

### 2.11 Thỏa thuận dự phòng

- 2.11.1 Trong trường hợp một đơn vị khai thác tàu bay hoặc ATS không thể truy cập trang web BOBCAT, ATFMU Bangkok sẽ được liên hệ qua các phương tiện thay thế (điện thoại, AFTN) được mô tả trong 2.14.
- 2.11.2 Các thỏa thuận dự phòng được bao gồm trong Sổ tay người dùng ATFM.
- 2.11.3 Trong trường hợp hệ thống BOBCAT gặp sự cố, ATFMU Bangkok sẽ thông báo cho tất cả các bên liên quan và thông báo rằng các quy trình chỉ định slot BOBCAT ATFM sẽ bị đình chỉ. Trong trường hợp này, tất cả các bên liên quan sẽ quay lại các quy trình ATM hiện có khi áp dụng ngoài thời gian đo ATFM hàng ngày.

### 2.12 Báo cáo lỗi hệ thống BOBCAT ATFM

- 2.12.1 Lỗi hệ thống ATFM được định nghĩa là sự cố đáng kể ảnh hưởng đến một đơn vị ATS, một đơn vị khai thác tàu bay hoặc ATFMU do áp dụng các quy trình ATFM.

### 2.13 Thông tin liên hệ của ATFMU Bangkok

- Tên đơn vị: ATFMU Bangkok
- Điện thoại: +66 2 287 8024
- Số di động dự phòng: +66 8 1829 5256
- E-mail: [atfmubobcat.aero](mailto:atfmubobcat.aero)
- AFS: VTBBZDZX

## 3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ có hiệu lực từ ngày 4/9/2025.

- 2.8.5 After the aircraft has left the gate, in the event that the aircraft is unable to meet the allocated Kabul FIR slot parameters, when requested by the PIC, Aerodrome Control shall assist the PIC to revise slot allocation.
- 2.8.6 PIC shall adjust cruise flight to comply with slot parameters at the Kabul FIR entry waypoint, requesting appropriate ATC clearances including speed variations in accordance with requirements.

## 2.9 System Requirement

Aircraft Operators and ATS units involved are required to have a device capable of connecting to the BOBCAT website <https://www.bobcat.aero> via the internet, using the following minimum web browser software (supported with security patches):

- a) Microsoft edge version 129 or newer; or
- b) Google Chrome version 137 or newer; or
- c) Safari version 18.5 or newer

### 2.10 ATFM Users Handbook

- 2.10.1 Supporting documentation, including detailed information in respect of the BOBCAT ATFM operations described above and other pertinent information has been included in the Bay of Bengal and South Asia ATFM Handbook (the "ATFM Users Handbook"), available at <https://www.bobcat.aero>.
- 2.10.2 ANSPs and aircraft operators shall ensure that they are conversant with and able to apply the relevant procedures described in the ATFM Users Handbook.

### 2.11 Contingency Arrangements

- 2.11.1 In the event that an aircraft operator or ATS unit is unable to access the BOBCAT website, Bangkok ATFMU shall be contacted via the alternative means (telephone, AFTN) described in 2.14.
- 2.11.2 Contingency arrangements are included in the ATFM Users Handbook.
- 2.11.3 In the event of BOBCAT system failure, Bangkok ATFMU shall notify all parties concerned and advise that BOBCAT ATFM slot allocation procedures are suspended. In this event, all parties concerned will revert to the existing ATM procedures as applicable outside the daily period of ATFM metering.

### 2.12 BOBCAT ATFM System Fault Reporting

- 2.12.1 An ATFM system fault is defined as a significant occurrence affecting an ATS unit, an aircraft operator or ATFMU resulting from the application of ATFM procedures.

### 2.13 Bangkok ATFMU Contact Information

- Unit Name: Bangkok ATFMU
- Mobile: +66 2 287 8024
- Contingency Mobile: +66 8 1829 5256
- E-mail: [atfmubobcat.aero](mailto:atfmubobcat.aero)
- AFS: VTBBZDZX

## 3 EFFECT

This AIRAC AIP Supplement shall become effective from 04 SEP 2025.

#### **4 HUYẾT 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 -

#### **4 CANCELLATION**

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

- END -