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
AIRAC AMDT
02/26
14 MAY 2026

This AIRAC AMDT contains:

GEN 3.5	Addition of Automatic Weather Observing System (AWOS) AVIMET at Cam Ranh international airport
ENR 1.6	Withdrawal of requirement for simulator (SIM) training on Instrument Approach Chart at Cam Ranh aerodrome
ENR 2	Addition of the coverages of APP/TWR Cam Ranh, CTL/APP Da Nang, ARR/TMC Noi Bai, ARR/TMC Tan Son Nhat
AD	Addition of the theoretical coverages of TWR/APP at AD 2.18
VVDH	Adjustment of RWY friction coefficients; the aircraft loading operated on RWY
VVNB	Some information related to PCR have been revised in text section but have not been revised in charts due to construction in progress at airport/aerodrome (see AIP SUP 21/26)
VVPQ	Adjustment of RWY and TWY markings and LGT
VVRG	Addition of list of aerodrome obstacles in Area 2 and Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVVH	Adjustment of parameters and aircraft operational procedures
VVTS	- Addition of VOR checkpoints, RUNWAY AHEAD markings - Adjustment of TWY markings, RWY friction coefficients, list of non-compliance

1.

DESTROY			INSERT		
GEN	0.2-1	19 MAR 2026	GEN	0.2-1	14 MAY 2026
	0.3-2	19 MAR 2026		0.3-2	14 MAY 2026
	0.3-3	19 MAR 2026		0.3-3	14 MAY 2026
	0.3-4	19 MAR 2026		0.3-4	14 MAY 2026
	0.4-1	19 MAR 2026		0.4-1	14 MAY 2026
	0.4-2	19 MAR 2026		0.4-2	14 MAY 2026
	0.4-3	19 MAR 2026		0.4-3	14 MAY 2026
	0.4-4	19 MAR 2026		0.4-4	14 MAY 2026
	0.4-5	19 MAR 2026		0.4-5	14 MAY 2026
	0.4-6	19 MAR 2026		0.4-6	14 MAY 2026
	0.4-7	19 MAR 2026		0.4-7	14 MAY 2026
	0.4-8	19 MAR 2026		0.4-8	14 MAY 2026
	0.4-9	19 MAR 2026		0.4-9	14 MAY 2026
	0.4-10	19 MAR 2026		0.4-10	14 MAY 2026
	0.4-11	19 MAR 2026		0.4-11	14 MAY 2026
	0.4-12	19 MAR 2026		0.4-12	14 MAY 2026
	0.4-13	19 MAR 2026		0.4-13	14 MAY 2026
	3.2-8	12 JUN 2025		3.2-8	14 MAY 2026
	3.2-10	07 AUG 2025		3.2-10	14 MAY 2026
	3.2-12	12 JUN 2025		3.2-12	14 MAY 2026

DESTROY			INSERT		
	3.2-14	19 MAR 2026		3.2-14	14 MAY 2026
	3.2-15	19 MAR 2026		3.2-15	14 MAY 2026
	3.2-16	19 MAR 2026		3.2-16	14 MAY 2026
	3.2-26	19 MAR 2026		3.2-26	14 MAY 2026
	3.2-32	19 MAR 2026		3.2-32	14 MAY 2026
	3.2-46	07 AUG 2025		3.2-46	14 MAY 2026
	3.5-6	07 AUG 2025		3.5-6	14 MAY 2026
	3.5-7	02 OCT 2025		3.5-7	14 MAY 2026
	3.5-8	07 AUG 2025		3.5-8	14 MAY 2026
	3.5-9	12 JUN 2025		3.5-9	14 MAY 2026
	3.5-10	04 SEP 2025		3.5-10	14 MAY 2026
	3.5-11	07 AUG 2025		3.5-11	14 MAY 2026
	3.5-12	07 AUG 2025		3.5-12	14 MAY 2026
	3.5-13	07 AUG 2025		3.5-13	14 MAY 2026
	3.5-14	07 AUG 2025		3.5-14	14 MAY 2026
	3.5-15	07 AUG 2025		3.5-15	14 MAY 2026
	3.5-16	02 OCT 2025		3.5-16	14 MAY 2026
	3.5-17	04 SEP 2025		3.5-17	14 MAY 2026
	3.5-18	04 SEP 2025		3.5-18	14 MAY 2026
	3.5-19	22 JAN 2026		3.5-19	14 MAY 2026
	3.5-20	07 AUG 2025		3.5-20	14 MAY 2026
	3.5-21	07 AUG 2025		3.5-21	14 MAY 2026
	3.5-22	07 AUG 2025		3.5-22	14 MAY 2026
	3.5-23	07 AUG 2025		3.5-23	14 MAY 2026
	3.5-24	07 AUG 2025		3.5-24	14 MAY 2026
	3.5-25	07 AUG 2025		3.5-25	14 MAY 2026
	3.5-26	07 AUG 2025		3.5-26	14 MAY 2026
	3.5-27	07 AUG 2025		3.5-27	14 MAY 2026
	3.5-28	07 AUG 2025		3.5-28	14 MAY 2026
	3.5-29	07 AUG 2025		3.5-29	14 MAY 2026
	-	-		3.5-30	14 MAY 2026
ENR	1.6-5	15 JUL 2023	ENR	1.6-5	14 MAY 2026
	1.6-6	28 FEB 2024		1.6-6	14 MAY 2026
	1.6-7	28 FEB 2024		1.6-7	14 MAY 2026
	1.6-8	28 FEB 2024		1.6-8	14 MAY 2026
	1.6-9	28 FEB 2024		1.6-9	14 MAY 2026
	1.6-10	28 FEB 2024		1.6-10	14 MAY 2026
	1.6-11	28 FEB 2024		1.6-11	14 MAY 2026
	1.6-12	03 OCT 2024		1.6-12	14 MAY 2026
	1.6-13	04 SEP 2025		1.6-13	14 MAY 2026
	1.6-14	04 SEP 2025		1.6-14	14 MAY 2026

DESTROY			INSERT		
	1.6-15	04 SEP 2025		1.6-15	14 MAY 2026
	1.6-16	04 SEP 2025		1.6-16	14 MAY 2026
	1.6-17	04 SEP 2025		1.6-17	14 MAY 2026
	1.6-18	04 SEP 2025		1.6-18	14 MAY 2026
	1.6-19	04 SEP 2025		1.6-19	14 MAY 2026
	1.6-20	04 SEP 2025		1.6-20	14 MAY 2026
	1.6-21	04 SEP 2025		1.6-21	14 MAY 2026
	1.6-22	04 SEP 2025		1.6-22	14 MAY 2026
	1.6-23	04 SEP 2025		1.6-23	14 MAY 2026
	1.6-24	04 SEP 2025		1.6-24	14 MAY 2026
	1.6-25	04 SEP 2025		1.6-25	14 MAY 2026
	2.1-10	22 FEB 2024		2.1-10	14 MAY 2026
	2.1-11	22 FEB 2024		2.1-11	14 MAY 2026
	2.1-12	22 FEB 2024		2.1-12	14 MAY 2026
	2.1-13	20 MAR 2025		2.1-13	14 MAY 2026
	2.1-14	20 MAR 2025		2.1-14	14 MAY 2026
	2.1-15	20 MAR 2025		2.1-15	14 MAY 2026
	2.1-16	20 MAR 2025		2.1-16	14 MAY 2026
	2.1-17	20 MAR 2025		2.1-17	14 MAY 2026
	2.1-18	17 APR 2025		2.1-18	14 MAY 2026
AD	0.6-10	19 MAR 2026	AD	0.6-10	14 MAY 2026
	0.6-13	22 JAN 2026		0.6-13	14 MAY 2026
	0.6-14	22 JAN 2026		0.6-14	14 MAY 2026
	0.6-15	07 AUG 2025		0.6-15	14 MAY 2026
	0.6-16	19 MAR 2026		0.6-16	14 MAY 2026
	0.6-17	19 MAR 2026		0.6-17	14 MAY 2026
	0.6-18	12 JUN 2025		0.6-18	14 MAY 2026
	1.5-1	19 MAR 2026		1.5-1	14 MAY 2026
	2-VVBM-1-1	08 AUG 2024		2-VVBM-1-1	14 MAY 2026
	2-VVBM-1-10	07 AUG 2025		2-VVBM-1-10	14 MAY 2026
	2-VVCA-1-9	08 AUG 2024		2-VVCA-1-9	14 MAY 2026
	2-VVCA-1-10	08 AUG 2024		2-VVCA-1-10	14 MAY 2026
	2-VVCI-1-12	17 APR 2025		2-VVCI-1-12	14 MAY 2026
	2-VVCM-1-9	31 OCT 2025		2-VVCM-1-9	14 MAY 2026
	2-VVCR-1-14	19 MAR 2026		2-VVCR-1-14	14 MAY 2026
	2-VVCS-1-9	31 OCT 2025		2-VVCS-1-9	14 MAY 2026
	2-VVCT-1-13	07 AUG 2025		2-VVCT-1-13	14 MAY 2026
	2-VVDB-1-10	31 OCT 2025		2-VVDB-1-10	14 MAY 2026
	2-VVDH-1-1	04 SEP 2025		2-VVDH-1-1	14 MAY 2026
	2-VVDH-1-11	08 AUG 2024		2-VVDH-1-11	14 MAY 2026
	2-VVDH-1-17	31 OCT 2025		2-VVDH-1-17	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVDH-1-18	19 MAR 2026	2-VVDH-1-18	14 MAY 2026
2-VVDL-1-13	15 JUL 2023	2-VVDL-1-13	14 MAY 2026
2-VVDL-1-22	07 AUG 2025	2-VVDL-1-22	14 MAY 2026
2-VVDN-1-17	15 MAY 2025	2-VVDN-1-17	14 MAY 2026
2-VVNB-1-5	19 MAR 2026	2-VVNB-1-5	14 MAY 2026
2-VVNB-1-6	19 MAR 2026	2-VVNB-1-6	14 MAY 2026
2-VVNB-1-8	19 MAR 2026	2-VVNB-1-8	14 MAY 2026
2-VVNB-1-9	19 MAR 2026	2-VVNB-1-9	14 MAY 2026
2-VVNB-1-10	19 MAR 2026	2-VVNB-1-10	14 MAY 2026
2-VVNB-1-15	19 MAR 2026	2-VVNB-1-15	14 MAY 2026
2-VVNB-1-19	19 MAR 2026	2-VVNB-1-19	14 MAY 2026
2-VVNB-1-20	19 MAR 2026	2-VVNB-1-20	14 MAY 2026
2-VVNB-1-24	19 MAR 2026	2-VVNB-1-24	14 MAY 2026
2-VVNB-1-25	19 MAR 2026	2-VVNB-1-25	14 MAY 2026
2-VVNB-1-26	19 MAR 2026	2-VVNB-1-26	14 MAY 2026
2-VVNB-1-27	19 MAR 2026	2-VVNB-1-27	14 MAY 2026
2-VVNB-1-28	19 MAR 2026	2-VVNB-1-28	14 MAY 2026
2-VVNB-1-29	19 MAR 2026	2-VVNB-1-29	14 MAY 2026
2-VVNB-1-30	19 MAR 2026	2-VVNB-1-30	14 MAY 2026
2-VVNB-1-31	19 MAR 2026	2-VVNB-1-31	14 MAY 2026
2-VVNB-1-32	19 MAR 2026	2-VVNB-1-32	14 MAY 2026
2-VVNB-1-33	19 MAR 2026	2-VVNB-1-33	14 MAY 2026
2-VVNB-1-34	19 MAR 2026	2-VVNB-1-34	14 MAY 2026
2-VVNB-1-35	19 MAR 2026	2-VVNB-1-35	14 MAY 2026
2-VVNB-1-36	19 MAR 2026	2-VVNB-1-36	14 MAY 2026
2-VVNB-1-37	19 MAR 2026	2-VVNB-1-37	14 MAY 2026
2-VVNB-1-38	19 MAR 2026	2-VVNB-1-38	14 MAY 2026
2-VVNB-1-39	19 MAR 2026	2-VVNB-1-39	14 MAY 2026
2-VVNB-1-40	19 MAR 2026	2-VVNB-1-40	14 MAY 2026
2-VVNB-1-41	19 MAR 2026	2-VVNB-1-41	14 MAY 2026
2-VVNB-1-42	19 MAR 2026	2-VVNB-1-42	14 MAY 2026
2-VVNB-1-43	19 MAR 2026	2-VVNB-1-43	14 MAY 2026
2-VVNB-1-44	19 MAR 2026	2-VVNB-1-44	14 MAY 2026
2-VVNB-1-45	19 MAR 2026	2-VVNB-1-45	14 MAY 2026
2-VVNB-1-46	19 MAR 2026	2-VVNB-1-46	14 MAY 2026
2-VVNB-1-47	19 MAR 2026	2-VVNB-1-47	14 MAY 2026
2-VVNB-1-48	19 MAR 2026	2-VVNB-1-48	14 MAY 2026
2-VVNB-1-49	19 MAR 2026	2-VVNB-1-49	14 MAY 2026
2-VVNB-1-50	19 MAR 2026	2-VVNB-1-50	14 MAY 2026
2-VVNB-1-51	19 MAR 2026	2-VVNB-1-51	14 MAY 2026
2-VVNB-1-52	19 MAR 2026	2-VVNB-1-52	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVNB-1-53	19 MAR 2026	2-VVNB-1-53	14 MAY 2026
2-VVNB-1-54	19 MAR 2026	2-VVNB-1-54	14 MAY 2026
2-VVNB-1-55	19 MAR 2026	2-VVNB-1-55	14 MAY 2026
2-VVNB-1-56	19 MAR 2026	2-VVNB-1-56	14 MAY 2026
2-VVNB-1-57	19 MAR 2026	2-VVNB-1-57	14 MAY 2026
2-VVNB-1-58	19 MAR 2026	2-VVNB-1-58	14 MAY 2026
2-VVNB-1-59	19 MAR 2026	2-VVNB-1-59	14 MAY 2026
2-VVNB-1-60	19 MAR 2026	2-VVNB-1-60	14 MAY 2026
2-VVNB-1-61	19 MAR 2026	2-VVNB-1-61	14 MAY 2026
2-VVNB-1-62	19 MAR 2026	2-VVNB-1-62	14 MAY 2026
2-VVNB-1-63	19 MAR 2026	2-VVNB-1-63	14 MAY 2026
2-VVNB-1-64	19 MAR 2026	2-VVNB-1-64	14 MAY 2026
2-VVNB-1-65	19 MAR 2026	2-VVNB-1-65	14 MAY 2026
2-VVNB-1-66	19 MAR 2026	2-VVNB-1-66	14 MAY 2026
2-VVNB-1-67	19 MAR 2026	2-VVNB-1-67	14 MAY 2026
2-VVNB-1-68	19 MAR 2026	2-VVNB-1-68	14 MAY 2026
2-VVNB-1-69	19 MAR 2026	2-VVNB-1-69	14 MAY 2026
2-VVNB-1-70	19 MAR 2026	2-VVNB-1-70	14 MAY 2026
2-VVNB-1-71	19 MAR 2026	2-VVNB-1-71	14 MAY 2026
2-VVNB-1-72	19 MAR 2026	2-VVNB-1-72	14 MAY 2026
2-VVNB-1-73	19 MAR 2026	2-VVNB-1-73	14 MAY 2026
2-VVNB-1-74	19 MAR 2026	2-VVNB-1-74	14 MAY 2026
2-VVNB-1-75	19 MAR 2026	2-VVNB-1-75	14 MAY 2026
2-VVNB-1-76	19 MAR 2026	2-VVNB-1-76	14 MAY 2026
2-VVNB-1-77	19 MAR 2026	2-VVNB-1-77	14 MAY 2026
2-VVNB-1-78	19 MAR 2026	2-VVNB-1-78	14 MAY 2026
2-VVNB-1-79	19 MAR 2026	2-VVNB-1-79	14 MAY 2026
2-VVNB-1-80	19 MAR 2026	2-VVNB-1-80	14 MAY 2026
2-VVNB-1-81	19 MAR 2026	2-VVNB-1-81	14 MAY 2026
2-VVNB-1-82	19 MAR 2026	2-VVNB-1-82	14 MAY 2026
2-VVNB-1-83	19 MAR 2026	2-VVNB-1-83	14 MAY 2026
2-VVNB-1-84	19 MAR 2026	2-VVNB-1-84	14 MAY 2026
2-VVNB-1-85	19 MAR 2026	2-VVNB-1-85	14 MAY 2026
2-VVNB-1-86	19 MAR 2026	2-VVNB-1-86	14 MAY 2026
2-VVNB-1-87	19 MAR 2026	2-VVNB-1-87	14 MAY 2026
2-VVNB-1-88	19 MAR 2026	2-VVNB-1-88	14 MAY 2026
2-VVNB-1-89	19 MAR 2026	2-VVNB-1-89	14 MAY 2026
2-VVNB-1-90	19 MAR 2026	2-VVNB-1-90	14 MAY 2026
2-VVNB-1-91	19 MAR 2026	2-VVNB-1-91	14 MAY 2026
2-VVNB-1-92	19 MAR 2026	2-VVNB-1-92	14 MAY 2026
2-VVNB-1-93	19 MAR 2026	2-VVNB-1-93	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVNB-1-94	19 MAR 2026	2-VVNB-1-94	14 MAY 2026
2-VVNB-1-95	19 MAR 2026	2-VVNB-1-95	14 MAY 2026
2-VVNB-1-96	19 MAR 2026	2-VVNB-1-96	14 MAY 2026
2-VVNB-1-97	19 MAR 2026	2-VVNB-1-97	14 MAY 2026
2-VVNB-1-98	19 MAR 2026	2-VVNB-1-98	14 MAY 2026
2-VVNB-1-99	19 MAR 2026	2-VVNB-1-99	14 MAY 2026
2-VVNB-1-100	19 MAR 2026	2-VVNB-1-100	14 MAY 2026
2-VVNB-1-101	19 MAR 2026	2-VVNB-1-101	14 MAY 2026
2-VVNB-1-102	19 MAR 2026	2-VVNB-1-102	14 MAY 2026
2-VVNB-1-103	19 MAR 2026	2-VVNB-1-103	14 MAY 2026
2-VVNB-1-104	19 MAR 2026	2-VVNB-1-104	14 MAY 2026
2-VVNB-1-105	19 MAR 2026	2-VVNB-1-105	14 MAY 2026
2-VVNB-1-106	19 MAR 2026	2-VVNB-1-106	14 MAY 2026
2-VVNB-1-107	19 MAR 2026	2-VVNB-1-107	14 MAY 2026
2-VVNB-1-108	19 MAR 2026	2-VVNB-1-108	14 MAY 2026
2-VVNB-1-109	19 MAR 2026	2-VVNB-1-109	14 MAY 2026
2-VVNB-1-110	19 MAR 2026	2-VVNB-1-110	14 MAY 2026
2-VVNB-1-111	19 MAR 2026	2-VVNB-1-111	14 MAY 2026
2-VVNB-1-112	19 MAR 2026	2-VVNB-1-112	14 MAY 2026
2-VVNB-1-113	19 MAR 2026	2-VVNB-1-113	14 MAY 2026
2-VVNB-1-114	19 MAR 2026	2-VVNB-1-114	14 MAY 2026
2-VVNB-1-115	19 MAR 2026	2-VVNB-1-115	14 MAY 2026
-	-	2-VVNB-1-116	14 MAY 2026
-	-	2-VVNB-1-117	14 MAY 2026
2-VVNB-6-5	19 MAR 2026	2-VVNB-6-5	14 MAY 2026
2-VVPB-1-13	31 OCT 2025	2-VVPB-1-13	14 MAY 2026
2-VVPC-1-13	31 OCT 2025	2-VVPC-1-13	14 MAY 2026
2-VVPC-1-25	19 MAR 2026	2-VVPC-1-25	14 MAY 2026
2-VVPC-1-26	19 MAR 2026	2-VVPC-1-26	14 MAY 2026
2-VVPK-1-11	08 AUG 2024	2-VVPK-1-11	14 MAY 2026
2-VVPK-1-22	19 MAR 2026	2-VVPK-1-22	14 MAY 2026
2-VVPK-1-23	19 MAR 2026	2-VVPK-1-23	14 MAY 2026
2-VVPK-11-7	19 MAR 2026	2-VVPK-11-7	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-5	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-5	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-10	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-10	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-11	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-11	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-12	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-12	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-13	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-13	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-14	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-14	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-15	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-15	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-16	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-16	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVPQ-1-17	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-17	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-18	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-18	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-19	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-19	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-20	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-20	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-21	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-21	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-22	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-22	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-23	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-23	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-24	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-24	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-25	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-25	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-26	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-26	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-27	19 MAR 2026	2-VVPQ-1-27	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-28	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-28	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-29	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-29	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-30	22 JAN 2026	2-VVPQ-1-30	14 MAY 2026
-	-	2-VVPQ-1-31	14 MAY 2026
2-VVRG-1-5	31 OCT 2024	2-VVRG-1-5	14 MAY 2026
2-VVRG-1-6	17 APR 2025	2-VVRG-1-6	14 MAY 2026
2-VVRG-1-7	31 OCT 2024	2-VVRG-1-7	14 MAY 2026
2-VVRG-1-8	31 OCT 2024	2-VVRG-1-8	14 MAY 2026
2-VVRG-1-9	31 OCT 2025	2-VVRG-1-9	14 MAY 2026
2-VVRG-1-10	08 AUG 2024	2-VVRG-1-10	14 MAY 2026
2-VVRG-1-11	08 AUG 2024	2-VVRG-1-11	14 MAY 2026
2-VVRG-1-12	08 AUG 2024	2-VVRG-1-12	14 MAY 2026
2-VVRG-1-13	08 AUG 2024	2-VVRG-1-13	14 MAY 2026
2-VVRG-1-14	22 JAN 2026	2-VVRG-1-14	14 MAY 2026
2-VVRG-1-15	22 JAN 2026	2-VVRG-1-15	14 MAY 2026
2-VVRG-1-16	19 MAR 2026	2-VVRG-1-16	14 MAY 2026
2-VVRG-1-17	19 MAR 2026	2-VVRG-1-17	14 MAY 2026
2-VVRG-1-18	19 MAR 2026	2-VVRG-1-18	14 MAY 2026
-	-	2-VVRG-1-19	14 MAY 2026
-	-	2-VVRG-1-20	14 MAY 2026
-	-	2-VVRG-6-1	14 MAY 2026
2-VVTH-1-11	23 JAN 2025	2-VVTH-1-11	14 MAY 2026
2-VVTS-1-7	17 APR 2025	2-VVTS-1-7	14 MAY 2026
2-VVTS-1-8	17 APR 2025	2-VVTS-1-8	14 MAY 2026
2-VVTS-1-9	17 APR 2025	2-VVTS-1-9	14 MAY 2026
2-VVTS-1-10	17 APR 2025	2-VVTS-1-10	14 MAY 2026
2-VVTS-1-11	17 APR 2025	2-VVTS-1-11	14 MAY 2026
2-VVTS-1-12	17 APR 2025	2-VVTS-1-12	14 MAY 2026
2-VVTS-1-13	17 APR 2025	2-VVTS-1-13	14 MAY 2026
2-VVTS-1-14	17 APR 2025	2-VVTS-1-14	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVTS-1-15	17 APR 2025	2-VVTS-1-15	14 MAY 2026
2-VVTS-1-16	17 APR 2025	2-VVTS-1-16	14 MAY 2026
2-VVTS-1-17	17 APR 2025	2-VVTS-1-17	14 MAY 2026
2-VVTS-1-18	17 APR 2025	2-VVTS-1-18	14 MAY 2026
2-VVTS-1-19	17 APR 2025	2-VVTS-1-19	14 MAY 2026
2-VVTS-1-20	17 APR 2025	2-VVTS-1-20	14 MAY 2026
2-VVTS-1-21	17 APR 2025	2-VVTS-1-21	14 MAY 2026
2-VVTS-1-22	17 APR 2025	2-VVTS-1-22	14 MAY 2026
2-VVTS-1-23	17 APR 2025	2-VVTS-1-23	14 MAY 2026
2-VVTS-1-24	15 MAY 2025	2-VVTS-1-24	14 MAY 2026
2-VVTS-1-25	31 OCT 2025	2-VVTS-1-25	14 MAY 2026
2-VVTS-1-26	17 APR 2025	2-VVTS-1-26	14 MAY 2026
2-VVTS-1-27	17 APR 2025	2-VVTS-1-27	14 MAY 2026
2-VVTS-1-28	17 APR 2025	2-VVTS-1-28	14 MAY 2026
2-VVTS-1-29	10 JUL 2025	2-VVTS-1-29	14 MAY 2026
2-VVTS-1-30	17 APR 2025	2-VVTS-1-30	14 MAY 2026
2-VVTS-1-31	17 APR 2025	2-VVTS-1-31	14 MAY 2026
2-VVTS-1-32	17 APR 2025	2-VVTS-1-32	14 MAY 2026
2-VVTS-1-33	17 APR 2025	2-VVTS-1-33	14 MAY 2026
2-VVTS-1-34	17 APR 2025	2-VVTS-1-34	14 MAY 2026
2-VVTS-1-35	17 APR 2025	2-VVTS-1-35	14 MAY 2026
2-VVTS-1-36	17 APR 2025	2-VVTS-1-36	14 MAY 2026
2-VVTS-1-37	07 AUG 2025	2-VVTS-1-37	14 MAY 2026
2-VVTS-1-38	17 APR 2025	2-VVTS-1-38	14 MAY 2026
2-VVTS-1-39	17 APR 2025	2-VVTS-1-39	14 MAY 2026
2-VVTS-1-40	17 APR 2025	2-VVTS-1-40	14 MAY 2026
2-VVTS-1-41	17 APR 2025	2-VVTS-1-41	14 MAY 2026
2-VVTS-1-42	17 APR 2025	2-VVTS-1-42	14 MAY 2026
2-VVTS-1-43	17 APR 2025	2-VVTS-1-43	14 MAY 2026
2-VVTS-1-44	17 APR 2025	2-VVTS-1-44	14 MAY 2026
2-VVTS-1-45	17 APR 2025	2-VVTS-1-45	14 MAY 2026
2-VVTS-1-46	17 APR 2025	2-VVTS-1-46	14 MAY 2026
2-VVTS-1-47	17 APR 2025	2-VVTS-1-47	14 MAY 2026
2-VVTS-1-48	17 APR 2025	2-VVTS-1-48	14 MAY 2026
2-VVTS-1-49	17 APR 2025	2-VVTS-1-49	14 MAY 2026
2-VVTS-1-50	17 APR 2025	2-VVTS-1-50	14 MAY 2026
2-VVTS-1-51	17 APR 2025	2-VVTS-1-51	14 MAY 2026
2-VVTS-1-52	17 APR 2025	2-VVTS-1-52	14 MAY 2026
2-VVTS-1-53	17 APR 2025	2-VVTS-1-53	14 MAY 2026
2-VVTS-1-54	17 APR 2025	2-VVTS-1-54	14 MAY 2026
2-VVTS-1-55	17 APR 2025	2-VVTS-1-55	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVTS-1-56	17 APR 2025	2-VVTS-1-56	14 MAY 2026
2-VVTS-1-57	17 APR 2025	2-VVTS-1-57	14 MAY 2026
2-VVTS-1-58	17 APR 2025	2-VVTS-1-58	14 MAY 2026
2-VVTS-1-59	17 APR 2025	2-VVTS-1-59	14 MAY 2026
2-VVTS-1-60	17 APR 2025	2-VVTS-1-60	14 MAY 2026
2-VVTS-1-61	17 APR 2025	2-VVTS-1-61	14 MAY 2026
2-VVTS-1-62	17 APR 2025	2-VVTS-1-62	14 MAY 2026
2-VVTS-1-63	17 APR 2025	2-VVTS-1-63	14 MAY 2026
2-VVTS-1-64	17 APR 2025	2-VVTS-1-64	14 MAY 2026
2-VVTS-1-65	17 APR 2025	2-VVTS-1-65	14 MAY 2026
2-VVTS-1-66	17 APR 2025	2-VVTS-1-66	14 MAY 2026
2-VVTS-1-67	17 APR 2025	2-VVTS-1-67	14 MAY 2026
2-VVTS-1-68	17 APR 2025	2-VVTS-1-68	14 MAY 2026
2-VVTS-1-69	17 APR 2025	2-VVTS-1-69	14 MAY 2026
2-VVTS-1-70	17 APR 2025	2-VVTS-1-70	14 MAY 2026
2-VVTS-1-71	17 APR 2025	2-VVTS-1-71	14 MAY 2026
2-VVTS-1-72	17 APR 2025	2-VVTS-1-72	14 MAY 2026
2-VVTS-1-73	17 APR 2025	2-VVTS-1-73	14 MAY 2026
2-VVTS-1-74	17 APR 2025	2-VVTS-1-74	14 MAY 2026
2-VVTS-1-75	17 APR 2025	2-VVTS-1-75	14 MAY 2026
2-VVTS-1-76	17 APR 2025	2-VVTS-1-76	14 MAY 2026
2-VVTS-1-77	17 APR 2025	2-VVTS-1-77	14 MAY 2026
2-VVTS-1-78	17 APR 2025	2-VVTS-1-78	14 MAY 2026
2-VVTS-1-79	17 APR 2025	2-VVTS-1-79	14 MAY 2026
2-VVTS-1-80	17 APR 2025	2-VVTS-1-80	14 MAY 2026
2-VVTS-1-81	17 APR 2025	2-VVTS-1-81	14 MAY 2026
2-VVTS-1-82	17 APR 2025	2-VVTS-1-82	14 MAY 2026
2-VVTS-1-83	17 APR 2025	2-VVTS-1-83	14 MAY 2026
2-VVTS-1-84	17 APR 2025	2-VVTS-1-84	14 MAY 2026
2-VVTS-1-85	17 APR 2025	2-VVTS-1-85	14 MAY 2026
2-VVTS-1-86	17 APR 2025	2-VVTS-1-86	14 MAY 2026
2-VVTS-1-87	17 APR 2025	2-VVTS-1-87	14 MAY 2026
2-VVTS-1-88	17 APR 2025	2-VVTS-1-88	14 MAY 2026
2-VVTS-1-94	07 AUG 2025	2-VVTS-1-94	14 MAY 2026
2-VVTS-1-101	19 MAR 2026	2-VVTS-1-101	14 MAY 2026
2-VVTS-1-102	19 MAR 2026	2-VVTS-1-102	14 MAY 2026
2-VVTS-2-1	12 JUN 2025	2-VVTS-2-1	14 MAY 2026
2-VVTS-4-1	07 AUG 2025	2-VVTS-4-1	14 MAY 2026
2-VVTS-5-1	12 JUN 2025	2-VVTS-5-1	14 MAY 2026
2-VVTX-1-11	19 MAR 2026	2-VVTX-1-11	14 MAY 2026
2-VVVD-1-15	19 MAR 2026	2-VVVD-1-15	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVVH-1-1	08 AUG 2024	2-VVVH-1-1	14 MAY 2026
2-VVVH-1-2	08 AUG 2024	2-VVVH-1-2	14 MAY 2026
2-VVVH-1-3	08 AUG 2024	2-VVVH-1-3	14 MAY 2026
2-VVVH-1-4	10 JUL 2025	2-VVVH-1-4	14 MAY 2026
2-VVVH-1-5	08 AUG 2024	2-VVVH-1-5	14 MAY 2026
2-VVVH-1-6	08 AUG 2024	2-VVVH-1-6	14 MAY 2026
2-VVVH-1-7	08 AUG 2024	2-VVVH-1-7	14 MAY 2026
2-VVVH-1-8	08 AUG 2024	2-VVVH-1-8	14 MAY 2026
2-VVVH-1-10	17 APR 2025	2-VVVH-1-10	14 MAY 2026
2-VVVH-1-11	08 AUG 2024	2-VVVH-1-11	14 MAY 2026
2-VVVH-1-12	08 AUG 2024	2-VVVH-1-12	14 MAY 2026
2-VVVH-1-13	31 OCT 2025	2-VVVH-1-13	14 MAY 2026
2-VVVH-1-14	31 OCT 2025	2-VVVH-1-14	14 MAY 2026
2-VVVH-1-15	08 AUG 2024	2-VVVH-1-15	14 MAY 2026
2-VVVH-1-16	08 AUG 2024	2-VVVH-1-16	14 MAY 2026
2-VVVH-1-17	08 AUG 2024	2-VVVH-1-17	14 MAY 2026
2-VVVH-1-18	08 AUG 2024	2-VVVH-1-18	14 MAY 2026
2-VVVH-1-19	08 AUG 2024	2-VVVH-1-19	14 MAY 2026
2-VVVH-1-20	08 AUG 2024	2-VVVH-1-20	14 MAY 2026
2-VVVH-1-21	08 AUG 2024	2-VVVH-1-21	14 MAY 2026
2-VVVH-1-22	08 AUG 2024	2-VVVH-1-22	14 MAY 2026
2-VVVH-1-23	08 AUG 2024	2-VVVH-1-23	14 MAY 2026
2-VVVH-1-24	08 AUG 2024	2-VVVH-1-24	14 MAY 2026
2-VVVH-1-25	19 MAR 2026	2-VVVH-1-25	14 MAY 2026
2-VVVH-1-26	17 APR 2025	2-VVVH-1-26	14 MAY 2026
2-VVVH-1-27	17 APR 2025	2-VVVH-1-27	14 MAY 2026
2-VVVH-1-28	17 APR 2025	2-VVVH-1-28	14 MAY 2026
2-VVVH-1-29	12 JUN 2025	2-VVVH-1-29	14 MAY 2026
-	-	2-VVVH-1-30	14 MAY 2026
-	-	2-VVVH-1-31	14 MAY 2026
2-VVVH-2-1	17 APR 2025	2-VVVH-2-1	14 MAY 2026
2-VVVH-3-1	15 JUL 2023	2-VVVH-3-1	14 MAY 2026
2-VVVH-3-2	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-4-1	17 APR 2025	2-VVVH-4-1	14 MAY 2026
2-VVVH-4-2	15 JUL 2023	2-VVVH-4-2	14 MAY 2026
2-VVVH-5-1	17 APR 2025	2-VVVH-5-1	14 MAY 2026
2-VVVH-6-1	15 JUL 2023	2-VVVH-6-1	14 MAY 2026
2-VVVH-9-1	15 JUL 2023	2-VVVH-9-1	14 MAY 2026
2-VVVH-9-3	15 JUL 2023	2-VVVH-9-3	14 MAY 2026
2-VVVH-9-4	15 JUL 2023	2-VVVH-9-4	14 MAY 2026
2-VVVH-9-5	15 JUL 2023	2-VVVH-9-5	14 MAY 2026

DESTROY		INSERT	
2-VVVH-9-6	15 JUL 2023	2-VVVH-9-6	14 MAY 2026
2-VVVH-9-7	15 JUL 2023	2-VVVH-9-7	14 MAY 2026
2-VVVH-9-9	15 JUL 2023	2-VVVH-9-9	14 MAY 2026
-	-	2-VVVH-9-10	14 MAY 2026
2-VVVH-9-11	15 JUL 2023	2-VVVH-9-11	14 MAY 2026
2-VVVH-9-12	15 JUL 2023	2-VVVH-9-12	14 MAY 2026
2-VVVH-9-13	15 JUL 2023	2-VVVH-9-13	14 MAY 2026
2-VVVH-9-14	15 JUL 2023	2-VVVH-9-14	14 MAY 2026
2-VVVH-9-15	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-9-16	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-13-1	15 JUL 2023	2-VVVH-13-1	14 MAY 2026
2-VVVH-13-3	15 JUL 2023	2-VVVH-13-3	14 MAY 2026
2-VVVH-13-5	15 JUL 2023	2-VVVH-13-5	14 MAY 2026
2-VVVH-13-7	15 JUL 2023	2-VVVH-13-7	14 MAY 2026
2-VVVH-13-9	15 JUL 2023	2-VVVH-13-9	14 MAY 2026
2-VVVH-13-11	15 JUL 2023	2-VVVH-13-11	14 MAY 2026
2-VVVH-13-12	15 JUL 2023	2-VVVH-13-12	14 MAY 2026
2-VVVH-13-13	15 JUL 2023	2-VVVH-13-13	14 MAY 2026
2-VVVH-13-14	15 JUL 2023	2-VVVH-13-14	14 MAY 2026
2-VVVH-13-15	15 JUL 2023	2-VVVH-13-15	14 MAY 2026
2-VVVH-13-16	15 JUL 2023	2-VVVH-13-16	14 MAY 2026
2-VVVH-13-17	15 JUL 2023	2-VVVH-13-17	14 MAY 2026
2-VVVH-13-18	15 JUL 2023	2-VVVH-13-18	14 MAY 2026
2-VVVH-13-19	15 JUL 2023	2-VVVH-13-19	14 MAY 2026
-	-	2-VVVH-13-20	14 MAY 2026
2-VVVH-13-21	15 JUL 2023	2-VVVH-13-21	14 MAY 2026
-	-	2-VVVH-13-22	14 MAY 2026
2-VVVH-13-23	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-13-24	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-13-25	15 JUL 2023	-	-
2-VVVH-13-26	15 JUL 2023	-	-

2. Hand amendments

NIL

NIL

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

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

AIP SUP	06/26, 08/26, 10/26, 21/26
NOTAM	A0593/26

- END -

GEN 0.2 BẢNG GHI NHẬN TU CHỈNH AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

Tu chỉnh AIP AIP AMENDMENT				Tu chỉnh AIRAC AIP AIRAC AIP AMENDMENT			
Số/Năm ***NR/ Year***	***Ngày xuất bản*** ***Publication date***	***Ngày có hiệu lực*** ***Effective date***	***Được cập nhật bởi*** ***Inserted by***	***Số/Năm*** ***NR/ Year***	***Ngày xuất bản*** ***Publication date***	***Ngày có hiệu lực*** ***Effective date***	***Được cập nhật bởi*** ***Inserted by***
01/23	20 JUN 2023	15 JUL 2023		01/24	11 JAN 2024	22 FEB 2024	
02/23	15 AUG 2023	30 AUG 2023		02/24	07 MAR 2024	18 APR 2024	
03/23	31 OCT 2023	31 OCT 2023		03/24	02 MAY 2024	13 JUN 2024	
01/24	28 FEB 2024	28 FEB 2024		04/24	27 JUN 2024	08 AUG 2024	
02/24	30 APR 2024	30 APR 2024		05/24	25 JUL 2024	05 SEP 2024	
01/25	31 OCT 2025	31 OCT 2025		06/24	22 AUG 2024	03 OCT 2024	
				07/24	19 SEP 2024	31 OCT 2024	
				08/24	17 OCT 2024	28 NOV 2024	
				01/25	12 DEC 2024	23 JAN 2025	
				02/25	06 FEB 2025	20 MAR 2025	
				03/25	06 MAR 2025	17 APR 2025	
				04/25	03 APR 2025	15 MAY 2025	
				05/25	01 MAY 2025	12 JUN 2025	
				06/25	29 MAY 2025	10 JUL 2025	
				07/25	26 JUN 2025	07 AUG 2025	
				08/25	24 JUL 2025	04 SEP 2025	
				09/25	21 AUG 2025	02 OCT 2025	
				10/25	11 DEC 2025	22 JAN 2026	
				01/26	05 FEB 2026	19 MAR 2026	
				02/26	02 APR 2026	14 MAY 2026	

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 0.3 BẢNG GHI NHẬN BỔ SUNG AIP

GEN 0.3 RECORDS OF AIP SUPPLEMENTS

Số/Năm *NR/Year*	*Nội dung* *Subject*	*(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng* *AIP section(s) affected*	*Thời gian có hiệu lực* *Period of validity*	*Ghi nhận hủy bỏ* *Cancellation record*
15/25	ĐIỀU CHỈNH, ĐỔI TÊN VÀ PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC CÁC VỊ TRÍ ĐỖ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ CÁT BI (VVCI) ADJUSTMENT, RENAMING AND OPERATIONAL PROCEDURES OF AIRCRAFT STANDS AT CAT BI INTERNATIONAL AIRPORT (VVCI)	AD2-VVCI	11 JUN 2025	11 MAY 2026
24/25	ĐÓNG CỬA TẠM THỜI CẢNG HÀNG KHÔNG CÀ MAU (VVCM) TEMPORARY CLOSURE OF CA MAU AIRPORT (VVCM)	AD2-VVCM	30 OCT 2025	31 OCT 2026
26/25	ĐIỀU CHỈNH THÔNG SỐ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG; SƠ ĐỒ HỆ THỐNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG VÙNG THÔNG BÁO BAY HỒ CHÍ MINH VÀ PHÂN CHIA PHÂN KHU KIỂM SOÁT TIẾP CẬN TÂN SƠN NHẤT (ENR) REVISION OF ATS ROUTES PARAMETERS; ENROUTE CHART OF HO CHI MINH FIR AND TAN SON NHAT TMA SECTORIZATION (ENR)	ENR	27 NOV 2025	PERM
27/25	ĐIỀU CHỈNH VÙNG TRỜI KIỂM SOÁT, SƠ ĐỒ KHU VỰC, SƠ ĐỒ ĐỘ CAO TỐI THIỂU GIÁM SÁT KHÔNG LƯU, SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN BẰNG MẮT; HỦY BỎ CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC SID/STAR/IAP, THIẾT LẬP CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY, TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU TẠI SÂN BAY QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT (VVTS) REVISION OF ATS AIRSPACE, AREA CHART, ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART, VISUAL APPROACH CHART; WITHDRAWAL OF SID/STAR/IAP, ESTABLISHMENT OF FLIGHT PROCEDURES CHARTS, AERODROME OPERATING MINIMA AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AERODROME (VVTS)	AD2-VVTS	27 NOV 2025	PERM
28/25	SỬA ĐỔI CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY TẠI SÂN BAY QUỐC TẾ LIÊN KHƯƠNG (VVDL) REVISION OF FLIGHT PROCEDURE CHARTS AT LIEN KHUONG INTERNATIONAL AERODROME (VVDL)	AD2-VVDL	27 NOV 2025	PERM
29/25	THIẾT LẬP SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY TRUYỀN THỐNG, PHƯƠNG THỨC BAY PBN VÀ TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU TẠI SÂN BAY QUỐC TẾ LONG THÀNH (VVLT) ESTABLISHMENT OF CONVENTIONAL PROCEDURE CHARTS, PBN FLIGHT PROCEDURE CHARTS AND AD OPERATING MINIMA AT LONG THANH INTERNATIONAL AERODROME (VVLT)		27 NOV 2025	PERM

Số/Năm *NR/Year*	*Nội dung* *Subject*	*(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng* *AIP section(s) affected*	*Thời gian có hiệu lực* *Period of validity*	*Ghi nhận hủy bỏ* *Cancellation record*
30/25	THÔNG BÁO TIN TỨC HÀNG KHÔNG PHỤC VỤ KHAI THÁC TRONG THÁNG 12 NĂM 2025 TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ LONG THÀNH (VVLT) PUBLICATION OF AERONAUTICAL INFORMATION FOR FLIGHTS IN DECEMBER 2025 AT LONG THANH INTERNATIONAL AIRPORT (VVLT)		27 NOV 2025	PERM
31/25	TẠM DỪNG HOẠT ĐỘNG HỆ THỐNG GIÁM SÁT ĐA ĐIỂM MLAT TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ QUỐC (VVPQ) TEMPORARY SUSPENSION OF MULTILATERATION SYSTEM AT PHU QUOC INTERNATIONAL AIRPORT (VVPQ)	AD2-VVPQ	24 OCT 2025	31 MAY 2026
33/25	ĐỔI TÊN VÀ ĐIỀU CHỈNH CÁC VỊ TRÍ ĐỖ, ĐẶT TÊN VỆT LĂN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG ĐỒNG HỚI (VVDH) RENAMING AND ADJUSTMENT OF AIRCRAFT STANDS, NAMING OF TAXILANE AT DONG HOI AIRPORT (VVDH)	AD2-VVDH	30 OCT 2025	31 DEC 2026
34/25	ĐIỀU CHỈNH CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY VÀ TIÊU CHUẨN THỜI TIẾT TỐI THIỂU ÁP DỤNG TẠM THỜI TRONG THỜI GIAN THI CÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ QUỐC (VVPQ) REVISION OF FLIGHT PROCEDURES CHARTS AND AERODROME OPERATING MINIMA TEMPORARILY APPLIED DURING CONSTRUCTION AT PHU QUOC INTERNATIONAL AERODROME (VVPQ)	AD2-VVPQ	27 NOV 2025	01 NOV 2026
38/25	THI CÔNG ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH THỨ HAI TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG PHÙ CÁT (VVPC) CONSTRUCTION OF THE SECOND RUNWAY AT PHU CAT AIRPORT (VVPC)	AD2-VVPC	13 NOV 2025	31 AUG 2026
45/25	THÔNG BÁO CHỈ SỐ PHÂN CẤP BỀ MẶT ĐƯỜNG CHC, ĐƯỜNG LĂN SÂN ĐỖ VÀ SƠ ĐỒ CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY- ICAO TYPE A TẠI CẢNG HKQT LONG THÀNH (VVLT) PUBLICATION OF PAVEMENT CLASSIFICATION RATING (PCR) FOR RWY, TWY, APN AND AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO - TYPE A AT LONG THANH INTERNATIONAL AIRPORT (VVLT)		15 DEC 2025	PERM
46/25	HỆ SỐ MA SÁT ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH 05R/23L TẠI CẢNG HKQT LONG THÀNH (VVLT) FRICTION COEFFICIENTS FOR RWY 05R/23L AT LONG THANH INTERNATIONAL AIRPORT (VVLT)	AD 2-VVLT	15 DEC 2025	PERM
01/26	LẮP ĐẶT CẦN CẨU TẠI KHU VỰC THI CÔNG NHÀ GA T2 - CẢNG HÀNG KHÔNG ĐỒNG HỚI (VVDH) ERECTION OF CRANES AT TERMINAL T2 CONSTRUCTION AREA - DONG HOI AIRPORT (VVDH)	AD 2-VVDH	07 JAN 2026	31 DEC 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Số/Năm *NR/Year*	*Nội dung* *Subject*	*(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng* *AIP section(s) affected*	*Thời gian có hiệu lực* *Period of validity*	*Ghi nhận hủy bỏ* *Cancellation record*
06/26	ĐIỀU CHỈNH THÔNG SỐ VÀ PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG VINH (VVVH) ADJUSTMENT OF PARAMETERS AND AIRCRAFT OPERATIONAL PROCEDURES AT VINH AIRPORT (VVVH)	AD 2-VVVH	10 FEB 2026	14 MAY 2026
07/26	THIẾT LẬP CÁC VỊ TRÍ GP HOLDING TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN) ESTABLISHMENT OF GP HOLDING POSITIONS AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)	AD 2-VVDN	05 MAR 2026	20 APR 2026
08/26	ĐIỀU CHỈNH HỆ SỐ MA SÁT VÀ TẢI TRỌNG TÀU BAY KHAI THÁC TRÊN ĐƯỜNG CHC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG ĐỒNG HỚI (VVDH) RENAMING AND ADJUSTMENT OF AIRCRAFT STANDS, NAMING OF TAXILANE AT DONG HOI AIRPORT (VVDH)	AD 2-VVDH	10 FEB 2026	14 MAY 2026
09/26	ĐIỀU CHỈNH PHƯƠNG ÁN VẬN HÀNH TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ QUỐC (VVPQ) ADJUSTMENT OF THE OPERATIONAL PROCEDURES AT PHU QUOC INTERNATIONAL AIRPORT (VVPQ)	AD 2-VVPQ	09 FEB 2026	09 JUN 2026
10/26	DANH MỤC CÁC CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY KHU VỰC 2 VÀ SƠ ĐỒ CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY – ICAO – LOẠI A TẠI SÂN BAY RẠCH GIÁ (VVRG) LIST OF AERODROME OBSTACLES IN AREA 2 AND AERODROME OBSTACLES CHART – ICAO – TYPE A AT RACH GIA AERODROME (VVRG)	AD 2-VVRG	19 MAR 2026	14 MAY 2026
11/26	ĐIỀU CHỈNH CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY VÀ TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU TẠI SÂN BAY QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT (VVTS) ADJUSTMENT OF FLIGHT PROCEDURE CHARTS AND AD OPERATING MINIMA AT TAN SON NHAT INTERNATIONAL AERODROME (VVTS)	AD 2-VVTS	12 FEB 2026	PERM
12/26	THI CÔNG CẦU DẪN HÀNH KHÁCH VÀ ĐIỀU CHỈNH PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN) CONSTRUCTION OF PASSENGER BOARDING BRIDGES AND ADJUSTMENT OF THE OPERATIONAL PROCEDURES AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)	AD 2-VVDN	04 MAR 2026	28 OCT 2026
13/26	ĐÓNG CỬA TẠM THỜI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ LIÊN KHƯƠNG (VVDL) TEMPORARY CLOSURE OF LIEN KHUONG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDL)	AD 2-VVDL	03 MAR 2026	25 AUG 2026
14/26	ĐIỀU CHỈNH SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY VÀ TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU ÁP DỤNG TẠM THỜI TRONG THỜI GIAN THI CÔNG TẠI SÂN BAY ĐỒNG HỚI (VVDH) REVISION OF FLIGHT PROCEDURE CHARTS AND AD OPERATING MINIMA TEMPORARILY APPLIED DURING CONSTRUCTION PERIOD AT DONG HOI AERODROME (VVDH)	AD 2-VVDH	16 APR 2026	31 DEC 2026

Số/Năm ***NR/Year***	***Nội dung*** ***Subject***	***(Các) phần trong AIP bị ảnh hưởng*** ***AIP section(s) affected***	***Thời gian có hiệu lực*** ***Period of validity***	***Ghi nhận hủy bỏ*** ***Cancellation record***
15/26	ĐIỀU CHỈNH CÁC SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC BAY VÀ TIÊU CHUẨN KHAI THÁC TỐI THIỂU TẠM THỜI TRONG THỜI GIAN THI CÔNG TẠI SÂN BAY QUỐC TẾ CÁT BI (VVCI) REVISION OF FLIGHT PROCEDURES CHARTS AND AD OPERATING MINIMA TEMPORARILY APPLIED DURING CONSTRUCTION PERIOD AT CAT BI INTERNATIONAL AERODROME (VVCI)	AD 2-VVCI	16 APR 2026	31 DEC 2026
16/26	TỔ CHỨC VÙNG TRỜI KHU VỰC SÂN BAY CÁT BI – VÂN ĐỒN (VVCI – VVVD) AIRSPACE ORGANIZATION OF CAT BI – VAN DON AERODROME (VVCI – VVVD)	ENR AD 2-VVCI AD 2-VVVD	16 APR 2026	PERM
17/26	THI CÔNG KHU VỰC SÂN ĐỖ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG TUY HÒA (VVTH) CONSTRUCTION OF APRON AT TUY HOA AIRPORT (VVTH)	AD 2-VVTH	19 MAR 2026	13 DEC 2026
18/26	ĐƯA VÀO KHAI THÁC KHU VỰC SÂN ĐỖ MỞ RỘNG (1C) TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ PHÚ QUỐC (VVPQ) PUT INTO OPERATION THE EXPANDED APRON (1C) AT PHU QUOC INTERNATIONAL AIRPORT (VVPQ)	AD 2-VVPQ	16 APR 2026	PERM
19/26	THI CÔNG SỬA CHỮA CÁC TẤM BÊ TÔNG XI MĂNG HƯ HỎNG TRÊN ĐƯỜNG LĂN V TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) REPAIR CONSTRUCTION OF DAMAGED CEMENT CONCRETE SLABS ON TAXIWAY V AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD 2-VVNB	16 APR 2026	14 JUN 2026
20/26	ĐIỀU CHỈNH HỆ SỐ MA SÁT ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH, PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC CÁC VỊ TRÍ ĐỖ VÀ BỔ SUNG DẤU HIỆU SƠN KẺ “RUNWAY AHEAD” TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG PHÙ CÁT (VVPC) ADJUSTMENT OF FRICTION COEFFICIENTS OF RWY, OPERATIONAL PROCEDURES FOR STANDS AND ADDITION OF “RUNWAY AHEAD” MARKING AT PHU CAT AIRPORT (VVPC)	AD 2-VVPC	24 MAR 2026	PERM
21/26	ĐIỀU CHỈNH CHỈ SỐ PHÂN CẤP BỀ MẶT ĐƯỜNG CHC, ĐƯỜNG LĂN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ NỘI BÀI (VVNB) ADJUSTMENT OF PAVEMENT CLASSIFICATION RATING (PCR) FOR RWY, TWY AT NOI BAI INTERNATIONAL AIRPORT (VVNB)	AD 2-VVNB	16 APR 2026	14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

Page	*Date*
Part 1 — GENERAL	
GEN 0	
0.1-1	19 MAR 2026
0.1-2	19 MAR 2026
0.1-3	15 JUL 2023
0.1-4	15 JUL 2023
0.2-1	14 MAY 2026
0.3-1	19 MAR 2026
0.3-2	14 MAY 2026
0.3-3	14 MAY 2026
0.3-4	14 MAY 2026
0.4-1	14 MAY 2026
0.4-2	14 MAY 2026
0.4-3	14 MAY 2026
0.4-4	14 MAY 2026
0.4-5	14 MAY 2026
0.4-6	14 MAY 2026
0.4-7	14 MAY 2026
0.4-8	14 MAY 2026
0.4-9	14 MAY 2026
0.4-10	14 MAY 2026
0.4-11	14 MAY 2026
0.4-12	14 MAY 2026
0.4-13	14 MAY 2026
0.5-1	15 JUL 2023
0.6-1	19 MAR 2026
GEN 1	
1.1-1	04 SEP 2025
1.1-2	04 SEP 2025
1.2-1	31 OCT 2023
1.2-2	04 SEP 2025
1.2-3	04 SEP 2025
1.2-4	31 OCT 2023
1.2-5	22 JAN 2026
1.2-6	22 JAN 2026
1.2-7	15 JUL 2023
1.2-8	15 JUL 2023
1.3-1	15 JUL 2023
1.3-2	15 JUL 2023
1.3-3	15 JUL 2023
1.4-1	15 JUL 2023
1.4-2	15 JUL 2023
1.4-3	15 JUL 2023
1.4-4	15 JUL 2023
1.4-5	15 JUL 2023
1.4-6	04 SEP 2025
1.5-1	15 JUL 2023
1.6-1	15 JUL 2023
1.7-1	13 JUN 2024
1.7-2	13 JUN 2024
GEN 2	
2.1-1	15 JUL 2023
2.1-2	15 JUL 2023
2.2-1	19 MAR 2026
2.2-2	15 JUL 2023
2.2-3	15 JUL 2023
2.2-4	31 OCT 2023
2.2-5	31 OCT 2023
2.2-6	15 JUL 2023
2.2-7	28 NOV 2024
2.2-8	28 NOV 2024
2.2-9	28 NOV 2024
2.2-10	31 OCT 2023
2.2-11	31 OCT 2023
2.2-12	31 OCT 2023
2.2-13	19 MAR 2026
2.2-14	19 MAR 2026
2.2-15	19 MAR 2026
2.2-16	19 MAR 2026
2.2-17	19 MAR 2026
2.2-18	19 MAR 2026
2.2-19	19 MAR 2026
2.2-20	19 MAR 2026
2.3-1	15 JUL 2023
2.3-2	15 JUL 2023
2.3-3	15 JUL 2023
2.3-4	15 JUL 2023
2.3-5	15 JUL 2023
2.3-6	15 JUL 2023
2.4-1	02 OCT 2025
2.4-2	02 OCT 2025
2.5-1	22 FEB 2024
2.5-2	15 JUL 2023
2.5-3	22 FEB 2024
2.5-4	15 JUL 2023
2.5-5	15 JUL 2023
2.6-1	15 JUL 2023
2.6-2	15 JUL 2023
2.7-1	31 OCT 2025
2.7-2	15 JUL 2023
2.7-3	15 JUL 2023
2.7-4	15 JUL 2023
GEN 3	
3.1-1	04 SEP 2025
3.1-2	31 OCT 2025
3.1-3	19 MAR 2026
3.1-4	31 OCT 2025
3.1-5	31 OCT 2025
3.1-6	31 OCT 2025
3.1-7	19 MAR 2026
3.1-8	19 MAR 2026
3.1-9	31 OCT 2025
3.2-1	04 SEP 2025
3.2-2	10 JUL 2025
3.2-3	10 JUL 2025
3.2-4	10 JUL 2025
3.2-5	15 JUL 2023
3.2-6	15 JUL 2023
3.2-7	19 MAR 2026
3.2-8	14 MAY 2026
3.2-9	19 MAR 2026
3.2-10	14 MAY 2026
3.2-11	19 MAR 2026
3.2-12	14 MAY 2026
3.2-13	04 SEP 2025
3.2-14	14 MAY 2026
3.2-15	14 MAY 2026
3.2-16	14 MAY 2026
3.2-17	19 MAR 2026
3.2-18	19 MAR 2026
3.2-19	19 MAR 2026
3.2-20	19 MAR 2026
3.2-21	19 MAR 2026
3.2-22	19 MAR 2026
3.2-23	19 MAR 2026
3.2-24	19 MAR 2026
3.2-25	19 MAR 2026
3.2-26	14 MAY 2026
3.2-27	19 MAR 2026
3.2-28	19 MAR 2026
3.2-29	19 MAR 2026
3.2-30	19 MAR 2026
3.2-31	19 MAR 2026
3.2-32	14 MAY 2026
3.2-33	19 MAR 2026
3.2-34	19 MAR 2026
3.2-35	20 MAR 2025
3.2-36	02 OCT 2025
3.2-37	02 OCT 2025
3.2-38	19 MAR 2026
3.2-39	19 MAR 2026
3.2-40	02 OCT 2025
3.2-41	02 OCT 2025
3.2-42	02 OCT 2025
3.2-43	02 OCT 2025
3.2-44	02 OCT 2025
3.2-45	07 AUG 2025
3.2-46	14 MAY 2026
3.2-47	02 OCT 2025
3.2-48	19 MAR 2026
3.3-1	04 SEP 2025
3.3-2	28 FEB 2024
3.3-3	02 OCT 2025
3.3-4	02 OCT 2025
3.3-5	02 OCT 2025
3.3-6	02 OCT 2025
3.3-7	19 MAR 2026
3.3-8	19 MAR 2026
3.3-9	02 OCT 2025
3.4-1	04 SEP 2025
3.4-2	04 SEP 2025
3.4-3	15 MAY 2025
3.4-4	15 MAY 2025
3.4-5	15 JUL 2023
3.4-7	15 JUL 2023
3.4-9	28 FEB 2024
3.5-1	04 SEP 2025
3.5-2	07 AUG 2025
3.5-3	02 OCT 2025
3.5-4	02 OCT 2025
3.5-5	07 AUG 2025
3.5-6	14 MAY 2026
3.5-7	14 MAY 2026
3.5-8	14 MAY 2026
3.5-9	14 MAY 2026
3.5-10	14 MAY 2026
3.5-11	14 MAY 2026
3.5-12	14 MAY 2026
3.5-13	14 MAY 2026
3.5-14	14 MAY 2026
3.5-15	14 MAY 2026
3.5-16	14 MAY 2026
3.5-17	14 MAY 2026
3.5-18	14 MAY 2026
3.5-19	14 MAY 2026
3.5-20	14 MAY 2026
3.5-21	14 MAY 2026
3.5-22	14 MAY 2026
3.5-23	14 MAY 2026
3.5-24	14 MAY 2026
3.5-25	14 MAY 2026
3.5-26	14 MAY 2026
3.5-27	14 MAY 2026
3.5-28	14 MAY 2026
3.5-29	14 MAY 2026
3.5-30	14 MAY 2026
3.6-1	04 SEP 2025
3.6-2	13 JUN 2024
3.6-3	13 JUN 2024

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
3.6-4	13 JUN 2024
3.6-5	13 JUN 2024
3.6-7	15 JUL 2023
GEN 4	
4.1-1	15 JUL 2023
4.1-2	15 JUL 2023
4.1-3	15 JUL 2023
4.1-4	15 JUL 2023
4.1-5	15 JUL 2023
4.1-6	15 JUL 2023
4.1-7	15 JUL 2023
4.1-8	15 JUL 2023
4.1-9	15 JUL 2023
4.1-10	04 SEP 2025
4.1-11	15 JUL 2023
4.1-12	15 JUL 2023
4.1-13	15 JUL 2023
4.1-14	15 JUL 2023
4.1-15	15 JUL 2023
4.1-16	15 JUL 2023
4.1-17	15 JUL 2023
4.1-18	15 JUL 2023
4.1-19	15 JUL 2023
4.2-1	15 JUL 2023
4.2-2	15 JUL 2023
4.2-3	15 JUL 2023
4.2-4	15 JUL 2023
PART 2 — EN-ROUTE (ENR)	
ENR 0	
0.6-1	20 MAR 2025
0.6-2	19 MAR 2026
ENR 1	
1.1-1	15 JUL 2023
1.1-2	15 JUL 2023
1.1-3	15 JUL 2023
1.2-1	15 JUL 2023
1.2-2	15 JUL 2023
1.3-1	15 JUL 2023
1.3-2	15 JUL 2023
1.4-1	15 JUL 2023
1.4-2	15 JUL 2023
1.4-3	15 JUL 2023
1.4-4	15 JUL 2023
1.4-5	15 JUL 2023
1.4-6	15 JUL 2023
1.5-1	15 JUL 2023
1.5-2	31 OCT 2023
1.5-3	31 OCT 2023
1.5-4	31 OCT 2023
1.6-1	15 JUL 2023
1.6-2	15 JUL 2023
1.6-3	15 JUL 2023
1.6-4	15 JUL 2023
1.6-5	14 MAY 2026
1.6-6	14 MAY 2026
1.6-7	14 MAY 2026
1.6-8	14 MAY 2026
1.6-9	14 MAY 2026
1.6-10	14 MAY 2026
1.6-11	14 MAY 2026
1.6-12	14 MAY 2026
1.6-13	14 MAY 2026
1.6-14	14 MAY 2026
1.6-15	14 MAY 2026
1.6-16	14 MAY 2026
1.6-17	14 MAY 2026
1.6-18	14 MAY 2026

Page	Date
1.6-19	14 MAY 2026
1.6-20	14 MAY 2026
1.6-21	14 MAY 2026
1.6-22	14 MAY 2026
1.6-23	14 MAY 2026
1.6-24	14 MAY 2026
1.6-25	14 MAY 2026
1.6-27	04 SEP 2025
1.7-1	15 JUL 2023
1.7-2	15 JUL 2023
1.7-3	15 JUL 2023
1.7-4	15 JUL 2023
1.7-5	15 JUL 2023
1.8-1	15 JUL 2023
1.8-2	15 JUL 2023
1.8-3	15 JUL 2023
1.8-4	15 JUL 2023
1.8-5	04 SEP 2025
1.8-6	13 JUN 2024
1.8-7	28 FEB 2024
1.8-8	03 OCT 2024
1.8-9	03 OCT 2024
1.8-10	31 OCT 2024
1.8-11	03 OCT 2024
1.8-12	03 OCT 2024
1.8-13	28 FEB 2024
1.8-14	28 FEB 2024
1.8-15	28 FEB 2024
1.8-16	28 FEB 2024
1.8-17	28 FEB 2024
1.8-18	28 FEB 2024
1.8-19	28 FEB 2024
1.8-20	15 JUL 2023
1.8-21	15 JUL 2023
1.8-22	15 JUL 2023
1.8-23	15 JUL 2023
1.8-24	15 JUL 2023
1.8-25	15 JUL 2023
1.8-26	15 JUL 2023
1.8-27	15 JUL 2023
1.8-28	15 JUL 2023
1.8-29	15 JUL 2023
1.8-30	15 JUL 2023
1.8-31	13 JUN 2024
1.8-32	13 JUN 2024
1.8-33	13 JUN 2024
1.8-34	15 JUL 2023
1.8-35	22 FEB 2024
1.8-36	15 JUL 2023
1.8-37	23 JAN 2025
1.8-38	23 JAN 2025
1.8-39	23 JAN 2025
1.8-40	23 JAN 2025
1.8-41	23 JAN 2025
1.8-42	23 JAN 2025
1.8-43	23 JAN 2025
1.8-44	23 JAN 2025
1.8-45	23 JAN 2025
1.8-46	23 JAN 2025
1.8-47	23 JAN 2025
1.8-48	23 JAN 2025
1.8-49	19 MAR 2026
1.8-50	19 MAR 2026
1.8-51	23 JAN 2025
1.8-52	23 JAN 2025
1.8-53	19 MAR 2026
1.8-54	19 MAR 2026
1.8-55	19 MAR 2026
1.8-56	19 MAR 2026
1.8-57	19 MAR 2026
1.8-58	19 MAR 2026

Page	Date
1.8-59	19 MAR 2026
1.8-60	19 MAR 2026
1.8-61	19 MAR 2026
1.8-62	19 MAR 2026
1.8-63	19 MAR 2026
1.8-65	19 MAR 2026
1.8-67	19 MAR 2026
1.8-69	19 MAR 2026
1.8-71	19 MAR 2026
1.8-73	19 MAR 2026
1.8-75	19 MAR 2026
1.9-1	22 JAN 2026
1.9-2	19 MAR 2026
1.9-3	19 MAR 2026
1.9-4	19 MAR 2026
1.9-5	19 MAR 2026
1.9-6	19 MAR 2026
1.9-7	19 MAR 2026
1.10-1	22 JAN 2026
1.10-2	22 JAN 2026
1.10-3	22 JAN 2026
1.10-4	22 JAN 2026
1.10-5	22 JAN 2026
1.10-6	22 JAN 2026
1.11-1	30 APR 2024
1.12-1	15 JUL 2023
1.12-2	15 JUL 2023
1.12-3	15 JUL 2023
1.12-4	15 JUL 2023
1.13-1	15 JUL 2023
1.14-1	15 JUL 2023
1.14-2	04 SEP 2025
1.14-3	15 JUL 2023
1.14-4	15 JUL 2023
1.14-5	15 JUL 2023
1.14-6	15 JUL 2023
1.14-7	15 JUL 2023
ENR 2	
2.1-1	15 JUL 2023
2.1-2	15 JUL 2023
2.1-3	15 JUL 2023
2.1-4	15 JUL 2023
2.1-5	08 AUG 2024
2.1-6	22 FEB 2024
2.1-7	08 AUG 2024
2.1-8	22 FEB 2024
2.1-9	22 FEB 2024
2.1-10	14 MAY 2026
2.1-11	14 MAY 2026
2.1-12	14 MAY 2026
2.1-13	14 MAY 2026
2.1-14	14 MAY 2026
2.1-15	14 MAY 2026
2.1-16	14 MAY 2026
2.1-17	14 MAY 2026
2.1-18	14 MAY 2026
2.1-19	20 MAR 2025
2.1-21	20 MAR 2025
2.1-23	20 MAR 2025
2.1-25	20 MAR 2025
2.1-27	20 MAR 2025
2.1-29	17 APR 2025
2.1-31	20 MAR 2025
2.1-33	20 MAR 2025
2.1-35	20 MAR 2025
2.2-1	15 JUL 2023
ENR 3	
3.1-1	15 JUL 2023
3.1-2	15 JUL 2023

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
3.1-3	15 JUL 2023
3.1-4	15 JUL 2023
3.1-5	15 JUL 2023
3.1-6	15 JUL 2023
3.1-7	22 FEB 2024
3.1-8	15 JUL 2023
3.1-9	15 JUL 2023
3.1-10	15 JUL 2023
3.1-11	15 JUL 2023
3.1-12	15 JUL 2023
3.1-13	15 JUL 2023
3.1-14	15 JUL 2023
3.1-15	15 JUL 2023
3.1-16	15 JUL 2023
3.1-17	15 JUL 2023
3.1-18	15 JUL 2023
3.1-19	15 JUL 2023
3.1-20	15 JUL 2023
3.1-21	15 JUL 2023
3.1-22	31 OCT 2023
3.1-23	15 JUL 2023
3.1-24	15 JUL 2023
3.1-25	15 JUL 2023
3.1-26	15 JUL 2023
3.1-27	15 JUL 2023
3.1-28	15 JUL 2023
3.1-29	15 JUL 2023
3.1-30	15 JUL 2023
3.1-31	15 JUL 2023
3.1-32	15 JUL 2023
3.1-33	31 OCT 2023
3.1-34	31 OCT 2023
3.1-35	31 OCT 2023
3.1-36	22 FEB 2024
3.1-37	31 OCT 2023
3.1-38	04 SEP 2025
3.1-39	15 JUL 2023
3.1-40	31 OCT 2023
3.1-41	31 OCT 2023
3.1-42	15 JUL 2023
3.1-43	15 JUL 2023
3.1-44	15 JUL 2023
3.1-45	15 JUL 2023
3.1-46	15 JUL 2023
3.1-47	31 OCT 2023
3.1-48	15 JUL 2023
3.1-49	15 JUL 2023
3.1-50	15 JUL 2023
3.1-51	31 OCT 2023
3.1-52	15 JUL 2023
3.1-53	31 OCT 2023
3.1-54	15 JUL 2023
3.1-55	15 JUL 2023
3.1-56	15 JUL 2023
3.2-1	15 JUL 2023
3.3-1	15 JUL 2023
3.3-2	15 JUL 2023
3.3-3	15 JUL 2023
3.3-4	15 JUL 2023
3.3-5	15 JUL 2023
3.3-6	15 JUL 2023
3.3-7	15 JUL 2023
3.3-8	15 JUL 2023
3.3-9	15 JUL 2023
3.3-10	15 JUL 2023
3.3-11	15 JUL 2023
3.3-12	15 JUL 2023
3.3-13	31 OCT 2025
3.3-14	15 JUL 2023
3.3-15	15 JUL 2023
3.3-16	15 JUL 2023

Page	Date
3.3-17	15 JUL 2023
3.3-18	31 OCT 2023
3.3-19	31 OCT 2023
3.3-20	31 OCT 2023
3.3-21	31 OCT 2023
3.4-1	15 JUL 2023
3.5-1	15 JUL 2023
3.6-1	22 FEB 2024
3.6-2	28 FEB 2024
3.6-3	22 FEB 2024
3.6-4	22 FEB 2024
3.6-5	22 FEB 2024
3.6-7	22 FEB 2024
3.6-9	22 FEB 2024
ENR 4	
4.1-1	31 OCT 2025
4.1-2	31 OCT 2025
4.2-1	15 JUL 2023
4.3-1	04 SEP 2025
4.3-2	04 SEP 2025
4.4-1	15 JUL 2023
4.4-2	15 JUL 2023
4.4-3	15 JUL 2023
4.4-4	15 JUL 2023
4.5-1	15 JUL 2023
ENR 5	
5.1-1	15 JUL 2023
5.1-2	15 JUL 2023
5.1-3	15 JUL 2023
5.1-4	15 JUL 2023
5.1-5	15 JUL 2023
5.1-6	15 JUL 2023
5.1-7	15 JUL 2023
5.1-8	15 JUL 2023
5.1-9	15 JUL 2023
5.1-11	15 JUL 2023
5.1-13	15 JUL 2023
5.1-15	15 JUL 2023
5.2-1	15 JUL 2023
5.3-1	15 JUL 2023
5.3-2	15 JUL 2023
5.4-1	15 JUL 2023
5.5-1	15 JUL 2023
5.6-1	15 JUL 2023
5.6-2	15 JUL 2023
5.6-3	08 AUG 2024
5.6-4	08 AUG 2024
5.6-5	15 JUL 2023
5.6-6	15 JUL 2023
5.6-7	15 JUL 2023
5.6-8	17 APR 2025
5.6-9	17 APR 2025
5.6-10	17 APR 2025
5.6-11	31 OCT 2025
5.6-12	31 OCT 2025
5.6-13	17 APR 2025
5.6-14	17 APR 2025
5.6-15	17 APR 2025
5.6-16	17 APR 2025
5.6-17	17 APR 2025
5.6-18	17 APR 2025
5.6-19	17 APR 2025
5.6-20	17 APR 2025
5.6-21	17 APR 2025
ENR 6	
6-1	31 OCT 2025
6-3	31 OCT 2025
6-5	07 AUG 2025

Page	Date
PART 3 — AERODROMES (AD)	
AD 0	
0.6-1	15 MAY 2025
0.6-2	22 JAN 2026
0.6-3	10 JUL 2025
0.6-4	12 JUN 2025
0.6-5	19 MAR 2026
0.6-6	07 AUG 2025
0.6-7	31 OCT 2025
0.6-8	12 JUN 2025
0.6-9	12 JUN 2025
0.6-10	14 MAY 2026
0.6-11	02 OCT 2025
0.6-12	12 JUN 2025
0.6-13	14 MAY 2026
0.6-14	14 MAY 2026
0.6-15	14 MAY 2026
0.6-16	14 MAY 2026
0.6-17	14 MAY 2026
0.6-18	14 MAY 2026
AD 1	
1.1-1	15 JUL 2023
1.1-2	15 JUL 2023
1.1-3	15 JUL 2023
1.1-4	15 JUL 2023
1.1-5	15 JUL 2023
1.1-6	15 JUL 2023
1.1-7	15 JUL 2023
1.1-8	15 JUL 2023
1.1-9	15 JUL 2023
1.1-10	15 JUL 2023
1.1-11	15 JUL 2023
1.1-12	15 JUL 2023
1.2-1	12 JUN 2025
1.2-2	12 JUN 2025
1.2-3	12 JUN 2025
1.2-4	12 JUN 2025
1.2-5	12 JUN 2025
1.3-1	02 OCT 2025
1.4-1	02 OCT 2025
1.4-2	02 OCT 2025
1.4-3	02 OCT 2025
1.5-1	14 MAY 2026
AD 2	
DAK LAK/BUON MA THUOT DOMESTIC	
2-VVBM-1-1	14 MAY 2026
2-VVBM-1-2	08 AUG 2024
2-VVBM-1-3	13 JUN 2024
2-VVBM-1-4	17 APR 2025
2-VVBM-1-5	07 AUG 2025
2-VVBM-1-6	07 AUG 2025
2-VVBM-1-7	07 AUG 2025
2-VVBM-1-8	07 AUG 2025
2-VVBM-1-9	07 AUG 2025
2-VVBM-1-10	14 MAY 2026
2-VVBM-1-11	07 AUG 2025
2-VVBM-1-12	07 AUG 2025
2-VVBM-1-13	07 AUG 2025
2-VVBM-1-14	07 AUG 2025
2-VVBM-1-15	07 AUG 2025
2-VVBM-1-16	22 JAN 2026
2-VVBM-1-17	22 JAN 2026
2-VVBM-1-18	19 MAR 2026
2-VVBM-1-19	19 MAR 2026
2-VVBM-1-20	19 MAR 2026
2-VVBM-1-21	19 MAR 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVBM-1-22	22 JAN 2026
2-VVBM-2-1	17 APR 2025
2-VVBM-3-1	15 JUL 2023
2-VVBM-3-2	15 JUL 2023
2-VVBM-4-1	17 APR 2025
2-VVBM-4-2	13 JUN 2024
2-VVBM-5-1	17 APR 2025
2-VVBM-6-1	07 AUG 2025
2-VVBM-8-1	19 MAR 2026
2-VVBM-9-1	19 MAR 2026
2-VVBM-9-3	19 MAR 2026
2-VVBM-9-4	15 JUL 2023
2-VVBM-9-5	15 JUL 2023
2-VVBM-9-6	15 JUL 2023
2-VVBM-9-7	15 JUL 2023
2-VVBM-9-8	15 JUL 2023
2-VVBM-9-9	19 MAR 2026
2-VVBM-9-11	19 MAR 2026
2-VVBM-9-12	15 JUL 2023
2-VVBM-9-13	15 JUL 2023
2-VVBM-9-14	15 JUL 2023
2-VVBM-9-15	15 JUL 2023
2-VVBM-9-16	15 JUL 2023
2-VVBM-11-1	19 MAR 2026
2-VVBM-11-3	19 MAR 2026
2-VVBM-11-5	19 MAR 2026
2-VVBM-11-6	15 JUL 2023
2-VVBM-11-7	15 JUL 2023
2-VVBM-11-8	15 JUL 2023
2-VVBM-11-9	15 JUL 2023
2-VVBM-11-11	19 MAR 2026
2-VVBM-11-12	15 JUL 2023
2-VVBM-11-13	15 JUL 2023
2-VVBM-11-15	19 MAR 2026
2-VVBM-11-16	15 JUL 2023
2-VVBM-11-17	15 JUL 2023
2-VVBM-11-19	19 MAR 2026
2-VVBM-11-20	15 JUL 2023
2-VVBM-11-21	15 JUL 2023
2-VVBM-11-22	15 JUL 2023
2-VVBM-11-23	15 JUL 2023
2-VVBM-11-25	19 MAR 2026
2-VVBM-11-26	15 JUL 2023
2-VVBM-11-27	15 JUL 2023
2-VVBM-11-29	19 MAR 2026
2-VVBM-11-30	15 JUL 2023
2-VVBM-11-31	15 JUL 2023
2-VVBM-13-1	15 JUL 2023
2-VVBM-13-3	15 JUL 2023
2-VVBM-13-5	15 JUL 2023
2-VVBM-13-7	15 JUL 2023
2-VVBM-13-9	15 JUL 2023
2-VVBM-13-11	15 JUL 2023
2-VVBM-13-13	15 JUL 2023
2-VVBM-13-15	15 JUL 2023
2-VVBM-13-17	15 JUL 2023
2-VVBM-13-19	15 JUL 2023
2-VVBM-13-21	15 JUL 2023
2-VVBM-13-23	15 JUL 2023
2-VVBM-13-25	15 JUL 2023
2-VVBM-13-27	15 JUL 2023
2-VVBM-13-29	15 JUL 2023
2-VVBM-13-31	15 JUL 2023
2-VVBM-13-32	15 JUL 2023
2-VVBM-13-33	15 JUL 2023
2-VVBM-13-34	15 JUL 2023
2-VVBM-13-35	15 JUL 2023
2-VVBM-13-36	15 JUL 2023
2-VVBM-13-37	15 JUL 2023
2-VVBM-13-38	15 JUL 2023
2-VVBM-13-39	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVBM-13-40	15 JUL 2023
2-VVBM-13-41	15 JUL 2023
2-VVBM-13-42	15 JUL 2023
2-VVBM-13-43	15 JUL 2023
2-VVBM-13-44	15 JUL 2023
2-VVBM-13-45	15 JUL 2023
2-VVBM-13-46	15 JUL 2023
2-VVBM-13-47	15 JUL 2023
2-VVBM-13-48	15 JUL 2023
2-VVBM-14-1	15 JUL 2023
DA NANG/CHU LAI DOMESTIC	
2-VVCA-1-1	02 OCT 2025
2-VVCA-1-2	08 AUG 2024
2-VVCA-1-3	08 AUG 2024
2-VVCA-1-4	17 APR 2025
2-VVCA-1-5	31 OCT 2024
2-VVCA-1-6	17 APR 2025
2-VVCA-1-7	17 APR 2025
2-VVCA-1-8	08 AUG 2024
2-VVCA-1-9	14 MAY 2026
2-VVCA-1-10	14 MAY 2026
2-VVCA-1-11	31 OCT 2025
2-VVCA-1-12	31 OCT 2025
2-VVCA-1-13	08 AUG 2024
2-VVCA-1-14	08 AUG 2024
2-VVCA-1-15	08 AUG 2024
2-VVCA-1-16	10 JUL 2025
2-VVCA-1-17	08 AUG 2024
2-VVCA-1-18	10 JUL 2025
2-VVCA-1-19	19 MAR 2026
2-VVCA-1-20	07 AUG 2025
2-VVCA-1-21	02 OCT 2025
2-VVCA-1-22	02 OCT 2025
2-VVCA-2-1	02 OCT 2025
2-VVCA-3-1	30 APR 2024
2-VVCA-3-2	15 JUL 2023
2-VVCA-4-1	02 OCT 2025
2-VVCA-4-2	15 JUL 2023
2-VVCA-5-1	02 OCT 2025
2-VVCA-8-1	15 JUL 2023
2-VVCA-9-1	02 OCT 2025
2-VVCA-9-3	02 OCT 2025
2-VVCA-9-4	02 OCT 2025
2-VVCA-9-5	15 JUL 2023
2-VVCA-9-7	02 OCT 2025
2-VVCA-9-9	02 OCT 2025
2-VVCA-9-11	02 OCT 2025
2-VVCA-9-12	02 OCT 2025
2-VVCA-9-13	15 JUL 2023
2-VVCA-11-1	02 OCT 2025
2-VVCA-11-3	02 OCT 2025
2-VVCA-11-4	02 OCT 2025
2-VVCA-11-5	15 JUL 2023
2-VVCA-11-7	02 OCT 2025
2-VVCA-11-8	02 OCT 2025
2-VVCA-11-9	15 JUL 2023
2-VVCA-13-1	02 OCT 2025
2-VVCA-13-3	02 OCT 2025
2-VVCA-13-5	02 OCT 2025
2-VVCA-13-6	02 OCT 2025
2-VVCA-13-7	02 OCT 2025
2-VVCA-13-9	02 OCT 2025
2-VVCA-13-11	02 OCT 2025
2-VVCA-13-13	02 OCT 2025
2-VVCA-13-15	02 OCT 2025
2-VVCA-13-16	02 OCT 2025
2-VVCA-13-17	02 OCT 2025
2-VVCA-13-18	02 OCT 2025
2-VVCA-13-19	02 OCT 2025
2-VVCA-13-20	02 OCT 2025

Page	Date
2-VVCA-13-21	02 OCT 2025
2-VVCA-13-22	02 OCT 2025
2-VVCA-14-1	02 OCT 2025
2-VVCA-14-3	02 OCT 2025
HAI PHONG/CAT BI INTL	
2-VVCI-1-1	13 JUN 2024
2-VVCI-1-2	13 JUN 2024
2-VVCI-1-3	13 JUN 2024
2-VVCI-1-4	17 APR 2025
2-VVCI-1-5	13 JUN 2024
2-VVCI-1-6	13 JUN 2024
2-VVCI-1-7	13 JUN 2024
2-VVCI-1-8	17 APR 2025
2-VVCI-1-9	17 APR 2025
2-VVCI-1-10	17 APR 2025
2-VVCI-1-11	17 APR 2025
2-VVCI-1-12	14 MAY 2026
2-VVCI-1-13	31 OCT 2025
2-VVCI-1-14	31 OCT 2025
2-VVCI-1-15	31 OCT 2025
2-VVCI-1-16	17 APR 2025
2-VVCI-1-17	17 APR 2025
2-VVCI-1-18	17 APR 2025
2-VVCI-1-19	13 JUN 2024
2-VVCI-1-20	13 JUN 2024
2-VVCI-1-21	13 JUN 2024
2-VVCI-1-22	13 JUN 2024
2-VVCI-1-23	19 MAR 2026
2-VVCI-1-24	19 MAR 2026
2-VVCI-1-25	12 JUN 2025
2-VVCI-1-26	12 JUN 2025
2.VVCI-2-1	17 APR 2025
2-VVCI-3-1	15 JUL 2023
2-VVCI-4-1	17 APR 2025
2-VVCI-4-2	15 JUL 2023
2-VVCI-5-1	17 APR 2025
2-VVCI-6-1	13 JUN 2024
2-VVCI-6-3	15 JUL 2023
2-VVCI-8-1	19 MAR 2026
2-VVCI-8-3	19 MAR 2026
2-VVCI-9-1	15 JUL 2023
2-VVCI-9-3	15 JUL 2023
2-VVCI-9-5	15 JUL 2023
2-VVCI-9-7	15 JUL 2023
2-VVCI-9-9	15 JUL 2023
2-VVCI-9-10	15 JUL 2023
2-VVCI-9-11	15 JUL 2023
2-VVCI-9-12	15 JUL 2023
2-VVCI-9-13	15 JUL 2023
2-VVCI-9-14	15 JUL 2023
2-VVCI-9-15	15 JUL 2023
2-VVCI-9-16	15 JUL 2023
2-VVCI-9-17	15 JUL 2023
2-VVCI-9-19	15 JUL 2023
2-VVCI-9-20	15 JUL 2023
2-VVCI-9-21	15 JUL 2023
2-VVCI-9-22	15 JUL 2023
2-VVCI-11-1	15 JUL 2023
2-VVCI-11-3	15 JUL 2023
2-VVCI-11-5	15 JUL 2023
2-VVCI-11-6	15 JUL 2023
2-VVCI-11-7	15 JUL 2023
2-VVCI-11-8	15 JUL 2023
2-VVCI-11-9	15 JUL 2023
2-VVCI-11-10	15 JUL 2023
2-VVCI-11-11	15 JUL 2023
2-VVCI-11-13	15 JUL 2023
2-VVCI-11-14	15 JUL 2023
2-VVCI-11-15	15 JUL 2023
2-VVCI-11-17	15 JUL 2023

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVCI-11-18	15 JUL 2023
2-VVCI-11-19	15 JUL 2023
2-VVCI-11-20	15 JUL 2023
2-VVCI-11-21	15 JUL 2023
2-VVCI-11-22	15 JUL 2023
2-VVCI-11-23	15 JUL 2023
2-VVCI-11-24	15 JUL 2023
2-VVCI-12-1	15 JUL 2023
2-VVCI-13-1	15 JUL 2023
2-VVCI-13-3	15 JUL 2023
2-VVCI-13-5	15 JUL 2023
2-VVCI-13-7	15 JUL 2023
2-VVCI-13-9	15 JUL 2023
2-VVCI-13-11	15 JUL 2023
2-VVCI-13-13	15 JUL 2023
2-VVCI-13-14	15 JUL 2023
2-VVCI-13-15	15 JUL 2023
2-VVCI-13-16	15 JUL 2023
2-VVCI-13-17	15 JUL 2023
2-VVCI-13-18	15 JUL 2023
2-VVCI-13-19	15 JUL 2023
2-VVCI-13-20	15 JUL 2023
2-VVCI-13-21	15 JUL 2023
2-VVCI-13-22	15 JUL 2023
2-VVCI-13-23	15 JUL 2023
2-VVCI-13-24	15 JUL 2023
2-VVCI-14-1	15 JUL 2023
CA MAU/CA MAU DOMESTIC	
2-VVCM-1-1	08 AUG 2024
2-VVCM-1-2	08 AUG 2024
2-VVCM-1-3	08 AUG 2024
2-VVCM-1-4	12 JUN 2025
2-VVCM-1-5	31 OCT 2024
2-VVCM-1-6	17 APR 2025
2-VVCM-1-7	31 OCT 2024
2-VVCM-1-8	31 OCT 2024
2-VVCM-1-9	14 MAY 2026
2-VVCM-1-10	31 OCT 2024
2-VVCM-1-11	13 JUN 2024
2-VVCM-1-12	13 JUN 2024
2-VVCM-1-13	13 JUN 2024
2-VVCM-1-14	08 AUG 2024
2-VVCM-1-15	08 AUG 2024
2-VVCM-1-16	19 MAR 2026
2-VVCM-1-17	07 AUG 2025
2-VVCM-1-18	12 JUN 2025
2-VVCM-2-1	12 JUN 2025
2-VVCM-3-1	30 APR 2024
2-VVCM-4-1	07 AUG 2025
2-VVCM-4-2	08 AUG 2024
2-VVCM-5-1	12 JUN 2025
2-VVCM-8-1	15 JUL 2023
2-VVCM-9-1	15 JUL 2023
2-VVCM-9-3	31 OCT 2023
2-VVCM-9-4	31 OCT 2023
2-VVCM-11-1	15 JUL 2023
2-VVCM-11-3	31 OCT 2023
2-VVCM-11-4	31 OCT 2023
2-VVCM-13-1	15 JUL 2023
2-VVCM-13-3	15 JUL 2023
2-VVCM-13-5	15 JUL 2023
2-VVCM-13-7	15 JUL 2023
2-VVCM-13-9	31 OCT 2023
2-VVCM-13-10	31 OCT 2023
2-VVCM-13-11	31 OCT 2023
2-VVCM-13-12	31 OCT 2023
2-VVCM-14-1	15 JUL 2023
2-VVCM-14-3	15 JUL 2023
KHANH HOA/CAM RANH INTL	

Page	Date
2-VVCR-1-1	13 JUN 2024
2-VVCR-1-2	13 JUN 2024
2-VVCR-1-3	31 OCT 2025
2-VVCR-1-4	31 OCT 2025
2-VVCR-1-5	17 APR 2025
2-VVCR-1-6	31 OCT 2025
2-VVCR-1-7	31 OCT 2025
2-VVCR-1-8	31 OCT 2025
2-VVCR-1-9	31 OCT 2025
2-VVCR-1-10	31 OCT 2025
2-VVCR-1-11	31 OCT 2025
2-VVCR-1-12	31 OCT 2025
2-VVCR-1-13	19 MAR 2026
2-VVCR-1-14	14 MAY 2026
2-VVCR-1-15	19 MAR 2026
2-VVCR-1-16	19 MAR 2026
2-VVCR-1-17	19 MAR 2026
2-VVCR-1-18	19 MAR 2026
2-VVCR-1-19	19 MAR 2026
2-VVCR-1-20	19 MAR 2026
2-VVCR-1-21	19 MAR 2026
2-VVCR-1-22	19 MAR 2026
2-VVCR-1-23	19 MAR 2026
2-VVCR-1-24	19 MAR 2026
2-VVCR-1-25	19 MAR 2026
2-VVCR-1-26	19 MAR 2026
2-VVCR-1-27	19 MAR 2026
2-VVCR-1-28	19 MAR 2026
2-VVCR-1-29	19 MAR 2026
2-VVCR-1-30	19 MAR 2026
2-VVCR-1-31	19 MAR 2026
2-VVCR-1-32	19 MAR 2026
2-VVCR-1-33	19 MAR 2026
2-VVCR-1-34	19 MAR 2026
2-VVCR-1-35	19 MAR 2026
2-VVCR-1-36	19 MAR 2026
2-VVCR-2-1	19 MAR 2026
2-VVCR-3-1	15 JUL 2023
2-VVCR-3-2	15 JUL 2023
2-VVCR-3-3	15 JUL 2023
2-VVCR-4-1	19 MAR 2026
2-VVCR-4-2	18 APR 2024
2-VVCR-5-1	19 MAR 2026
2-VVCR-6-1	08 AUG 2024
2-VVCR-6-3	08 AUG 2024
2-VVCR-8-1	19 MAR 2026
2-VVCR-9-1	15 JUL 2023
2-VVCR-9-3	15 JUL 2023
2-VVCR-9-5	15 JUL 2023
2-VVCR-9-6	15 JUL 2023
2-VVCR-9-7	15 JUL 2023
2-VVCR-9-9	15 JUL 2023
2-VVCR-9-10	15 JUL 2023
2-VVCR-9-11	15 JUL 2023
2-VVCR-11-1	15 JUL 2023
2-VVCR-11-3	19 MAR 2026
2-VVCR-11-5	15 JUL 2023
2-VVCR-11-6	15 JUL 2023
2-VVCR-11-7	15 JUL 2023
2-VVCR-11-9	15 JUL 2023
2-VVCR-11-10	15 JUL 2023
2-VVCR-11-11	15 JUL 2023
2-VVCR-12-1	15 JUL 2023
2-VVCR-13-1	19 MAR 2026
2-VVCR-13-3	19 MAR 2026
2-VVCR-13-5	15 JUL 2023
2-VVCR-13-6	15 JUL 2023
2-VVCR-13-7	15 JUL 2023
2-VVCR-13-9	15 JUL 2023
2-VVCR-13-10	15 JUL 2023
2-VVCR-13-11	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCR-13-13	15 JUL 2023
2-VVCR-13-14	15 JUL 2023
2-VVCR-13-15	15 JUL 2023
2-VVCR-13-16	15 JUL 2023
2-VVCR-13-17	19 MAR 2026
2-VVCR-13-19	19 MAR 2026
2-VVCR-13-21	15 JUL 2023
2-VVCR-13-22	15 JUL 2023
2-VVCR-13-23	15 JUL 2023
2-VVCR-13-24	15 JUL 2023
2-VVCR-13-25	15 JUL 2023
2-VVCR-13-26	15 JUL 2023
2-VVCR-13-27	15 JUL 2023
2-VVCR-13-28	15 JUL 2023
2-VVCR-13-29	15 JUL 2023
2-VVCR-13-31	15 JUL 2023
2-VVCR-13-32	15 JUL 2023
2-VVCR-13-33	15 JUL 2023
2-VVCR-13-34	15 JUL 2023
2-VVCR-13-35	15 JUL 2023
2-VVCR-13-36	15 JUL 2023
2-VVCR-13-37	15 JUL 2023
2-VVCR-13-38	15 JUL 2023
2-VVCR-13-39	15 JUL 2023
2-VVCR-13-40	15 JUL 2023
2-VVCR-13-41	15 JUL 2023
2-VVCR-13-42	15 JUL 2023
2-VVCR-13-43	15 JUL 2023
2-VVCR-13-44	15 JUL 2023
2-VVCR-13-45	15 JUL 2023
2-VVCR-13-46	15 JUL 2023
2-VVCR-14-1	15 JUL 2023
HO CHI MINH/CON DAO DOMESTIC	
2-VVCS-1-1	02 OCT 2025
2-VVCS-1-2	08 AUG 2024
2-VVCS-1-3	07 AUG 2025
2-VVCS-1-4	17 APR 2025
2-VVCS-1-5	31 OCT 2024
2-VVCS-1-6	17 APR 2025
2-VVCS-1-7	08 AUG 2024
2-VVCS-1-8	08 AUG 2024
2-VVCS-1-9	14 MAY 2026
2-VVCS-1-10	07 AUG 2025
2-VVCS-1-11	02 OCT 2025
2-VVCS-1-12	07 AUG 2025
2-VVCS-1-13	07 AUG 2025
2-VVCS-1-14	19 MAR 2026
2-VVCS-1-15	02 OCT 2025
2-VVCS-1-16	19 MAR 2026
2-VVCS-2-1	02 OCT 2025
2-VVCS-3-1	30 APR 2024
2-VVCS-4-1	02 OCT 2025
2-VVCS-4-2	12 JUN 2025
2-VVCS-5-1	02 OCT 2025
2-VVCS-8-1	15 JUL 2023
2-VVCS-9-1	19 MAR 2026
2-VVCS-9-3	19 MAR 2026
2-VVCS-9-5	19 MAR 2026
2-VVCS-9-6	02 OCT 2025
2-VVCS-9-7	15 JUL 2023
2-VVCS-9-9	19 MAR 2026
2-VVCS-9-10	02 OCT 2025
2-VVCS-9-11	15 JUL 2023
2-VVCS-9-13	19 MAR 2026
2-VVCS-9-15	19 MAR 2026
2-VVCS-9-16	02 OCT 2025
2-VVCS-9-17	15 JUL 2023
2-VVCS-11-1	19 MAR 2026
2-VVCS-11-2	02 OCT 2025
2-VVCS-11-3	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCS-11-5	19 MAR 2026
2-VVCS-11-6	02 OCT 2025
2-VVCS-11-7	15 JUL 2023
2-VVCS-11-9	19 MAR 2026
2-VVCS-13-1	02 OCT 2025
2-VVCS-13-3	02 OCT 2025
2-VVCS-13-5	02 OCT 2025
2-VVCS-13-7	02 OCT 2025
2-VVCS-13-9	02 OCT 2025
2-VVCS-13-11	02 OCT 2025
2-VVCS-13-12	02 OCT 2025
2-VVCS-13-13	02 OCT 2025
2-VVCS-13-14	02 OCT 2025
2-VVCS-13-15	02 OCT 2025
2-VVCS-13-16	02 OCT 2025
2-VVCS-13-17	02 OCT 2025
2-VVCS-13-18	02 OCT 2025
2-VVCS-14-1	02 OCT 2025
2-VVCS-14-3	02 OCT 2025
CAN THO/CAN THO INTL	
2-VVCT-1-1	03 OCT 2024
2-VVCT-1-2	13 JUN 2024
2-VVCT-1-3	17 APR 2025
2-VVCT-1-4	17 APR 2025
2-VVCT-1-5	07 AUG 2025
2-VVCT-1-6	07 AUG 2025
2-VVCT-1-7	07 AUG 2025
2-VVCT-1-8	07 AUG 2025
2-VVCT-1-9	07 AUG 2025
2-VVCT-1-10	07 AUG 2025
2-VVCT-1-11	07 AUG 2025
2-VVCT-1-12	07 AUG 2025
2-VVCT-1-13	14 MAY 2026
2-VVCT-1-14	07 AUG 2025
2-VVCT-1-15	07 AUG 2025
2-VVCT-1-16	07 AUG 2025
2-VVCT-1-17	07 AUG 2025
2-VVCT-1-18	07 AUG 2025
2-VVCT-1-19	07 AUG 2025
2-VVCT-1-20	07 AUG 2025
2-VVCT-1-21	07 AUG 2025
2-VVCT-1-22	07 AUG 2025
2-VVCT-1-23	07 AUG 2025
2-VVCT-1-24	19 MAR 2026
2-VVCT-1-25	19 MAR 2026
2-VVCT-1-26	19 MAR 2026
2-VVCT-1-27	07 AUG 2025
2-VVCT-2-1	17 APR 2025
2-VVCT-3-1	30 APR 2024
2-VVCT-3-2	15 JUL 2023
2-VVCT-4-1	07 AUG 2025
2-VVCT-4-2	15 JUL 2023
2-VVCT-5-1	17 APR 2025
2-VVCT-6-1	07 AUG 2025
2-VVCT-6-3	07 AUG 2025
2-VVCT-8-1	19 MAR 2026
2-VVCT-9-1	15 JUL 2023
2-VVCT-9-3	15 JUL 2023
2-VVCT-9-5	19 MAR 2026
2-VVCT-9-6	15 JUL 2023
2-VVCT-9-7	19 MAR 2026
2-VVCT-9-8	15 JUL 2023
2-VVCT-9-9	15 JUL 2023
2-VVCT-9-11	19 MAR 2026
2-VVCT-9-12	15 JUL 2023
2-VVCT-9-13	15 JUL 2023
2-VVCT-9-14	15 JUL 2023
2-VVCT-9-15	19 MAR 2026
2-VVCT-9-16	15 JUL 2023
2-VVCT-9-17	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVCT-9-18	15 JUL 2023
2-VVCT-9-19	19 MAR 2026
2-VVCT-9-20	15 JUL 2023
2-VVCT-9-21	15 JUL 2023
2-VVCT-11-1	15 JUL 2023
2-VVCT-11-3	19 MAR 2026
2-VVCT-11-4	15 JUL 2023
2-VVCT-11-5	15 JUL 2023
2-VVCT-11-6	15 JUL 2023
2-VVCT-11-7	19 MAR 2026
2-VVCT-11-8	15 JUL 2023
2-VVCT-11-9	15 JUL 2023
2-VVCT-11-10	15 JUL 2023
2-VVCT-13-1	15 JUL 2023
2-VVCT-13-3	15 JUL 2023
2-VVCT-13-5	15 JUL 2023
2-VVCT-13-7	15 JUL 2023
2-VVCT-13-8	15 JUL 2023
2-VVCT-13-9	15 JUL 2023
2-VVCT-13-10	15 JUL 2023
2-VVCT-13-11	15 JUL 2023
2-VVCT-13-12	15 JUL 2023
2-VVCT-13-13	15 JUL 2023
2-VVCT-13-14	15 JUL 2023
2-VVCT-13-15	15 JUL 2023
2-VVCT-13-16	15 JUL 2023
2-VVCT-13-17	15 JUL 2023
2-VVCT-13-18	15 JUL 2023
2-VVCT-14-1	15 JUL 2023
DIEN BIEN/DIEN BIEN DOMESTIC	
2-VVDB-1-1	17 APR 2025
2-VVDB-1-2	22 JAN 2026
2-VVDB-1-3	22 JAN 2026
2-VVDB-1-4	17 APR 2025
2-VVDB-1-5	17 APR 2025
2-VVDB-1-6	17 APR 2025
2-VVDB-1-7	17 APR 2025
2-VVDB-1-8	17 APR 2025
2-VVDB-1-9	17 APR 2025
2-VVDB-1-10	14 MAY 2026
2-VVDB-1-11	17 APR 2025
2-VVDB-1-12	17 APR 2025
2-VVDB-1-13	04 SEP 2025
2-VVDB-1-14	04 SEP 2025
2-VVDB-1-15	31 OCT 2025
2-VVDB-1-16	31 OCT 2025
2-VVDB-1-17	19 MAR 2026
2-VVDB-1-18	19 MAR 2026
2-VVDB-1-19	31 OCT 2025
2-VVDB-2-1	17 APR 2025
2-VVDB-3-1	08 AUG 2024
2-VVDB-4-1	07 AUG 2025
2-VVDB-4-2	08 AUG 2024
2-VVDB-5-1	17 APR 2025
2-VVDB-6-1	08 AUG 2024
2-VVDB-8-1	19 MAR 2026
2-VVDB-9-1	19 MAR 2026
2-VVDB-9-3	19 MAR 2026
2-VVDB-9-4	19 MAR 2026
2-VVDB-11-1	19 MAR 2026
2-VVDB-11-3	19 MAR 2026
2-VVDB-11-5	19 MAR 2026
2-VVDB-11-6	22 FEB 2024
2-VVDB-12-1	05 SEP 2024
2-VVDB-13-1	22 FEB 2024
2-VVDB-13-3	22 FEB 2024
2-VVDB-13-5	22 FEB 2024
2-VVDB-13-7	08 AUG 2024
2-VVDB-13-8	08 AUG 2024
2-VVDB-13-9	08 AUG 2024

Page	Date
2-VVDB-13-10	08 AUG 2024
2-VVDB-14-1	22 FEB 2024
QUANG TRI/DONG HOI DOMESTIC	
2-VVDH-1-1	14 MAY 2026
2-VVDH-1-2	08 AUG 2024
2-VVDH-1-3	17 APR 2025
2-VVDH-1-4	07 AUG 2025
2-VVDH-1-5	07 AUG 2025
2-VVDH-1-6	13 JUN 2024
2-VVDH-1-7	31 OCT 2024
2-VVDH-1-8	17 APR 2025
2-VVDH-1-9	31 OCT 2024
2-VVDH-1-10	03 OCT 2024
2-VVDH-1-11	14 MAY 2026
2-VVDH-1-12	08 AUG 2024
2-VVDH-1-13	08 AUG 2024
2-VVDH-1-14	08 AUG 2024
2-VVDH-1-15	08 AUG 2024
2-VVDH-1-16	08 AUG 2024
2-VVDH-1-17	14 MAY 2026
2-VVDH-1-18	14 MAY 2026
2-VVDH-1-19	04 SEP 2025
2-VVDH-1-20	19 MAR 2026
2-VVDH-1-21	02 OCT 2025
2-VVDH-2-1	03 OCT 2024
2-VVDH-3-1	15 JUL 2023
2-VVDH-3-2	15 JUL 2023
2-VVDH-4-1	15 JUL 2023
2-VVDH-4-2	15 JUL 2023
2-VVDH-5-1	15 JUL 2023
2-VVDH-6-1	04 SEP 2025
2-VVDH-7-1	04 SEP 2025
2-VVDH-8-1	19 MAR 2026
2-VVDH-9-1	19 MAR 2026
2-VVDH-9-3	19 MAR 2026
2-VVDH-9-4	04 SEP 2025
2-VVDH-9-5	15 JUL 2023
2-VVDH-9-7	19 MAR 2026
2-VVDH-9-9	19 MAR 2026
2-VVDH-9-10	04 SEP 2025
2-VVDH-9-11	15 JUL 2023
2-VVDH-11-1	19 MAR 2026
2-VVDH-11-3	19 MAR 2026
2-VVDH-11-4	04 SEP 2025
2-VVDH-11-5	15 JUL 2023
2-VVDH-11-7	19 MAR 2026
2-VVDH-11-8	04 SEP 2025
2-VVDH-11-9	15 JUL 2023
2-VVDH-11-11	19 MAR 2026
2-VVDH-11-13	19 MAR 2026
2-VVDH-11-14	04 SEP 2025
2-VVDH-11-15	15 JUL 2023
2-VVDH-11-17	19 MAR 2026
2-VVDH-11-18	04 SEP 2025
2-VVDH-11-19	15 JUL 2023
2-VVDH-12-1	04 SEP 2025
2-VVDH-13-1	04 SEP 2025
2-VVDH-13-3	04 SEP 2025
2-VVDH-13-5	04 SEP 2025
2-VVDH-13-6	04 SEP 2025
2-VVDH-13-7	04 SEP 2025
2-VVDH-13-8	04 SEP 2025
2-VVDH-13-9	04 SEP 2025
2-VVDH-13-11	04 SEP 2025
2-VVDH-13-13	04 SEP 2025
2-VVDH-13-15	04 SEP 2025
2-VVDH-13-16	04 SEP 2025
2-VVDH-13-17	04 SEP 2025
2-VVDH-13-18	04 SEP 2025
2-VVDH-13-19	02 OCT 2025

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVDH-13-20	04 SEP 2025
2-VVDH-13-21	02 OCT 2025
2-VVDH-13-22	04 SEP 2025
2-VVDH-14-1	04 SEP 2025
LAM DONG/LIEN KHUONG INTL	
2-VVDL-1-1	17 APR 2025
2-VVDL-1-2	13 JUN 2024
2-VVDL-1-3	13 JUN 2024
2-VVDL-1-4	17 APR 2025
2-VVDL-1-5	13 JUN 2024
2-VVDL-1-6	13 JUN 2024
2-VVDL-1-7	13 JUN 2024
2-VVDL-1-8	13 JUN 2024
2-VVDL-1-9	31 OCT 2024
2-VVDL-1-10	17 APR 2025
2-VVDL-1-11	13 JUN 2024
2-VVDL-1-12	13 JUN 2024
2-VVDL-1-13	14 MAY 2026
2-VVDL-1-14	31 OCT 2025
2-VVDL-1-15	31 OCT 2025
2-VVDL-1-16	13 JUN 2024
2-VVDL-1-17	08 AUG 2024
2-VVDL-1-18	08 AUG 2024
2-VVDL-1-19	07 AUG 2025
2-VVDL-1-20	10 JUL 2025
2-VVDL-1-21	19 MAR 2026
2-VVDL-1-22	14 MAY 2026
2-VVDL-1-23	08 AUG 2024
2-VVDL-1-24	12 JUN 2025
2-VVDL-2-1	17 APR 2025
2-VVDL-3-1	13 JUN 2024
2-VVDL-4-1	07 AUG 2025
2-VVDL-4-2	13 JUN 2024
2-VVDL-5-1	17 APR 2025
2-VVDL-6-1	13 JUN 2024
2-VVDL-8-1	13 JUN 2024
2-VVDL-9-1	13 JUN 2024
2-VVDL-9-3	13 JUN 2024
2-VVDL-9-5	13 JUN 2024
2-VVDL-9-6	13 JUN 2024
2-VVDL-9-7	13 JUN 2024
2-VVDL-9-9	13 JUN 2024
2-VVDL-9-10	13 JUN 2024
2-VVDL-9-11	13 JUN 2024
2-VVDL-11-1	13 JUN 2024
2-VVDL-11-3	13 JUN 2024
2-VVDL-11-5	13 JUN 2024
2-VVDL-11-6	13 JUN 2024
2-VVDL-11-7	13 JUN 2024
2-VVDL-11-8	13 JUN 2024
2-VVDL-11-9	13 JUN 2024
2-VVDL-11-10	13 JUN 2024
2-VVDL-11-11	13 JUN 2024
2-VVDL-11-12	13 JUN 2024
2-VVDL-11-13	13 JUN 2024
2-VVDL-11-14	13 JUN 2024
2-VVDL-11-15	13 JUN 2024
2-VVDL-13-1	13 JUN 2024
2-VVDL-13-3	13 JUN 2024
2-VVDL-13-5	13 JUN 2024
2-VVDL-13-7	13 JUN 2024
2-VVDL-13-8	13 JUN 2024
2-VVDL-13-9	13 JUN 2024
2-VVDL-13-10	13 JUN 2024
2-VVDL-13-11	13 JUN 2024
2-VVDL-13-13	13 JUN 2024
2-VVDL-13-15	13 JUN 2024
2-VVDL-13-16	13 JUN 2024
2-VVDL-13-17	13 JUN 2024
2-VVDL-13-18	13 JUN 2024

Page	Date
2-VVDL-13-19	13 JUN 2024
2-VVDL-13-20	13 JUN 2024
2-VVDL-13-21	13 JUN 2024
2-VVDL-13-22	13 JUN 2024
2-VVDL-14-1	13 JUN 2024
DA NANG/DA NANG INTL	
2-VVDN-1-1	19 MAR 2026
2-VVDN-1-2	19 MAR 2026
2-VVDN-1-3	03 OCT 2024
2-VVDN-1-4	22 JAN 2026
2-VVDN-1-5	22 JAN 2026
2-VVDN-1-6	19 MAR 2026
2-VVDN-1-7	19 MAR 2026
2-VVDN-1-8	19 MAR 2026
2-VVDN-1-9	19 MAR 2026
2-VVDN-1-10	19 MAR 2026
2-VVDN-1-11	19 MAR 2026
2-VVDN-1-12	19 MAR 2026
2-VVDN-1-13	17 APR 2025
2-VVDN-1-14	17 APR 2025
2-VVDN-1-15	17 APR 2025
2-VVDN-1-16	17 APR 2025
2-VVDN-1-17	14 MAY 2026
2-VVDN-1-18	31 OCT 2025
2-VVDN-1-19	17 APR 2025
2-VVDN-1-20	07 AUG 2025
2-VVDN-1-21	17 APR 2025
2-VVDN-1-22	17 APR 2025
2-VVDN-1-23	17 APR 2025
2-VVDN-1-24	17 APR 2025
2-VVDN-1-25	22 JAN 2026
2-VVDN-1-26	22 JAN 2026
2-VVDN-1-27	22 JAN 2026
2-VVDN-1-28	22 JAN 2026
2-VVDN-1-29	22 JAN 2026
2-VVDN-1-30	22 JAN 2026
2-VVDN-1-31	22 JAN 2026
2-VVDN-1-32	22 JAN 2026
2-VVDN-1-33	22 JAN 2026
2-VVDN-1-34	22 JAN 2026
2-VVDN-1-35	22 JAN 2026
2-VVDN-1-36	22 JAN 2026
2-VVDN-1-37	19 MAR 2026
2-VVDN-1-38	19 MAR 2026
2-VVDN-1-39	19 MAR 2026
2-VVDN-1-40	02 OCT 2025
2-VVDN-1-41	12 JUN 2025
2-VVDN-2-1	22 JAN 2026
2-VVDN-3-1	02 OCT 2025
2-VVDN-3-2	15 JUL 2023
2-VVDN-4-1	22 JAN 2026
2-VVDN-4-2	15 JUL 2023
2-VVDN-5-1	22 JAN 2026
2-VVDN-6-1	15 JUL 2023
2-VVDN-6-3	15 JUL 2023
2-VVDN-6-5	15 JUL 2023
2-VVDN-8-1	19 MAR 2026
2-VVDN-9-1	19 MAR 2026
2-VVDN-9-3	19 MAR 2026
2-VVDN-9-5	19 MAR 2026
2-VVDN-9-6	15 JUL 2023
2-VVDN-9-7	15 JUL 2023
2-VVDN-9-8	15 JUL 2023
2-VVDN-11-1	19 MAR 2026
2-VVDN-11-3	19 MAR 2026
2-VVDN-11-5	19 MAR 2026
2-VVDN-11-7	19 MAR 2026
2-VVDN-11-8	15 JUL 2023
2-VVDN-11-9	15 JUL 2023
2-VVDN-11-10	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVDN-11-11	15 JUL 2023
2-VVDN-11-13	19 MAR 2026
2-VVDN-11-14	15 JUL 2023
2-VVDN-11-15	15 JUL 2023
2-VVDN-11-17	19 MAR 2026
2-VVDN-11-18	15 JUL 2023
2-VVDN-11-19	15 JUL 2023
2-VVDN-11-20	15 JUL 2023
2-VVDN-11-21	19 MAR 2026
2-VVDN-11-22	15 JUL 2023
2-VVDN-11-23	15 JUL 2023
2-VVDN-12-1	15 JUL 2023
2-VVDN-13-1	02 OCT 2025
2-VVDN-13-3	02 OCT 2025
2-VVDN-13-5	02 OCT 2025
2-VVDN-13-7	02 OCT 2025
2-VVDN-13-9	02 OCT 2025
2-VVDN-13-11	02 OCT 2025
2-VVDN-13-13	02 OCT 2025
2-VVDN-13-15	02 OCT 2025
2-VVDN-13-17	15 JUL 2023
2-VVDN-13-19	15 JUL 2023
2-VVDN-13-21	15 JUL 2023
2-VVDN-13-23	15 JUL 2023
2-VVDN-13-25	15 JUL 2023
2-VVDN-13-27	15 JUL 2023
2-VVDN-13-29	15 JUL 2023
2-VVDN-13-30	15 JUL 2023
2-VVDN-13-31	15 JUL 2023
2-VVDN-13-32	15 JUL 2023
2-VVDN-13-33	15 JUL 2023
2-VVDN-13-35	15 JUL 2023
2-VVDN-13-37	15 JUL 2023
2-VVDN-13-39	15 JUL 2023
2-VVDN-13-40	15 JUL 2023
2-VVDN-13-41	15 JUL 2023
2-VVDN-13-42	15 JUL 2023
2-VVDN-13-43	15 JUL 2023
2-VVDN-13-45	15 JUL 2023
2-VVDN-13-47	15 JUL 2023
2-VVDN-13-49	15 JUL 2023
2-VVDN-13-50	15 JUL 2023
2-VVDN-13-51	15 JUL 2023
2-VVDN-13-52	15 JUL 2023
2-VVDN-13-53	15 JUL 2023
2-VVDN-13-54	15 JUL 2023
2-VVDN-13-55	15 JUL 2023
2-VVDN-13-56	15 JUL 2023
2-VVDN-14-1	15 JUL 2023
AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL	
2-VVNB-1-1	08 AUG 2025
2-VVNB-1-2	03 OCT 2024
2-VVNB-1-3	17 APR 2025
2-VVNB-1-4	19 MAR 2026
2-VVNB-1-5	14 MAY 2026
2-VVNB-1-6	14 MAY 2026
2-VVNB-1-7	19 MAR 2026
2-VVNB-1-8	14 MAY 2026
2-VVNB-1-9	14 MAY 2026
2-VVNB-1-10	14 MAY 2026
2-VVNB-1-11	19 MAR 2026
2-VVNB-1-12	19 MAR 2026
2-VVNB-1-13	19 MAR 2026
2-VVNB-1-14	19 MAR 2026
2-VVNB-1-15	14 MAY 2026
2-VVNB-1-16	19 MAR 2026
2-VVNB-1-17	19 MAR 2026
2-VVNB-1-18	19 MAR 2026
2-VVNB-1-19	14 MAY 2026
2-VVNB-1-20	14 MAY 2026

Page	Date
2-VVNB-1-21	19 MAR 2026
2-VVNB-1-22	19 MAR 2026
2-VVNB-1-23	19 MAR 2026
2-VVNB-1-24	14 MAY 2026
2-VVNB-1-25	14 MAY 2026
2-VVNB-1-26	14 MAY 2026
2-VVNB-1-27	14 MAY 2026
2-VVNB-1-28	14 MAY 2026
2-VVNB-1-29	14 MAY 2026
2-VVNB-1-30	14 MAY 2026
2-VVNB-1-31	14 MAY 2026
2-VVNB-1-32	14 MAY 2026
2-VVNB-1-33	14 MAY 2026
2-VVNB-1-34	14 MAY 2026
2-VVNB-1-35	14 MAY 2026
2-VVNB-1-36	14 MAY 2026
2-VVNB-1-37	14 MAY 2026
2-VVNB-1-38	14 MAY 2026
2-VVNB-1-39	14 MAY 2026
2-VVNB-1-40	14 MAY 2026
2-VVNB-1-41	14 MAY 2026
2-VVNB-1-42	14 MAY 2026
2-VVNB-1-43	14 MAY 2026
2-VVNB-1-44	14 MAY 2026
2-VVNB-1-45	14 MAY 2026
2-VVNB-1-46	14 MAY 2026
2-VVNB-1-47	14 MAY 2026
2-VVNB-1-48	14 MAY 2026
2-VVNB-1-49	14 MAY 2026
2-VVNB-1-50	14 MAY 2026
2-VVNB-1-51	14 MAY 2026
2-VVNB-1-52	14 MAY 2026
2-VVNB-1-53	14 MAY 2026
2-VVNB-1-54	14 MAY 2026
2-VVNB-1-55	14 MAY 2026
2-VVNB-1-56	14 MAY 2026
2-VVNB-1-57	14 MAY 2026
2-VVNB-1-58	14 MAY 2026
2-VVNB-1-59	14 MAY 2026
2-VVNB-1-60	14 MAY 2026
2-VVNB-1-61	14 MAY 2026
2-VVNB-1-62	14 MAY 2026
2-VVNB-1-63	14 MAY 2026
2-VVNB-1-64	14 MAY 2026
2-VVNB-1-65	14 MAY 2026
2-VVNB-1-66	14 MAY 2026
2-VVNB-1-67	14 MAY 2026
2-VVNB-1-68	14 MAY 2026
2-VVNB-1-69	14 MAY 2026
2-VVNB-1-70	14 MAY 2026
2-VVNB-1-71	14 MAY 2026
2-VVNB-1-72	14 MAY 2026
2-VVNB-1-73	14 MAY 2026
2-VVNB-1-74	14 MAY 2026
2-VVNB-1-75	14 MAY 2026
2-VVNB-1-76	14 MAY 2026
2-VVNB-1-77	14 MAY 2026
2-VVNB-1-78	14 MAY 2026
2-VVNB-1-79	14 MAY 2026
2-VVNB-1-80	14 MAY 2026
2-VVNB-1-81	14 MAY 2026
2-VVNB-1-82	14 MAY 2026
2-VVNB-1-83	14 MAY 2026
2-VVNB-1-84	14 MAY 2026
2-VVNB-1-85	14 MAY 2026
2-VVNB-1-86	14 MAY 2026
2-VVNB-1-87	14 MAY 2026
2-VVNB-1-88	14 MAY 2026
2-VVNB-1-89	14 MAY 2026
2-VVNB-1-90	14 MAY 2026
2-VVNB-1-91	14 MAY 2026

Page	Date
2-VVNB-1-92	14 MAY 2026
2-VVNB-1-93	14 MAY 2026
2-VVNB-1-94	14 MAY 2026
2-VVNB-1-95	14 MAY 2026
2-VVNB-1-96	14 MAY 2026
2-VVNB-1-97	14 MAY 2026
2-VVNB-1-98	14 MAY 2026
2-VVNB-1-99	14 MAY 2026
2-VVNB-1-100	14 MAY 2026
2-VVNB-1-101	14 MAY 2026
2-VVNB-1-102	14 MAY 2026
2-VVNB-1-103	14 MAY 2026
2-VVNB-1-104	14 MAY 2026
2-VVNB-1-105	14 MAY 2026
2-VVNB-1-106	14 MAY 2026
2-VVNB-1-107	14 MAY 2026
2-VVNB-1-108	14 MAY 2026
2-VVNB-1-109	14 MAY 2026
2-VVNB-1-110	14 MAY 2026
2-VVNB-1-111	14 MAY 2026
2-VVNB-1-112	14 MAY 2026
2-VVNB-1-113	14 MAY 2026
2-VVNB-1-114	14 MAY 2026
2-VVNB-1-115	14 MAY 2026
2-VVNB-1-116	14 MAY 2026
2-VVNB-1-117	14 MAY 2026
2-VVNB-2-1	19 MAR 2026
2-VVNB-3-1	19 MAR 2026
2-VVNB-3-2	19 MAR 2026
2-VVNB-3-3	19 MAR 2026
2-VVNB-4-1	19 MAR 2026
2-VVNB-4-2	19 MAR 2026
2-VVNB-4-3	19 MAR 2026
2-VVNB-5-1	19 MAR 2026
2-VVNB-6-1	04 SEP 2025
2-VVNB-6-3	19 MAR 2026
2-VVNB-6-5	14 MAY 2026
2-VVNB-7-1	15 JUL 2023
2-VVNB-7-3	19 MAR 2026
2-VVNB-8-1	19 MAR 2026
2-VVNB-9-1	20 MAR 2025
2-VVNB-9-3	20 MAR 2025
2-VVNB-9-5	20 MAR 2025
2-VVNB-9-7	20 MAR 2025
2-VVNB-9-9	19 MAR 2026
2-VVNB-9-10	20 MAR 2025
2-VVNB-9-11	20 MAR 2025
2-VVNB-9-12	20 MAR 2025
2-VVNB-9-13	19 MAR 2026
2-VVNB-9-14	20 MAR 2025
2-VVNB-9-15	19 MAR 2026
2-VVNB-9-16	20 MAR 2025
2-VVNB-9-17	20 MAR 2025
2-VVNB-9-18	20 MAR 2025
2-VVNB-11-1	20 MAR 2025
2-VVNB-11-3	20 MAR 2025
2-VVNB-11-5	20 MAR 2025
2-VVNB-11-7	19 MAR 2026
2-VVNB-11-8	20 MAR 2025
2-VVNB-11-9	20 MAR 2025
2-VVNB-11-10	20 MAR 2025
2-VVNB-11-11	19 MAR 2026
2-VVNB-11-12	20 MAR 2025
2-VVNB-11-13	20 MAR 2025
2-VVNB-11-14	20 MAR 2025
2-VVNB-11-15	19 MAR 2026
2-VVNB-11-16	20 MAR 2025
2-VVNB-11-17	20 MAR 2025
2-VVNB-11-19	19 MAR 2026
2-VVNB-11-20	20 MAR 2025
2-VVNB-11-21	20 MAR 2025

Page	Date
2-VVNB-11-22	20 MAR 2025
2-VVNB-11-23	19 MAR 2026
2-VVNB-11-24	20 MAR 2025
2-VVNB-11-25	20 MAR 2025
2-VVNB-11-26	20 MAR 2025
2-VVNB-11-27	19 MAR 2026
2-VVNB-11-28	20 MAR 2025
2-VVNB-11-29	20 MAR 2025
2-VVNB-11-31	19 MAR 2026
2-VVNB-11-32	20 MAR 2025
2-VVNB-11-33	20 MAR 2025
2-VVNB-11-34	20 MAR 2025
2-VVNB-11-35	20 MAR 2025
2-VVNB-11-37	19 MAR 2026
2-VVNB-11-38	20 MAR 2025
2-VVNB-11-39	20 MAR 2025
2-VVNB-11-40	20 MAR 2025
2-VVNB-11-41	19 MAR 2026
2-VVNB-11-42	20 MAR 2025
2-VVNB-11-43	20 MAR 2025
2-VVNB-11-44	20 MAR 2025
2-VVNB-11-45	20 MAR 2025
2-VVNB-11-47	19 MAR 2026
2-VVNB-11-48	20 MAR 2025
2-VVNB-11-49	20 MAR 2025
2-VVNB-11-51	19 MAR 2026
2-VVNB-11-52	20 MAR 2025
2-VVNB-11-53	20 MAR 2025
2-VVNB-11-55	19 MAR 2026
2-VVNB-11-56	20 MAR 2025
2-VVNB-11-57	20 MAR 2025
2-VVNB-11-58	20 MAR 2025
2-VVNB-11-59	19 MAR 2026
2-VVNB-11-60	20 MAR 2025
2-VVNB-11-61	20 MAR 2025
2-VVNB-11-62	20 MAR 2025
2-VVNB-11-63	19 MAR 2026
2-VVNB-11-64	20 MAR 2025
2-VVNB-11-65	20 MAR 2025
2-VVNB-11-67	19 MAR 2026
2-VVNB-11-68	20 MAR 2025
2-VVNB-11-69	20 MAR 2025
2-VVNB-11-70	20 MAR 2025
2-VVNB-11-71	20 MAR 2025
2-VVNB-11-73	19 MAR 2026
2-VVNB-11-74	20 MAR 2025
2-VVNB-11-75	20 MAR 2025
2-VVNB-11-76	20 MAR 2025
2-VVNB-11-77	19 MAR 2026
2-VVNB-11-78	20 MAR 2025
2-VVNB-11-79	19 MAR 2026
2-VVNB-11-80	20 MAR 2025
2-VVNB-12-1	20 MAR 2025
2-VVNB-13-1	20 MAR 2025
2-VVNB-13-3	20 MAR 2025
2-VVNB-13-5	20 MAR 2025
2-VVNB-13-7	20 MAR 2025
2-VVNB-13-9	15 JUL 2023
2-VVNB-13-11	15 JUL 2023
2-VVNB-13-13	19 MAR 2026
2-VVNB-13-15	19 MAR 2026
2-VVNB-13-16	19 MAR 2026
2-VVNB-13-17	19 MAR 2026
2-VVNB-13-18	19 MAR 2026
2-VVNB-13-19	20 MAR 2025
2-VVNB-13-21	20 MAR 2025
2-VVNB-13-22	20 MAR 2025
2-VVNB-13-23	20 MAR 2025
2-VVNB-13-24	20 MAR 2025
2-VVNB-13-25	20 MAR 2025
2-VVNB-13-27	20 MAR 2025

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVNB-13-29	20 MAR 2025
2-VVNB-13-30	20 MAR 2025
2-VVNB-13-31	20 MAR 2025
2-VVNB-13-32	20 MAR 2025
2-VVNB-13-33	20 MAR 2025
2-VVNB-13-35	20 MAR 2025
2-VVNB-13-36	20 MAR 2025
2-VVNB-13-37	20 MAR 2025
2-VVNB-13-38	20 MAR 2025
2-VVNB-13-39	20 MAR 2025
2-VVNB-13-40	20 MAR 2025
2-VVNB-13-41	20 MAR 2025
2-VVNB-13-42	20 MAR 2025
2-VVNB-13-43	20 MAR 2025
2-VVNB-13-44	20 MAR 2025
2-VVNB-13-45	20 MAR 2025
2-VVNB-13-46	20 MAR 2025
2-VVNB-13-47	20 MAR 2025
2-VVNB-13-48	20 MAR 2025
2-VVNB-13-49	20 MAR 2025
2-VVNB-13-50	20 MAR 2025
2-VVNB-13-51	20 MAR 2025
2-VVNB-13-52	20 MAR 2025
2-VVNB-13-53	20 MAR 2025
2-VVNB-13-54	20 MAR 2025
2-VVNB-14-1	15 JUL 2023
2-VVNB-15-1	17 APR 2025
HUE/PHU BAI INTL	
2-VVPB-1-1	08 AUG 2024
2-VVPB-1-2	08 AUG 2024
2-VVPB-1-3	13 JUN 2024
2-VVPB-1-4	07 AUG 2025
2-VVPB-1-5	08 AUG 2024
2-VVPB-1-6	08 AUG 2024
2-VVPB-1-7	08 AUG 2024
2-VVPB-1-8	31 OCT 2024
2-VVPB-1-9	17 APR 2025
2-VVPB-1-10	31 OCT 2024
2-VVPB-1-11	31 OCT 2024
2-VVPB-1-12	31 OCT 2024
2-VVPB-1-13	14 MAY 2026
2-VVPB-1-14	31 OCT 2025
2-VVPB-1-15	31 OCT 2024
2-VVPB-1-16	07 AUG 2025
2-VVPB-1-17	31 OCT 2024
2-VVPB-1-18	31 OCT 2024
2-VVPB-1-19	31 OCT 2024
2-VVPB-1-20	31 OCT 2024
2-VVPB-1-21	31 OCT 2024
2-VVPB-1-22	31 OCT 2024
2-VVPB-1-23	31 OCT 2024
2-VVPB-1-24	19 MAR 2026
2-VVPB-1-25	04 SEP 2025
2-VVPB-1-26	04 SEP 2025
2-VVPB-1-27	12 JUN 2025
2-VVPB-2-1	04 SEP 2025
2-VVPB-3-1	15 JUL 2023
2-VVPB-4-1	04 SEP 2025
2-VVPB-4-2	08 AUG 2024
2-VVPB-5-1	04 SEP 2025
2-VVPB-6-1	04 SEP 2025
2-VVPB-8-1	15 JUL 2023
2-VVPB-9-1	04 SEP 2025
2-VVPB-9-3	04 SEP 2025
2-VVPB-9-5	04 SEP 2025
2-VVPB-9-6	15 JUL 2023
2-VVPB-9-7	04 SEP 2025
2-VVPB-9-8	15 JUL 2023
2-VVPB-9-9	15 JUL 2023
2-VVPB-9-10	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPB-9-11	04 SEP 2025
2-VVPB-9-12	15 JUL 2023
2-VVPB-9-13	15 JUL 2023
2-VVPB-9-15	04 SEP 2025
2-VVPB-9-16	15 JUL 2023
2-VVPB-9-17	15 JUL 2023
2-VVPB-11-1	04 SEP 2025
2-VVPB-11-3	04 SEP 2025
2-VVPB-11-5	04 SEP 2025
2-VVPB-11-6	15 JUL 2023
2-VVPB-11-7	15 JUL 2023
2-VVPB-11-9	04 SEP 2025
2-VVPB-11-10	15 JUL 2023
2-VVPB-11-11	15 JUL 2023
2-VVPB-11-12	15 JUL 2023
2-VVPB-11-13	15 JUL 2023
2-VVPB-11-15	04 SEP 2025
2-VVPB-11-16	15 JUL 2023
2-VVPB-11-17	15 JUL 2023
2-VVPB-13-1	04 SEP 2025
2-VVPB-13-3	04 SEP 2025
2-VVPB-13-5	04 SEP 2025
2-VVPB-13-6	15 JUL 2023
2-VVPB-13-7	04 SEP 2025
2-VVPB-13-8	15 JUL 2023
2-VVPB-13-9	04 SEP 2025
2-VVPB-13-10	15 JUL 2023
2-VVPB-14-1	04 SEP 2025
2-VVPB-14-3	04 SEP 2025
GIA LAI/PHU CAT DOMESTIC	
2-VVPC-1-1	02 OCT 2025
2-VVPC-1-2	08 AUG 2024
2-VVPC-1-3	12 JUN 2025
2-VVPC-1-4	17 APR 2025
2-VVPC-1-5	12 JUN 2025
2-VVPC-1-6	17 APR 2025
2-VVPC-1-7	17 APR 2025
2-VVPC-1-8	17 APR 2025
2-VVPC-1-9	17 APR 2025
2-VVPC-1-10	17 APR 2025
2-VVPC-1-11	31 OCT 2024
2-VVPC-1-12	12 JUN 2025
2-VVPC-1-13	14 MAY 2026
2-VVPC-1-14	31 OCT 2025
2-VVPC-1-15	31 OCT 2025
2-VVPC-1-16	31 OCT 2025
2-VVPC-1-17	31 OCT 2025
2-VVPC-1-18	31 OCT 2025
2-VVPC-1-19	31 OCT 2025
2-VVPC-1-20	15 JUL 2023
2-VVPC-1-21	31 OCT 2025
2-VVPC-1-22	31 OCT 2025
2-VVPC-1-23	31 OCT 2025
2-VVPC-1-24	19 MAR 2026
2-VVPC-1-25	14 MAY 2026
2-VVPC-1-26	14 MAY 2026
2-VVPC-2-1	02 OCT 2025
2-VVPC-3-1	30 APR 2024
2-VVPC-3-2	15 JUL 2023
2-VVPC-4-1	02 OCT 2025
2-VVPC-4-2	08 AUG 2024
2-VVPC-5-1	02 OCT 2025
2-VVPC-6-1	02 OCT 2025
2-VVPC-8-1	19 MAR 2026
2-VVPC-9-1	19 MAR 2026
2-VVPC-9-2	15 JUL 2023
2-VVPC-9-3	15 JUL 2023
2-VVPC-9-4	15 JUL 2023
2-VVPC-9-5	15 JUL 2023
2-VVPC-9-7	19 MAR 2026

Page	Date
2-VVPC-9-8	15 JUL 2023
2-VVPC-9-9	15 JUL 2023
2-VVPC-9-10	15 JUL 2023
2-VVPC-9-11	19 MAR 2026
2-VVPC-9-13	19 MAR 2026
2-VVPC-9-15	19 MAR 2026
2-VVPC-11-1	19 MAR 2026
2-VVPC-11-2	15 JUL 2023
2-VVPC-11-3	19 MAR 2026
2-VVPC-11-4	15 JUL 2023
2-VVPC-11-5	19 MAR 2026
2-VVPC-13-1	02 OCT 2025
2-VVPC-13-2	15 JUL 2023
2-VVPC-13-3	02 OCT 2025
2-VVPC-13-4	15 JUL 2023
2-VVPC-13-5	02 OCT 2025
2-VVPC-13-6	15 JUL 2023
2-VVPC-13-7	02 OCT 2025
2-VVPC-13-8	15 JUL 2023
2-VVPC-13-9	02 OCT 2025
2-VVPC-13-10	15 JUL 2023
2-VVPC-13-11	02 OCT 2025
2-VVPC-13-12	15 JUL 2023
2-VVPC-13-13	02 OCT 2025
2-VVPC-13-15	02 OCT 2025
2-VVPC-13-17	02 OCT 2025
2-VVPC-13-19	02 OCT 2025
2-VVPC-14-1	02 OCT 2025
GIA LAI/PLEIKU DOMESTIC	
2-VVPK-1-1	15 JUL 2023
2-VVPK-1-2	10 JUL 2025
2-VVPK-1-3	13 JUN 2024
2-VVPK-1-4	17 APR 2025
2-VVPK-1-5	13 JUN 2024
2-VVPK-1-6	13 JUN 2024
2-VVPK-1-7	31 OCT 2024
2-VVPK-1-8	17 APR 2025
2-VVPK-1-9	08 AUG 2024
2-VVPK-1-10	08 AUG 2024
2-VVPK-1-11	14 MAY 2026
2-VVPK-1-12	31 OCT 2025
2-VVPK-1-13	17 APR 2025
2-VVPK-1-14	17 APR 2025
2-VVPK-1-15	08 AUG 2024
2-VVPK-1-16	08 AUG 2024
2-VVPK-1-17	08 AUG 2024
2-VVPK-1-18	22 FEB 2024
2-VVPK-1-19	22 FEB 2024
2-VVPK-1-20	19 MAR 2026
2-VVPK-1-21	19 MAR 2026
2-VVPK-1-22	14 MAY 2026
2-VVPK-1-23	14 MAY 2026
2-VVPK-2-1	17 APR 2025
2-VVPK-3-1	20 MAR 2025
2-VVPK-4-1	07 AUG 2025
2-VVPK-4-2	17 APR 2025
2-VVPK-5-1	17 APR 2025
2-VVPK-6-1	15 JUL 2023
2-VVPK-8-1	19 MAR 2026
2-VVPK-9-1	19 MAR 2026
2-VVPK-9-3	19 MAR 2026
2-VVPK-9-4	15 JUL 2023
2-VVPK-9-5	15 JUL 2023
2-VVPK-9-6	15 JUL 2023
2-VVPK-9-7	19 MAR 2026
2-VVPK-9-8	20 MAR 2025
2-VVPK-9-9	19 MAR 2026
2-VVPK-9-11	19 MAR 2026
2-VVPK-9-12	15 JUL 2023
2-VVPK-9-13	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVPK-9-15	19 MAR 2026
2-VVPK-9-16	20 MAR 2025
2-VVPK-11-1	19 MAR 2026
2-VVPK-11-3	19 MAR 2026
2-VVPK-11-4	20 MAR 2025
2-VVPK-11-5	20 MAR 2025
2-VVPK-11-7	14 MAY 2026
2-VVPK-11-8	20 MAR 2025
2-VVPK-11-9	20 MAR 2025
2-VVPK-11-11	19 MAR 2026
2-VVPK-13-1	20 MAR 2025
2-VVPK-13-3	20 MAR 2025
2-VVPK-13-5	20 MAR 2025
2-VVPK-13-7	20 MAR 2025
2-VVPK-13-9	20 MAR 2025
2-VVPK-13-11	20 MAR 2025
2-VVPK-13-13	20 MAR 2025
2-VVPK-13-14	20 MAR 2025
2-VVPK-13-15	20 MAR 2025
2-VVPK-13-16	20 MAR 2025
2-VVPK-13-17	20 MAR 2025
2-VVPK-13-18	20 MAR 2025
2-VVPK-13-19	20 MAR 2025
2-VVPK-13-20	20 MAR 2025
2-VVPK-13-21	20 MAR 2025
2-VVPK-13-22	20 MAR 2025
2-VVPK-13-23	20 MAR 2025
2-VVPK-13-24	20 MAR 2025
2-VVPK-13-25	20 MAR 2025
2-VVPK-13-27	20 MAR 2025
2-VVPK-13-29	20 MAR 2025
2-VVPK-14-1	20 MAR 2025
AN GIANG/PHU QUOC INTL	
2-VVPQ-1-1	19 MAR 2026
2-VVPQ-1-2	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-3	13 JUN 2024
2-VVPQ-1-4	22 JAN 2026
2-VVPQ-1-5	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-6	22 JAN 2026
2-VVPQ-1-7	22 JAN 2026
2-VVPQ-1-8	22 JAN 2026
2-VVPQ-1-9	22 JAN 2026
2-VVPQ-1-10	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-11	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-12	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-13	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-14	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-15	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-16	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-17	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-18	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-19	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-20	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-21	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-22	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-23	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-24	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-25	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-26	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-27	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-28	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-29	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-30	14 MAY 2026
2-VVPQ-1-31	14 MAY 2026
2-VVPQ-2-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-3-1	30 APR 2024
2-VVPQ-3-2	15 JUL 2023
2-VVPQ-4-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-4-2	13 JUN 2024
2-VVPQ-5-1	04 SEP 2025

Page	Date
2-VVPQ-6-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-8-1	15 JUL 2023
2-VVPQ-9-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-3	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-5	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-6	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-7	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-8	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-9	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-10	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-11	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-13	04 SEP 2025
2-VVPQ-9-14	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-3	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-5	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-6	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-7	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-9	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-10	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-11	04 SEP 2025
2-VVPQ-11-12	15 JUL 2023
2-VVPQ-11-13	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-1	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-3	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-5	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-7	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-9	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-10	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-11	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-12	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-13	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-14	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-15	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-16	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-17	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-18	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-19	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-20	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-21	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-22	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-23	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-24	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-25	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-26	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-27	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-28	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-29	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-30	15 JUL 2023
2-VVPQ-13-31	04 SEP 2025
2-VVPQ-13-32	15 JUL 2023
2-VVPQ-14-1	04 SEP 2025
AN GIANG/RACH GIA DOMESTIC	
2-VVRG-1-1	02 OCT 2025
2-VVRG-1-2	08 AUG 2024
2-VVRG-1-3	08 AUG 2024
2-VVRG-1-4	17 APR 2025
2-VVRG-1-5	14 MAY 2026
2-VVRG-1-6	14 MAY 2026
2-VVRG-1-7	14 MAY 2026
2-VVRG-1-8	14 MAY 2026
2-VVRG-1-9	14 MAY 2026
2-VVRG-1-10	14 MAY 2026
2-VVRG-1-11	14 MAY 2026
2-VVRG-1-12	14 MAY 2026
2-VVRG-1-13	14 MAY 2026
2-VVRG-1-14	14 MAY 2026
2-VVRG-1-15	14 MAY 2026
2-VVRG-1-16	14 MAY 2026
2-VVRG-1-17	14 MAY 2026

Page	Date
2-VVRG-1-18	14 MAY 2026
2-VVRG-1-19	14 MAY 2026
2-VVRG-1-20	14 MAY 2026
2-VVRG-2-1	02 OCT 2025
2-VVRG-3-1	30 APR 2024
2-VVRG-4-1	02 OCT 2025
2-VVRG-4-2	08 AUG 2024
2-VVRG-5-1	02 OCT 2025
2-VVRG-6-1	14 MAY 2026
2-VVRG-8-1	19 MAR 2026
2-VVRG-9-1	19 MAR 2026
2-VVRG-9-3	19 MAR 2026
2-VVRG-9-5	19 MAR 2026
2-VVRG-9-7	19 MAR 2026
2-VVRG-9-9	19 MAR 2026
2-VVRG-9-10	02 OCT 2025
2-VVRG-9-11	15 JUL 2023
2-VVRG-9-13	19 MAR 2026
2-VVRG-9-14	02 OCT 2025
2-VVRG-9-15	02 OCT 2025
2-VVRG-9-16	15 JUL 2023
2-VVRG-11-1	19 MAR 2026
2-VVRG-11-3	19 MAR 2026
2-VVRG-11-5	19 MAR 2026
2-VVRG-11-7	19 MAR 2026
2-VVRG-11-8	02 OCT 2025
2-VVRG-11-9	02 OCT 2025
2-VVRG-11-10	15 JUL 2023
2-VVRG-11-11	19 MAR 2026
2-VVRG-11-12	02 OCT 2025
2-VVRG-11-13	15 JUL 2023
2-VVRG-13-1	02 OCT 2025
2-VVRG-13-3	02 OCT 2025
2-VVRG-13-5	02 OCT 2025
2-VVRG-13-7	02 OCT 2025
2-VVRG-13-9	02 OCT 2025
2-VVRG-13-11	02 OCT 2025
2-VVRG-13-13	02 OCT 2025
2-VVRG-13-15	02 OCT 2025
2-VVRG-13-16	02 OCT 2025
2-VVRG-13-17	02 OCT 2025
2-VVRG-13-18	02 OCT 2025
2-VVRG-13-19	02 OCT 2025
2-VVRG-13-20	02 OCT 2025
2-VVRG-14-1	02 OCT 2025
2-VVRG-14-3	19 MAR 2026
DAK LAK/TUY HOA DOMESTIC	
2-VVTH-1-1	02 OCT 2025
2-VVTH-1-2	15 JUL 2023
2-VVTH-1-3	13 JUN 2024
2-VVTH-1-4	19 MAR 2026
2-VVTH-1-5	19 MAR 2026
2-VVTH-1-6	19 MAR 2026
2-VVTH-1-7	19 MAR 2026
2-VVTH-1-8	19 MAR 2026
2-VVTH-1-9	23 JAN 2025
2-VVTH-1-10	23 JAN 2025
2-VVTH-1-11	14 MAY 2026
2-VVTH-1-12	31 OCT 2025
2-VVTH-1-13	19 MAR 2026
2-VVTH-1-14	19 MAR 2026
2-VVTH-1-15	19 MAR 2026
2-VVTH-1-16	19 MAR 2026
2-VVTH-1-17	19 MAR 2026
2-VVTH-2-1	19 MAR 2026
2-VVTH-3-1	31 AUG 2023
2-VVTH-4-1	02 OCT 2025
2-VVTH-4-2	08 AUG 2024
2-VVTH-5-1	19 MAR 2026
2-VVTH-6-1	02 OCT 2025

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	Date
2-VVTH-8-1	19 MAR 2026
2-VVTH-9-1	19 MAR 2026
2-VVTH-9-3	19 MAR 2026
2-VVTH-9-5	19 MAR 2026
2-VVTH-9-6	02 OCT 2025
2-VVTH-9-7	19 MAR 2026
2-VVTH-9-8	02 OCT 2025
2-VVTH-11-1	19 MAR 2026
2-VVTH-11-3	19 MAR 2026
2-VVTH-11-5	19 MAR 2026
2-VVTH-11-6	02 OCT 2025
2-VVTH-11-7	19 MAR 2026
2-VVTH-11-8	02 OCT 2025
2-VVTH-13-1	02 OCT 2025
2-VVTH-13-3	02 OCT 2025
2-VVTH-13-5	02 OCT 2025
2-VVTH-13-6	02 OCT 2025
2-VVTH-13-7	02 OCT 2025
2-VVTH-13-8	02 OCT 2025
2-VVTH-13-9	02 OCT 2025
2-VVTH-13-10	02 OCT 2025
2-VVTH-13-11	02 OCT 2025
2-VVTH-13-12	02 OCT 2025
2-VVTH-13-13	02 OCT 2025
2-VVTH-13-14	02 OCT 2025
2-VVTH-13-15	02 OCT 2025
2-VVTH-13-16	02 OCT 2025
2-VVTH-14-1	02 OCT 2025
2-VVTH-14-3	02 OCT 2025
HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL	
2-VVTS-1-1	13 JUN 2024
2-VVTS-1-2	13 JUN 2024
2-VVTS-1-3	13 JUN 2024
2-VVTS-1-4	17 APR 2025
2-VVTS-1-5	17 APR 2025
2-VVTS-1-6	17 APR 2025
2-VVTS-1-7	14 MAY 2026
2-VVTS-1-8	14 MAY 2026
2-VVTS-1-9	14 MAY 2026
2-VVTS-1-10	14 MAY 2026
2-VVTS-1-11	14 MAY 2026
2-VVTS-1-12	14 MAY 2026
2-VVTS-1-13	14 MAY 2026
2-VVTS-1-14	14 MAY 2026
2-VVTS-1-15	14 MAY 2026
2-VVTS-1-16	14 MAY 2026
2-VVTS-1-17	14 MAY 2026
2-VVTS-1-18	14 MAY 2026
2-VVTS-1-19	14 MAY 2026
2-VVTS-1-20	14 MAY 2026
2-VVTS-1-21	14 MAY 2026
2-VVTS-1-22	14 MAY 2026
2-VVTS-1-23	14 MAY 2026
2-VVTS-1-24	14 MAY 2026
2-VVTS-1-25	14 MAY 2026
2-VVTS-1-26	14 MAY 2026
2-VVTS-1-27	14 MAY 2026
2-VVTS-1-28	14 MAY 2026
2-VVTS-1-29	14 MAY 2026
2-VVTS-1-30	14 MAY 2026
2-VVTS-1-31	14 MAY 2026
2-VVTS-1-32	14 MAY 2026
2-VVTS-1-33	14 MAY 2026
2-VVTS-1-34	14 MAY 2026
2-VVTS-1-35	14 MAY 2026
2-VVTS-1-36	14 MAY 2026
2-VVTS-1-37	14 MAY 2026
2-VVTS-1-38	14 MAY 2026
2-VVTS-1-39	14 MAY 2026
2-VVTS-1-40	14 MAY 2026

Page	Date
2-VVTS-1-41	14 MAY 2026
2-VVTS-1-42	14 MAY 2026
2-VVTS-1-43	14 MAY 2026
2-VVTS-1-44	14 MAY 2026
2-VVTS-1-45	14 MAY 2026
2-VVTS-1-46	14 MAY 2026
2-VVTS-1-47	14 MAY 2026
2-VVTS-1-48	14 MAY 2026
2-VVTS-1-49	14 MAY 2026
2-VVTS-1-50	14 MAY 2026
2-VVTS-1-51	14 MAY 2026
2-VVTS-1-52	14 MAY 2026
2-VVTS-1-53	14 MAY 2026
2-VVTS-1-54	14 MAY 2026
2-VVTS-1-55	14 MAY 2026
2-VVTS-1-56	14 MAY 2026
2-VVTS-1-57	14 MAY 2026
2-VVTS-1-58	14 MAY 2026
2-VVTS-1-59	14 MAY 2026
2-VVTS-1-60	14 MAY 2026
2-VVTS-1-61	14 MAY 2026
2-VVTS-1-62	14 MAY 2026
2-VVTS-1-63	14 MAY 2026
2-VVTS-1-64	14 MAY 2026
2-VVTS-1-65	14 MAY 2026
2-VVTS-1-66	14 MAY 2026
2-VVTS-1-67	14 MAY 2026
2-VVTS-1-68	14 MAY 2026
2-VVTS-1-69	14 MAY 2026
2-VVTS-1-70	14 MAY 2026
2-VVTS-1-71	14 MAY 2026
2-VVTS-1-72	14 MAY 2026
2-VVTS-1-73	14 MAY 2026
2-VVTS-1-74	14 MAY 2026
2-VVTS-1-75	14 MAY 2026
2-VVTS-1-76	14 MAY 2026
2-VVTS-1-77	14 MAY 2026
2-VVTS-1-78	14 MAY 2026
2-VVTS-1-79	14 MAY 2026
2-VVTS-1-80	14 MAY 2026
2-VVTS-1-81	14 MAY 2026
2-VVTS-1-82	14 MAY 2026
2-VVTS-1-83	14 MAY 2026
2-VVTS-1-84	14 MAY 2026
2-VVTS-1-85	14 MAY 2026
2-VVTS-1-86	14 MAY 2026
2-VVTS-1-87	14 MAY 2026
2-VVTS-1-88	14 MAY 2026
2-VVTS-1-89	17 APR 2025
2-VVTS-1-90	17 APR 2025
2-VVTS-1-91	17 APR 2025
2-VVTS-1-92	17 APR 2025
2-VVTS-1-93	17 APR 2025
2-VVTS-1-94	14 MAY 2026
2-VVTS-1-95	17 APR 2025
2-VVTS-1-96	19 MAR 2026
2-VVTS-1-97	19 MAR 2026
2-VVTS-1-98	19 MAR 2026
2-VVTS-1-99	19 MAR 2026
2-VVTS-1-100	19 MAR 2026
2-VVTS-1-101	14 MAY 2026
2-VVTS-1-102	14 MAY 2026
2-VVTS-1-103	19 MAR 2026
2-VVTS-1-104	19 MAR 2026
2-VVTS-1-105	19 MAR 2026
2-VVTS-1-106	19 MAR 2026
2-VVTS-1-107	19 MAR 2026
2-VVTS-2-1	14 MAY 2026
2-VVTS-3-1	30 APR 2024
2-VVTS-3-2	15 JUL 2023
2-VVTS-3-3	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVTS-4-1	14 MAY 2026
2-VVTS-4-2	07 AUG 2025
2-VVTS-4-3	17 APR 2025
2-VVTS-5-1	14 MAY 2026
2-VVTS-6-1	15 JUL 2023
2-VVTS-6-3	15 JUL 2023
2-VVTS-6-5	15 JUL 2023
2-VVTS-8-1	15 JUL 2023
2-VVTS-9-1	15 JUL 2023
2-VVTS-9-3	15 JUL 2023
2-VVTS-9-5	15 JUL 2023
2-VVTS-9-7	05 SEP 2024
2-VVTS-9-8	05 SEP 2024
2-VVTS-9-9	05 SEP 2024
2-VVTS-9-10	05 SEP 2024
2-VVTS-9-11	13 JUN 2024
2-VVTS-9-12	13 JUN 2024
2-VVTS-9-13	13 JUN 2024
2-VVTS-9-14	13 JUN 2024
2-VVTS-9-15	13 JUN 2024
2-VVTS-9-16	13 JUN 2024
2-VVTS-9-17	13 JUN 2024
2-VVTS-9-19	13 JUN 2024
2-VVTS-9-20	13 JUN 2024
2-VVTS-9-21	13 JUN 2024
2-VVTS-9-22	13 JUN 2024
2-VVTS-9-23	13 JUN 2024
2-VVTS-9-24	13 JUN 2024
2-VVTS-9-25	13 JUN 2024
2-VVTS-9-27	13 JUN 2024
2-VVTS-9-28	13 JUN 2024
2-VVTS-9-29	13 JUN 2024
2-VVTS-9-30	13 JUN 2024
2-VVTS-9-31	13 JUN 2024
2-VVTS-9-32	13 JUN 2024
2-VVTS-9-33	13 JUN 2024
2-VVTS-9-35	13 JUN 2024
2-VVTS-9-36	13 JUN 2024
2-VVTS-9-37	13 JUN 2024
2-VVTS-9-39	13 JUN 2024
2-VVTS-9-40	13 JUN 2024
2-VVTS-9-41	13 JUN 2024
2-VVTS-9-43	13 JUN 2024
2-VVTS-9-44	13 JUN 2024
2-VVTS-9-45	13 JUN 2024
2-VVTS-9-47	13 JUN 2024
2-VVTS-9-48	13 JUN 2024
2-VVTS-9-49	13 JUN 2024
2-VVTS-9-51	05 SEP 2024
2-VVTS-9-52	05 SEP 2024
2-VVTS-9-53	05 SEP 2024
2-VVTS-9-54	05 SEP 2024
2-VVTS-11-1	15 JUL 2023
2-VVTS-11-3	15 JUL 2023
2-VVTS-11-5	22 FEB 2024
2-VVTS-11-6	22 FEB 2024
2-VVTS-11-7	22 FEB 2024
2-VVTS-11-8	22 FEB 2024
2-VVTS-11-9	22 FEB 2024
2-VVTS-11-11	22 FEB 2024
2-VVTS-11-12	22 FEB 2024
2-VVTS-11-13	22 FEB 2024
2-VVTS-11-14	22 FEB 2024
2-VVTS-11-15	22 FEB 2024
2-VVTS-11-16	22 FEB 2024
2-VVTS-11-17	22 FEB 2024
2-VVTS-11-19	22 FEB 2024
2-VVTS-11-20	22 FEB 2024
2-VVTS-11-21	22 FEB 2024
2-VVTS-11-23	22 FEB 2024
2-VVTS-11-24	22 FEB 2024

Page	Date
2-VVTS-11-25	22 FEB 2024
2-VVTS-12-1	15 JUL 2023
2-VVTS-13-1	15 JUL 2023
2-VVTS-13-3	15 JUL 2023
2-VVTS-13-5	15 JUL 2023
2-VVTS-13-7	15 JUL 2023
2-VVTS-13-9	15 JUL 2023
2-VVTS-13-11	15 JUL 2023
2-VVTS-13-13	15 JUL 2023
2-VVTS-13-14	15 JUL 2023
2-VVTS-13-15	15 JUL 2023
2-VVTS-13-16	15 JUL 2023
2-VVTS-13-17	15 JUL 2023
2-VVTS-13-18	15 JUL 2023
2-VVTS-13-19	15 JUL 2023
2-VVTS-13-20	15 JUL 2023
2-VVTS-13-21	15 JUL 2023
2-VVTS-13-22	15 JUL 2023
2-VVTS-13-23	15 JUL 2023
2-VVTS-13-24	15 JUL 2023
2-VVTS-13-25	15 JUL 2023
2-VVTS-13-27	15 JUL 2023
2-VVTS-13-29	15 JUL 2023
2-VVTS-13-30	15 JUL 2023
2-VVTS-13-31	23 JAN 2025
2-VVTS-13-32	23 JAN 2025
2-VVTS-13-33	23 JAN 2025
2-VVTS-13-34	23 JAN 2025
2-VVTS-13-35	23 JAN 2025
2-VVTS-13-36	23 JAN 2025
2-VVTS-13-37	23 JAN 2025
2-VVTS-13-38	23 JAN 2025
2-VVTS-13-39	23 JAN 2025
2-VVTS-13-40	23 JAN 2025
2-VVTS-13-41	23 JAN 2025
2-VVTS-13-42	23 JAN 2025
2-VVTS-13-43	23 JAN 2025
2-VVTS-13-44	23 JAN 2025
2-VVTS-14-1	15 JUL 2023
THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC	
2-VVTX-1-1	08 AUG 2024
2-VVTX-1-2	08 AUG 2024
2-VVTX-1-3	08 AUG 2024
2-VVTX-1-4	17 APR 2025
2-VVTX-1-5	19 MAR 2026
2-VVTX-1-6	19 MAR 2026
2-VVTX-1-7	19 MAR 2026
2-VVTX-1-8	19 MAR 2026
2-VVTX-1-9	19 MAR 2026
2-VVTX-1-10	19 MAR 2026
2-VVTX-1-11	14 MAY 2026
2-VVTX-1-12	19 MAR 2026
2-VVTX-1-13	19 MAR 2026
2-VVTX-1-14	19 MAR 2026
2-VVTX-1-15	19 MAR 2026
2-VVTX-1-16	19 MAR 2026
2-VVTX-1-17	19 MAR 2026
2-VVTX-1-18	19 MAR 2026
2-VVTX-1-19	19 MAR 2026
2-VVTX-1-20	19 MAR 2026
2-VVTX-1-21	19 MAR 2026
2-VVTX-1-22	19 MAR 2026
2-VVTX-2-1	17 APR 2025
2-VVTX-3-1	15 JUL 2023
2-VVTX-3-2	15 JUL 2023
2-VVTX-4-1	07 AUG 2025
2-VVTX-4-2	15 JUL 2023
2-VVTX-5-1	17 APR 2025
2-VVTX-6-1	19 MAR 2026
2-VVTX-8-1	19 MAR 2026

Page	Date
2-VVTX-8-3	15 JUL 2023
2-VVTX-9-1	19 MAR 2026
2-VVTX-9-3	19 MAR 2026
2-VVTX-9-4	15 JUL 2023
2-VVTX-9-5	19 MAR 2026
2-VVTX-9-6	15 JUL 2023
2-VVTX-9-7	19 MAR 2026
2-VVTX-11-1	19 MAR 2026
2-VVTX-11-3	19 MAR 2026
2-VVTX-11-5	19 MAR 2026
2-VVTX-11-6	15 JUL 2023
2-VVTX-11-7	19 MAR 2026
2-VVTX-11-8	15 JUL 2023
2-VVTX-11-9	19 MAR 2026
2-VVTX-11-10	15 JUL 2023
2-VVTX-11-11	19 MAR 2026
2-VVTX-11-12	15 JUL 2023
2-VVTX-12-1	15 JUL 2023
2-VVTX-13-1	15 JUL 2023
2-VVTX-13-3	15 JUL 2023
2-VVTX-13-5	15 JUL 2023
2-VVTX-13-6	15 JUL 2023
2-VVTX-13-7	15 JUL 2023
2-VVTX-13-8	15 JUL 2023
2-VVTX-13-9	15 JUL 2023
2-VVTX-13-11	15 JUL 2023
2-VVTX-13-13	15 JUL 2023
2-VVTX-13-15	15 JUL 2023
2-VVTX-13-16	15 JUL 2023
2-VVTX-13-17	15 JUL 2023
2-VVTX-13-18	15 JUL 2023
2-VVTX-13-19	15 JUL 2023
2-VVTX-13-20	15 JUL 2023
2-VVTX-13-21	15 JUL 2023
2-VVTX-13-22	15 JUL 2023
2-VVTX-13-23	15 JUL 2023
2-VVTX-13-25	15 JUL 2023
2-VVTX-14-1	15 JUL 2023
QUANG NINH/VAN DON INTL	
2-VVVD-1-1	19 MAR 2026
2-VVVD-1-2	19 MAR 2026
2-VVVD-1-3	15 MAY 2025
2-VVVD-1-4	15 MAY 2025
2-VVVD-1-5	15 MAY 2025
2-VVVD-1-6	19 MAR 2026
2-VVVD-1-7	19 MAR 2026
2-VVVD-1-8	19 MAR 2026
2-VVVD-1-9	19 MAR 2026
2-VVVD-1-10	19 MAR 2026
2-VVVD-1-11	19 MAR 2026
2-VVVD-1-12	19 MAR 2026
2-VVVD-1-13	19 MAR 2026
2-VVVD-1-14	19 MAR 2026
2-VVVD-1-15	14 MAY 2026
2-VVVD-1-16	19 MAR 2026
2-VVVD-1-17	19 MAR 2026
2-VVVD-1-18	19 MAR 2026
2-VVVD-1-19	19 MAR 2026
2-VVVD-1-20	19 MAR 2026
2-VVVD-1-21	19 MAR 2026
2-VVVD-1-22	19 MAR 2026
2-VVVD-1-23	19 MAR 2026
2-VVVD-1-24	19 MAR 2026
2-VVVD-1-25	19 MAR 2026
2-VVVD-1-26	19 MAR 2026
2-VVVD-1-27	19 MAR 2026
2-VVVD-1-28	19 MAR 2026
2-VVVD-2-1	15 MAY 2025
2-VVVD-3-1	15 JUL 2023
2-VVVD-3-2	15 JUL 2023

Page	Date
2-VVVD-4-1	07 AUG 2025
2-VVVD-4-2	15 MAY 2025
2-VVVD-5-1	15 MAY 2025
2-VVVD-6-1	19 MAR 2026
2-VVVD-6-3	19 MAR 2026
2-VVVD-8-1	19 MAR 2026
2-VVVD-9-1	15 JUL 2023
2-VVVD-9-3	15 JUL 2023
2-VVVD-9-5	15 JUL 2023
2-VVVD-9-6	15 JUL 2023
2-VVVD-9-7	15 JUL 2023
2-VVVD-9-8	15 JUL 2023
2-VVVD-11-1	15 JUL 2023
2-VVVD-11-3	15 JUL 2023
2-VVVD-11-4	15 JUL 2023
2-VVVD-11-5	15 JUL 2023
2-VVVD-11-6	15 JUL 2023
2-VVVD-12-1	15 JUL 2023
2-VVVD-13-1	28 FEB 2024
2-VVVD-13-3	28 FEB 2024
2-VVVD-13-5	15 JUL 2023
2-VVVD-13-7	15 JUL 2023
2-VVVD-13-9	15 JUL 2023
2-VVVD-13-11	15 JUL 2023
2-VVVD-13-13	15 JUL 2023
2-VVVD-13-15	15 JUL 2023
2-VVVD-13-17	15 JUL 2023
2-VVVD-13-18	15 JUL 2023
2-VVVD-13-19	15 JUL 2023
2-VVVD-13-20	15 JUL 2023
2-VVVD-13-21	15 JUL 2023
2-VVVD-13-22	15 JUL 2023
2-VVVD-13-23	15 JUL 2023
2-VVVD-13-24	15 JUL 2023
2-VVVD-13-25	15 JUL 2023
2-VVVD-13-26	15 JUL 2023
2-VVVD-13-27	15 JUL 2023
2-VVVD-13-28	15 JUL 2023
2-VVVD-13-29	15 JUL 2023
2-VVVD-13-31	15 JUL 2023
2-VVVD-13-32	15 JUL 2023
2-VVVD-14-1	15 JUL 2023
NGHE AN/VINH DOMESTIC	
2-VVVH-1-1	14 MAY 2026
2-VVVH-1-2	14 MAY 2026
2-VVVH-1-3	14 MAY 2026
2-VVVH-1-4	14 MAY 2026
2-VVVH-1-5	14 MAY 2026
2-VVVH-1-6	14 MAY 2026
2-VVVH-1-7	14 MAY 2026
2-VVVH-1-8	14 MAY 2026
2-VVVH-1-9	17 APR 2025
2-VVVH-1-10	14 MAY 2026
2-VVVH-1-11	14 MAY 2026
2-VVVH-1-12	14 MAY 2026
2-VVVH-1-13	14 MAY 2026
2-VVVH-1-14	14 MAY 2026
2-VVVH-1-15	14 MAY 2026
2-VVVH-1-16	14 MAY 2026
2-VVVH-1-17	14 MAY 2026
2-VVVH-1-18	14 MAY 2026
2-VVVH-1-19	14 MAY 2026
2-VVVH-1-20	14 MAY 2026
2-VVVH-1-21	14 MAY 2026
2-VVVH-1-22	14 MAY 2026
2-VVVH-1-23	14 MAY 2026
2-VVVH-1-24	14 MAY 2026
2-VVVH-1-25	14 MAY 2026
2-VVVH-1-26	14 MAY 2026
2-VVVH-1-27	14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Page	*Date*
2-VVVH-1-28	14 MAY 2026
2-VVVH-1-29	14 MAY 2026
2-VVVH-1-30	14 MAY 2026
2-VVVH-1-31	14 MAY 2026
2-VVVH-2-1	14 MAY 2026
2-VVVH-3-1	14 MAY 2026
2-VVVH-4-1	14 MAY 2026
2-VVVH-4-2	14 MAY 2026
2-VVVH-5-1	14 MAY 2026
2-VVVH-6-1	14 MAY 2026
2-VVVH-8-1	15 JUL 2023
2-VVVH-8-3	15 JUL 2023
2-VVVH-9-1	14 MAY 2026
2-VVVH-9-3	14 MAY 2026
2-VVVH-9-4	14 MAY 2026
2-VVVH-9-5	14 MAY 2026
2-VVVH-9-6	14 MAY 2026
2-VVVH-9-7	14 MAY 2026
2-VVVH-9-9	14 MAY 2026
2-VVVH-9-10	14 MAY 2026
2-VVVH-9-11	14 MAY 2026
2-VVVH-9-12	14 MAY 2026
2-VVVH-9-13	14 MAY 2026
2-VVVH-9-14	14 MAY 2026
2-VVVH-11-1	15 JUL 2023
2-VVVH-11-3	15 JUL 2023
2-VVVH-11-5	15 JUL 2023
2-VVVH-11-6	15 JUL 2023
2-VVVH-11-7	15 JUL 2023
2-VVVH-11-8	15 JUL 2023
2-VVVH-11-9	15 JUL 2023
2-VVVH-11-10	15 JUL 2023
2-VVVH-11-11	15 JUL 2023
2-VVVH-11-12	15 JUL 2023
2-VVVH-11-13	15 JUL 2023
2-VVVH-11-15	15 JUL 2023
2-VVVH-11-16	15 JUL 2023
2-VVVH-11-17	15 JUL 2023
2-VVVH-11-18	15 JUL 2023
2-VVVH-11-19	15 JUL 2023
2-VVVH-11-21	15 JUL 2023
2-VVVH-11-22	15 JUL 2023
2-VVVH-11-23	15 JUL 2023
2-VVVH-11-24	15 JUL 2023
2-VVVH-11-25	15 JUL 2023
2-VVVH-12-1	15 JUL 2023
2-VVVH-13-1	14 MAY 2026
2-VVVH-13-3	14 MAY 2026
2-VVVH-13-5	14 MAY 2026
2-VVVH-13-7	14 MAY 2026
2-VVVH-13-9	14 MAY 2026
2-VVVH-13-11	14 MAY 2026
2-VVVH-13-12	14 MAY 2026
2-VVVH-13-13	14 MAY 2026
2-VVVH-13-14	14 MAY 2026
2-VVVH-13-15	14 MAY 2026
2-VVVH-13-16	14 MAY 2026
2-VVVH-13-17	14 MAY 2026
2-VVVH-13-18	14 MAY 2026
2-VVVH-13-19	14 MAY 2026
2-VVVH-13-20	14 MAY 2026
2-VVVH-13-21	14 MAY 2026
2-VVVH-13-22	14 MAY 2026
2-VVVH-14-1	15 JUL 2023

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
Sơ đồ sân bay (ADC) – ICAO Aerodrome Chart (ADC) – ICAO		**BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot**		
	1:30 000	AD 2-VVBM-2-1		17 APR 2025
		DA NANG/Chu Lai		
	1:30 000	AD 2-VVCA-2-1		02 OCT 2025
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:30 000	AD 2-VVCI-2-1		17 APR 2025
		CA MAU/Ca Mau		
	1:15 000	AD 2-VVCM-2-1		12 JUN 2025
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	1:30 000	AD 2-VVCR-2-1		19 MAR 2026
		HO CHI MINH/Con Dao		
	1:30 000	AD 2-VVCS-2-1		02 OCT 2025
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-2-1		17 APR 2025
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:20 000	AD 2-VVDB-2-1		17 APR 2025
		QUANG TRI/Dong Hoi		
	1:25 000	AD 2-VVDH-2-1		03 OCT 2024
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:30 000	AD 2-VVDL-2-1		17 APR 2025
		DA NANG/Da Nang		
	1:30 000	AD 2-VVDN-2-1		22 JAN 2026
		HA NOI/Noi Bai		
	1:30 000	AD 2-VVNB-2-1		19 MAR 2026
		HUE/Phu Bai		
	Not to scale	AD 2-VVPB-2-1		04 SEP 2025
		GIA LAI/Phu Cat		
	1:30 000	AD 2-VVPC-2-1		02 OCT 2025
		GIA LAI/Pleiku		
	1:20 000	AD 2-VVPK-2-1		17 APR 2025
		AN GIANG/Phu Quoc		
	1:30 000	AD 2-VVPQ-2-1		04 SEP 2025
		AN GIANG/Rach Gia		
	1:15 000	AD 2-VVRG-2-1		02 OCT 2025
		DAK LAK/Tuy Hoa		
	1:30 000	AD 2-VVTH-2-1		02 OCT 2025
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	Not to scale	AD 2-VVTS-2-1		14 MAY 2026
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:30 000	AD 2-VVTX-2-1		17 APR 2025
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-2-1		15 MAY 2025
		NGHE AN/Vinh		
	1:25 000	AD 2-VVVH-2-1		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO (APDC) Aircraft Parking/ Docking Chart – ICAO (APDC)		**BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot**		
	1:35 000	AD 2-VVBM-4-1		17 APR 2025
		DA NANG/Chu Lai		
	1:5 000	AD 2-VVCA-4-1		02 OCT 2025
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:5 000	AD 2-VVCI-4-1		17 APR 2025
		CA MAU/Ca Mau		
	1:2 000	AD 2-VVCM-4-1		07 AUG 2025
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	Not to scale	AD 2-VVCR-4-1		19 MAR 2026
		HO CHI MINH/Con Dao		
	1:3 500	AD 2-VVCS-4-1		02 OCT 2025
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-4-1		07 AUG 2025
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:2 500	AD 2-VVDB-4-1		07 AUG 2025
		QUANG TRI/Dong Hoi		
	1:2 500	AD 2-VVDH-4-1		15 JUL 2023
		DA LAT/Lien Khuong		
	Not to scale	AD 2-VVDL-4-1		07 AUG 2025
		DA NANG/Da Nang		
	Not to scale	AD 2-VVDN-4-1		22 JAN 2026
		HA NOI/Noi Bai		
	Not to scale	AD 2-VVNB-4-1		19 MAR 2026
		HUE/Phu Bai		
	1:4 500	AD 2-VVPB-4-1		04 SEP 2025
		GIA LAI/Phu Cat		
	1:3 500	AD 2-VVPC-4-1		02 OCT 2025
		GIA LAI/Pleiku		
	1:2 500	AD 2-VVPK-4-1		07 AUG 2025
		AN GIANG/Phu Quoc		
	Not to scale	AD 2-VVPQ-4-1		04 SEP 2025
		AN GIANG/Rach Gia		
	1:2 000	AD 2-VVRG-4-1		02 OCT 2025
		DAK LAK/Tuy Hoa		
	1:4 000	AD 2-VVTH-4-1		02 OCT 2025
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	Not to scale	AD 2-VVTS-4-1		14 MAY 2026
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:3 500	AD 2-VVTX-4-1		07 AUG 2025
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-4-1		07 AUG 2025
		NGHE AN/Vinh		
	1:2 500	AD 2-VVVH-4-1		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO (GMC) Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO (GMC)		**BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot**		
	1:15 000	AD 2-VVBM-5-1		17 APR 2025
		DA NANG/Chu Lai		
	1:20 000	AD 2-VVCA-5-1		02 OCT 2025
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:15 000	AD 2-VVCI-5-1		17 APR 2025
		CA MAU/Ca Mau		
	1:8 000	AD 2-VVCM-5-1		12 JUN 2025
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	Not to scale	AD 2-VVCR-5-1		19 MAR 2026
		HO CHI MINH/Con Dao		
	1:10 000	AD 2-VVCS-5-1		02 OCT 2025
		CAN THO/Can Tho		
	Not to scale	AD 2-VVCT-5-1		17 APR 2025
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:10 000	AD 2-VVDB-5-1		17 APR 2025
		QUANG TRI/Dong Hoi		
	1:13 000	AD 2-VVDH-5-1		15 JUL 2023
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:15 000	AD 2-VVDL-5-1		17 APR 2025
		DA NANG/Da Nang		
	Not to scale	AD 2-VVDN-5-1		22 JAN 2026
		HA NOI/Noi Bai		
	Not to scale	AD 2-VVNB-5-1		19 MAR 2026
		HUE/Phu Bai		
	1:15 000	AD 2-VVPB-5-1		04 SEP 2025
		GIA LAI/Phu Cat		
	1:17 000	AD 2-VVPC-5-1		02 OCT 2025
		GIA LAI/Pleiku		
	1:15 000	AD 2-VVPK-5-1		17 APR 2025
		AN GIANG/Phu Quoc		
	Not to scale	AD 2-VVPQ-5-1		04 SEP 2025
		AN GIANG/Rach Gia		
	1:8 000	AD 2-VVRG-5-1		02 OCT 2025
		DAK LAK/Tuy Hoa		
	1:20 000	AD 2-VVTH-5-1		31 OCT 2025
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	Not to scale	AD 2-VVTS-5-1		14 MAY 2026
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:17 000	AD 2-VVTX-5-1		17 APR 2025
		VAN DON/Quang Ninh		
	Not to scale	AD 2-VVVD-5-1		15 MAY 2025
		NGHE AN/Vinh		
	1:13 000	AD 2-VVVH-5-1		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Loại A (AOC/A) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A (AOC/A)		**BUON MA THUOT/Buon Ma Thuot**		
	1:15 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVBM-6-1		07 AUG 2025
	1:1 500 (Vertical Scale)			
		HAI PHONG/Cat Bi		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCI-6-1		13 JUN 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		KHANH HOA/Cam Ranh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCR-6-1		08 AUG 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCR-6-3		08 AUG 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		CAN THO/Can Tho		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCT-6-1		07 AUG 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		QUANG TRI/Dong Hoi		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDH-6-1		04 SEP 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		DA LAT/Lien Khuong		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDL-6-1		13 JUN 2024
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		DIEN BIEN/Dien Bien		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDB-6-1		08 AUG 2024
	1:20 000 (Horizontal Scale)			
		DA NANG/Da Nang		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDN-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDN-6-3		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		HA NOI/Noi Bai		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-6-1		04 SEP 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-6-3		19 MAR 2026
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		HUE/Phu Bai		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPB-6-1		04 SEP 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		GIA LAI/Phu Cat		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPC-6-1		02 OCT 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		GIA LAI/Pleiku		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPK-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		AN GIANG/Rach Gia		
	1:15 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVRG-6-1		14 MAY 2026
	1:1 500 (Vertical Scale)			
		AN GIANG/Phu Quoc		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVPQ-6-1		04 SEP 2025
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		DAK LAK/Tuy Hoa		
	1:15 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTH-6-1		02 OCT 2025
	1:1 500 (Vertical Scale)			
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTS-6-1		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTS-6-3		15 JUL 2023
	1:2 000 (Vertical Scale)			
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:15 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTX-6-1		19 MAR 2026
	1:15 000 (Vertical Scale)			
		VAN DON/Quang Ninh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVVD-6-1		19 MAR 2026
	1:20 000 (Vertical Scale)			
		NGHE AN/Vinh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVVH-6-1		14 MAY 2026
	1:2 000 (Vertical Scale)			

Loại ***Title of series***	***Tỉ lệ*** ***Scale***	***Tên mảnh hoặc số*** ***Name and/or number***	***Đơn giá*** ***Price***	***Ngày/tháng*** ***Date***
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Loại B (AOC/B) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type B (AOC/B)		**HAI PHONG/Cat Bi**		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCI-6-3		15 JUL 2023
		CAN THO/Can Tho		07 AUG 2025
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVCT-6-3		
		DA NANG/Da Nang		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDN-6-5		15 JUL 2023
		HA NOI/Noi Bai		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-6-5		14 MAY 2026
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVTS-6-5		15 JUL 2023
		VAN DON/Quang Ninh		
	1:20 000 (Horizontal Scale)	AD 2-VVVD-6-3		19 MAR 2026

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
		QUANG TRI/Dong Hoi		
Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác (PATC) – ICAO Precision Approach Terrain Chart (PATC) – ICAO	1:2 500 (Horizontal Scale)	AD 2-VVDH-7-1		04 SEP 2025
	1:1 500 (Vertical Scale)			
		HA NOI/Noi Bai		
	1:2 500 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-7-1		15 JUL 2023
	1:500 (Vertical Scale)			
	1:2 500 (Horizontal Scale)	AD 2-VVNB-7-3		19 MAR 2026
	1:500 (Vertical Scale)			

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:500 000	AD 2-VVTH-9-7: RNP RWY 21: PCA 1P, KARAN 1P		19 MAR 2026
		HO CHI MINH/Tan Son Nhat		
	1:500 000	AD 2-VVTS-9-1 RWY 07R: ANRAN 1P, AC 1P, BAOMY 1P, BACHU 1P, BITIS 1P, ENPAS 1P, LANHI 1P, XOBAV 1P, KADUM 1P, MISAN 1P, SAPEN 1P, VTV 1P		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-9-3 RWY 07L: ANRAN 1Q, AC 1Q, BAOMY 1Q, BACHU 1Q, BITIS 1Q, ENPAS 1Q, LANHI 1Q, XOBAV 1Q, KADUM 1Q, MISAN 1Q, SAPEN 1Q, VTV 1Q		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-9-5 RWY 25L/R: AC 1R, BAOMY 1R, DONXO 1R, BITIS 1R, BACHU 1R, ENPAS 1R, LANHI 1R, XOBAV 1R, KADUM 1R, MISAN 1R, SAPEN 1R, VTV 1R		15 JUL 2023
	1:750 000	AD 2-VVTS-9-7 RNAV RWY 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A		05 SEP 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-11 RNAV RWY 07L/R: ANTRI 2B, ENPAS 2B, SAPEN 2B		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-15 RNAV RWY 07L/R: LANHI 2B, TANOS 2B		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-17 RNAV RWY 07L/R: XOBAV 2B, MALAY 2B		31 OCT 2023
	1:750 000	AD 2-VVTS-9-19 RNAV RWY 07L/R: BACHU 2C, MISAN 2C		31 OCT 2023
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-23 RNAV RWY 25L/R: ANTRI 2D, LANHI 2D		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-27 RNAV RWY 25L/R: TANOS 2D		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-29 RNAV RWY 25L/R: BACHU 2D, KADUM 2D, ENPAS 2D, XOBAV 2D, MISAN 2D, SAPEN 2D		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-35 RNAV RWY 25L/R: ANTRI 2E, LANHI 2E		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-39 RNAV RWY 25L/R: TANOS 2E		13 JUN 2024

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:750 000	AD 2-VVTS-9-43 RNAV RWY 25L/R: ANTRI 2F		13 JUN 2024
	1:750 000	AD 2-VVTS-9-47 RNAV RWY 25L/R: KADUM 2F		13 JUN 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-51 RNAV RWY 25L/R: KADUM 2G		05 SEP 2024
	1:1 250 000	AD 2-VVTS-9-53 RNAV RWY 25L/R: KADUM 2K, SAPEN 2K		05 SEP 2024
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:500 000	AD 2-VVTX-9-1 RWY 31: NAH 1F, VIN 1A		19 MAR 2026
	1:650 000	AD 2-VVTX-9-3 RNP RWY 13: NAH 1M, VIN 1M		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVTX-9-5 RNP RWY 31: NAH 1N, VIN 1N		19 MAR 2026
	1:500 000	AD 2-VVTX-9-7 RWY 13: NAH 1Q, VIN 1B		19 MAR 2026
		VAN DON/Quang Ninh		
	1:500 000	AD 2-VVVD-9-1 RWY 03: BACHE 1A, DOCHU 1A, HALAM 1A, CATBA 1A		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-9-3 RWY 21: BACHE 1B, DOCHU 1B, HALAM 1B, CATBA 1B		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-9-5 RNP RWY 03: SAMSU 1A, CATBA 1C, HALAM 1D, DOCHU 1D		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-9-7 RNP RWY 21: CATBA 1D, HALAM 1E, DOCHU 1E		15 JUL 2023
		NGHE AN/Vinh		
	1:500 000	AD 2-VVVH-9-1 RWY 17: NAH 1A, KAMSU 1A, IDOTA 1A		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-9-3 RNP RWY 17: HABAN 1E, CAURO 1E, MIBOS 1E		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-9-7 RWY 35: NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-9-9 RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-11 RNAV RWY 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-15 RNAV RWY 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-19 RNAV RWY 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-23 RNAV RWY 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-27 RNAV RWY 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-31 RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-37 RNAV RWY 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-41 RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K		19 MAR 2026
	1:1 200 000	AD 2-VVNB-11-47 RNAV RWY 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-51 RNAV RWY 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-55 RNAV RWY 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-59 RNAV RWY 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-63 RNAV RWY 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N		19 MAR 2026

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-67 RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-73 RNAV RWY 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-77 RWY 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVNB-11-79 RWY 11L/R: BIVIM 1B TRANSITION		19 MAR 2026
		HUE/Phu Bai		
	Not to scale	AD 2-VVPB-11-1 RWY 27: LATOM 1A		04 SEP 2025
	1:500 000	AD 2-VVPB-11-3 RWY 27: PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, NAMBI 1A, HUTRO 1A		04 SEP 2025
	1: 900 000	AD 2-VVPB-11-5 RNP RWY 27: BIPHU 1A, HUTRO 2C, PHADE 2A		04 SEP 2025
	1: 900 000	AD 2-VVPB-11-9 RNP RWY 09: PHADE 1B, PHADE 1C		04 SEP 2025
	1: 1 000 000	AD 2-VVPB-11-15 RNP RWY 09: PHUVA 1C, TORED 1A		04 SEP 2025
		GIA LAI/Phu Cat		
	1:750 000	AD 2-VVPC-11-1 RNP RWY 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N		19 MAR 2026
	1:750 000	AD 2-VVPC-11-3 RNP RWY 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P		19 MAR 2026
	1:650 000	AD 2-VVPC-11-5 RWY 33: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R		19 MAR 2026
		GIA LAI/Pleiku		
	1:650 000	AD 2-VVPK-11-1 RWY 09/27: XAQUA 1T, SADIN 1T, CQ 1T, ENGIM 1T, MEVON 1T		19 MAR 2026
	1:800 000	AD 2-VVPK-11-3 RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C		19 MAR 2026
	1:650 000	AD 2-VVPK-11-7 RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-11: ILS Y RWY 25L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-13: RNP RWY 07R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-15: ILS X RWY 25L RNAV Transition		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-17: RNP RWY 25L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-19: ILS X RWY 25R RNAV Transition		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-21: RNP RWY 25R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-23: RNP RWY 07L		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-25: ILS Z RWY 07R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-27: ILS Y RWY 07R		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-29: ILS X RWY 07R RNAV Transition		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-31: ILS W RWY 07R RNAV Transition		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-33: ILS W RWY 25L RNAV Transition		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-35: ILS W RWY 25R RNAV Transition		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-37: RNP Y RWY 07L		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-39: RNP Y RWY 07R		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-41: RNP Y RWY 25L		23 JAN 2025
	1:500 000	AD 2-VVTS-13-43: RNP Y RWY 25R		23 JAN 2025
		THANH HOA/Tho Xuan		
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-1: VOR Y RWY 31		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-3: VOR Z RWY 31		15 JUL 2023
	1:450 000	AD 2-VVTX-13-5: ILS V RWY 31		15 JUL 2023
	1:450 000	AD 2-VVTX-13-7: ILS W RWY 31		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-9: ILS X RWY 31		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-11: ILS Y RWY 31		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-13: ILS Z RWY 31		15 JUL 2023
	1:450 000	AD 2-VVTX-13-15: RNP Y RWY 31		15 JUL 2023
	1:450 000	AD 2-VVTX-13-17: RNP Z RWY 31		15 JUL 2023
	1:550 000	AD 2-VVTX-13-19: RNP Y RWY 13		15 JUL 2023
	1:550 000	AD 2-VVTX-13-21: RNP Z RWY 13		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-23: VOR Z RWY 13 CAT A, B		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVTX-13-25: VOR Y RWY 13 CAT C, D		15 JUL 2023
		VAN DON/Quang Ninh		

Loại *Title of series*	*Tỉ lệ* *Scale*	*Tên mảnh hoặc số* *Name and/or number*	*Đơn giá* *Price*	*Ngày/tháng* *Date*
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-1: VOR Y RWY 03		28 FEB 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-3: VOR Z RWY 03 CAT A, B		28 FEB 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-5: VOR Z RWY 03 CAT C, D		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-7: VOR Z RWY 21 CAT A, B		15 JUL 2023
	Not to scale	AD 2-VVVD-13-9: VOR Z RWY 21 CAT C, D		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-11: ILS Z RWY 03 CAT A, B		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-13: ILS Z RWY 03 CAT C, D		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-15: ILS Y RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-17: RNP Z RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-19: RNP Y RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-21: ILS W RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-23: ILS X RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-25: RNP Z RWY 21		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-27: RNP Y RWY 21		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-29: ILS V RWY 03		15 JUL 2023
	1:500 000	AD 2-VVVD-13-31: ILS U RWY 03		15 JUL 2023
		NGHE AN/Vinh		
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-1: VOR Y RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-3: VOR Z RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-5: ILS Z RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-7: ILS V RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-9: ILS U RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-11: RNP Z RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-13: RNP Y RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-15: ILS X RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-17: ILS W RWY 17		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-19: RNP Z RWY 35		14 MAY 2026
	1:500 000	AD 2-VVVH-13-21: RNP Y RWY 35		14 MAY 2026

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HAI PHONG/ Cat Bi VVCI	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System AVIMET:** – 3 Ultrasonic wind sensor – 2 Visibility sensors – 1 Visibility and present weather sensor – 2 Background luminance – 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the runway – 2 Cloud height site ceilometer – 1 Temperature and humidity sensor – 1 Atmospheric pressure sensor – 1 Precipitation sensor without pedestal – 1 Lightning detector 2. **Manual equipment**:	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
CÀ MAU/ Cà Mau VVCM **CA MAU/ Ca Mau VVCM**			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS:** – 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió – 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết – 1 cảm biến ánh sáng nền – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây – 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm – 1 cảm biến đo khí áp – 1 cảm biến đo lượng mưa – 1 cảm biến đo giông – 1 datalogger 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng:** – Thiết bị đo gió – 2 thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm – Thiết bị đo khí áp 1. Automatic Weather Observing System IMS: – 1 Sensors measure the surface wind speed – 1 RVR sensor – 1 background luminance sensor – 1 cloud height site ceilometer sensor – 1 temperature and humidity sensor – 1 Pressure sensor – 1 Rain gauge – 1 Thunderstorm lightning detector – 1 datalogger 2. **Manual equipment:** – Anemometers – 2 Temperature and Humidity sensor – Pressure sensor	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
KHÁNH HÒA/ Cam Ranh VVCR	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động OPTIMET:** • Trạm đầu đường CHC 20R: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn • Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 bộ cảm biến đo khí áp, 1 bộ cảm biến đo lượng mưa, 1 bộ cảm biến đo hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến đo giông • Trạm đầu đường CHC 02L: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền • 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 02L là 672 M 2. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET** – Vị trí trần mây 02: • 1 thiết bị đo độ cao chân mây. – Đầu đường CHC 02: • 1 thiết bị đo tầm nhìn và hiện tượng thời tiết; • 1 cảm biến ánh sáng nền; • 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; • 1 Datalogger. – Vị trí giữa: • 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; • 1 thiết bị đo áp suất không khí; • 1 thiết bị đo nhiệt độ và độ ẩm; • 1 thiết bị đo lượng mưa; • 1 thiết bị đo dông sét; • 1 Datalogger. – Đầu đường CHC 20: • 1 thiết bị đo tầm nhìn và hiện tượng thời tiết; • 1 cảm biến ánh sáng nền; • 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; • 1 Datalogger. – Vị trí trần mây 20: • 1 thiết bị đo độ cao chân mây.	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
KHANH HOA/Cam Ranh VVCR	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System OPTIMET:** • RWY 20R: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor • Middle: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 Temperature and humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Present weather, 1 Thunderstorm lightning detector • RWY 02L: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor • 1 Cloud height site ceilometer sensors the position 672 M from RWY 02L 2. **Automatic Meteorological Observation System AVIMET** – Cloud base RWY 02: • 1 cloud height site ceilometer sensor. – RWY 02: • 1 visibility and present weather sensor; • 1 background luminance sensor; • 1 sensor measure the surface wind speed; • 1 datalogger. – Middle: • 1 sensor measure the surface wind speed; • 1 atmospheric pressure; • 1 temperature and humidity sensor; • 1 rain gauge; • 1 thunderstorm lightning detector; • 1 datalogger. – RWY 20: • 1 visibility and present weather sensor; • 1 background luminance sensor; • 1 sensor measure the surface wind speed; • 1 datalogger. – Cloud base RWY 20: • 1 cloud height site ceilometer sensor.	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HỒ CHÍ MINH/ Côn Đảo VVCS			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS:** – 2 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió – 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết – 1 cảm biến ánh sáng nền – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây – 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm – 1 cảm biến đo khí áp – 1 cảm biến đo lượng mưa – 1 cảm biến đo giông – 2 datalogger 2. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động VAISALA**: – 2 thiết bị đo hướng và tốc độ gió – 1 thiết bị đo khí áp tích hợp nhiệt độ, độ ẩm 1. **Automatic Weather Observing System IMS:** – 2 Sensors measure the surface wind speed – 1 RVR sensor – 1 background luminance sensor – 1 cloud height site ceilometer sensor – 1 temperature and humidity sensor – 1 Pressure sensor – 1 Rain gauge – 1 Thunderstorm lightning detector – 2 datalogger 2. **Automatic Weather Observing System VAISALA:** – 2 Sensors measure the surface wind speed – 1 Pressure sensor integrated temperature, humidity sensors	H24	
CẦN THƠ/ Cần Thơ VVCT	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động SUTRON:** – Tại đầu CHC 24 khoảng cách đầu thềm 300 M, cách tim đường CHC 150 M: Đo gió, tầm nhìn/RVR, lượng/độ cao trần mây, cảm biến ánh sáng nền ALS – Tại trạm giữa khoảng cách hai đầu đường CHC 1 500 M, cách tim đường CHC 150 M: Đo gió, nhiệt độ, độ ẩm, áp suất không khí, hiện tượng thời tiết, lượng mưa (hiện tại đang sửa chữa) – Tại đầu đường CHC 06, khoảng cách đầu thềm 400 M, cách tim 150 M: Đo gió, tầm nhìn/RVR, lượng/độ cao trần mây, cảm biến ánh sáng nền ALS 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**:	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
CAN THO/ Can Tho VVCT	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System SUTRON:** – 300 M from THR of RWY 24, 150 M from RWY CL: Wind, Visibility/RVR, Cloud height site ceilometor sensor Backgroundluminance sensor ALS – 1 500 M from middle of RWY and 150 M from RWY CL: Wind, temperature humidity, atmospheric pressure, weather phenomena, rain gauge (currently under repair) – 400 M from THR of RWY 06, 150 M from RWY CL: Wind, visibility/RVR, Cloud height site ceilometor sensor, Background luminance sensor ALS 2. **Manual equipment**:	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
ĐIỆN BIÊN/ Điện Biên VVDB			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET:** – Đầu đường CHC 35: 1 thiết bị đo tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 thiết bị đo độ cao chân mây, 1 thiết bị đo hướng và tốc độ – Trạm giữa: 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió, 1 thiết bị tầm nhìn thời tiết hiện tại, 1 thiết bị đo áp suất không khí, 1 thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 thiết bị đo lượng mưa, 1 thiết bị đo giông – Đầu đường CHC 17: 1 thiết bị đo tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 thiết bị đo độ cao trần mây, 1 thiết bị đo hướng và tốc độ 2. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS:** – 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió – 1 cảm biến ánh sáng nền – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây – 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn và hiện tượng thời tiết – 1 cảm biến đo nhiệt độ – 1 cảm biến đo độ ẩm – 1 cảm biến đo khí áp – 1 cảm biến đo lượng mưa – 1 cảm biến đo giông – 1 datalogger 3. **Thiết bị đo gió siêu âm**: 4. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**: 1. **Automatic Weather Observing System AVIMET:** – RWY 35: 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 Sensors measure the surface wind speed – Middle: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 present weather visibility sensor, 1 atmospheric pressure, 1 temperature and humidity sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector. – RWY 17: 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 Sensors measure the surface wind speed 2. **Automatic Weather Observing System IMS:** – 1 Sensors measure the surface wind speed – 1 background luminance sensor – 1 cloud height site ceilometer sensor – 1 Visibility and weather phenomena sensor – 1 temperature sensor – 1 humidity sensor – 1 Pressure sensor – 1 Rain gauge – 1 Thunderstorm lightning detector – 1 datalogger **3. Wind Observer:** 4. **Manual equipment:**		

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
QUANG TRI/ Đồng Hới VVDH **QUANG TRI/Dong Hoi VVDH**			1. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**: 2. Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET: – Đầu đường CHC 11: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao trần mây, 1 bộ giao tiếp với bộ cường độ ánh sáng đèn đường CHC – Đầu đường CHC 29: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao trần mây – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo hướng, tốc độ gió, 1 cảm biến hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông 1. **Manual equipment**: 2. Automatic Weather Observing System AVIMET: – RWY 11: 1 Sensors measure wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the runway – RWY 29: 1 Sensors measure wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor – Middle: 1 Sensor measure wind speed, 1 Present weather, 1 temperature and humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector	H24	
LÂM ĐỒNG/ Liên Khương VVDL			1. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động SUTRON:** – Tại đầu CHC 09 (cách đầu thềm 600 M, cách tim đường CHC 120 M): Đo gió, tầm nhìn/RVR, trần mây, cảm biến ánh sáng nền ALS – Tại trạm giữa khoảng cách hai đầu đường CHC 27 1 200 M, cách tim đường CHC 120 M: Đo gió, nhiệt độ, độ ẩm, áp suất không khí, hiện tượng thời tiết, lượng mưa – Tại đầu đường CHC 27 (cách đầu thềm 350 M, cách tim 120 M): Đo gió, tầm nhìn/RVR, lượng/độ cao trần mây – Thiết bị đo giông: Hiện tại đang sửa chữa 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng:** – Thiết bị đo gió siêu âm – Thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
LAM DONG/ Lien Khuong VVDL			1. **Automatic Weather Observing System SUTRON:** – RWY 09 (600 M from THR of RWY 24, 120 M from RWY CL): Wind, Visibility/RVR, Cloud height site ceilometer sensor, Background luminance sensor ALS – 1 200 M from middle of RWY 27 and 120 M from RWY CL: Wind, temperature, humidity, atmospheric pressure, weather phenomena, rain gauge – RWY 27 (350 M from THR, 120 M from RWY CL): Wind, visibility/RVR, Cloud height site ceilometer sensor – Thunderstorm sensor: Currently under repair 2. **Manual equipment:** – Wind observer – Temperature and Humidity sensor	H24	
ĐÀ NẴNG/ Đà Nẵng VVDN	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động OPTIMET**: – Trạm đầu đường CHC 35: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 bộ cảm biến đo khí áp, 1 bộ cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn, 1 bộ cảm biến đo hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền – Trạm đầu đường CHC 17: 1 bộ cảm biến đo hướng/ tốc độ gió bề mặt, 1 bộ cảm biến đo tầm nhìn – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 35 là 1 336 M – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 17 là 430 M 2. **Hệ thống ra đa thời tiết Doppler (METEOR 60DX10-S) tích hợp hệ thống cảnh báo gió đứt tầng thấp (LLWAS)** 3. **Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS SADIS)** **4. Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng** **5. Hệ thống thu thập, xử lý, hiển thị số liệu khí tượng cơ bản** **6. Hệ thống ảnh mây vệ tinh Himawari** 7. **Hệ thống thu thập xử lý số liệu khí tượng cơ bản GTS**	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	
DA NANG/ Da Nang VVDN	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System OPTIMET:** – RWY 35: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor – Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Temperature and humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 RVR sensor, 1 Present weather, 1 background luminance sensor – RWY 17: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor – 1 Cloud height site ceilometer sensor the position 1 336 M from RWY 35 – 1 Cloud height site ceilometer sensor the position 430 M from RWY 17 2. **Doppler WX radar system (METEOR 60DX10-S) integrated with low-level WS alert system (LLWAS)**: 3. **World Area Forecast System (WAFS SADIS)** 4. **Manual equipment** 5. **The Global Telecommunication System** 6. **Himawari Satellite data system** 7. **The Global Telecommunication System GTS.**	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HÀ NỘI/ Nội Bài VVNB	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET:** – Đầu đường CHC 11L: 1 máy đo trần mây; 1 bộ cảm biến đo hướng gió; 1 máy đo tầm nhìn; 1 máy đo ánh sáng nền; 1 bộ thu thập xử lý số liệu – Trạm giữa đường CHC 11L: 1 máy đo tầm nhìn; 1 máy đo ánh sáng nền – Đầu đường CHC 29R: 1 máy đo tầm nhìn; 1 máy đo ánh sáng nền; 1 máy đo trần mây – Đầu đường 11R: 1 bộ cảm biến đo hướng gió; 1 máy đo tầm nhìn; 1 máy đo ánh sáng nền; 1 bộ thu thập xử lý số liệu; 1 máy đo trần mây – Trạm giữa đường CHC 11R: 1 bộ cảm biến đo hướng gió; 1 máy đo tầm nhìn và thời tiết hiện tại; 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm; 1 bộ cảm biến đo khí áp; 1 bộ cảm biến đo mưa; 1 đầu đo dông sét; 1 bộ thu thập xử lý số liệu – Đầu đường CHC 29L: 1 bộ cảm biến đo hướng gió; 1 máy đo tầm nhìn; 1 máy đo ánh sáng nền; 1 bộ thu thập xử lý số liệu 2. **Thiết bị quan trắc thông dụng:** Nhiệt độ, độ ẩm, gió, khí áp. 3. **Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS SADIS)** 4. **Hệ thống ra đa thời tiết Doppler METEOR 60DX10-S tích hợp hệ thống cảnh báo gió đứt LIDAR** 5. **Hệ thống thu thập ảnh mây vệ tinh** 6. **Hệ thống thu thập, xử lý, hiển thị số liệu khí tượng cơ bản** 7. **Hệ thống thu thập xử lý số liệu khí tượng cơ bản GTS**	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Noi Bai HA NOI/ VVNB	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System AVIMET:** – The beginning of RWY 11L: 1 ceiling measuring ceilometer; 1 wind direction sensor; 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 data processing collection system – Middle of RWY 11L: 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor – The beginning of RWY 29R: 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 ceiling measuring ceilometer. – The beginning of RWY 11R: 1 wind direction sensor; 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 data collection and processing unit; 1 ceiling measuring ceilometer – Middle of RWY 11R: 1 wind direction sensor; 1 present weather visibility sensor; 1 temperature, humidity sensor; 1 pressure sensor; 1 precipitation sensor; 1 thunderstorm lightning detector; 1 data processing collection system – The beginning of RWY 29L: 1 wind direction sensor; 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 data processing collection system 2. **Manual equipment:** Temperature, humidity, wind, pressure. 3. **World Area Forecast System (WAFS** SADIS**)** 4. **Doppler WX radar system METEOR 60DX10-S integrated with low-level WS alert system LIDAR** **5. Satellite data system** **6. The Global Telecommunication System** 7. **The Global Telecommunication System GTS**	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HUẾ/ Phú Bài VVPB	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AWOS 900:** – Đầu CHC 09: Máy đo độ cao trần mây, tầm nhìn, gió – Tại trạm giữa: Máy đo hiện tượng thời tiết, nhiệt độ, độ ẩm, khí áp, lượng mưa – Đầu CHC 27: máy đo tầm nhìn, cường độ, ánh sáng đèn, đo gió, đo độ cao trần mây	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	
HUE/ Phu Bai VVPB	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System AWOS-900:** – RWY 09: Cloud height site ceilometer, visibility, wind sensors – In the middle: Present weather, temperature and humidity, atmospheric pressure, rain gauge sensors – RWY 27: Visibility sensor, intensity of ambient light, wind, cloud height site ceilometer sensors	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
GIA LAI/ Phù Cát VVPC			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS:** – Đầu đường CHC 15: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger – Đầu đường CHC 33: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết hiện tại, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo độ ẩm, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng:** 1. **Automatic Weather Observing System IMS:** – RWY 15: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 datalogger – RWY 33: 1 Sensors measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Temperature sensor, 1 Humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 Cloud height site ceilometer, 1 datalogger 2. **Manual equipment**:	H24	
GIA LAI/ Pleiku VVPK			1. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS:** – Đầu đường CHC 09: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger – Trạm giữa: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn và hiện tượng thời tiết, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo độ ẩm, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 datalogger – Đầu đường CHC 27: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến tầm nhìn, 1 cảm biến ánh sáng nền, 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây, 1 bộ datalogger	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
GIA LAI/ Pleiku VVPK			1. **Automatic Weather Observing System IMS:** – RWY 09: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometer sensor, 1 datalogger – Middle: 1 Sensor measure wind speed sensor, 1 Present weather, temperature and humidity, 1 Temperature sensor, 1 Humidity sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 datalogger – RWY 27: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 background luminance sensor, 1 cloud height site ceilometer sensors, 1 datalogger	H24	
AN GIANG/ Phú Quốc VVPQ	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động SUTRON:** – Đầu CHC 10 cách đầu thềm 360 M, cách tim đường CHC 120 M: Thiết bị đo gió, tầm nhìn/RVR, lượng và độ cao trần mây – Trạm giữa khoảng cách hai đầu đường CHC 1 500 M, cách tim đường CHC 120 M: Thiết bị đo gió, tầm nhìn/RVR, cảm biến ánh sáng nền ALS, nhiệt độ, độ ẩm, áp suất không khí, hiện tượng thời tiết, lượng mưa – Đầu CHC 28, khoảng cách đầu thềm 360 M, cách tim đường CHC 120 M: Thiết bị đo gió, tầm nhìn/RVR, cảm biến ánh sáng nền ALS, nhiệt độ, độ ẩm, hiện tượng thời tiết, lượng mưa, giông 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**:	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
AN GIANG/ Phu Quoc VVPQ	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System SUTRON:** – 360 M from THR of RWY 10, 120 M from RWY CL: Wind, visibility/RVR, cloud height site ceilometer sensors – 1 500 M from Middle of 2 THRs of RWY, 120 M from RWY CL: Wind, visibility/RVR, background luminance, temperature and humidity, pressure, present weather, rain gauge detector sensor – 360 M from THR of RWY 28, 120 M from RWY CL: Wind, visibility/RVR, backgroundluminance sensors ALS, temperature and humidity, pressure, present weather, rain gauge, thunderstorm lightning detector sensors 2. **Manual equipment**:	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
KIÊN GIANG/ Rạch Giá VVRG			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động IMS:** – 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió – 1 cảm biến tầm nhìn hiện tượng thời tiết – 1 cảm biến ánh sáng nền – 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây – 1 cảm biến đo nhiệt độ – 1 cảm biến đo độ ẩm – 1 cảm biến đo khí áp – 1 cảm biến đo lượng mưa – 1 cảm biến đo giông – 1 datalogger	H24	
KIEN GIANG/ Rach Gia VVRG			1. **Automatic Weather Observing System IMS:** – 1 Sensors measure the surface wind speed – 1 RVR sensor – 1 background luminance sensor – 1 cloud height site ceilometer sensor – 1 temperature sensor – 1 humidity sensor – 1 Pressure sensor – 1 Rain gauge – 1 Thunderstorm lightning detector. – 1 datalogger	H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
ĐẮK LẮK/ Tuy Hòa VVTH			1. **Hệ thống quan trắc thời tiết tự động VAISALA (AW11):** – 1 thiết bị đo hướng gió – 1 thiết bị đo tốc độ gió – 1 thiết bị đo nhiệt độ, độ ẩm – 1 Thiết bị đo khí áp 2. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động D-AW21** – Vị trí đầu đường CHC 21: 1 thiết bị đo tầm nhìn; 1 cảm biến ánh sáng nền; 1 thiết bị đo độ cao chân mây; 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; 1 Datalogger – Vị trí giữa: 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; 1 thiết bị đo thời tiết hiện tại; 1 thiết bị đo áp suất không khí; 1 thiết bị đo nhiệt độ; 01 thiết bị đo độ ẩm; 1 thiết bị đo lượng mưa; 1 thiết bị đo giông sét; 1 Datalogger – Vị trí đầu đường CHC 03: 1 thiết bị đo tầm nhìn; 1 cảm biến ánh sáng nền; 1 thiết bị đo độ cao chân mây; 1 thiết bị đo hướng và tốc độ gió; 1 Dataloggerr	H24	
DAK LAK/ Tuy Hoa VVTH			1. **Automatic Weather Observing System VAISALA (AW11):** – 1 measure wind direction sensor – 1 measure wind speed sensor – 1 Temperature and Humidity sensor – 1 Pressure sensor 2. **Automatic Weather Observing System D-AW21** – At the beginning of RWY 21: 1 visibility sensor; 1 background luminance sensor; 1 ceilometer; 1 wind direction and speed sensor; 1 Datalogger – In the middle position: 1 wind direction and speed sensor; 1 present weather sensor; 1 barometric pressure sensor; 1 temperature sensor; 1 humidity sensor; 1 automatic rain gauge; 1 lightning detector; 1 Datalogger – At the beginning of RWY 03: 1 visibility sensor; 1 background luminance sensor; 1 ceilometer; 1 wind direction and speed sensor; 1 Datalogger	H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HỒ CHÍ MINH/ Tân Sơn Nhất VVTS	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động SUTRON:** – Trạm đầu đường CHC 25L: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo lượng mây và chân mây – Trạm đầu đường CHC 25R: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền – Trạm giữa: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió,1 cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo khí áp. – Trạm đầu đường CHC 07R: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền – Đài KSKL Tân Sơn Nhất: 2 bộ giao tiếp với bộ đo cường độ sáng đèn đường CHC 2. **Hệ thống radar thời tiết DWSR-93C:** 3. **Hệ thống thu ảnh mây vệ tinh khí tượng – HIMAWARI:** 4. **Hệ thống thu sản phẩm dự báo thời tiết toàn cầu (WAFS SADIS):** 5. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**: 6. **Hệ thống ra đa thời tiết Doppler (METEOR 60DX10-S) tích hợp hệ thống cảnh báo gió đứt tầng thấp (LIDAR):** 7. **Hệ thống thu thập, xử lý, hiển thị số liệu khí tượng cơ bản** 8. **Hệ thống ảnh mây vệ tinh Himawari** 9. **Hệ thống thu thập xử lý số liệu khí tượng cơ bản GTS** 10. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET:** – Đầu đường CHC 25L: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm; 1 máy đo tầm nhìn đường CHC; 1 bộ đo ánh sáng nền; 1 bộ thu thập xử lý số liệu; 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 25L 900 M – Trạm giữa đường CHC 25L: 1 bộ cảm biến đo khí áp; 1 máy đo hiện tượng thời tiết (Tích hợp cùng với máy đo tầm nhìn trạm giữa đường CHC 25L); 1 bộ cảm biến đo mưa; 1 đầu đo dông sét; 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm; 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm; 1 bộ thu thập xử lý số liệu – Đầu đường CHC 25R: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm; 1 máy đo tầm nhìn đường CHC; 1 bộ đo ánh sáng nền; 1 bộ thu thập xử lý số liệu; 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 25R 730 M – Trạm giữa đường CHC 25R: 1 máy đo tầm nhìn đường CHC	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
			– Đường CHC 07R: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm; 1 máy đo tầm nhìn đường CHC; 1 bộ thu thập xử lý số liệu; 1 bộ cảm biến đo độ cao trần mây cách đầu đường CHC 07R 260 M – Đường CHC 07L: 1 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió siêu âm; 1 máy đo tầm nhìn đường CHC; 1 bộ thu thập xử lý số liệu		
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
HO CHI MINH/ Tan Son Nhat VVTS	Half an hour	METAR, TREND	1. **Automatic Weather Observing System SUTRON:** – RWY 25L: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometers sensor – RWY 25R: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor – Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed,1 Temperature and Humidity sensor, 1 Rain gauge, 1 Pressure sensor – RWY 07R: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor – Tan Son Nhat TWR: 2 Sensors connect with the intensity of ambient light on the RWY 2. **Ground Based Weather radar DWSR-93C:** 3. **HIMAWARI system:** 4. **World Area Forecast System (WAFS SADIS):** 5. **Manual equipment**: 6. **Doppler WX radar system (METEOR 60DX10-S) integrated with low-level WS alert system (LIDAR)**: 7. **The Global Telecommunication System** 8. **Himawari Satellite data system** 9. **The Global Telecommunication System GTS** 10. **Automatic Weather Observing System AVIMET:** – The beginning of RWY 25L: 1 ultrasonic wind sensor; 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 data processing collection system, 1 ceiling measuring ceilometer located 900 M from RWY 25L – Middle of RWY 25L: 1 pressure sensor; 1 Present weather sensor (integrated with the RVR sensor at the middle of RWY 25L); 1 precipitation sensor; 1 thunderstorm lightning detector; 1 temperature, humidity sensor; 1 ultrasonic wind sensor; 1 data processing collection system – The beginning of RWY 25R: 1 ultrasonic wind sensors; 1 RVR sensor; 1 background luminance sensor; 1 data processing collection system; 1 ceiling measuring ceilometer located 730 M from RWY 25R – Middle of RWY 25R: 1 RVR sensor – RWY 07R: 1 ultrasonic wind sensor; 1 RVR sensor; 1 data processing collection system; 1 ceiling measuring ceilometer located 260 M from RWY 07R – RWY 07L: 1 ultrasonic wind sensor; 1 RVR sensor; 1 data processing collection system	H24	Climatological summaries AVBL

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI		H24	
THANH HÓA/ Thọ Xuân VVTX			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động (AWOS) D-AW21:** – Trạm đầu đường CHC 31: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây, 1 datalogger – Trạm giữa: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo nhiệt độ, 1 cảm biến đo khí áp, 1 cảm biến đo lượng mưa, 1 cảm biến đo giông, 1 datalogger – Trạm đầu đường CHC 13: 1 cảm biến đo hướng và tốc độ gió, 1 cảm biến đo tầm nhìn, 1 cảm biến đo ánh sáng nền, 1 cảm biến đo độ cao chân mây 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng:** Gió, khí áp, nhiệt độ, độ ẩm	H24	
THANH HOA/ Tho Xuan VVTX			1. **Automatic Weather Observing System (AWOS) D-AW21:** – RWY 31: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance sensor, 1 Cloud height site ceilometers sensor, 1 datalogger – Middle: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 Temperature sensor, 1 Pressure sensor, 1 Rain gauge, 1 Thunderstorm lightning detector, 1 datalogger – RWY 13: 1 Sensor measure the surface wind speed, 1 RVR sensor, 1 Background luminance, 1 Cloud height site ceilometers sensor 2. **Manual equipment:** Wind sensor, Pressure sensor, temperature sensor, Humidity sensor	H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
QUẢNG NINH/ Vân Đồn VVVD	Nửa giờ/lần	METAR, TREND	1. **AWOS IMS CAT II bao gồm:** – 3 bộ cảm biến đo hướng và tốc độ gió đặt tại đầu 03, trạm giữa, và đầu 21 – 3 bộ cảm biến đo tầm nhìn đường CHC đặt tại đầu 03, điểm giữa và đầu 21 – 2 bộ cảm biến đo ánh sáng nền – 1 bộ giao tiếp với bộ cường độ ánh sáng đèn đường CHC tại trạm giữa – 1 bộ cảm biến xác định hiện tượng thời tiết đặt tại trạm giữa – 2 bộ cảm biến đo độ cao chân mây đặt tại đầu 03, 21 – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ không khí đặt tại trạm giữa – 1 bộ cảm biến đo độ ẩm không khí đặt tại trạm giữa – 1 bộ cảm biến đo khí áp đặt tại trạm giữa. – 1 bộ cảm biến phát hiện giông sét đặt tại trạm giữa – 1 bộ cảm biến đo lượng mưa tại trạm giữa – 3 datalogger tại đầu 03, trạm giữa, và đầu 21 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**:	H24	Bảng tóm tắt khí hậu sân bay
	Khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng đạt hoặc vượt ngưỡng quy định phát báo	SPECI, TREND		H24	

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh ***Name of station/ Location Indicator***	***Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc*** ***Type & frequency of observation/ automatic observing equipment***	***Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có*** ***Types of MET reports & availability trend forecasts***	***Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị*** ***Observation system & site(s)***	***Giờ hoạt động*** ***Hours of operation***	***Tin tức về khí hậu*** ***Climatological Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
QUANG NINH/ Van Don VVVD	Half an hour	METAR, TREND	1. **AWOS IMS CAT II:** – 3 ultrasonic wind sensors at RWY 03, the middle, and RWY 21 – 3 runway visual range sensors at RWY 03, the middle, and RWY 21 – 1 Sensor connect with the intensity of ambient light on the runway at the middle. – 2 Background luminance – 1 weather phenomena sensors at the middle – 2 cloud height site ceilometers at RWY 03 and 21 – 1 upper-air temperature sensors at the middle – 1 air humidity sensors at the middle – 1 atmospheric pressure sensor at the middle – 1 thunderstorm lightning detection sensor at the middle – 1 Rainfall sensor at the middle – 3 datalogger at RWY 03, the middle, and RWY 21 2. **Manual equipment**:	H24	Climatological summaries AVBL
	When there is one or more meteorological elements reaches or exceeds prescribed criteria	SPECI, TREND		H24	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên trạm quan trắc và ký hiệu địa danh *Name of station/ Location Indicator*	*Loại và tần suất quan trắc/thiết bị tự động quan trắc* *Type & frequency of observation/ automatic observing equipment*	*Các loại báo cáo khí tượng và dự báo xu hướng sẵn có* *Types of MET reports & availability trend forecasts*	*Hệ thống quan trắc và vị trí lắp đặt thiết bị* *Observation system & site(s)*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tin tức về khí hậu* *Climatological Information*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
NGHỆ AN/ Vinh VVVH **NGHE AN/ Vinh VVVH**			1. **Hệ thống quan trắc khí tượng tự động AVIMET:** – 2 bộ cảm biến đo gió siêu âm – 1 bộ cảm biến đo nhiệt độ, độ ẩm không khí – 1 bộ cảm biến đo khí áp – 1 bộ cảm biến đo mưa – 2 máy đo độ cao trần mây – 2 máy đo tầm nhìn đường CHC – 1 bộ cảm biến đo hiện tượng thời tiết – 1 bộ đo ánh sáng nền 2. **Thiết bị đo đạc quan trắc thông dụng**: 1. **Automatic Weather Observing System AVIMET:** – 2 Ultrasonic wind sensors – 1 Temperature, humidity atmospheric pressure sensor – 1 Pressure sensor – 1 Precipitation sensor – 2 Cloud height site ceilometers – 2 Visibility sensors – 1 present weather sensor – 1 Background luminance sensors 2. **Manual equipment**:	H24	

4 CÁC LOẠI DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG

4.1 Nội dung dịch vụ khí tượng hàng không bao gồm:

a) Quan trắc và báo cáo thời tiết tại sân bay.

b) Dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay, trong FIR do Việt Nam quản lý;

c) Tư vấn, thuyết trình thời tiết và hồ sơ khí tượng hàng không.

d) Khai thác, trao đổi khí tượng hàng không.

e) Thu thập, lưu trữ, thống kê, phát hành khí tượng hàng không.

4.2 Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

a) Dự báo thời tiết tại sân bay (TAF, TAF AMD).

b) Dự báo TREND.

c) Dự báo khí tượng cho cất cánh.

d) Dự báo thời tiết đường bay và khu vực sân bay.

e) Thông báo SIGMET.

f) Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG).

g) Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG).

4.3 Lập và cập nhật hồ sơ khí tượng:

4.3.1 Tin tức được sử dụng để lập hồ sơ khí tượng bao gồm:

a) Thông tin về chuyến bay;

4 TYPES OF SERVICE

4.1 Aeronautical Meteorological Service shall contain the following information:

a) Aerodrome observations and reports.

b) Forecasts and warnings at aerodrome in the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs;

c) Briefing, consultation and flight documentation.

d) Operating, exchanging aeronautical meteorological data.

e) Collecting, storing, analysing, distributing of aeronautical meteorological data.

4.2 Meteorological forecasts and warnings shall contain the following information:

a) Aerodrome forecasts (TAF, TAF AMD).

b) Landing forecasts TREND.

c) Forecasts for take-off.

d) Upper-air forecasts (upper wind and upper-air temperature; SIGWX phenomena…).

e) SIGMET.

f) Aerodrome warnings (AD WRNG).

g) Wind shear warnings (WS WRNG).

4.3 Preparation and update of flight documentation:

4.3.1 Flight documentation:

a) Information of flight;

b) Bản đồ dự báo gió và nhiệt độ không khí trên cao; dự báo hiện tượng thời tiết nguy hiểm SIGWX trên đường bay.

c) METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, TREND, bản tin dự báo khí tượng cho cất cánh của cảng hàng không, sân bay liên quan.

d) Thông báo SIGMET, thông báo mây tro núi lửa, bão hay áp thấp nhiệt đới liên quan đến toàn bộ chặng bay.

4.3.2 Cung cấp hồ sơ khí tượng:

a) Đối với chuyến bay quốc tế: Hồ sơ khí tượng được chuẩn bị sẵn sàng và cung cấp cho tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không trước 03 giờ so với giờ dự định khởi hành;

b) Đối với chuyến bay nội địa: Hồ sơ khí tượng được chuẩn bị sẵn sàng và cung cấp cho tổ lái trước 02 giờ so với giờ dự định khởi hành;

c) Trong trường hợp tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không cần nhận các tin tức khí tượng cho một hoặc nhiều chuyến bay cụ thể sớm hơn thời gian nêu trên thì phải thông báo cho cơ sở MET liên quan biết trước 12 giờ so với giờ dự định khởi hành.

4.3.3 Cập nhật hồ sơ khí tượng

a) Trường hợp tổ lái đã nhận hồ sơ khí tượng nhưng chuyến bay bị hoãn khởi hành quá 03 giờ so với kế hoạch ban đầu thì tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải làm thủ tục tiếp nhận dịch vụ khí tượng hàng không để được cập nhật các tin tức mới nhất.

b) Trường hợp tổ lái đã làm xong thủ tục tiếp nhận dịch vụ khí tượng hàng không nhưng tàu bay còn chưa khởi hành, nếu nhận được tin tức mới có khác biệt so với tin tức đã được cung cấp trước đó, nhân viên khí tượng trực sẽ thông báo bổ sung kịp thời cho tổ lái thông qua đài kiểm soát tại sân bay, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay.

4.4 Dịch vụ cảnh báo thời tiết và thông báo SIGMET trong vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh sẽ được cung cấp cho tàu bay đang bay thông qua kênh thoại liên lạc vô tuyến đối không và liên lạc dữ liệu của Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh.

5 NHỮNG THÔNG BÁO ĐƯỢC YÊU CẦU TỪ NHÀ KHAI THÁC

5.1 Nhà khai thác sẽ thông báo cho cơ sở khí tượng những thông tin như sau:

a) Đường bay mới hoặc khi có kế hoạch về loại hình khai thác mới;

b) Những thay đổi có tính chất lâu dài đối với kế hoạch khai thác; và

c) Những kế hoạch thay đổi khác ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ khí tượng.

Những thay đổi trên sẽ bao gồm tất cả các thông tin chi tiết cần thiết cho cơ quan khí tượng có thẩm quyền lập kế hoạch chuẩn bị cung cấp dịch vụ theo yêu cầu.

5.2 Nhà khai thác hoặc thành viên tổ lái phải thông báo cho cơ sở khí tượng sân bay liên quan những thông tin như sau:

a) Lịch bay;

b) Khi khai thác chuyến bay không thường lệ; và

c) Khi có chuyến bay bị chậm, sớm hoặc hủy chuyến so với kế hoạch.

b) Upper wind and upper-air temperature, SIGWX phenomena.

c) METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, TREND, forecast for take-off.

d) SIGMET, volcanic ash and tropical cyclone advisory information relevant to the whole route.

4.3.2 Provision of flight documentation:

a) For international flights: Flight documentation shall be made available for pilot or flight dispatchers of airlines 03 hours before the expected time of departure;

b) For domestic flights: Flight documentation shall be made available for pilot 02 hours before the expected time of departure;

c) The related MET office is informed 12 hours before the expected time of departure in case pilot or flight dispatchers of airlines need meteorological information for one or more specific flights earlier than above mentioned time.

4.3.3 Update of meteorological documentation:

a) In case the pilot has received meteorological documents but the flight is delayed by more than 3 hours compared to the initial plan, the pilot and flight dispatchers of airlines or marshallers must carry out procedures to receive meteorological service in order to update the latest information.

b) In case the pilot has carried out procedures for receiving meteorological service but the aircraft has not yet departed, if the new information differs from the previously provided information, meteorological personnel shall immediately inform the pilot via control tower at the airport, the flight dispatchers of the airlines, or marshallers of PFL.

4.4 The Meteorological Watch Service and SIGMET information over the Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs will be supplied to aircraft in flight through Ha Noi and Ho Chi Minh ATS radio channel and data link.

5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS

5.1 The meteorological office shall be notified by the operator when:

a) New routes or new types of operations are planned;

b) Changes of a lasting character are to be made in scheduled operations; and

c) Other changes, affecting the provision of meteorological service, are planned.

Such information shall contain all details necessary for the planning of appropriate arrangements by the meteorological authority.

5.2 The operator or a flight crew member shall ensure that, where required by the meteorological authority in consultation with users, the aerodrome meteorological office concerned is notified:

a) Flight schedules;

b) When non-scheduled flights are to be operated; and

c) When flights are delayed, advanced or cancelled.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

6 BÁO CÁO TỪ TÀU BAY

6.1 Tàu bay đang thực hiện cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam, FIR do Việt Nam quản lý có trách nhiệm quan sát, báo cáo thời tiết thường lệ và đặc biệt từ tàu bay dưới dạng bản tin AIREP.

6.2 Trong trường hợp có hoạt động núi lửa hoặc quan trắc được mây tro núi lửa, tổ lái có trách nhiệm quan sát và báo cáo cho cơ sở ATS.

6 AIRCRAFT REPORT

6.1 Aircraft operating within Viet Nam airspace shall make and report of routine and special aircraft observations (AIREP).

6.2 In case volcanic activity or volcanic ash cloud is observed, pilot shall report to ATS units concerned.

7 DỊCH VỤ VOLMET

Theo tài liệu Kế hoạch không vận khu vực Châu Á/Thái Bình Dương (Doc 9673 – Bảng ATS 2-2-2-3 - Tài liệu ICAO):

- Trung tâm KOL-KA-TA phát bản tin TAF cho vùng thông báo bay Hồ Chí Minh;
- Trung tâm Băng-cốc phát bản tin METAR cùng với TREND cho vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh trên các tần số sau: 11 387KHz, 6 676KHz và 2 965KHz.

7 VOLMET SERVICE

According to Air Navigation Plan – Asia and Pacific region (Doc 9673 – Table ATS 2-2-2-3 - ICAO):

- TAF for Ho Chi Minh FIR is broadcast by KOLKATA transmitting station;
- METAR with TREND for Ho Chi Minh and Ha Noi FIRs are broadcast by Bangkok transmitting station on the following frequencies: 11 387KHz, 6 676KHz and 2 965KHz.

8 DỊCH VỤ SIGMET

8.1

Vì sự an toàn của nền không lưu, cơ quan khí tượng duy trì dịch vụ cảnh báo và giám sát khí tượng vùng. Dịch vụ này bao gồm việc giám sát thời tiết liên tục trong vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh và phát hành các bản tin SIGMET thích hợp do Trung tâm Cảnh báo thời tiết thuộc Trung tâm Khí tượng hàng không – Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thực hiện;

8 SIGMET SERVICE

8.1

For the safety of air traffic, Meteorological Watch Office maintains an area meteorological watch warning service. This service consists of a continuous weather watch within Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs and the issuance of appropriate information (SIGMET), both performed by Meteorological Watch Office (MWO) – Aeronautical Meteorological Centre – Viet Nam Air Traffic Management Corporation;

Tên MWO/Ký hiệu địa danh **Name of MWO/ Location Indicator**	**Giờ hoạt động** **Hours**	**Vùng thông báo bay hoặc vùng kiểm soát** **FIR or CTA served**	**Loại SIGMET/ thời gian hiệu lực** **Type of SIGMET/ Validity**	**Phương thức đặc biệt** **Specific SIGMET Procedures**	**Phương thức AIRMET** **AIRMET Procedures**	**Cơ sở điều hành bay cung cấp** **ATS Unit Served**	**Tin tức phụ** ***Additional Information***
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
Trung tâm Cảnh báo thời tiết VVVVYMYX Meteorological Watch Office VVVVYMYX	H24	FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs	– WS SIGMET cho các hiện tượng thời tiết nguy hiểm không phải mây tro bụi núi lửa hay xoáy thuận nhiệt đới/Hiệu lực không quá 4 giờ. – WC, WV SIGMET cho xoáy thuận nhiệt đới và mây tro bụi núi lửa/Hiệu lực không quá 6 giờ. – WS SIGMET for the dangerous weather other than volcanic ash clouds or tropical cyclones/up to 4h. – WC, WV SIGMET for tropical cyclones and volcanic ash clouds/up to 6h.	Không NIL	Không NIL	Hà Nội ACC và Hồ Chí Minh ACC Ha Noi and Ho Chi Minh ACCs	Không Nil

Trung tâm Cảnh báo Thời tiết phát hành thông báo SIGMET về sự xuất hiện hoặc dự kiến xảy ra một trong các hiện tượng thời tiết nguy hiểm sau đây:

- Giông;
- Bão nhiệt đới;

The MWO issues SIGMET messages about the occurrence or expected occurrence of one of the following significant meteorological phenomena:

- Thunderstorms;
- Tropical cyclone;

- Nhiễu động cường độ mạnh;
- Đóng băng tàu bay cường độ mạnh;
- Sóng núi cường độ mạnh;
- Bão cát, bão bụi cường độ mạnh;
- Tro bụi núi lửa;
- Mây phóng xạ.

Thông báo SIGMET được phát hành ở dạng minh ngữ sử dụng chữ tắt của ICAO và được đánh số thứ tự liên tiếp cho từng ngày và cho từng vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh, bắt đầu từ 0001 giờ (UTC). Thời gian hiệu lực của SIGMET cho các hiện tượng không phải bão nhiệt đới hoặc tro bụi núi lửa (WS) tối đa là 4 giờ, SIGMET cho bão nhiệt đới (WC) hoặc tro bụi núi lửa (WV) có thể đến 6 giờ;

Cơ sở Cảnh báo Thời tiết phát hành các thông báo SIGMET của mình cũng như truyền các điện văn SIGMET của các cơ sở cảnh báo thời tiết lân cận tới Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) của vùng thông báo bay liên quan.

8.2 Cảnh báo thời tiết tại sân bay

Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất thuộc Trung tâm Khí tượng hàng không – Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam lập và phát cảnh báo thời tiết tại sân cho các sân bay thuộc trách nhiệm khi xuất hiện hoặc dự báo xuất hiện một trong các hiện tượng thời tiết nguy hiểm như sau:

- Xoáy thuận nhiệt đới;
- Giông;
- Mưa đá;
- Gió mạnh;
- Gió giật;
- Xoáy lốc.

Những tin tức cảnh báo sân bay được phát hành đồng thời bằng tiếng Anh/Việt và được chuyển phát cho các địa chỉ thoả thuận.

9 DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG TỰ ĐỘNG KHÁC

Không

10 DỰ BÁO, CẢNH BÁO

10.1

Các Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất và Trung tâm cảnh báo thời tiết cung cấp dịch vụ dự báo, cảnh báo thời tiết phục vụ hoạt động Hàng không dân dụng trong khu vực trách nhiệm được phân công tại sân bay, vùng trời sân bay và trong các FIR do Việt Nam quản lý.

10.2 Các bản tin dự báo, cảnh báo thời tiết bao gồm:

a) Dự báo thời tiết tại sân bay (TAF, TAF AMD);

b) Dự báo TREND;

c) Dự báo khí tượng cho cất cánh;

d) Dự báo thời tiết đường bay và khu vực bay;

e) Thông báo SIGMET;

f) Cảnh báo thời tiết tại sân bay (AD WRNG);

g) Cảnh báo hiện tượng gió đứt (WS WRNG).

- Severe turbulence;
- Severe icing;
- Severe mountain waves;
- Heavy sandstorm/dustorm;
- Volcanic ash cloud;
- Radioactive cloud/RDOACT CLD.

The SIGMETs are issued in plain language using ICAO abbreviations and are numbered consecutively for each day and for Ha Noi and Ho Chi Minh FIRs commencing at 0001 (UTC). Their period of validity is limited to not more than 4 hours from the time of transmission of WS SIGMET, not more than 6 hours from the time of transmission of WC, WV SIGMET;

The MWO transmit SIGMETs, as well as SIGMETs of adjacent MWOs to the ACC of the FIR concerned.

8.2 Aerodrome warning

Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat MET Centres – Aeronautical Meteorological Centre – Viet Nam Air Traffic Management Corporation (VATM) shall issue aerodrome warnings for airports of responsibility if one of the following phenomena occurs or is expected to occur at aerodrome:

- Tropical cyclone;
- Thunderstorm;
- Hail;
- Strong winds;
- Gusts;
- Squall.

The aerodrome warnings are issued in English and Vietnamese and are distributed in accordance with a distribution list agreed upon locally.

9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES

NIL

10 FORECASTS AND WARNINGS

10.1

Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat MET Centres and the MWO shall provide weather forecasts and warnings for civil aeronautical operations within assigned responsibility area at the aerodromes, TMAs and Viet Nam FIRs.

10.2 Weather forecasts and warnings comprise:

a) Aerodrome forecasts (TAF, TAF AMD);

b) Landing forecasts TREND;

c) Forecasts for take-off;

d) Upper-air forecasts (upper wind and upper-air temperature; SIGWX phenomena…);

e) SIGMET;

f) Aerodrome warnings (AD WRNG);

g) Wind shear warnings (WS WRNG).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong trường hợp tàu bay không đáp ứng yêu cầu về ADS-B, cơ sở điều hành bay sẽ chuyển sang áp dụng hình thức phân cách truyền thống. Việc giảm tiêu chuẩn phân cách tối thiểu theo giám sát ATS sẽ được Cục Hàng không Việt Nam thông báo sau.

- Các tàu bay dân dụng thực hiện chuyến bay chuyên cơ, vì lý do an ninh không khai thác ADS-B OUT phải nêu rõ chi tiết này trong đơn đề nghị cấp phép bay liên quan (và cơ quan cấp phép bay liên quan của Việt Nam sẽ nêu rõ chi tiết này trong phép bay) để cơ sở điều hành bay biết và có phương án điều hành tàu bay đảm bảo an toàn.

3.1.1.4 Các yêu cầu lập kế hoạch bay

3.1.1.4.1 Các nhà khai thác tàu bay tuân thủ các yêu cầu được quy định tại 3.1.3.1 b. và c. dưới đây thì điền vào mục 10 theo mẫu kế hoạch bay của ICAO:

- B1 ADS-B được chỉ định tần số 1090 MHz ADS-B "OUT";
- B2 ADS-B được chỉ định tần số 1090 MHz ADS-B "OUT" và "IN".

3.1.1.4.2 Các nhà khai thác tàu bay phải điền vào mục 18 của mẫu kế hoạch bay ICAO mã 24 bit của từng tàu bay theo định dạng hệ thập lục phân, như ví dụ sau: CODE/7C432B.

3.1.1.4.3 Nhận dạng tàu bay (ACID) không quá 7 ký tự phải được chỉ ra chính xác trong mục 7 theo mẫu kế hoạch bay của ICAO và sao chép chính xác khi cài đặt vào thiết bị điện tử trên tàu bay (để chuyển phát như là nhận dạng chuyến bay) như sau:

hoặc:

- Địa chỉ có 3 ký tự của ICAO chỉ nhà khai thác tàu bay và số hiệu chuyến bay (ví dụ: HVN123, MAS123,GIA123), hô hiệu bao gồm tên gọi thoại của nhà khai thác tàu bay do ICAO quy định và số hiệu chuyến bay (ví dụ: VIETNAM 123, MALAYSIAN 123, INDONESIA 123)

hoặc:

- Đăng bạ tàu bay (ví dụ: N555AB, 9VABC), hô hiệu bao gồm đăng bạ tàu bay.

Ghi chú: Nhận dạng tàu bay được nhập không nên có bất kỳ số 0 nào trừ khi nó là một phần của số hiệu chuyến bay được chỉ ra tại mục 7 mẫu kế hoạch bay của ICAO. Không được sử dụng dấu gạch nối, dấu gạch ngang hoặc dấu cách.

3.1.1.4.4 Khi các số liệu cơ bản của một kế hoạch bay đã phát đi hoặc kế hoạch bay lặp lại có sự thay đổi thì nhà khai thác và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải phát điện văn sửa đổi. Điện văn sửa đổi phải được gửi cho tất cả các địa chỉ đã được gửi kế hoạch bay ban đầu.

Ghi chú:

- Khi có sự thay đổi về tình trạng tính năng ADS-B cho 1 chuyến bay được lập kế hoạch bay dự định hoạt động trong vùng trời ADS-B mà không có môi trường ra đa, 1 điện văn sửa đổi cần được gửi đi kèm theo các chỉ dẫn thích hợp tại các mục có liên quan theo mẫu kế hoạch bay của ICAO bao gồm bất kỳ sự thay đổi nào liên quan đến địa chỉ tàu bay.
- Khi 1 chuyến bay khai thác theo 1 kế hoạch bay lặp lại, trong quá trình thực hiện kế hoạch bay lặp lại tổ lái có ý định sử dụng ADS-B, 1 điện văn sửa đổi sẽ được đệ trình để chỉ ra rằng chuyến bay có đủ khả năng và đã được phê chuẩn ADS-B hay chưa.

← 3.1.1.5 Tạm dừng cấp phép bay quá cảnh cho các đoạn/đường hàng không

3.1.1.5.1 Đường bay ATS G221: Hướng từ PCA đến BUNTA.

3.1.1.5.2 Đoạn đường bay ATS W1-A1: Hướng từ TSH - W1 - DAN - A1 - BUNTA.

In case aircraft does not meet ADS-B requirements, ATC units shall apply the conventional separation methods. The reduction of minimum ATS separation standard shall be notified by CAAV.

- For security reasons, civil aircraft operating VIP flights without ADS-B OUT operation shall specify this detail in the relevant flight permission application (and the appropriate authorities of Viet Nam shall also state this detail in flight permission) to notify ATS units for having alternative ATS separation solutions to ensure flight safety.

3.1.1.4 Flight planning requirements

3.1.1.4.1 Aircraft operators complying with the requirements stipulated in paragraphs 3.1.3.1 b. and c. below are to indicate the appropriate ADS-B designator in Item 10 of the ICAO flight plan:

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “OUT” capability;
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “OUT” and “IN” capability.

3.1.1.4.2 Aircraft operators are to include the aircraft address (24 bit Code) in hexadecimal format in Item 18 of the ICAO flight plan as per the following example: CODE/7C432B.

3.1.1.4.3 Aircraft Identification (ACID) not exceeding 7 characters must be accurately indicated in Item 7 of the ICAO flight plan and replicated exactly when set in the aircraft avionics (for transmission as Flight ID) as follows:

either:

- The three-letter ICAO designator of the aircraft operator followed by the flight number (e.g. HVN123, MAS123, GIA123), when radio telephony callsign consists of the associated ICAO telephony designator for the aircraft operator followed by the flight number (e.g. VIETNAM 123, MALAYSIAN 123, INDONESIA 123).

or:

- The aircraft registration (e.g. N555AB, 9VABC) when the radio telephony callsign consists of the aircraft registration.

Note: ACID entered should not have any leading zeros unless it is part of the flight number as indicated in Item 7 of the ICAO flight plan. Hyphens, dashes or spaces are NOT to be used.

3.1.1.4.4 When a transmitted basic flight plan data or a changed RPL data, the CHG message shall be transmitted by the operator and ATC unit. The CHG message shall be sent to the addresses being sent initial flight plan.

Note:

- When there is a change to the ADS-B capability status for a flight planned to operate in an ADS-B NRA area, a modification message (CHG) shall be sent with the appropriate indications in the relevant items of the ICAO flight plan form, including any change to the aircraft address.
- For a flight operating based on a repetitive flight plan (RPL), during which the pilot intends to use ADS-B, modification message (CHG) shall be submitted to indicate that the flight is capable of, and authorised for ADS-B, or not.

3.1.1.5 Temporary discontinuation of over-flight permission application for some segments/ats routes →

3.1.1.5.1 ATS route G221: Direction from PCA to BUNTA.

3.1.1.5.2 ATS route segment W1-A1: Direction from TSH - W1 - DAN - A1 - BUNTA.

3.1.1.5.3 Đoạn đường bay ATS Q2-A1: Hướng từ TSH - Q2 - PATNO - A1 - BUNTA.

Các trường hợp ngoại trừ: Lý do thời tiết, khẩn nguy và các lý do bất khả kháng khác.

3.1.1.5.3 ATS route segment Q2-A1: Direction from TSH - Q2 - PATNO - A1 - BUNTA.

Exceptional situations: Bad weather condition, emergency situation or any cases of force majeure.

3.1.1.6 Thuật ngữ giữa KSVKL và tổ lái

KSVKL và tổ lái sử dụng những thuật ngữ sau khi tàu bay hoạt động trên các đường bay ATS quy định:

3.1.1.6 Air Traffic Controller (ATC) - Pilot phraseologies

ATC and pilots are to note the following phraseologies when operating on the specified ATS routes:

STT ***NR***	***Trường hợp*** ***Circumstances***	***Thuật ngữ*** ***Phraseologies***
1	Nhận dạng tàu bay Aircraft identification	– REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; – FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING; – TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; – IDENTIFIED [position]; – NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2	Vị trí tàu bay Aircraft position	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
3	Chấm dứt dịch vụ giám sát Discontinuation surveillance service	– WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information); – IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions). – SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED
4	Yêu cầu khả năng của thiết bị SSR Requirement of SSR capability	– ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; – TRANSPONDER (as shown in the flight plan); (*) – NEGATIVE TRANSPONDER. (*)
5	Yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B To request the capability of the ADS-B equipment	– ADVISE ADS-B CAPABILITY; – ADS-B TRANSMITTER (data link) (*); – ADS-B RECEIVER (data link); – NEGATIVE ADS-B
6	Yêu cầu lựa chọn lại nhận dạng của tàu bay sử dụng ADS-B hoặc Mode S Require re-select aircraft identification applied ADS-B or Mod S	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
7	Yêu cầu truyền phát độ cao khí áp Requirement of altimeter transmission	– SQUAWK CHARLIE; – TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
8	Yêu cầu và kiểm tra việc nhận lại độ cao/mực bay Requirement of altimeter setting	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
9	Để yêu cầu khai thác tính năng IDENT To request the operation of the IDENT feature	TRANSMIT ADS-B INDENT
10	Xác nhận tình trạng hoạt động của ADS-B Confirmation of ADS-B operations	ADS-B TRANSMISSION NOT RECEIVED, CONFIRM ADS-B OPERATIONAL
11	Để thông báo cho tàu bay máy truyền phát ADS-B của tàu bay này không hoạt động hoặc trục trặc To inform an aircraft that its ADS-B transmitter appears to be inoperative or malfunctioning	ADS-B TRANSMITTER APPEARS TO BE INOPERATIVE /MALFUNCTION
12	Thiết bị dưới mặt đất của hệ thống giám sát không lưu ADS-B hỏng ATS ADS-B surveillance system ground equipment un-serviceability	ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

3.1.1.7 Xử lý tình huống bất thường, khẩn nguy, khẩn cấp

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

3.1.1.7 Contingency, emergency and distress situation

Handling contingency, emergency and distress situations comply with Chapter 15, Doc 4444.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3.1.1.7.1 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay:

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

Ghi chú:

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

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

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

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

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

– Tàu bay không được trang bị máy phát đáp và không đáp ứng ADS-B: Áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác;
– Tàu bay không đáp ứng ADS-B nhưng được trang bị máy phát đáp: Áp dụng phân cách giám sát ra đa;
– Tàu bay không đáp ứng ADS-B nhưng được trang bị máy phát đáp: Áp dụng phân cách giám sát ra đa;
– Tàu bay không được trang bị máy phát đáp nhưng đáp ứng ADS-B: Áp dụng phân cách giám sát ADS-B;
– Tàu bay không đáp ứng ADS-B trong môi trường chỉ có tín hiệu giám sát ADS-B:
  - Trong vùng TMA Nội Bài áp dụng RNAV 1 và phân cách theo quy ước;
  - Trong khu vực vùng trời sân bay Cam Ranh, KSVKL APP/TWR Cam Ranh áp dụng phương thức bay RNP 1 và các hình thức phân cách theo quy ước (địa điểm, thời gian, khung độ cao) giữa các tàu bay này với tàu bay khác;
  - Trong khu vực đường dài áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác, hoặc áp dụng một hình thức phân cách khác phù hợp với các phương thức đang được áp dụng tại vùng trời mà tàu bay đó đang hoạt động (RNP 10, ADS-C/CPDLC ...).

3.1.1.7.5 Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát tại sân bay Cam Ranh:

3.1.1.7.1 Failure of radio transmitter on aircraft:

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

Note:

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

3.1.1.7.2 Failure of all communication facilities on aircraft:

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

3.1.1.7.3 Failure of surveillance unit: In case of emergency, pilot can temporarily apply a half of standard vertical separation if conventional vertical separation cannot be used immediately.

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

– Aircraft not equipped with transponder and non ADS-B approved: Conventional separation applied;
– Non ADS-B approved aircraft but equipped with transponder: Radar separation surveillance applied;
– Non ADS-B approved aircraft but equipped with transponder: Radar separation surveillance applied;
– Aircraft not equipped with transponder but ADS-B approved: ADS-B separation surveillance applied;
– Non ADS-B approved aircraft operating within ADS-B airspace only:
  - Trong vùng TMA Nội Bài áp dụng RNAV 1 và phân cách theo quy ước;
  - Within Cam Ranh airspace, RNP 1 and conventional separation are applied by Cam Ranh APP/TWR (location, time, altitude);
  - Conventional separation is applied within Ha Noi ACC or other separation in accordance with current flight procedures (RNP 10, ADS-C/CPDLC...) are applied.

3.1.1.7.5 Interruption or discontinuation surveillance service at Cam Ranh Aerodrome:

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

3.1.2 Trang bị và thực hiện ADS-B IN trên tàu bay dân dụng

Các nội dung chi tiết sẽ được Cục Hàng không Việt Nam công bố chi tiết phù hợp với yêu cầu quy định của ICAO, điều kiện công nghệ kỹ thuật và khai thác thực tế tại Việt Nam.

3.1.3 Quy định khi áp dụng hệ thống giám sát tự động phụ thuộc - phát quảng bá (ADS-B) trong FIR Hồ Chí Minh

3.1.3.1 **Đối tượng và phạm vi áp dụng**

3.1.3.1.1 **Đối tượng áp dụng**

- Dịch vụ ADS-B tại Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) Hồ Chí Minh cung cấp cho các tàu bay được trang bị thiết bị truyền phát dữ liệu/điện văn ADS-B phù hợp theo quy định tại tài liệu AMC 20-24 về chứng chỉ công nhận sử dụng ADS-B NRA để tăng cường dịch vụ ATS trong các khu vực không có dịch vụ giám sát bằng ra đa của cơ quan an toàn Hàng không Châu Âu (EASA) hoặc đáp ứng yêu cầu tiêu chuẩn về cấu hình thiết bị tại Phụ lục XI của Quy định 20.18 đối với Hàng không dân dụng của nhà chức trách Hàng không dân dụng Úc.
- Các nhà khai thác tàu bay phải có chứng chỉ khai thác phù hợp được phê chuẩn bởi Quốc gia đăng bạ tàu bay.

3.1.3.1.2 **Phạm vi áp dụng**

- Tại và trên mực bay 290 trong phạm vi vùng trời trên biển thuộc Phân khu 4, Phân khu 5 bao gồm các đường bay ATS: L625, M771, N892, L642, M765, M768, N500 và L628.
- Khu vực nằm ngoài khả năng cung cấp dịch vụ giám sát bằng ra đa.
- Trong trường hợp suy giảm hệ thống giám sát tại các phân khu còn lại của ACC Hồ Chí Minh.

3.1.3.2 Phương thức khai thác

3.1.3.2.1 Phương thức chung

3.1.3.2.1.1 Cung cấp dịch vụ ADS-B

– 2 đường bay ATS L642, M771: Áp dụng phân cách bằng rađa. Trong trường hợp các tàu bay không tuân thủ các yêu cầu quy định tại mục b) và c) ở trên thì không được quyền ưu tiên và có thể được chỉ định khai thác tại các mực bay phù hợp dưới mực bay 290, phù hợp với mực bay được chỉ định tại các Vùng thông báo bay kế cận.

– 6 đường bay ATS L625, N892, M765, M768, N500, L628: Áp dụng phân cách ra đa tại các khu vực trong tầm phủ ra đa; áp dụng phân cách ADS-B tại các khu vực ngoài tầm phủ ra đa. Tuy nhiên, tùy theo tình hình không lưu thực tế, các tàu bay hoạt động trên 6 đường bay ATS này mà không có chứng chỉ khai thác ADS-B vẫn có thể được chỉ định khai thác tại các mực bay phù hợp từ FL 290 trở lên.

– KSVKL ACC HCM sẽ áp dụng phương thức quy định tại Phương thức khai thác này khi:
  - Mất nhận dạng ra đa tàu bay trong phạm vi vùng trời được quy định.
  - Trong trường hợp suy giảm hệ thống giám sát tại các phân khu còn lại của Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) Hồ Chí Minh, trước khi thực hiện theo Kế hoạch ứng phó không lưu quy định tại AIP Việt Nam, ENR 1.8, Mục 7.6.2.

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

3.1.2 ADS-B IN equipage for civil aircraft

The details shall be published by CAAV in accordance with requirements of ICAO as well as the technological and practical conditions in Viet Nam.

3.1.3 Implementation of Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B) within Ho Chi Minh FIR

3.1.3.1 **Subject and airspace of application**

3.1.3.1.1 **Subject of application**

- ADS-B service is provided by Ho Chi Minh ACC for those aircraft equipped with ADS-B transmitters data/message that has been certified as meeting EASA (European Aviation Safety Agency) Acceptable Mean of Compliance to AMC 20-24 (Certification Considerations for the Enhanced ATS in Non-radar areas using ADS-B Surveillance 'ADS-B NRA') or meets equipment configuration standards in Appendix XI of Civil Aviation Order 20.18 of the Civil Aviation Safety Authority of Australia.
- Aircraft operator must have the relevant operational approval from the State of Registry.

3.1.3.1.2 **Airspace of application**

- At and above FL 290 within the oceanic area of the East Sea under the Sectors 4 and 5 include the ATS routes: L625, M771, N892, L642, M765, M768, N500 and L628.
- The area is out of coverage of radar.
- In case of degradation of surveillance systems at the remaining sectors of Ho Chi Minh ACC.

3.1.3.2 Operational procedures

3.1.3.2.1 General Procedure

3.1.3.2.1.1 Provision of ADS-B service

– 2 ATS routes L642, M771: Applied radar separation. In case the aircraft that does not comply with the requirements stipulated in items b) and c) above will not be accorded priority and can be assigned appropriate flight level below FL 290 in accordance with the assigned flight level by ACC of the adjacent FIR.

– 6 ATS routes L625, N892, M765, M768, N500 and L628: Applied radar separation within the areas of radar coverage; ADS-B separation will be applied within the areas out of radar coverage. However, the aircraft operating on these ATS routes without ADS-B operational approval can be assigned appropriate flight level from FL 290 and above subject to operational conditions and traffic management considerations.

– Air Traffic Controllers (ATC) at HCM ACC shall apply the procedure specified in this Operational procedure when:
  - Loss of aircraft radar identification within specified airspace.
  - In case of attenuation of the surveillance system in the remaining sectors of the Ho Chi Minh ACC, before implementing the Air Traffic Management Contingency Plan specified in the Viet Nam AIP, ENR 1.8, Section 7.6.2.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Số lượng tàu bay hoạt động trong phạm vi trách nhiệm được phân công không vượt quá số lượng tối đa (nếu được quy định chi tiết).
- Các yêu cầu kỹ thuật của hệ thống được đảm bảo ở mức độ không thấp hơn yêu cầu tối thiểu được quy định tại các tài liệu liên quan (Tài liệu và giấy phép khai thác được Cục HKVN phê duyệt).

– Trong trường hợp có cơ sở vững chắc tin rằng không đủ điều kiện để thực hiện phương thức này (trang thiết bị không đảm bảo được các tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác đầu cuối ADS-B, giấy phép/chứng chỉ khai thác được CHKVN cấp và phê chuẩn), KSVKL phải ngừng áp dụng phương thức này và chuyển sang áp dụng phương thức khai thác phù hợp, sau đó khẩn trương báo cáo kíp trưởng ATC và thông báo đến các bên liên quan nhằm nhanh chóng khắc phục và áp dụng trở lại phương thức khai thác được quy định tại tài liệu này. Sau đó thực hiện báo cáo sự cố hoạt động bay theo quy định.

3.1.3.2.1.2 Liên lạc

Phương thức liên lạc thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.3.

3.1.3.2.1.3 Sử dụng máy phát ADS-B

Việc sử dụng máy phát ADS-B thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.5.4.

3.1.3.2.1.4 Thông tin về mực bay dựa trên thông tin về độ cao khí áp

Thông tin về mực bay dựa trên thông tin về độ cao khí áp thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.5.5.

3.1.3.2.1.5 Kiểm tra tính năng

Kiểm tra tính năng thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.1.

3.1.3.2.1.6 Nhận dạng tàu bay

Nhận dạng tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.2.

3.1.3.2.1.7 Chuyển giao dấu hiệu nhận dạng

Chuyển giao dấu hiệu nhận dạng thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.3.

3.1.3.2.1.8 Tin tức về vị trí

Tin tức về vị trí thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.4.

3.1.3.2.1.9 Dẫn dắt tàu bay

Dẫn dắt tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.5.

3.1.3.2.1.10 Trợ giúp dẫn đường

Trợ giúp dẫn đường thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.6.

3.1.3.2.1.11 Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát

Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.7.

3.1.3.2.1.12 Mực bay tối thiểu

Mực bay tối thiểu thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.8.

3.1.3.2.1.13 Áp dụng phân cách

Giá trị phân cách tối thiểu áp dụng cho Vùng tâm phủ ADS-B (ngoài tầm phủ ra đa) của FIR Hồ Chí Minh là 30 dặm (NM).

- Number of aircraft operating within assigned responsibility area do not exceed the maximum number (when specified).
- The technical requirements of the system are ensured at a level that is not lower than the minimum requirements specified in the relevant documents. (Documents and operating license approved by CAAV).

– In case there is a firm evidence to believe that the conditions do not meet the requirement to implement this procedure (equipment does not meet the standards specified in the ADS-B Terminal Operations Manual, the operational approved license issued and approved by the CAAV), ATC must stop applying this procedure and switch to an appropriate operational procedure, then immediately report to the watch supervisor and notify the units concerned to enable appropriate actions and re-apply the operational procedure specified in this document. Then, ATC reports the ATS occurrence concerned in accordance with regulations.

3.1.3.2.1.2 Communications

Communications are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.3.

3.1.3.2.1.3 Operation of ADS-B transmitters

Operation of ADS-B transmitters are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.5.4.

3.1.3.2.1.4 Level information based on the use of pressure altitude information

Level information based on the use of pressure altitude information is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.5.5.

3.1.3.2.1.4 Performance checks

Performance checks are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.1

3.1.3.2.1.6 Identification of aircraft

Identification of aircraft is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.2.

3.1.3.2.1.7 Transfer of identification

Transfer of identification is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.3.

3.1.3.2.1.8 Position information

Position information is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.4.

3.1.3.2.1.9 Vectoring

Vectoring is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.5.

3.1.3.2.1.10 Navigation assistance

Navigation assistance is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.6.

3.1.3.2.1.11 Interruption or termination of ATS surveillance service

Interruption or termination of ATS surveillance service is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.7.

3.1.3.2.1.12 Minimum levels

Minimum levels are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.8.

3.1.3.2.1.13 Separation application

The separation minimum based on ADS-B coverage area (out of radar coverage) to be applied in Ho Chi Minh FIR is 30 miles (NM).

Ghi chú: Trong trường hợp tại một mực bay có tàu bay không có chứng chỉ khai thác ADS-B hoặc tàu bay được trang bị ADS-B nhưng không đáp ứng quy định tại mục 3.1.3.1 b và c trong AIP Việt Nam thì hủy bỏ áp dụng phân cách 30 dặm (NM) tại mực bay đó và chuyển sang áp dụng phân cách cổ điển.

Note: In case at a flight level where the aircraft do not have ADS-B operational approval or the ADS-B equipped aircraft do not meet requirements mentioned in Section 3.1.3.1 b and c Viet Nam AIP but has been approved to flight at or above FL 290 within ADS-B coverage, the 30 miles (NM) separation application shall be terminated at that flight level and the conventional separation shall be applied.

Trường hợp suy giảm hệ thống giám sát tại các phân khu còn lại của Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) Hồ Chí Minh: Giá trị phân cách tối thiểu áp dụng trong vùng tầm phủ ADS-B của Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh là 30 Hải lý (NM).

In the case of attenuation of the surveillance system in the remaining sectors of the Ho Chi Minh ACC: The minimum separation value applicable in the ADS-B coverage area of the Ho Chi Minh FIR is 30 NM.

3.1.3.2.1.14 Chuyển giao kiểm soát

Chuyển giao kiểm soát thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.7.5.

3.1.3.2.1.14 Transfer of control

Transferring is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.7.5.

3.1.3.2.1.15 Kiểm soát tốc độ

Kiểm soát tốc độ được thực hiện theo hướng dẫn tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.7.6.

Ghi chú: Phương thức điều chỉnh tốc độ được đề cập trong Tài liệu 4444 PANS-ATM Tài liệu ICAO, Chương 4, Phần 4.6.

3.1.3.2.1.15 Speed control

Procedures of speed control instructions are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.7.6.

Note: Procedures for speed control intructions are specified in ICAO Doc 4444 PANS-ATM, Chapter 4, Section 4.6.

3.1.3.2.1.16 Tình trạng khẩn nguy

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

3.1.3.2.1.16 Emergencies

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

3.1.3.2.1.17 Tin tức về nguy cơ va chạm

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

3.1.3.2.1.17 Collision hazard information

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

3.1.3.2.1.18 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay

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

3.1.3.2.1.18 Aircraft radio transmitters failure

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

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

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

3.1.3.2.1.19 Complete aircraft communication failure

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

3.1.3.2.1.20 Hỏng thiết bị giám sát không lưu

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

3.1.3.2.1.20 ATS surveillance system failure

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

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

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

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

3.1.3.2.1.21 Degradation of aircraft position source data

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

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

3.1.3.2.1.22 Hỏng máy phát vô tuyến mặt đất

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

3.1.3.2.1.22 Ground radio failure

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

3.1.3.3 Thuật ngữ giữa KSVKL và tổ lái

3.1.3.3 ATC - Pilot phraseologies

	Trường hợp ***Circumstances***	***Thuật ngữ*** ***Phraseologies***
1	Để yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B To request the capability of the ADS-B equipment	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; *b) ADS-B TRANSMITTER (data link); *c) ADS-B RECEIVER (data link); *d) NEGATIVE ADS-B * Denotes pilot transmission.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

	Trường hợp *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
2	Để yêu cầu lựa chọn lại việc nhận dạng tàu bay To request reselection of aircraft identification	RE-ENTER ADS-B AIRCRAFT IDENTIFICATION
3	Để yêu cầu khai thác tính năng IDENT To request the operation of the IDENT feature	TRANSMIT ADS-B INDENT
4	Để yêu cầu chấm dứt hoạt động truyền phát ADS-B To request termination of ADS-B transmitter operation	STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]
5	Để yêu cầu truyền phát dữ liệu độ cao khí áp To request transmission of pressure-altitude	TRANSMIT ADS-B ALTITUDE
6	Để yêu cầu chấm dứt truyền phát dữ liệu độ cao khí áp To request termination of pressure-altitude transmission	STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].
7	Xác nhận tình trạng hoạt động của ADS-B Confirmation of ADS-B operation	ADS-B TRANSMISSION NOT RECEIVED, CONFIRM ADS-B OPERATIONAL
8	Để thông báo cho tàu bay máy truyền phát ADS-B của tàu bay này không hoạt động hoặc trục trặc To inform the pilot that its ADS-B transmitter appears to be inoperative or malfunctioning	ADS-B TRANSMITTER APPEARS TO BE INOPERATIVE / MALFUNCTION
9	Thiết bị dưới mặt đất của hệ thống giám sát không lưu ADS-B hỏng ADS-B ground system out of service	ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)

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

3.2 Details of ADS-B systems:

Vị trí *Location*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Tầm phủ* *Coverage (NM)*	*Mã nhận dạng* *System Identification Code (SIC)*	*Ghi chú* *Remark*
DIEN BIEN	212358N 1030025E	250	166	
			167	
			168	Dự phòng Stand by
MOC CHAU	205002N 1044104E	250	159	
			160	
			161	
			162	Dự phòng Stand by
NOI BAI	211247N 1054955E	250	163	
			164	
			165	Dự phòng Stand by
VAN DON	210707N 1072510E	250	193	
			194	

Vị trí *Location*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Tầm phủ* *Coverage (NM)*	*Mã nhận dạng* *System Identification Code (SIC)*	*Ghi chú* *Remark*
CAT BI	204917N 1064323E	250	169	
			170	
			171	Dự phòng Stand by
THO XUAN	195304N 1052934E	250	172	
			173	
			174	Dự phòng Stand by
VINH	184350N 1054008E	250	175	
			176	
			177	Dự phòng Stand by
DONG HOI	173042N 1063529E	250	178	
			179	
			180	Dự phòng Stand by
DA NANG	160246N 1081210E	250	181	
			182	
			183	Dự phòng Stand by
CAM RANH	120014N 1091253E	250	184	
			185	
			186	Dự phòng Stand by
CON SON	084002N 1063446E	250	150	
			151	
			152	
SONG TU TAY	112542N 1141952E	250	153	
			154	
			155	Dự phòng Stand by
TUY HOA	130250N 1092033E	250	203	
			204	
TRUONG SA LON	083846N 1115509E	250	156	
			157	
			158	Dự phòng Stand by
PHA DIN	213357.5N 1033153.2E	250	148	
			149	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tầm phủ của hệ thống ra đa giám sát và giám sát tự động phụ thuộc - phát quảng bá (ADS-B)	ENR-1.6-27	Coverage of surveillance radar and ADS-B systems

4 Các phương thức và thông tin liên quan khác

4.1 Phương thức giám sát ATS

4.1.1 Phương thức chung

4.1.1.1 Kiểm tra tính năng của hệ thống

Việc kiểm tra tính năng của hệ thống giám sát được thực hiện theo quy định tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.1.

4.1.1.2 Nhận dạng tàu bay

Các phương pháp chung nhận dạng tàu bay sử dụng dữ liệu giám sát (PSR/SMR, SSR, ADS-B) được quy định tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.2.

4.1.1.3 Chỉ định mã số:

– Mã số chỉ định cho các chuyến bay trong FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh được nêu tại các mục 2.4.1 và 2.4.2 trên.

– Ngoài ra, để thuận lợi cho việc giám sát, bảo đảm an toàn hoạt động bay, tạm thời áp dụng theo quy ước một số mã số như sau:

a) Chỉ định mã số trong FIR Hà Nội và phần vùng trời ủy quyền từ ACC Hồ Chí Minh:

4 Other relevant information and procedures

4.1 ATS surveillance procedures

4.1.1 General procedures

4.1.1.1 Performance checks

Checking the performance of the ATS surveillance system is specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.1.

4.1.1.2 Identification of aircraft

General methods to identify aircraft based on surveillance data (PSR/SMR, SSR, ADS-B) are specified in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.2.

4.1.1.3 Code assignment:

– Code assignment for aircraft operating in Ha Noi FIR and Ho Chi Minh FIR is specified at Section 2.4.1 and 2.4.2 above.

– In addition, in order to facilitate the surveillance and ensure the safety of flight operations, a number of codes are temporarily applied by convention as follows:

a) Code assignment for Ha Noi FIR and delegated airspace from Ho Chi Minh ACC:

STT *Number*	*Loại chuyến bay* *Type of aircraft*	*Mã số chỉ định* *Assigned code*
1	Chuyến bay IFR chưa nhận được huấn lệnh ATC IFR flight have not obtained ATC clearance yet	2000
2	Tàu bay do thám và tàu bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa Reconnaissance aircraft and fire fighting aircraft	0111
3	Tàu lượn hoặc khinh khí cầu Gliders and balloon	1200, 1300
4	Tàu bay thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng Security and defence aircraft	5000
5	Trực thăng thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng Security and defence helicopter	5500

b) Chỉ định mã số trong FIR Hồ Chí Minh:

b) Code assignment in Ho Chi Minh FIR:

STT *Number*	*Loại chuyến bay* *Type of aircraft*	*Mã số chỉ định* *Assigned code*
1	Chuyến bay IFR chưa nhận được huấn lệnh ATC IFR flight have not obtained ATC clearance yet	2000
2	Tàu bay do thám và tàu bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa Reconnaissance aircraft and fire fighting aircraft	0112
3	Tàu lượn hoặc khinh khí cầu Gliders and balloon	1200, 1300
4	Tàu bay thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng Security and defence aircraft	6000

STT *Number*	*Loại chuyến bay* *Type of aircraft*	*Mã số chỉ định* *Assigned code*
5	Trực thăng thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng Security and defence helicopter	6500

4.1.1.4 Tin tức về vị trí

Tin tức về vị trí quy định tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.6.4.

4.1.1.5 Trợ giúp dẫn đường

4.1.1.5.1 Trong vùng trời có kiểm soát

– Khi quan sát thấy một tàu bay có kiểm soát đã được nhận dạng bay lệch đáng kể khỏi đường bay hoặc vòng chờ quy định, KSVKL phải thông báo cho tổ lái và có các biện pháp thích hợp nếu việc bay lệch này có khả năng ảnh hưởng tới công tác điều hành bay của mình.

– Trước khi cung cấp dịch vụ giám sát ATS, trợ giúp dẫn đường theo yêu cầu của tổ lái (tránh thời tiết xấu, mất độ tin cậy của hệ thống dẫn đường...), KSVKL phải yêu cầu tổ lái nêu rõ lý do và các thông tin cần thiết khác (nếu cần).

4.1.1.5.2 Trong vùng trời không có kiểm soát

– Tàu bay hoạt động trong vùng trời không có kiểm soát, trong tầm phủ của hệ thống giám sát ATS, có thể yêu cầu KSVKL hỗ trợ để xác nhận lại việc dẫn đường của tàu bay. Việc này có thể thực hiện dưới hình thức:

  • Xác nhận hướng bay hiện tại sẽ giữ cho tàu bay khỏi vùng trời có kiểm soát hoặc vùng trời được sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập);

  • Xác nhận hướng bay hiện tại đến một địa điểm cụ thể là chính xác;

  • Yêu cầu cự ly đến/từ một điểm;

  • Yêu cầu hướng đến/từ một điểm;

  • Bất kỳ thông tin dẫn đường nào khác nếu được yêu cầu.

4.1.2 Phương thức điều hành bay sử dụng giám sát ATS

4.1.2.1 Áp dụng phân cách:

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

4.1.2.1.1 Các khu vực kiểm soát:

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

– Khu vực kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh : Áp dụng phân cách 5 NM (khi có tối thiểu 2 nguồn giám sát hợp tác: 2 SSR, 1 SSR và 1 PSR, 1 SSR và ADS-B, 2 ADS-B), 10 NM (khi chỉ có 1 nguồn giám sát hợp tác).

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

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

4.1.1.4 Position information

Position information regulated in Doc 4444, Chapter 8, Section 8.6.4.

4.1.1.5 Navigation assistance

4.1.1.5.1 Within controlled airspace

– When an identified controlled flight is observed to deviate significantly from its route or designated holding pattern, ATC shall inform pilot and appropriate action should be taken if such deviation is likely to affect other controlled flights.

– Before providing ATS surveillance services, navigation assistance on request of pilot (to avoid areas of adverse weather on unreliable navigation instrument…), ATC must request pilot to give clear reasons and other necessary information (if necessary).

4.1.1.5.2 Within uncontrolled airspace

– Aircraft operating in uncontrolled airspace within coverage of ATS surveillance system may request the assistance of an ATC to confirm the aircraft's navigation. This can take the form of:

  • Confirmation that the current track will keep the aircraft clear of controlled or special use airspace (if any);

  • Confirmation that the current track to/from a specified location is correct;

  • A request for distance to/from a location;

  • A request for the track to/from a location;

  • Any other such navigational information as required.

4.1.2 Use of ATS surveillance in the flight operation procedures

4.1.2.1 Separation application:

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

4.1.2.1.1 Controll areas:

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

– Ho Chi Minh ACC: Implementation of 5 NM separation (at least 2 co- operative surveillance: 2 SSR, 1 SSR and 1 PSR, 1 SSR and ADS-B, 2 ADS-B); 10 NM (1 co-operative surveillance).

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

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Khu vực kiểm soát của các TWR Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Phú Quốc, Cần Thơ, Côn Đảo, Cà Mau: Thông tin giám sát, các cảnh báo và báo động thể hiện trên Đầu cuối giám sát tại các Đài KSKL này chỉ được sử dụng để giám sát, không được sử dụng để điều hành bay.

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

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

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

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

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

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

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

- Đường bay quốc tế: Các phần của hệ thống đường bay nằm trong tầm phủ của ra đa.
- Tất cả các đường bay quốc nội.

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

c) Áp dụng giãn cách tối thiểu 20 NM bằng giám sát ATS trên đường hàng không A1 và A202:

- Việc giãn cách tối thiểu áp dụng cho các đường hàng không A1 và A202 đang được công bố trong Thỏa hiệp thư giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/Sanya là 30 NM.
- Nhằm nâng cao năng lực thông qua vùng trời chuyển giao kiểm soát tàu bay giữa các vùng thông báo bay kế cận, việc giãn cách tối thiểu bằng giám sát ATS được sử dụng cho các tàu bay được ấn định cùng một mực bay, khi qua điểm chuyển giao kiểm soát giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/ Sanya trên đường hàng không A1 và A202, được điều chỉnh xuống 20 NM.
- Việc giảm giãn cách tối thiểu xuống 20 NM được áp dụng từ 0000 ngày 26/3/2020 (giờ quốc tế) trên cơ sở Thỏa hiệp thư được ký kết giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và các Trung tâm Kiểm soát đường dài Vientiene/Sanya.

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

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

4.1.2.3 Dẫn dắt tàu bay

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

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

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

– Buon Ma Thuot, Lien Khuong, Rach Gia, Phu Quoc, Can Tho, Con Dao, Ca Mau TWRs: Surveillance, alerts or warnings information displayed on the surveillance terminal at these TWR units are intended for monitoring purposes only and must not be used for control.

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

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

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

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

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

4.1.2.1.2 ATS routes are provided radar control:

a) ATS routes are provided radar control:

- ATS International routes: The segments of ATS routes under radar coverage
- All ATS domestic routes.

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

c) Implementation of 20 NM minimum longitudinal spacing based on ATS surveillance radar on ATS routes A1 and A202:

- The minimum longitudinal spacing is being applied for ATS routes A1 and A202, which is published in the Letter of Agreement between Ha Noi Area Control Centre (ACC) and Vientiene/Sanya ACCs is 30 NM.
- In order to enhance the transfer of control airspace capacity between adjacent FIRs, the minimum longitudinal spacing based on ATS surveillance system to be used between aircraft assigned the same level crossing the transfer of control points between Ha Noi ACC and Vientiene/Sanya ACCs on A1 and A202 ATS routes is adjusted to 20 NM.
- The minimum longitudinal spacing 20 NM is applied from 0000 dated 26/3/2020 (UTC) on the basic of Letter of Agreements between Ha Noi ACC and Vientiene/Sanya ACCs.

4.1.2.2 Transfer of control and transfer of identification

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

4.1.2.3 Vectoring

– Vectoring is specified in Doc 4444.

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

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

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

4.1.2.4 Kiểm soát tốc độ:

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

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

– Yêu cầu về tốc độ đối với tàu bay đến:
  - KSVKL có thể chỉnh sửa hoặc hủy bỏ các yêu cầu về tốc độ công bố;
  - Thuật ngữ "NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS" được KSVKL sử dụng để hủy bỏ yêu cầu đối với:
    a) Giới hạn 250 kt IAS dưới FL160 trong vòng 40 NM TMA Nội Bài;
    b) Giới hạn về tốc độ đối với tàu bay từ các huấn lệnh trước đó của KSVKL tại sân bay Cam Ranh;
    c) Các yêu cầu về hạn chế tốc độ công bố trong sơ đồ phương thức được Cục Hàng không Việt Nam ban hành.
  - Tổ lái được thông báo khi có giới hạn về việc hủy bỏ hạn chế về tốc độ. Ví dụ: "NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (điểm/địa điểm)";
  - Không áp dụng kiểm soát tốc độ đối với tàu bay trên tuyến tiếp cận chót đã qua điểm 4 NM so với điểm chạm bánh tại sân bay Cam Ranh;
  - Kiểm soát tốc độ không áp dụng đối với tàu bay thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị đã qua điểm 5 NM so với điểm chạm bánh hoặc tàu bay thực hiện phương thức tiếp cận bằng mắt đã qua điểm 4 NM so với điểm chạm bánh;
  - Trừ khi được chỉ định cụ thể, huấn lệnh cho phép tiếp cận bằng mắt sẽ hủy bỏ tất cả các yêu cầu về tốc độ hiện hành bao gồm các yêu cầu được công bố đang hoặc chưa được thực hiện.

4.1.2.4.2 Thuật ngữ sử dụng:

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

4.1.2.4 Speed control:

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

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

– Speed requirement for arriving aircraft:
  - ATC may amend or cancel published speed requirements;
  - The phraseology "NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS" will be used to cancel the requirement for:
    a) Maximum 250 kt IAS below FL160 within 40 NM of Noi Bai TMA;
    b) The previous speed limitation clearance of ATC at Cam Ranh Aerodrome;
    c) Speed limitation requirements published in flight procedure chart approved by CAAV.
  - The pilot will be informed about cancellation of speed restriction. For example: "NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (point/location)";
  - Speed control shall not be applied after an aircraft on final approach has passed 4 NM point from touchdown zone at Cam Ranh Aerodrome;
  - Speed control will not applied with an aircraft on final passing 5 NM from touchdown, or an aircraft on visual approach passing 4 NM from touchdown;
  - Unless otherwise specified, a clearance for a visual approach terminates all current speed requirement including published requirements being complied with or yet to be acted upon.

4.1.2.4.2 Phraseologies in use:

STT *NR*	*Trường hợp* *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
1	Nhận dạng tàu bay Identification aircraft	– REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; – FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); – TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; – IDENTIFIED [position]; – NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2	Vị trí tàu bay Position information	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
3	Chấm dứt dịch vụ giám sát (radar và/hoặc ADS-B) Termination of radar and/or ADS-B service	– RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instruction); – WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information); – IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STT *NR*	*Trường hợp* *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
4	Suy giảm thiết bị radar và/hoặc ADS-B Radar and/or ADS-B equipment degradation	– SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); – PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); – ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
5	Yêu cầu khả năng của thiết bị SSR To request the capability of the SSR equipment	– ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; – TRANSPONDER (as shown in the flight plan); (*) – NEGATIVE TRANSPONDER. (*) (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
6	Yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B To request the capability of the ADS-B equipment	– ADVISE ADS-B CAPABILITY; – ADS-B TRANSMITTER (data link) (*); – ADS-B RECEIVER (data link); – NEGATIVE ADS-B (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
7	Chỉ dẫn bật thiết bị phát đáp To instruct setting of transponder	– FOR DEPARTURE SQUAWK (code); – SQUAWK (code).
8	Yêu cầu phi công đặt lại mã số chỉ định (mode và code) To request the pilot to reselect the assigned mode and code	– RESET SQUAWK [(mode)] (code); – RESETTING (mode) (code) (*). (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
9	Yêu cầu lựa chọn lại nhận dạng của tàu bay sử dụng ADS-B hoặc Mode S To request reselection of aircraft identification (ADS-B or Mode S)	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
10	Yêu cầu phi công xác nhận mã số đã đặt trên thiết bị phát đáp của tàu bay To request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder	– CONFIRM SQUAWK (code); – SQUAWKING (code) (*) (*) Lời thoại của phi công / Denotes pilot transmission
11	Yêu cầu mã số khẩn nguy To request emergency code	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]
12	Yêu cầu dừng máy phát đáp và/hoặc thiết bị ADS-B Lưu ý: Hoạt động độc lập của Mode S máy phát đáp và ADS-B có thể không có trên tất cả các loại tàu bay (Ví dụ: Khi ADS-B chỉ được cung cấp tần số phát 1 090 MHz từ thiết bị phát đáp) Trong trường hợp như vậy, tàu bay có thể sẽ không thể tuân thủ huấn lệnh của KSVKL liên quan đến hoạt động ADS-B To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation Notes: Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible on all aircraft (For example: Where ADS-B is solely provided by 1 090 MHz extended squitter emitted from the transponder) In such case, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation	– STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; – STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].
13	Yêu cầu truyền phát độ cao khí áp To request transmission of pressure-altitude	– SQUAWK CHARLIE; – TRANSMIT ADS-B ALTITUDE

STT *NR*	*Trường hợp* *Circumstances*	*Thuật ngữ* *Phraseologies*
14	Yêu cầu và kiểm tra việc nhận lại độ cao/mực bay To request pressure setting check and confirmation of level	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
15	Yêu cầu chấm dứt truyền phát độ cao khí áp To request termination of pressure-altitude transmission	– STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; – STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].

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

Sử dụng dữ liệu giám sát trong công tác điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của các cơ sở điều hành bay được Cục hàng không Việt Nam chấp thuận được thực hiện theo hướng dẫn quy định tại Tài liệu 4444, Chương 8, Mục 8.9 và 8.10.

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

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

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

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

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

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

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

b) Phương thức tiếp cận:

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

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

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

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

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

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

4.1.2.5 Supplementary operating procedures at Aerodrome

Use of ATS surveillance system for flight operations with in the reposibility area of ATS units shall be approved by CAAV and inplemented in compliance with the regulation as specified in Doc4444, Chapter 8, Section 8.9 and 8.10.

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

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

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

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

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

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

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

b) Approach procedures:

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

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

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

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

c) Vectoring for instrument approach procedure:

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3.1 Phương thức thông báo bay:

– Thông tin thông báo bay được cung cấp bao gồm:
  - Thông tin xung đột nguy hiểm;
  - Thông tin hỗ trợ tổ lái dẫn đường.
– KSVKL không được phép đề nghị hoặc cung cấp thông tin địa hình trong vùng trời không có kiểm soát trừ trường hợp khẩn nguy.
– Thông tin xung đột nguy hiểm: Khi một tàu bay được quan sát trên màn hình giám sát có dấu hiệu nằm trên hướng bay xung đột với một tàu bay đã được nhận biết khác, KSVKL phải:
  - Cảnh báo tổ lái biết về hướng bay tương đối theo hình thức 12 giờ đồng hồ để thực hiện tránh tàu bay liên quan;
  - Thông báo cho tổ lái khi xung đột không còn tồn tại.
– Thông tin cung cấp cho tàu bay bao gồm:
  - Hướng tương đối của tàu bay đó theo hình thức 12 giờ đồng hồ;
  - Cự ly của tàu bay đó và hướng di chuyển; và
  - Nếu có thể, độ cao Mode C chưa được xác nhận của tàu bay đó.
– Thông tin được cung cấp nhằm hỗ trợ tổ lái tránh xung đột giữa các tàu bay. Tổ lái phải có trách nhiệm quan sát và bay tránh tàu bay khác.
– KSVKL không cần phải cung cấp thông tin để nhận dạng tàu bay liên quan đến dấu hiệu lạ quan sát được trên màn hình giám sát khi:
  - Có cơ sở rằng tàu bay lạ hoạt động trong và tuân thủ các phương thức đối với vùng trời sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập), hành lang bay VFR hoặc khu vực hàng không chung; hoặc

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

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

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

d) Weather condition for visual approach:

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

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

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

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

4.1.3.1 Flight Information procedure:

– Flight information includes:
  - Collision hazard information;
  - Information to assist the pilot with navigation.
– ATC is not permitted to offer or provide radar terrain information in uncontrolled airspace except in emergency.
– Collision hazard information: When an unknown aircraft is observed on monitor to be on conflicting path with an identified aircraft, the ATC shall:
  - Warn the pilot of the aircraft bearing in terms of the 12-hour clock to avoid related aircraft;
  - Notify the pilot when the conflict no longer exists.
– Information provide for aircraft include:
  - Its relative bearing in terms of the 12-hour clock;
  - Its distance and direction; and
  - If available, its unverified Mode C altitude readout.
– Information provided to assist the pilot to avoid conflicting between aircraft. Pilot have responsibility to observe and avoid other aircraft.
– ATC are not required to pass information to identify aircraft concerning unknown aircraft observed on radar when:
  - It can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating within, and complying with the procedures appropriate to designated special use airspace, VFR transit lanes, or general aviation areas; or

- Tàu bay đã được nhận dạng đang hoạt động trong vùng trời có kiểm soát, và nếu có thể giả định rằng tàu bay lạ đang hoạt động dưới vùng trời liên quan đó.

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

4.1.3.2 Phương thức báo động:

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

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

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

4.2.1 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay:

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

- Sau khi xác nhận máy thu của tàu bay còn hoạt động tốt, KSVKL tiếp tục kiểm soát tàu bay, sử dụng báo nhận của tổ lái bằng cách bật tín hiệu nhận dạng hoặc bằng cách thay đổi mã số SSR hoặc thay đổi máy phát ADS-B.

Ghi chú:

- Tàu bay trang bị thiết bị ADS-B khi bị mất liên lạc có thể bật các chế độ ADS khẩn nguy, khẩn cấp thích hợp.

- Nếu các biện pháp nêu trên không hiệu quả thì KSVKL lặp lại các biện pháp đó trên các tần số khác mà cho rằng tổ lái có thể nhận được.

- Khi thực hiện theo hướng dẫn trên, huấn lệnh về thay đổi hướng bay phải đảm bảo sao cho tàu bay có thể quay trở lại đường bay quy định sau khi đã thực hiện theo các huấn lệnh của KSVKL.

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

- Tàu bay có kiểm soát đang hoạt động hoặc sẽ hoạt động trong khu vực hoặc trên các mực bay áp dụng phân cách trong môi trường giám sát bị mất liên lạc hoàn toàn thì KSVKL có thể tiếp tục duy trì hình thức phân cách đang áp dụng.

- Nếu không nhận dạng được tàu bay bị mất liên lạc thì áp dụng phân cách cao giữa các tàu bay được nhận dạng và tàu bay bị mất liên lạc mà không được nhận dạng cho đến khi được thông báo hoặc có cơ sở khẳng định chắc chắn rằng tàu bay mất liên lạc đã bay qua vùng trời có liên quan, đã hạ cánh hoặc chuyển hướng đi một nơi khác.

4.2.3 Hỏng thiết bị nguồn giám sát:

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

4.2.4 Khi mất tín hiệu ADS-B:

Khi mất tín hiệu giám sát ADS-B, KSVKL tại các TWR Vinh, Cát Bi, Đồng Hới, Thọ Xuân, Vân Đồn, Điện Biên, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Phú Quốc, Cần Thơ, Côn Đảo, Cà Mau có thể sử dụng tín hiệu giám sát SSR (nếu có) để hỗ trợ theo dõi hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm. KSVKL áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác.

- The identified aircraft is operating in controlled airspace if it can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating below the airspace concerned.

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

4.1.3.2 Alerting procedure:

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

4.2 Procedures related to emergency, communication failure and contingency

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

4.2.1 Failure of radio transmitter on aircraft:

- When there is no communication with aircraft, the ATC shall first determine whether the aircraft's receiver is functioning or not by instructing the aircraft on the frequency in use, monitor aircraft route based on issued clearance or issue another clearance of changing SSR code, ADS-B terminal.

- After confirming that transmitter of aircraft is still working, ATC keep on controlling the aircraft, using the confirmation from pilot by squawking ident or changing SSR code or changing ADS-B transponder.

Note:

- In case of loss communication, aircraft equipped with ADS-B may use another appropriate emergency/distress ADS mode.

- If the above action is unsuccessful, the instructions will be repeated on any available frequency on which it is believed the aircraft might obtain.

- When applying the above mentioned instruction, clearance about changing direction shall ensure that aircraft may turn back to the required track after following the ATC clearance.

4.2.2 Failure of all communication facilities on aircraft:

- ATC keep on maintaining current separation for controlled aircraft operating or will operate in area or at flight level applying separation in surveillance airspace totally loss communication.

- If the aircraft experiencing the communications failure is not identified, vertical separation will be applied between identified aircraft and any unidentified aircraft with the communications failure until being notified, or can safely be assumed, that the aircraft with radio failure has passed through the airspace concerned or has landed or has diverted to another direction.

4.2.3 Failure of surveillance unit:

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

4.2.4 Loss of ADS-B signal:

When loss of ADS-B surveillance signal at Vinh, Cat Bi, Dong Hoi, Tho Xuan, Van Don, Dien Bien, Buon Ma Thuot, Lien Khuong, Rach Gia, Phu Quoc, Can Tho, Con Dao, Ca Mau TWRs, ATC can use SSR signal (If available) to assist in monitoring flight operation in the responsibility area. ATC apply conventional separation between one aircraft and another.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

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

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

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

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

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

4.2.6 Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát:

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

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

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

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

4.3.1.1 Nguồn giám sát chủ động

a) Trạm ra đa sơ cấp

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

b) Trạm ra đa giám sát mặt đất

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

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

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

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

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

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

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

4.2.6 Interruption or discontinuation surveillance service:

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

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

4.3 The surveillance system providing ATS surveillance signal

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

4.3.1.1 Non-co-operative surveillance

a) Primary surveillance radar (PSR)

b) Surface movement radar (SMR)

4.3.1.2 Nguồn giám sát hợp tác

a) Các trạm ra đa thứ cấp

4.3.1.2 Co-operative surveillance

a) Secondary surveillance radar (SSR)

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

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

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

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trạm ADS-B *ADS-B*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Pha Đin Pha Din	Khu vực trách nhiệm của TWR Điện Biên; PK1 ACC Hà Nội. The responsibility area of Dien Bien TWRs; sector 1 Ha Noi ACC.

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

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

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

4.3.2 Hệ thống giám sát cung cấp tín hiệu giám sát ATS cho vùng trách nhiệm của ACC Hồ Chí Minh và APP/TWR Tân Sơn Nhất

4.3.2 The surveillance system providing ATS surveillance signal for the areas of responsibility of Ho Chi Minh ACC and Tan Son Nhat APP/TWR

4.3.2.1 Nguồn giám sát chủ động

a) Trạm ra đa sơ cấp

4.3.2.1 Non-co-operative surveillance

a) Primary surveillance radar (PSR)

Trạm radar sơ cấp *Primary surveillance radar (PSR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Trac2000 Trac2000	Khu vực trách nhiệm APP Tân Sơn Nhất, TWR Tân Sơn Nhất Responsibility area of Tan Son Nhat APP, Tan Son Nhat TWR
Star2000 Star2000	Khu vực trách nhiệm APP Tân Sơn Nhất, TWR Tân Sơn Nhất Responsibility area of Tan Son Nhat APP, Tan Son Nhat TWR

b) Trạm ra đa giám sát mặt đất

b) Surface movement radar (SMR)

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

4.3.2.2 Nguồn giám sát hợp tác

a) Các trạm ra đa thứ cấp

4.3.2.2 Co-operative surveillance

a) Secondary surveillance radar (SSR)

Các trạm radar thứ cấp *Secondary surveillance radar (SSR)*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Sơn Trà 1 Son Tra 1	Phân khu 1, 2, 5 Sectors 1, 2, 5
Sơn Trà 2 Son Tra 2	Phân khu 1, 2, 5 Sectors 1, 2, 5
Quy Nhơn Quy Nhon	Phân khu 2 Sector 2
Trac2000 (TSN 1) Trac 2000 (TSN 1)	Phân khu 1, 2, 3, 6, 7 Sectors 1, 2, 3, 6, 7
Star2000 (TSN 2) Star2000 (TSN 2)	Phân khu 1, 2, 3, 6, 7 Sectors 1, 2, 3, 6, 7
Cà Mau Ca Mau	Phân khu 3, 6, 7 Sectors 3, 6, 7

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

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

Trạm ADS-B *ADS-B*	*Khu vực được cung cấp tín hiệu giám sát* *Area provided with surveillance signal*
Phù Cát Phu Cat	Phân khu 1, 2, 5 Sectors 1, 2, 5
Côn Sơn Con Son	Phân khu 2, 3, 4, 5, 6, 7 Sectors 2, 3, 4, 5, 6, 7
Phú Quốc Phu Quoc	Phân khu 3 Sector 3
Cam Ranh Cam Ranh	Phân khu 1, 2, 5, 6 Sectors 1, 2, 5, 6
Trường Sa Lớn Truong Sa Lon	Phân khu 4, 5 Sectors 4, 5
Song Tử Tây Song Tu Tay	Phân khu 5 Sector 5

4.3.2.3 Các nguồn giám sát cho APP/TWR Tân Sơn Nhất và các phân khu ACC Hồ Chí Minh

4.3.2.3 Surveillance sources for Tan Son Nhat APP/TWR and sectors of Ho Chi Minh ACC

Phân khu *Sector*	*Nguồn giám sát* *Surveillance source*
TWR/APP Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TWR/APP	SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR
Phân khu 1 Sector 1	ADS-B Phù Cát, ADS-B Cam Ranh và SSR Quy Nhơn, SSR Sơn Trà I, SSR Sơn Trà II, SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II Phu Cat ADS-B, Cam Ranh ADS-B and Quy Nhon SSR, Son Tra I SSR, Son Tra II SSR, Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR
Phân khu 2 Sector 2	ADS-B Phù Cát, ADS-B Cam Ranh, ADS-B Côn Sơn, ADS-B Phú Quốc và SSR Quy Nhơn, SSR Sơn Trà I, SSR Sơn Trà II, SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II, SSR Cà Mau Phu Cat ADS-B, Cam Ranh ADS-B, Con Son ADS-B, Phu Quoc ADS-B and Quy Nhon SSR, Son Tra I SSR, Son Tra II SSR, Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR, Ca Mau SSR

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Phân khu *Sector*	*Nguồn giám sát* *Surveillance source*
Phân khu 3 Sector 3	ADS-B Côn Sơn, ADS-B Phú Quốc và SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II, SSR Cà Mau Con Son ADS-B, Phu Quoc ADS-B and Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR, Ca Mau SSR
Phân khu 4 Sector 4	ADS-B Cam Ranh, ADS-B Côn Sơn, ADS-B Phú Quốc, ADS-B Trường Sa Lớn và SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II, SSR Cà Mau Cam Ranh ADS-B, Con Son ADS-B, Phu Quoc ADS-B, Truong Sa Lon ADS-B and Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR, Ca Mau SSR
Phân khu 5 Sector 5	ADS-B Phù Cát, ADS-B Cam Ranh, ADS-B Côn Sơn, ADS-B Trường Sa Lớn, ADS-B Song Tử Tây và SSR Quy Nhơn, SSR Sơn Trà I, SSR Sơn Trà II, SSR Tân Sơn Nhất I và SSR Tân Sơn Nhất II Phu Cat ADS-B, Cam Ranh ADS-B, Con Son ADS-B, Truong Sa Lon ADS-B, Song Tu Tay ADS-B, and Quy Nhon SSR, Son Tra I SSR, Son Tra II SSR, Tan Son Nhat I SSR and Tan Son Nhat II SSR
Phân khu 6 Sector 6	ADS-B Phù Cát, ADS-B Cam Ranh, ADS-B Côn Sơn và SSR Quy Nhơn, SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II, SSR Cà Mau Phu Cat ADS-B, Cam Ranh ADS-B, Con Son ADS-B and Quy Nhon SSR, Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR, Ca Mau SSR
Phân khu 7 Sector 7	ADS-B Cam Ranh, ADS-B Côn Sơn, ADS-B Phú Quốc và SSR Tân Sơn Nhất I, SSR Tân Sơn Nhất II, SSR Cà Mau Cam Ranh ADS-B, Con Son ADS-B, Phu Quoc ADS-B and Tan Son Nhat I SSR, Tan Son Nhat II SSR, Ca Mau SSR

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Phân khu 6: Bao gồm phần vùng trời được xác định như sau: **SECTOR 6: Covers the airspace that is defined as follows:**				
a. Phần vùng trời kiểm soát từ FL 460 trở xuống **a. Responsibility airspace up to FL 460 inclusive**				
Giới hạn ngang: Đường gấp khúc khép kín nối các điểm E02 – E04 – DN6 – DN7 – D18 – E03 – E02. **Giới hạn cao:** Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 460, trừ vùng trời trách nhiệm của APP Tân Sơn Nhất và vùng trời trách nhiệm các đài kiểm soát tại sân bay của các sân bay có liên quan. **Lateral limits:** The line that connects points E02 – E04 – DN6 – DN7 – D18 – E03 – E02. **Vertical limits:** From ground/water up to FL 460 inclusive, except the airspace under the responsibility of Tan Son Nhat APP and TWRs of aerodromes concerned.	Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Ho Chi Minh CTL English, Vietnamese H24	132.350 MHZ Primary 128.775 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	HF SEA-2 (dự phòng) HF SEA-2 (as back up)
b. Phần vùng trời kiểm soát từ FL 305 trở xuống: **b. Responsibility airspace up to FL 305 inclusive:**				
Giới hạn ngang: Đường gấp khúc khép kín nối các điểm E04 – SOSPA – D20 – D19 – D18 – DN7 – DN6 – E04. **Giới hạn cao:** Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 305, trừ vùng trời trách nhiệm của các đài kiểm soát tại sân bay của các sân bay có liên quan. **Lateral limits:** The line that connects points E04 – SOSPA – D20 – D19 – D18 – DN7 – DN6 – E04. **Vertical limit:** From ground/water up to FL 305 inclusive, except the airspace under the responsibility of TWRs of aerodromes concerned.	Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Ho Chi Minh CTL English, Vietnamese H24	132.350 MHZ Primary 128.775 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	HF SEA-2 (dự phòng) HF SEA-2 (as back up)
Phân khu 7 **Sector 7**				
Giới hạn ngang: Đường gấp khúc khép kín nối các điểm D15 - RUNOP - D18 - D19 - D25 - D26 - D27- RG - D28 - Dọc theo ranh giới FIR Hồ Chi Minh và Phnom Penh - D15. **Giới hạn cao:** Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL 255, trừ vùng trời trách nhiệm của APP Tân Sơn Nhất và vùng trời trách nhiệm của các TWR của các sân bay có liên quan. **Lateral limits:** The poly-line that connects points D15 - RUNOP - D18 - D19 - D25 - D26 - D27 - RG - D28 - Along the boundary of Ho Chi Minh and Phnom Penh FIR - D15. **Vertical limits:** From GND/water up to FL 255 inclusive, except the airspace under the responsibility of Tan Son Nhat APP and TWRs of related aerodromes.	Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Ho Chi Minh CTL English, Vietnamese H24	128.175 MHZ Primary 133.850 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	HF SEA-2 (dự phòng) HF SEA-2 (as back up)

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
VÙNG THÔNG BÁO BAY TẦNG CAO: KHÔNG **UIR: NIL**				
Khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu trong vùng trời sân bay Cam Ranh được phân chia thành 02 khu vực như sau: Khu vực trách nhiệm vị trí Kiểm soát tại sân bay Cam Ranh - CRA TWR và Khu vực trách nhiệm vị trí Kiểm soát tiếp cận Cam Ranh - CRA APP **Responsibility areas providing ATS services within airspace of Cam Ranh Aerodrome are divided into 02 areas are as follows: Cam Ranh Tower (CRA TWR) and Cam Ranh Appoach (CRA APP)**				
a. Khu vực trách nhiệm vị trí Kiểm soát tại sân bay Cam Ranh - CRA TWR **Cam Ranh Tower (CRA TWR)**				
Giới hạn ngang: Là vòng tròn có bán kính 8 NM (15 KM), tâm là điểm quy chiếu sân bay. **Giới hạn cao:** 750 M (AMSL). **Giới hạn thấp:** Mặt đất/ mặt nước. **Lateral limit:** A circle with radius 8 NM (15 KM), centred at ARP. **Upper limit:** 750 M (AMSL). **Lower limit:** Ground/water	Cơ sở Kiểm soát tại sân Cam Ranh CRA TWR	Tại sân Cam Ranh Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Cam Ranh Tower English/Vietnamese H24	118.200 MHZ Primary 124.350 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 15 KM 74 KM 74 KM
b. Khu vực trách nhiệm vị trí Kiểm soát tiếp cận Cam Ranh - Cam Ranh APP **Cam Ranh Appoach (Cam Ranh APP)**				

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang: Đường nối từ điểm 1 đến điểm 13 có tọa độ WGS-84 như sau: - Điểm 1: 121554.67B 1083547.31Đ - Điểm 2: 122509.70B 1084133.15Đ - Điểm 3: 122202.81B 1084643.19Đ - Điểm 4: 123327.45B 1090425.75Đ - Điểm 5: 123849.48B 1090353.84Đ - Điểm 6: 123847.92B 1092226.39Đ - Điểm 7: 123319.05B 1092217.47Đ - Điểm 8: 122237.01B 1093943.92Đ - Điểm 9: 122347.04B 1094546.05Đ - Điểm 10: 113042.08B 1094114.46Đ - Điểm 11: 113216.45B 1091611.11Đ - Điểm 12: 113821.20B 1090920.34Đ - Điểm 13: 120606.38B 1085202.45Đ - LAVUT: 115346.63B 1085154.97Đ - LUPVA: 114448.02B 1085707.20Đ - ARP: 115944B 1091306Đ **Giới hạn cao:** FL 155 (4 700 M) **Giới hạn thấp:** - 450 M (AMSL) trong vòng bán kính 30 KM, tâm là điểm quy chiếu sân bay. - 750 M (AMSL) trong vòng bán kính từ 30 KM đến 74 KM, tâm là điểm quy chiếu sân bay. **Lateral limits:** The line that connects from point 1 to point 13 with the following WGS-84 coordinates: - Point 1: 121554.67N 1083547.31E - Point 2: 122509.70N 1084133.15E - Point 3: 122202.81N 1084643.19E - Point 4: 123327.45N 1090425.75E - Point 5: 123849.48N 1090353.84E - Point 6: 123847.92N 1092226.39E - Point 7: 123319.05N 1092217.47E - Point 8: 122237.01N 1093943.92E - Point 9: 122347.04N 1094546.05E - Point 10: 113042.08N 1094114.46E - Point 11: 113216.45N 1091611.11E - Point 12: 113821.20N 1090920.34E - Point 13: 120606.38N 1085202.45E - LAVUT: 115346.63N 1085154.97E - LUPVA: 114448.02N 1085707.20E - APR: 115944N 1091306E **Upper limit:** FL 155 (4 700 M) **Lower limit:** - 450 M (AMSL) in the circle with radius 30 KM, centred at ARP. - 750 M (AMSL) in the circle with radius from 30 KM to 74 KM, centred at ARP.	Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Cam Ranh Cam Ranh APP	Tiếp cận Cam Ranh Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Cam Ranh APP English, Vietnamese H24	127.900 MHZ Primary 124.350 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 74 KM 74 KM 74 KM
Khu vực trách nhiệm Kiểm soát tiếp cận tầng cao Đà Nẵng **DA NANG GND CTL**				

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang: - Phía Bắc: Ranh giới Vùng thông báo bay Hà Nội và Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh. - Phía Tây: biên giới Việt Nam - Lào và Việt Nam - Căm-pu-chia. - Phía Đông Bắc: Ranh giới vùng trách nhiệm giữa Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh và Trung tâm Kiểm soát đường dài Sanya. - Phía Đông: Kinh tuyến 1100000Đ. - Phía Nam: Vĩ tuyến 133000B **Giới hạn cao:** Từ mặt đất/nước đến và bao gồm FL 245, trừ khu vực trách nhiệm của các cơ sở điều hành bay: Đài kiểm soát Đà Nẵng, Tiếp cận Đà Nẵng, Đài kiểm soát Phú Bài, Chu Lai, Pleiku và Phù Cát. **Lateral limits:** - Northern: The boundary of Ha Noi FIR and Ho Chi Minh FIR. - Western: Viet Nam - Laos border and Viet Nam - Cambodia border. - North-Eastern: The boundary of responsibility area between of Ho Chi Minh FIR and Sanya ACC. - Eastern: Longtitude 1100000E. - Southern: Latitude 133000N **Vertical limit:** From GND/water up to FL 245 inclusive. Except responsibility areas of ATC Units: Da Nang TWR, Da Nang APP, Phu Bai TWR, Chu Lai TWR, Pleiku TWR and Phu Cat TWR.	Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng Da Nang APP	Tiếp cận Đà Nẵng Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Da Nang APP English, Vietnamese H24	125.300 MHZ Primary 125.450 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 300 KM 300 KM 300 KM HF SEA-2 (dự phòng) HF SEA-2 (as back up)
Khu vực trách nhiệm Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng **DA NANG APP**				
Giới hạn ngang: Là vòng tròn bán kính 60 KM, tâm là đài DVOR/DMEDAN **Giới hạn cao:** Từ độ cao 600 M (2 000 FT) lên đến và bao gồm độ cao 2 750 M (9 000 FT), trừ phần khu vực trách nhiệm của các đài kiểm soát: Đà Nẵng, Chu Lai và Phú Bài. **Lateral limits:** A circle with 60 KM radius, centred at DAN DVOR/DME **Vertical limit:** From 600 M (2 000 FT) up to 2 750 M (9 000 FT) inclusive, except responsibility areas of Da Nang TWR, Chu Lai TWR and Phu Bai TWR.	Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Đà Nẵng Da Nang APP	Tiếp cận Đà Nẵng Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Da Nang APP English, Vietnamese H24	120.450 MHZ Primary 125.450 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 60 KM 300 KM 300 KM HF SEA-2 (dự phòng) HF SEA-2 (as back up)
Khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài **NOI BAI TMA**				

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang: Một vòng tròn bán kính 75 KM (40 NM) với tâm là đài DVOR/DME NOB, trừ khu vực trách nhiệm phân khu kiểm soát đến, đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài và đài chỉ huy tại các sân bay Gia Lâm, Kép, Hòa Lạc và Kiến An. **Giới hạn cao:** FL 155 (4 700 M) 750 M Vùng trời loại: C **Lateral limits:** A circle with radius 75 KM (40 NM) centred on NOB DVOR/DME, except responsibility areas of Noi Bai ARR, Noi Bai TWR and TWRs of airports: Gia Lam, Kep, Hoa Lac and Kien An. **Vertical limit:** FL 155 (4 700 M) 750 M Class of airspace: C	Cơ sở kiểm soát tiếp cận Nội Bài Noi Bai APP	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	125.100 MHZ Primary 121.000 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM
Khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài được phân chia thành 2 phân khu: Kiểm soát trung tận (TMC Nội Bài) và Kiểm soát đến (ARR Nội Bài). **Noi Bai Approach Control is divided into two sectors: Terminal control (Noi Bai TMC) and Arrival control (Noi Bai ARR).**				
Khi sử dụng hướng đường CHC 11L/R: **RWY 11L/R**:				
a. Kiểm soát trung tận (TMC Nội Bài) **a.Terminal control (Noi Bai TMC)**				
Giới hạn ngang: Là vòng tròn bán kính 75 KM (40 NM), tâm là đài DVOR/DME NOB, trừ khu vực trách nhiệm phân khu kiểm soát đến, đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài và đài chỉ huy tại các sân bay Gia Lâm, Kép, Hòa Lạc và Kiến An. **Giới hạn cao:** Từ 750 M đến và bao gồm FL 155. Vùng trời loại: C **Lateral limits:** A circle with radius 75 KM (40 NM), centred at NOB DVOR/DME, except responsibility areas of Noi Bai ARR, Noi Bai TWR and TWRs of airports: Gia Lam, Kep, Hoa Lac and Kien An. **Vertical limit:** From 750 M up to FL 155 inclusive. Class of airspace: C	Kiểm soát trung tận Nội Bài Noi Bai TMC	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	125.100 MHZ Primary 126.575 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM
b. Kiểm soát đến (ARR Nội Bài) **b. Arrival control (Noi Bai ARR)**				

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang: Là khu vực được xác định bởi đường khép kín các điểm BISAX - SUBUP - A1 - Ranh giới TMA Nội Bài - A2 - BISAX. **Giới hạn cao:** Từ 750 M đến và bao gồm 2 300 M. Vùng trời loại: C **Lateral limits:** Is an area defined by the line that connects points BISAX - SUBUP - A1 - boundary of Noi Bai TMA - A2 - BISAX. **Vertical limit:** From 750 M up to 2 300 M inclusive. Class of airspace: C	Kiểm soát đến Nội Bài Noi Bai ARR	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	121.000 MHZ Primary 120.075 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM
Khi sử dụng hướng đường CHC 29L/R: **RWY 29L/R**:				
a. Kiểm soát trung tận (TMC Nội Bài) **a.Terminal control (Noi Bai TMC)**				
Giới hạn ngang: Là vòng tròn bán kính 75 KM (40 NM), tâm là đài DVOR/DME NOB, trừ khu vực trách nhiệm phân khu kiểm soát đến, đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài và đài chỉ huy tại các sân bay Gia Lâm, Kép, Hòa Lạc và Kiến An. **Giới hạn cao:** Từ 750 M đến và bao gồm FL 155. Vùng trời loại: C **Lateral limits:** A circle with radius 75 KM (40 NM), centred at NOB DVOR/DME, except responsibility areas of Noi Bai ARR, Noi Bai TWR and TWRs of aerodrome: Gia Lam, Kep, Hoa Lac and Kien An. **Vertical limit:** From 750 M up to FL 155 inclusive. Class of airspace: C	Kiểm soát trung tận Nội Bài Noi Bai TMC	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	125.100 MHZ Primary 126.575 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM
b. Kiểm soát đến (ARR Nội Bài): Gồm 2 phần: **b. Arrival control (Noi Bai ARR)**: Include 2 parts:				
Phần thứ nhất: **Giới hạn cao:** Từ **750 M** đến và bao gồm **2 300 M**. **Giới hạn ngang:** Là khu vực được xác định bởi đường khép kín nối các điểm SUBUP - A3 - Ranh giới TMA Nội Bài - A4 - A6 - SUBUP. Vùng trời loại: C **Part 1:** **Vertical limits:** From 750 M up to 2 300 M Inclusive. **Lateral limit:** Is an area defined by the line that connects points SUBUP - A3 - boundary of Noi Bai TMA - A4 - A6 - SUBUP. Class of airspace: C	Kiểm soát đến Nội Bài Noi Bai ARR	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	121.000 MHZ Primary 120.075 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Phần thứ hai: **Giới hạn cao:** Từ **1 500 M** đến và bao gồm **2 300 M**. **Giới hạn ngang:** Là khu vực được xác định bởi đường khép kín nối các điểm BISAX - A5 - Ranh giới TMA Nội Bài - A4 - A6 - BISAX. Vùng trời loại: C **Part 2:** **Vertical limits:** From **1 500 M** up to **2 300 M** inclusive **Lateral limit:** Is an area defined by the line that connects points BISAX - A5 - boundary of Noi Bai TMA - A4 - A6 - BISAX. Class of airspace: C	Kiểm soát đến Nội Bài Noi Bai ARR	Tiếp cận Nội Bài Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Noi Bai APP English, Vietnamese H24	121.000 MHZ Primary 120.075 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 90 KM 90 KM 90 KM
Ghi chú: Trong khung giờ có mật độ hoạt động bay thấp (từ 1700 đến 2200 (giờ quốc tế)), phân khu điều hành bay tại các cơ sở kiểm soát tiếp cận Nội Bài sẽ được kết hợp và sử dụng tần số của TMC Nội Bài. Tuy nhiên trong thời điểm có hoạt động bay tăng đột biến, **kíp trưởng APP** được phép quyết định **điều chỉnh thời điểm** (bắt đầu và kết thúc) kết hợp phân khu để đáp ứng yêu cầu hoạt động bay. **Note:** During the off-peak period of flight operations (from 1700 to 2200 (UTC)), the ATC sectors at Noi Bai Approach Control Units are combined and used VHF frequencies of Noi Bai TMC. In case traffic density increases dramatically, **APP supervisor** is allowed to decide the a**djustment of combination period**(starting and ending) in order to meet traffic requirements.				
Khu vực kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất **Tan Son Nhat TMA**				
Giới hạn ngang: Là vòng tròn bán kính 75 KM (40 NM), tâm là đài TSH DVOR/DME (104906B 1063902Đ), trừ vùng trời trách nhiệm của các sân bay Biên Hòa, Vũng Tàu, Tân Sơn Nhất và vùng trời trong Vùng Thông báo bay Phnôm Pênh. **Giới hạn cao:** FL 166 (5 050 M) 600 M Vùng trời loại: C **Lateral limits:** A circle with radius 75 KM (40 NM), centred at DVOR/DME TSH (104906N 1063902E), except the airspace under responsibility of Bien Hoa, Vung Tau, Tan Son Nhat Airports and the airspace within Phnom Penh FIR. **Vertical limit:** FL 166 (5 050 M) 600 M Class of airspace: C	Cơ sở Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat APP	Tiếp cận Tân Sơn Nhất Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Tan Son Nhat APP English, Vietnamese H24	125.500 MHZ Primary 126.350 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 75 KM 75 KM
Khu vực Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất được phân chia thành 02 phân khu: Phân khu Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất **(TSN ARR) và Phân khu Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất (TSN TMC) - Point Merge System** **Tan Son Nhat TMA is divided into 2 sectors: Tan Son Nhat Arrival (TSN ARR) and Tan Son Nhat Terminal (TSN TMC) - Point Merge System**				
a. Phân khu Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất (TSN ARR) - Point Merge System **a. Tan Son Nhat Arrival (TSN ARR) - Point Merge System**				

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang và giới hạn cao: Ranh giới theo cấu hình động phụ thuộc vào hướng đường CHC sử dụng, được giới hạn bởi các điểm dưới đây,trừ vùng trời sân bay Biên Hòa Vũng Tàu và Tân Sơn Nhất: **Khi sử dụng đường CHC 25L/R:** Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 1 500 M (5 000 FT): - TSH VOR: 104906B 1063902Đ; - AS-01: 105655B 1065046Đ; - AS-02: 105322B 1065124Đ; - AS-09: 104256B 1065035Đ; - TSH VOR: 104906B 1063902Đ. Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 2 750 M (9 000 FT) - AS-01: 105655B 1065046Đ; - AS-03: 111845B 1064712Đ; - AS-04: 112504B 1065639Đ; - AS-05: 110422B 1071618Đ; - AS-10: 110021B 1071009Đ; - AS-11: 105309B 1071212Đ; - AS-06: 105343B 1071906Đ; - AS-07: 101900B 1070546Đ; - AS-08: 103056B 1065455Đ; - AS-09: 104256B 1065035Đ; - AS-02: 105322B 1065124Đ; - AS-01: 105655B 1065046Đ. Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 3 350 M (11 000 FT): - AS-05: 110422B 1071618Đ; - AS-06: 105343B 1071906Đ; - AS-11: 105309B 1071212Đ; - AS-10: 110021B 1071009Đ; - AS-05: 110422B 1071618Đ. Khi sử dụng đường CHC 07L/R: Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 2 450 M (8 000 FT): - AS-13: 104612B 1062314Đ; - AS-14: 102723B 1060429Đ; - AS-18: 105359B 1055836Đ; - AS-17: 104629B 1061207Đ; - AS-13: 104612B 1062314Đ. Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 3 650 M (12 000 FT): - TSH VOR: 104906B 1063902Đ; - AS-16: 103340B 1064127Đ; - AS-15: 102653B 1063743Đ; - AS-12: 101045B 1065112Đ; - AS-14: 102723B 1060429Đ; - AS-13: 104612B 1062314Đ; - TSH VOR: 104906B 1063902Đ.	Phân khu Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất	Tiếp cận Tân Sơn Nhất Tiếng Anh/Tiếng Việt H24	126.350 MHZ Primary 127.725 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 75 KM 75 KM

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Lateral limit and vertical limit: The sector boundary is flexible, depending on RWY in use and is bounded by the following points, except the airspace under responsibility of Bien Hoa, Vung Tau and Tan Son Nhat Aerodromes: **RWY 25L/R:** From 600 M (2 000 FT) up to 1 500 M (5 000 FT) inclusive: TSH VOR: 104906N 1063902E; - AS-01: 105655N 1065046E; - AS-02: 105322N 1065124E; - AS-09: 104256N 1065035E; - TSH VOR: 104906N 1063902E. From 600 M (2 000 FT) up to 2 750 M (9 000 FT) inclusive: - AS-01: 105655N 1065046E; - AS-03: 111845N 1064712E; - AS-04: 112504N 1065639E; - AS-05: 110422N 1071618E; - AS-10: 110021N 1071009E; - AS-11: 105309N 1071212E; - AS-06: 105343N 1071906E; - AS-07: 101900N 1070546E; - AS-08: 103056N 1065455E; - AS-09: 104256N 1065035E - AS-02: 105322N 1065124E; - AS-01: 105655N 1065046E. From 600 M (2 000 FT) up to 3 350 M (11 000 FT) inclusive: - AS-05: 110422N 1071618E; - AS-06: 105343N 1071906E; - AS-11: 105309N 1071212E; - AS-10: 110021N 1071009E; - AS-05: 110422N 1071618E. **RWY 07L/R:** From 600 M (2 000 FT) up to 2 450 M (8 000 FT) inclusive: - AS-13: 104612N 1062314E; - AS-14: 102723N 1060429E; - AS-18: 105359N 1055836E; - AS-17: 104629N 1061207E; - AS-13: 104612N 1062314E. From 600 M (2 000 FT) up to 3 650 M (12 000 FT) inclusive: - TSH VOR: 104906N 1063902E; - AS-16: 103340N 1064127E; - AS-15: 102653N 1063743E; - AS-12: 101045N 1065112E; - AS-14: 102723N 1060429E; - AS-13: 104612N 1062314E; - TSH VOR: 104906N 1063902E.	Tan Son Nhat ARR	Tan Son Nhat APP English, Vietnamese H24	126.350 MHZ Primary 127.725 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 75 KM 75 KM
b. Phân khu Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất - Point Merge System **b. Tan Son Nhat Terminal (TSN TMC) - Point Merge System**				

Tên khu vực *Giới hạn ngang* *Giới hạn cao* *Loại vùng trời* *Name* *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Cơ sở cung cấp dịch vụ* *Unit providing service*	*Tên gọi* *Ngôn ngữ sử dụng* *Khu vực, tình trạng sử dụng* *Giờ hoạt động* *Call Sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Tần số* *số SATVOICE* *Mục đích* *Frequency* *SATVOICE number* *Purpose*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Giới hạn ngang: Là vòng tròn có bán kính 75 KM (40 NM), tâm là vị trí đài TSH DVOR/DME, trừ khu vực trách nhiệm của phân khu Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất và vùng trời trách nhiệm của các sân bay quân sự Biên Hòa, Vũng Tàu, sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất và vùng trời trong Vùng Thông báo bay Phnom Pênh. **Giới hạn cao:** Từ độ cao 600 M (2 000 FT) đến và bao gồm độ cao 5 050 M (16 500 FT). Vùng trời loại: C **Lateral limits:** A circle with radius of 75 KM (40 NM), centred at DVOR/DME TSH, except responsibility areas of Tan Son Nhat Arrival Control and the airspace under responsibility of Bien Hoa, Vung Tau military airports, Tan Son Nhat International Airport and the airspace within Phnom Penh FIR **Vertical limits:** From 600 M (2 000 FT), up to 5 050 M (16 500 FT) inclusive. Class of airspace: C	Phân khu Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat ARR	Tiếp cận Tân Sơn Nhất Tiếng Anh/Tiếng Việt H24 Tan Son Nhat APP English, Vietnamese H24	125.500 MHZ Primary 124.075 MHZ Secondary 121.500 MHZ Emergency	Range: 75 KM 75 KM

Sơ đồ phân chia khu vực trách nhiệm của ACC Hà Nội và ACC Hồ Chí Minh	ENR 2.1-19	Sectorization of Ha Noi ACC and Ho Chi Minh ACC
Khu vực trách nhiệm của Đà Nẵng TWR, APP, CTL và các TWR khu vực miền Trung (Mặt cắt ngang)	ENR 2.1-21	Responsibility Area of DAN TWR, APP, CTL and TWRs at Middle Region (Plan view)
Khu vực trách nhiệm của Đà Nẵng TWR, APP, CTL và các TWR khu vực miền Trung (Mặt cắt dọc)	ENR 2.1-23	Area of DAN TWR, APP, CTL and TWRs at Middle Region (Profile view)
Sơ đồ phân chia khu vực Kiểm soát tiếp cận Nội Bài – Đường CHC 11L/R	ENR 2.1-25	Noi Bai TMA Sectorization Chart – RWY 11L/R
Sơ đồ phân chia khu vực Kiểm soát tiếp cận Nội Bài – Đường CHC 29L/R	ENR 2.1-27	Noi Bai TMA Sectorization Chart – RWY 29L/R
Sơ đồ phân chia khu vực Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất – Point Merge System – đường CHC 07L/R	ENR 2.1-29	Tan Son Nhat TMA Sectorization Chart – Point Merge System – RWY 07L/R
Sơ đồ phân chia khu vực Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất – Point Merge System – đường CHC 25L/R	ENR 2.1-31	Tan Son Nhat TMA Sectorization Chart – Point Merge System – RWY 25L/R
Sơ đồ khu vực trách nhiệm APP Cam Ranh (mặt cắt ngang)	ENR 2.1-33	Responsibility Area of Cam Ranh APP (plan view)
Sơ đồ khu vực trách nhiệm TWR/ APP Cam Ranh (Mặt cắt dọc)	ENR 2.1-35	Responsibility Area of Cam Ranh TWR/ APP (Profile view)

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDL AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDL-1-11
VVDL AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVDL-1-11
VVDL AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVDL-1-12
VVDL AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVDL-1-13
VVDL AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVDL-1-13
VVDL AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVDL-1-14
VVDL AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVDL-1-14
VVDL AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY LIÊN KHƯƠNG	AD 2-VVDL-1-22
VVDL AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVDL-1-24

DA NANG/DA NANG INTL

VVDN AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVDN-1-4
VVDN AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVDN-1-6
VVDN AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-7
VVDN AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVDN-1-11
VVDN AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDN-1-12
VVDN AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVDN-1-13
VVDN AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVDN-1-14
VVDN AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVDN-1-17
VVDN AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVDN-1-18
VVDN AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVDN-1-19
VVDN AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVDN-1-26
VVDN AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVDN-1-26

VVDL AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVDL-1-11
VVDL AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVDL-1-11
VVDL AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDL-1-12
VVDL AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDL-1-13
VVDL AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDL-1-13
VVDL AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVDL-1-14
VVDL AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDL-1-14
VVDL AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDL-1-19
VVDL AD 2.24	CHARTS RELATED TO LIEN KHUONG AERODROME	AD 2-VVDL-1-22
VVDL AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVDL-1-24

DA NANG/DA NANG INTL

VVDN AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVDN-1-1
VVDN AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVDN-1-2
VVDN AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVDN-1-3
VVDN AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVDN-1-4
VVDN AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVDN-1-6
VVDN AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVDN-1-7
VVDN AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVDN-1-11
VVDN AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVDN-1-12
VVDN AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVDN-1-13
VVDN AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVDN-1-14
VVDN AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVDN-1-15
VVDN AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVDN-1-16
VVDN AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVDN-1-17
VVDN AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVDN-1-18
VVDN AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVDN-1-19
VVDN AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVDN-1-26
VVDN AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVDN-1-26

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDN AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVDN-1-30
VVDN AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY ĐÀ NẴNG	AD 2-VVDN-1-38
VVDN AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVDN-1-41

AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL

VVNB AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVNB-1-10
VVNB AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-11
VVNB AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVNB-1-14
VVNB AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVNB-1-15
VVNB AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVNB-1-16
VVNB AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVNB-1-17
VVNB AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVNB-1-18
VVNB AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVNB-1-18
VVNB AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVNB-1-19
VVNB AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVNB-1-19
VVNB AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVNB-1-20
VVNB AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVNB-1-24
VVNB AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVNB-1-74
VVNB AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVNB-1-74
VVNB AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVNB-1-93
VVNB AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY NỘI BÀI	AD 2-VVNB-1-111
VVNB AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVNB-1-117

HUE/PHU BAI INTL

VVPB AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVPB-1-2

VVDN AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVDN-1-30
VVDN AD 2.24	CHARTS RELATED TO DA NANG AERODROME	AD 2-VVDN-1-38
VVDN AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVDN-1-41

AERODROME HA NOI/NOI BAI INTL

VVNB AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVNB-1-1
VVNB AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVNB-1-2
VVNB AD 2.5	PASSANGER FACILITIES	AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVNB-1-3
VVNB AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVNB-1-4
VVNB AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVNB-1-10
VVNB AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVNB-1-11
VVNB AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVNB-1-14
VVNB AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVNB-1-15
VVNB AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVNB-1-16
VVNB AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVNB-1-17
VVNB AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVNB-1-18
VVNB AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVNB-1-18
VVNB AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVNB-1-19
VVNB AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVNB-1-19
VVNB AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVNB-1-20
VVNB AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVNB-1-24
VVNB AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVNB-1-74
VVNB AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVNB-1-74
VVNB AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVNB-1-93
VVNB AD 2.24	CHARTS RELATED TO NOI BAI AERODROME	AD 2-VVNB-1-111
VVNB AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVNB-1-117

HUE/PHU BAI INTL

VVPB AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPB-1-1
VVPB AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVPB-1-2
VVPB AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVPB-1-2

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPK AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVPK-1-14	VVPK AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPK-1-14
VVPK AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVPK-1-17	VVPK AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPK-1-17
VVPK AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PLEIKU	AD 2-VVPK-1-21	VVPK AD 2.24	CHARTS RELATED TO PLEIKU AERODROME	AD 2-VVPK-1-21
VVPK AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVPK-1-23	VVPK AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVPK-1-23

AN GIANG/PHU QUOC INTL — **AN GIANG/PHU QUOC INTL**

VVPQ AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-1	VVPQ AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-1	VVPQ AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVPQ-1-1
VVPQ AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVPQ-1-2	VVPQ AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVPQ-1-2	VVPQ AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVPQ-1-2	VVPQ AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-2
VVPQ AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-3	VVPQ AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVPQ-1-3	VVPQ AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY − CLEARING	AD 2-VVPQ-1-3
VVPQ AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVPQ-1-4	VVPQ AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVPQ-1-4
VVPQ AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVPQ-1-5	VVPQ AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-5	VVPQ AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVPQ-1-5
VVPQ AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVPQ-1-8	VVPQ AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVPQ-1-8
VVPQ AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVPQ-1-9	VVPQ AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVPQ-1-9
VVPQ AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVPQ-1-10	VVPQ AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVPQ-1-10	VVPQ AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVPQ-1-10
VVPQ AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVPQ-1-11	VVPQ AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVPQ-1-11	VVPQ AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVPQ-1-11
VVPQ AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVPQ-1-12	VVPQ AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVPQ-1-12
VVPQ AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVPQ-1-13	VVPQ AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVPQ-1-13	VVPQ AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVPQ-1-13
VVPQ AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVPQ-1-14	VVPQ AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVPQ-1-14
VVPQ AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVPQ-1-21	VVPQ AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVPQ-1-21
VVPQ AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVPQ-1-21	VVPQ AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVPQ-1-21
VVPQ AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVPQ-1-26	VVPQ AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVPQ-1-26
VVPQ AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÚ QUỐC	AD 2-VVPQ-1-29	VVPQ AD 2.24	CHARTS RELATED TO PHU QUOC AERODROME	AD 2-VVPQ-1-29
VVPQ AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVPQ-1-31	VVPQ AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVPQ-1-31

AN GIANG/RACH GIA DOMESTIC — **AN GIANG/RACH GIA DOMESTIC**

VVRG AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-1	VVRG AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-1	VVRG AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVRG-1-1
VVRG AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVRG-1-2	VVRG AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVRG-1-2

VVRG AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVRG-1-6
VVRG AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVRG-1-11
VVRG AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVRG-1-11
VVRG AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVRG-1-14
VVRG AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY RẠCH GIÁ	AD 2-VVRG-1-18
VVRG AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVRG-1-20

VVRG AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVRG-1-2
VVRG AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVRG-1-3
VVRG AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVRG-1-4
VVRG AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVRG-1-5
VVRG AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVRG-1-6
VVRG AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVRG-1-7
VVRG AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVRG-1-8
VVRG AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVRG-1-9
VVRG AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVRG-1-10
VVRG AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVRG-1-11
VVRG AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVRG-1-11
VVRG AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVRG-1-14
VVRG AD 2.24	CHARTS RELATED TO RACH GIA AERODROME	AD 2-VVRG-1-18
VVRG AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVRG-1-20

DAK LAK/TUY HOA DOMESTIC

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

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

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVTH AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTH-1-8
VVTH AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVTH-1-12
VVTH AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVTH-1-12
VVTH AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TUY HÒA	AD 2-VVTH-1-16
VVTH AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVTH-1-17

VVTH AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVTH-1-8
VVTH AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVTH-1-9
VVTH AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVTH-1-10
VVTH AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTH-1-11
VVTH AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVTH-1-12
VVTH AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTH-1-12
VVTH AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTH-1-13
VVTH AD 2.24	CHARTS RELATED TO TUY HOA AERODROME	AD 2-VVTH-1-16
VVTH AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVTH-1-17

HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL

VVTS AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH CẢNG SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVTS-1-4
VVTS AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVTS-1-8
VVTS AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-11
VVTS AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVTS-1-19
VVTS AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTS-1-22
VVTS AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVTS-1-24
VVTS AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVTS-1-24
VVTS AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVTS-1-26
VVTS AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVTS-1-28

VVTS AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVTS-1-1
VVTS AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVTS-1-2
VVTS AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING	AD 2-VVTS-1-3
VVTS AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVTS-1-4
VVTS AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVTS-1-8
VVTS AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVTS-1-11
VVTS AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVTS-1-19
VVTS AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVTS-1-20
VVTS AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVTS-1-21
VVTS AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVTS-1-22
VVTS AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVTS-1-23
VVTS AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVTS-1-24
VVTS AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTS-1-24
VVTS AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVTS-1-26
VVTS AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTS-1-28

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVTS AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVTS-1-67	VVTS AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTS-1-67
VVTS AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTS-1-67	VVTS AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTS-1-67
VVTS AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTS-1-83	VVTS AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTS-1-83
VVTS AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT	AD 2-VVTS-1-102	VVTS AD 2.24	CHARTS RELATED TO TAN SON NHAT AERODROME	AD 2-VVTS-1-102
VVTS AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT PHÂN ĐOẠN TRỰC QUAN (VSS)	AD 2-VVTS-1-107	VVTS AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVTS-1-107

THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC — **THANH HOA/THO XUAN DOMESTIC**

VVTX AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-1	VVTX AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-1	VVTX AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVTX-1-1
VVTX AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVTX-1-2	VVTX AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVTX-1-2	VVTX AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVTX-1-2
VVTX AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVTX-1-3	VVTX AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-3	VVTX AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVTX-1-3
VVTX AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVTX-1-4	VVTX AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY − CLEARING	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVTX-1-4	VVTX AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVTX-1-4
VVTX AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVTX-1-5	VVTX AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVTX-1-5
VVTX AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-6	VVTX AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVTX-1-6
VVTX AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVTX-1-7	VVTX AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVTX-1-7
VVTX AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTX-1-8	VVTX AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVTX-1-8
VVTX AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVTX-1-9	VVTX AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVTX-1-9	VVTX AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVTX-1-9
VVTX AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVTX-1-10	VVTX AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVTX-1-10
VVTX AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVTX-1-10	VVTX AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVTX-1-10
VVTX AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVTX-1-10	VVTX AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVTX-1-10
VVTX AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVTX-1-11	VVTX AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVTX-1-11
VVTX AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVTX-1-12	VVTX AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVTX-1-12
VVTX AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVTX-1-12	VVTX AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVTX-1-12
VVTX AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVTX-1-13	VVTX AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVTX-1-13
VVTX AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVTX-1-13	VVTX AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVTX-1-13
VVTX AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVTX-1-17	VVTX AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVTX-1-17
VVTX AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY THỌ XUÂN	AD 2-VVTX-1-21	VVTX AD 2.24	CHARTS RELATED THO XUAN AERODROME	AD 2-VVTX-1-21
VVTX AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVTX-1-22	VVTX AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVTX-1-22

QUANG NINH/VAN DON INTL — **QUANG NINH/VAN DON INTL**

VVVD AD 2.1	TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY	AD 2-VVVD-1-1	VVVD AD 2.1	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME	AD 2-VVVD-1-1
VVVD AD 2.2	DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY	AD 2-VVVD-1-1	VVVD AD 2.2	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	AD 2-VVVD-1-1

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVD AD 2.3	GIỜ HOẠT ĐỘNG	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD 2.4	DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD 2.5	PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.6	DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.7	MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.8	SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA	AD 2-VVVD-1-4
VVVD AD 2.9	HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN	AD 2-VVVD-1-5
VVVD AD 2.10	CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY	AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVVD-1-10
VVVD AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVVD-1-11
VVVD AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVVD-1-12
VVVD AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVVD-1-14
VVVD AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVVD-1-14
VVVD AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVVD-1-15
VVVD AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVVD-1-16
VVVD AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVVD-1-16
VVVD AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVVD-1-20
VVVD AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVVD-1-20
VVVD AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVVD-1-24
VVVD AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VÂN ĐỒN	AD 2-VVVD-1-27
VVVD AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVVD-1-28

NGHE AN/VINH DOMESTIC

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

VVVD AD 2.3	OPERATIONAL HOURS	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD 2.4	HANDLING SERVICES AND FACILITIES	AD 2-VVVD-1-2
VVVD AD 2.5	PASSENGER FACILITIES	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.6	RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.7	SEASONAL AVAILABILITY − CLEARING	AD 2-VVVD-1-3
VVVD AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA	AD 2-VVVD-1-4
VVVD AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	AD 2-VVVD-1-5
VVVD AD 2.10	AERODROME OBSTACLES	AD 2-VVVD-1-6
VVVD AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVVD-1-10
VVVD AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVVD-1-11
VVVD AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVVD-1-12
VVVD AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVVD-1-13
VVVD AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVVD-1-14
VVVD AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVVD-1-14
VVVD AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVVD-1-15
VVVD AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVVD-1-16
VVVD AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVVD-1-16
VVVD AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVVD-1-20
VVVD AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVVD-1-20
VVVD AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVVD-1-24
VVVD AD 2.24	CHARTS RELATED TO VAN DON AERODROME	AD 2-VVVD-1-27
VVVD AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVVD-1-28

NGHE AN/VINH DOMESTIC

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

VVVH AD 2.11	LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP	AD 2-VVVH-1-9
VVVH AD 2.12	CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVVH-1-10
VVVH AD 2.13	CÁC CỰ LY CÔNG BỐ	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.14	ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.15	CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.16	KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.17	VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.18	PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.19	ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.20	CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY	AD 2-VVVH-1-15
VVVH AD 2.21	CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN	AD 2-VVVH-1-17
VVVH AD 2.22	CÁC PHƯƠNG THỨC BAY	AD 2-VVVH-1-17
VVVH AD 2.23	CÁC TIN TỨC BỔ SUNG	AD 2-VVVH-1-23
VVVH AD 2.24	SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VINH	AD 2-VVVH-1-29
VVVH AD 2.25	XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)	AD 2-VVVH-1-31

VVVH AD 2.11	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	AD 2-VVVH-1-9
VVVH AD 2.12	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	AD 2-VVVH-1-10
VVVH AD 2.13	DECLARED DISTANCES	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.14	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	AD 2-VVVH-1-11
VVVH AD 2.15	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.16	HELICOPTER LANDING AREA	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.17	ATS AIRSPACE	AD 2-VVVH-1-12
VVVH AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.19	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS	AD 2-VVVH-1-13
VVVH AD 2.20	LOCAL AERODROME REGULATIONS	AD 2-VVVH-1-15
VVVH AD 2.21	NOISE ABATEMENT PROCEDURES	AD 2-VVVH-1-17
VVVH AD 2.22	FLIGHT PROCEDURES	AD 2-VVVH-1-17
VVVH AD 2.23	ADDITIONAL INFORMATION	AD 2-VVVH-1-23
VVVH AD 2.24	CHARTS RELATED TO VINH AERODROME	AD 2-VVVH-1-29
VVVH AD 2.25	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION	AD 2-VVVH-1-31

© 2004 Civil Aviation Authority of Viet Nam

AD 1.5 CHỨNG CHỈ KHAI THÁC CỦA CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

AD 1.5 STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES

Tên và địa danh sân bay *Aerodrome name* *Location indicator*	*Ngày chứng nhận* *Date of certification*	*Hiệu lực* *Validity of certification*	*Ghi chú* *Remarks*
HO CHI MINH/CON DAO DOM VVCS	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
GIA LAI/Phu Cat DOM VVPC	25 APR 2024	-	Certified by CAAV
CA MAU/Ca Mau DOM VVCM	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
CAN THO/Can Tho INTL VVCT	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
DA NANG/Da Nang INTL VVDN	28 FEB 2025	-	Certified by CAAV
DAK LAK/Buon Ma Thuot DOM VVBM	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
DIEN BIEN/Dien Bien DOM VVDB	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
GIA LAI/Pleiku DOM VVPK	02 MAY 2024	-	Certified by CAAV
HA NOI/Noi Bai INTL VVNB	30 DEC 2024	-	Certified by CAAV
HAI PHONG/Cat Bi INTL VVCI	02 MAY 2024	-	Certified by CAAV
HO CHI MINH/Tan Son Nhat INTL VVTS	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
HUE/Phu Bai INTL VVPB	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
KHANH HOA/Cam Ranh INTL VVCR	22 JUL 2025	-	Certified by CAAV
AN GIANG/Phu Quoc INTL VVPQ	25 DEC 2025	-	Certified by CAAV
AN GIANG/RACH GIA DOM VVRG	26 APR 2024	-	Certified by CAAV
LAM DONG/Lien Khuong INTL VVDL	30 DEC 2024	-	Certified by CAAV
NGHE AN/Vinh DOM VVVH	17 DEC 2025	-	Certified by CAAV
DAK LAK/Tuy Hoa DOM VVTH	02 MAY 2024	-	Certified by CAAV
QUANG TRI/Dong Hoi DOM VVDH	02 MAY 2024	-	Certified by CAAV
DA NANG/Chu Lai DOM VVCA	30 DEC 2024	-	Certified by CAAV
QUANG NINH/Van Don INTL VVVD	19 FEB 2025	-	Certified by CAAV
THANH HOA/Tho Xuan DOM VVTX	02 MAY 2024	-	Certified by CAAV

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2 CÁC SÂN BAY | **AD 2 AERODROMES**

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

VVBM - DAK LAK/BUON MA THUOT DOMESTIC

VVBM AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY | **VVBM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	124006B – 1080700Đ Giao điểm của trục tim đường CHC 09/27 và trục tim đường lăn P 124006N – 1080700E Intersection of RCL of RWY 09/27 and CL of TWY P
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	10 KM cách trung tâm thành phố Buôn Ma Thuột về phía Đông Nam 10 KM from the center of Buon Ma Thuot City to the SE
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	529M/33°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1° Tây (2020)/Không 1°W (2020)/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ hàng không miền Trung tại Cảng hàng không Buôn Ma Thuột Tel:+84 262 3833933; +84 91 3448113 Fax:+84 262 3833399 Email: Không AFS: Không Web: Không Post: Civil Aviation Authority Of Viet Nam (CAAV) Representative of Middle Airports Authority (MAA) at Buon Ma Thuot Airport Tel:+84 262 3833933; +84 91 3448113 Fax:+84 262 3833399 Email: NIL AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Buôn Ma Thuột Tel: +84 262 3962248; +84 91 3736782 Fax: +84 262 3862086 Email: ncduy@vietnamairport.vn AFS: VVBMYDYX Web: Không Post: Airports Corporation of Viet nam (ACV) Buon Ma Thuot Airport Tel: +84 262 3962248; +84 91 3736782 Fax: +84 262 3862086 Email: ncduy@vietnamairport.vn AFS: VVBMYDYX Web: NIL
7	Loại chuyến bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG / VVBM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	Không NIL
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Service (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Chỉ làm dự bị cho các sân bay nội địa của Việt Nam Only used as alternate aerodromes for the domestic ones of Viet Nam

VVBM AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ / VVBM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo và xe nâng Conveyor, cargo truck and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1/Không JET A1/NIL
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	2 xe, 18.927 lít/xe 2 trucks, 18.927L/truck
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm dành cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH / VVBM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVBM AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVBM AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, công suất 350W, màu trắng nhấp nháy 02 giây/lần Giờ hoạt động: H24 ABN: On the top of TWR, power 350 W, FLG White EV 2 SEC Hours of operation: H24
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ống gió có đèn chỉ báo: Cách tim đường CHC 09 về phía Nam 432 M LDI: NIL Anemometer and LGTD: 432 M FM RCL 09 to the South
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	01 máy 150 KVA; 01 máy 250 KVA Thời gian chuyển nguồn < 15 giây 01 generator 150 KVA; 01 generator 250 KVA Switch-over time: < 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVBM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVBM AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Buôn Ma Thuột: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là đài DVOR/DME BMT Buon Ma Thuot CTR: A circle, radius 30 KM centred at DVOR/DME BMT
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 750 M SFC up to 2 750 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Buôn Ma Thuột Tiếng Anh, Tiếng Việt Buon Ma Thuot TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	3 050 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVBM AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVBM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Buôn Ma Thuột Buon Ma Thuot TWR	118.450 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.100 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		132.350 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCA AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH / VVCA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU / VVCA AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Chu Lai: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Chu Lai CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 150 M SFC up to 2 150 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Chu Lai Tiếng Anh, Tiếng Việt Chu Lai TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCA AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG / VVCA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Chu Lai Chu Lai TWR	118.250 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tiếp cận APP	Tiếp cận Đà Nẵng Da Nang APP	120.450 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ	H24	300 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCI AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVCI AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng, xanh quay 12 vòng/phút/đèn nhận biết: Không. H24 ABN: At Tower Building, White and green 12 RPM/IBN: NIL H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không – Đầu đường CHC 07 và 25: Có cột gió (có chiếu sáng). NIL - At the beginning of RWY 07 and RWY 25: Anemometer (lighted).
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See **AD 2.9**
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	- Trạm SS1: 2 máy: 250 KVA/ 1 máy Thời gian chuyển nguồn: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT 1. - Trạm SS2: 2 máy: 250 KVA/ 1 máy Thời gian chuyển nguồn: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT 1. - Station SS1: 2 generators 250 KVA/One Switch-over time: Under 15 SEC for CAT 1 - Station SS2: 2 generators 250 KVA/One Switch-over time: Under 15 SEC for CAT 1
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCI AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVCI AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCI AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVCI AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Cát Bi: 1 cung tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay (trừ vùng kiểm soát sân bay Kiến An) Cat Bi CTR: A circle, radius 30 KM centred on ARP (except CTA of Kien An airport).
2	Giới hạn cao Vertical limits	1 500 M trên mực nước biển trung bình 1 500 M above MSL

3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Cát Bi Tiếng Anh, Tiếng Việt Cat Bi TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M/FL 100
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCI AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCI AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Cát Bi Cat Bi TWR	118.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận Nội Bài Noi Bai APP	125.100 MHZ	H24	90 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.000 MHZ	H24	90 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	90 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi CTL	133.650 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		132.925 MHZ	H24		Tần số dự phòng Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCM AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Cà Mau Ca Mau TWR	118.100 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh CTL	120.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		120.100 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVCM AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVCM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	QL	305 KHZ	HO	091034.4B 1051036.2Đ 091034.4N 1051036.2E		Không NIL	Tầm phủ: 82 KM Cách tim đường CHC 139 M, tiếp giáp phía Đông sân đỗ tàu bay Coverage: 82 KM 139 M from RCL, adjacent to the East of the apron.

VVCM AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định sân bay

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Cà Mau. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

VVCM AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport regulations

At Ca Mau Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Trợ giúp của nhân viên hướng dẫn đỗ.

2 Dời và lăn tới vị trí đỗ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Cà Mau sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương thức khai thác

d) Marshaller assistance.

2 Taxiing to and from stands

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Ca Mau TWR.

2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương án vận hành, khai thác tàu bay* *Operational procedures*
1, 3	Khai thác cho loại tàu bay E175, ATR72 (sải cánh dưới 29 M, chiều dài dưới 32 M) – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. Used for aircraft up to E175, ATR72 (wingspan up to but not including 29 M length up to but not including 32 M) - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stands. - For departing aircraft: Aircraft self-taxi out.
2, 4	Khai thác cho loại tàu bay E190, ATR72 (sải cánh dưới 29 M, chiều dài dưới 36,5 M). – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy khi lăn ra. Used for aircraft up to E190, ATR72 (wingspan up to but not including 29 M, length up to but not including 36.5 M). - For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stands. - For departing aircraft: Tow tractor is used to push aircraft when taxiing out.

Ghi chú:

- Không bố trí tàu bay đỗ đồng thời tại vị trí 1, 2.
- Không bố trí tàu bay đỗ đồng thời tại vị trí 3, 4.
- Tàu bay tại vị trí đỗ 2:
  - Tàu bay được đẩy ra đường CHC để khởi hành trong trường hợp vị trí đỗ 3, 4 có tàu bay đỗ;
  - Tàu bay được đẩy ra vệt lăn song song với vị trí đỗ 3 để khởi hành trong trường hợp vị trí đỗ 3, 4 trống (không có người, phương tiện, trang thiết bị, tàu bay).
- Tàu bay tại vị trí đỗ 4:
  - Tàu bay được đẩy ra đường CHC để khởi hành trong trường hợp vị trí đỗ 1, 2 có tàu bay đỗ;
  - Tàu bay được đẩy ra vệt lăn song song với vị trí đỗ 1 để khởi hành trong trường hợp vị trí đỗ 1, 2 trống (không có người, phương tiện, trang thiết bị, tàu bay).
- Hạn chế khai thác đồng thời vị trí đỗ 1 và 3.

2.3 Bổ sung năng lực khai thác của đường cất hạ cánh

Loại tàu bay khai thác: Tàu bay ATR72, E190 và tương đương trở xuống.

Ghi chú: Chỉ được phép khai thác tàu bay E190 với hệ số vượt tải 10% và tần suất khai thác không vượt quá 5% so với tổng số chuyến bay trong năm.

Note:

- Do not arrange aircraft to park simultaneously at stands 1, 2;
- Do not arrange aircraft to park simultaneously at stands 3, 4;
- Aircraft at stand 2:
  - Aircraft are pushed to RWY for departure in case there are aircraft parking at stands 3, 4;
  - Aircraft are pushed to taxilane parallel with stand 3 for departure in case stands 3, 4 are available (no people, vehicle, facilities, aircraft).
- Aircraft at stand 4:
  - Aircraft are pushed to RWY for departure in case there are aircraft parking at stands 1, 2;
  - Aircraft are pushed to taxilane parallel with stand 1 for departure in case stands 1, 2 are available (no people, vehicle, facilitie, aircraft).
- Limitation of simultaneous operation of stands 1 and 3.

2.3 Addition of operational capability of runway

Type of operating aircraft: Aircraft up to ATR72, E190 and equivalent.

Note: Only allowed to operate aircraft E190 with overload ratio 10% and operating frequency does not exceed 5% of the total number of flights in the year.

VVCM AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVCM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVCM AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH

1.1 Tổng quan

a) Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Cà Mau, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu (GNSS).

VVCM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 Operational procedures for RNP 1 and RNP APCH

1.1 General

a) In order to agree with the operation of RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Ca Mau Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH accurate standard based on global navigation satellite system (GNSS) navigation infrastructure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	**See AD 2.9**
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng: 2 máy phát điện 400 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây Secondary power supply: 2 generators 400 KVA Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCR AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH **VVCR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCR AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU **VVCR AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Cam Ranh được giới hạn như sau: Vòng tròn bán kính 15 KM (8 NM), tâm là điểm quy chiếu sân bay (115944B - 1091306Đ) VVCR TWR is limited as follows: A circle, radius 15 KM (8 NM) centred at ARP (115944N - 1091306E)
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm độ cao 750 M (2 500 FT) AMSL) From SFC up to and 750 M (2 500 FT) inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Cam Ranh Tiếng Anh, Tiếng Việt Cam Ranh Tower English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCR AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Cam Ranh Cam Ranh TWR	118.200 MHZ	H24	15 KM	Tần số chính Primary frequency
		124.350 MHZ	H24	74 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	74 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận Cam Ranh Cam Ranh APP	127.900 MHZ	H24	74 KM	Tần số chính Primary frequency
		124.350 MHZ	H24	74 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	74 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.100 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency
D-ATIS	Cam Ranh Cam Ranh	126.425 MHZ	H24		

VVCR AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVCR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	CRA	116.500 MHZ CH 112X	H24	115940.3B 1091311.9Đ 115940.3N 1091311.9E	7.5 M	Không NIL	Tầm phủ: 320 KM Cách tim đường CHC 02L/20R 192 M, cách tim đường CHC 02R/20L 112 M. Coverage: 320 KM 192 M from RCL of RWY 02L/20R, 112 M from RCL of RWY 02R/20L

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCS AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Côn Sơn Con Son TWR	118.150 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		120.100 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVCS AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVCS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ *Độ lệch từ* *Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)* *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát* *Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăngten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of DME transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	CN	375 KHZ	HO	084358.0B 1063735.1Đ 084358.0N 1063735.1E	12 M	Không NIL	Tầm phủ: 98 KM Cách tim đường CHC 148.5 M, cách ngưỡng đường CHC 11 240.6 M Coverage: 98 KM 148.5 M from RCL, 240.6 M from THR of RWY 11
DVOR/DME	CSN	115.600 MHZ/ CH 103X	H12/24	084345.9B 1063805.6Đ 084345.9N 1063805.6E			Chỉ khai thác cho mục đích tiếp cận, giới hạn từ cung 085° đến 125° và cung 260° đến 340° theo chiều kim đồng hồ Only operation of approach,limitation from ARC 085° to 125° and ARC 260°to 340° following clockwise

VVCS AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định sân bay

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Côn Sơn. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo

b) Tin tức về vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu.

2 Dời và lăn tới vị trí đỗ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Côn Sơn sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương thức khai thác

VVCS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport regulations

At Con Son Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance.

2 Taxiing to and from stands

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Con Son TWR

2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
1 và 4 1 and 4	Sử dụng cho tàu bay E195/E190, ATR72, ARJ 21-700 và tương đương. Used for aircraft E195/E190, ATR72, ARJ 21-700 and equivalent.
2 và 3 2 and 3	Sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương. Used for aircraft ATR72 and equivalent

Lưu ý:

– Tối đa 2 vị trí đỗ sử dụng cho tàu bay E195, ARJ 21-700 và tương đương (các vị trí đỗ 1 và 4); hoặc 4 vị trí đỗ cho tàu bay ATR72 tương đương (các vị trí đỗ 1, 2, 3 và 4).

– Tối đa 2 vị trí đỗ sử dụng cho tàu bay đỗ qua đêm.

– Vị trí đỗ 4 sử dụng để đỗ biệt lập khi có tình huống khẩn nguy.

Notes:

– Maximum 2 stands are used for aircraft E195, ARJ 21-700 and equivalent (stands 1 and 4); or 4 stands are used for aircraft ATR72 and equivalent (stands 1, 2, 3 and 4).

– Maximum 2 stands are used for aircraft parking overnight.

– Stand 4 is used for isolated stand when there is emergency situation.

3 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

3 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Chiều dài đo (M)* *Measured length (M)*	*Hệ số ma sát (μ)* *Friction coefficients*		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) *Measured position from RCL (3 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M)* *Measured position from RCL (6 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M)* *Measured position from RCL (9 M)*
1	2	3	4	5
11	1.530	0.69	0.74	0.75
29	1.530	0.71	0.73	0.78

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

Sức chịu tải của đường CHC 11/29: PCR = 190/F/B/X/U

- Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code C như tàu bay ATR72, Embraer và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.

- Đối với tàu bay Code C có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC 11/29:

4 The aircraft loading operated on RWY

RWY 11/29: PCR = 190/F/B/X/U

- Capability to accommodate: Aircraft up to Code C such as ATR72, Embraer and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.

- For aircraft Code C with ACRmax over PCR of RWY 11/29:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVCT AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVCT AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Cần Thơ: Một vòng tròn với bán kính 30 KM, tâm là điểm quy chiếu sân bay CAN THO CTR: A circle with radius 30 KM, centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 100 M SFC to and include altitute of 2 100 M
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Cần Thơ Tiếng Anh, Tiếng Việt Can Tho TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVCT AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVCT AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Cần Thơ Can Tho TWR	118.800 MHZ	HJ và HO HJ and HO	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	HJ và HO HJ and HO	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVCT AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVCT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	TRN	113.200 MHZ CH 79X	H24	100500.2B 1054219.9Đ 100500.2N 1054219.9E	7 M	Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Nằm cách đầu đường CHC 06: 1 100 M, cách Nhà ga hành khách khoảng 700 M về phía Tây Coverage: 300 KM 1 100 M from the beginning of THR RWY 06, 700 M from passenger Terminal to the West
ILS/LOC	ICT	109.300 MHZ	H24	100531.2B 1054326.3Đ 100531.2N 1054326.3E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách ngưỡng đường CHC 24: 330 M. Coverage: 25 NM. 330 M from THR RWY 24.
ILS/GP-DME	ICT	332.000 MHZ CH 30X	H24	100445.3B 1054158.1Đ 100445.3N 1054158.1E		Không NIL	Tầm phủ: GP: 10 NM, DME: 25 NM Cách nhà ga hành khách khoảng 1 270 M về phía Tây, cách thềm đầu đường CHC 06: 300 M Coverage: GP: 10 NM, DME: 25 NM 1 270 M from passenger Terminal to the West, 300 M FR the beginning of THR 06.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU **VVDB AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Điện Biên: Đường khép kín nối các điểm có tọa độ: • P1: 214103B 1025923Đ • P2: 213750B 1031811Đ • P3: 213033B 1032428Đ • BEKLI: 211808B 1032836Đ • GUPET: 210900B 1032417Đ • P4: 205735B 1031203Đ • P5: 205735B 1030505Đ • Dọc theo biên giới Việt Nam và Lào • P1: 214103B 1025923Đ. Dien Bien CTR: The line that connects points with coordinates: • P1: 214103N 1025923E • P2: 213750N 1031811E • P3: 213033N 1032428E • BEKLI: 211808N 1032836E • GUPET: 210900N 1032417E • P4: 205735N 1031203E • P5: 205735N 1030505E • Along Vietnamese and Laos border • P1: 214103N 1025923E.
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm FL 135 SFC up to FL 135 inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên Tiếng Anh, Tiếng Việt Dien Bien TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVDB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Điện Biên Dien Bien TWR	118.700 MHZ	H24	460 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	132.300 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		128.150 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVDB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	DB	380 KHZ	HO	212347.6B 1030038.8Đ 212347.6N 1030038.8E	30 M		Tầm phủ: 80 KM Coverage: 80 KM
DVOR/DME	DBN	113.600 MHZ CH 83X	H24	212224.6B 1030028.4Đ 212224.6N 1030028.4E			Tầm phủ: 300 KM Nằm trên tim đường CHC 17/35 kéo dài, cách ngưỡng đường CHC 35 1 370 M Coverage: 300 KM On RCL of the extended RWY 17/35, 1 370 M from THR of RWY 35

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDH AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVDH AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVDH - QUANG TRI/DONG HOI DOMESTIC

VVDH AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVDH AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	173055B – 1063527Đ Giao điểm của tim đường lăn E2 và tim đường CHC 11/29 173055N 1063527E Intersection of TWY E2 and RCL 11/29
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Cách trung tâm phường Đồng Hới 6 KM về phía Bắc 6 KM from the center of Dong Hoi ward to the North
3	Mức cao/nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	18 M/31.5°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện Cảng vụ hàng không tại Cảng hàng không Đồng Hới Tel: +84 232 3810969; Hotline: +84 918 828679 Fax: +84 232 3810955 Email: donghoi@naa.gov.vn AFS: Không Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Airport Authority (NAA) at Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810969; Hotline: +84 918 828679 Fax: +84 232 3810955 Email: donghoi@naa.gov.vn AFS: Không
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Đồng Hới Tel: +84 232 3810878; Hotline: +84 984 086886 Fax: +84 232 3810878 Email: namnt3@acv.vn AFS: VVDHYDYX Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Dong Hoi Airport Tel: +84 232 3810878; Hotline: +84 984 086886 Fax: +84 232 3810878 Email: namnt3@acv.vn AFS: VVDHYDYX
7	Loại chuyến bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG / VVDH AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	2300 - 1400
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	2300 - 1400
4	Cơ sở AIS sân bay AIS briefing office	H24
5	Phòng thủ tục bay (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	2300 - 1400
8	Nhiên liệu Fuelling	2300 - 1400
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	2300 - 1400
10	An ninh Security	2300 - 1400
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ / VVDH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền và xe nâng Conveyor and fork lift
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1 JET A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	1 xe 19.3 mét khối và 1 xe 13.5 mét khối A truck 19.3 cubic meters and a truck 13.5 cubic meters
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Đồng Hới Tiếng Anh, Tiếng Việt Dong Hoi TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVDH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Đồng Hới Dong Hoi TWR	118.700 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	125.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVDH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS/MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance-measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	DOH	116.200 MHZ CH 109X	H24	173058.4B 1063535.9Đ 173058.4N 1063535.9E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách thềm đường CHC 29 là 1 500 M, cách thềm đường CHC 11 là 900 M, cách tim đường CHC là 205 M Coverage: 300 KM 1 500 M FM THR 29, 900 M FM THR 11, 205 M FM RCL
ILS/LOC	IDH	110.300 MHZ	H24	173108.2B 1063456.0Đ 173108.2N 1063456.0E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Cách thềm đường CHC 11 là 295 M Coverage: 25 NM 295 M FM THR 11
ILS/GP-DME		335.000 MHZ CH 40X	H24	173039.6B 1063611.7Đ 173039.6N 1063611.7E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Cách tim đường CHC 109 M về bên phải và cách thềm đường CHC 29 là 300 M Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM 109 M FR RCL to the right and 300 M FM THR 29

VVDH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Đồng Hới. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo.

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI CÁC VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Đồng Hới sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

VVDH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Dong Hoi Aerodrome, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) The meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands including visual docking guidance systems;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand by Dong Hoi TWR.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDH AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát

VVDH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (1.5 M) Measured position from RCL (1.5 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (4 M) Measured position from RCL (4 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (7 M) Measured position from RCL (7 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (11 M) Measured position from RCL (11 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (17 M) Measured position from RCL (17 M)
1	2	3	4	5	6	7
11	1900	0.68	0.67	0.72	0.73	0.75
29	1900	0.70	0.66	0.72	0.73	0.79

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

2 Putting the safety cones around the aircraft

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

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

3 The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: Đàn 7–10 con. – Độ cao hoạt động: 10–30 M. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi tối. – Vị trí cư trú: Bụi cỏ dầy – Vị trí kiếm ăn: Hai bên lề bảo hiểm đường CHC. – Number of birds: Flock of 7–10 birds. – Heightband (AGL): 10–30 M AGL. – Operating period: Appear by night. – Location of residence: Thick bushes. – Feeding position: Two sides of the RWY strip.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low
Chim cu gáy, cu đất Spotted dove	– Số lượng: Đàn 8–10 con. – Độ cao hoạt động: 5–20 M. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Khu vực cây cao, bụi rậm. – Vị trí kiếm ăn: Trong khuôn viên sân bay. – Number of birds: Flock of 8–10 birds. – Heightband (AGL): 5–20 M AGL. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: Tall trees, bushes area. – Feeding position: In the aerodrome precinct.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Diều hâu Hawk	– Số lượng: 1-2 con. – Độ cao hoạt động: Khoảng 20–30 M. – Mật độ chim: Vài con. – Thời gian hoạt động: Ban ngày – Vị trí cư trú : Khu vực bảo tồn thiên nhiên – Vị trí kiếm ăn: Khu vực bãi cỏ trong khu bay, đường CHC – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): APRX 20–30 M AGL – Bird density: Few – Operating period: Day time – Roost position: Reservation area – Feeding position: Grassy area in the airport area, RWY	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or hover in the air	Cao High
Các loài chim khác xuất hiện tần suất thấp Other species of bird appear at low frequency	– Số lượng: 1–3 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi chiều. – Vị trí cư trú: Mương nước, khu vực trũng thấp trong khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Trong rừng cây khuôn viên sân bay. – Number of birds: 1–3 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL – Operating period: Appear in the afternoon. – Roost position: Ditch, sunken area in the airfield. – Feeding position: In the forest of the aerodrome precinct.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low
Các loài động vật: Bò, Mèo hoang, Rắn, Chó Other species: Cow, Stray Cat, Snake, Dog	– Số lượng: 1–3 con. – Độ cao hoạt động: Mặt đất. – Thời gian hoạt động: Xuất hiện vào buổi chiều, tối. – Vị trí cư trú: Di chuyển dưới các bụi cây. – Vị trí kiếm ăn: Trong vườn cây, bụi rậm. – Number of birds: 1–3 individuals. – Heightband (AGL): On the ground. – Operating period: Appear in the afternoon, evening. – Roost position: Move under the bushes. – Feeding position: In the garden, bushes.	Xung quanh khu bay. Around the airfield.	Thấp Low

4 Danh mục không đáp ứng

4 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	Một số thiết bị được lắp đặt trong dải bay của đường cất hạ cánh tại cảng hàng không không đảm bảo độ dễ gãy Some equipment installed in the RWY STRIP do not meet the fragility requirements	

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

Sức chịu tải của đường CHC: PCR 580/R/B/X/U.

Tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACR (các chủng loại tàu bay được cấp phép khai thác tại sân bay Đồng Hới) nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC 11/29 thực hiện theo quy định tại Mục 19 MAS 1 - Hướng dẫn việc thực hiện quy định, khuyến cáo thực hành của ICAO (Annex 14, Volume I).

5 The aircarft loading operated on RWY

RWY PCR 580/R/B/X/U.

The aircraft loading with ACRmax (aircraft types authorized for operation at Dong Hoi airport) smaller than PCR of RWY 11/29 shall be in accordance with Item 19 MAS 1 - Guidance on the implementation of ICAO Standards ad Recommended Practices (Annex 14, Volume I).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDL AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVDL AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Liên Khương: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Lien Khuong CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 3 350 M SFC up to 3 350 M inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu ATS unit call sign	Đài kiểm soát tại sân bay Liên Khương Lien Khuong TWR
4	Ngôn ngữ Language(s)	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	3 050 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVDL AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVDL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Liên Khương Lien Khuong TWR	118.400 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.100 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		132.350 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVDL AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVDL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*		*7*
NDB	HYD	312 KHZ	HO	114506.2B 1082012.4Đ 114506.2N 1082012.4E		Không NIL	Tầm phủ: 17 NM Coverage: 17 NM
NDB	DL	330 KHZ	H24	114452.4B 1081553.9Đ 114452.4N 1081553.9E		Không NIL	Tầm phủ: 39 NM Coverage: 39 NM
DVOR/DME	LKH	112.300 MHZ CH 70X	H24	114514.9B 1082118.7Đ 114514.9N 1082118.7E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách tim đường CHC 161 M về phía Bắc, cách ngưỡng đường CHC 27 2346.3 M, cách ngưỡng đường CHC 09 923.4 M Coverage: 300 KM 161 M from RCL to the North, 2346.3 M from THR of RWY 27, 923.4 M from THR of RWY 09
ILS/GP-DME RWY 09	ILK	330.800 MHZ CH 46X	H24	114510.0B 1082058.0Đ 114510.0N 1082058.0E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM
ILS/LOC RWY 09	ILK	110.900 MHZ	H24	114514.3B 1082245.7Đ 114514.3N 1082245.7E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM

VVDL AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không quốc tế Liên Khương. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo.

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay.

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn.

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu.

VVDL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Lien Khuong Intl Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs.

b) Information about aircraft stands.

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance.

d) Marshaller assistance.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian hoạt động, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, operating period, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Cú mèo Owl	– Số lượng: 1 con. – Độ cao hoạt động: < 50 M. – Mật độ chim: Đơn lẻ. – Thời gian hoạt động: Quanh năm, ban đêm. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Không xác định được vị trí. – Number of birds: 1 birds. – Heightband (AGL): < 50 M. – Bird density: Single. – Operating period: All year, night. – Roost and feeding position: Not specified.	Khu vực lề bảo hiểm và các khu vực lân cận khác. RWYs trip and other vicinity areas.	
Chim chèo bẻo Drongo	– Số lượng: 1 con. – Độ cao hoạt động: < 20 M. – Mật độ chim: Đơn lẻ. – Thời gian hoạt động: Quanh năm, cả ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Không xác định được vị trí. – Number of birds: 1 birds. – Heightband (AGL): < 20 M. – Bird density: Single. – Operating period: All year, all day. – Roost and feeding position: Not specified.	Khu vực nhà ga cũ và các khu vực lân cận khác Old terminal and other vicinity areas.	
Chim sáo Starling	– Số lượng: 1 con. – Độ cao hoạt động: < 20 M. – Mật độ chim: Đơn lẻ. – Thời gian hoạt động: Quanh năm, cả ngày. – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Không xác định được vị trí. – Number of birds: 1 birds. – Heightband (AGL): < 20 M. – Bird density: Single. – Operating period: All year, all day. – Roost and feeding position: Not specified.	Khu vực nhà ga cũ và các khu vực lân cận khác Old terminal and other vicinity areas.	

5 Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC

Sức chịu tải của đường CHC 09/27: PCR = 420/F/C/X/U.

– Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code D như tàu bay B757, A300... và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.

– Đối với tàu bay Code C, Code D có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

5 The aircraft loading on RWY

RWY 09/27: PCR = 420/F/C/X/U.

– Capability to accommodate: Aircraft up to Code D such as B757, A300…and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.

– For aircraft Code C, Code D with ACRmax over PCR of RWY comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

6 Danh mục không đáp ứng

6 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Vọng gác an ninh nằm trong dải bay, cách tim đường CHC khoảng 90 M, không đảm bảo độ dễ gãy The security guard tower system located in the runway strip (about 90 M from the RCL) has a concrete structure that does not meet the fragility requirements	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	
3	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR VOR Check-point has not been published	

VVDL AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY LIÊN KHƯƠNG

VVDL AD 2.24 CHARTS RELATED TO LIEN KHUONG AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDL-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVDL-3-1
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVDL-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVDL-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVDL-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVDL-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVDL-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1E, CRA 1A, VETOM 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: BMT 1E, CRA 1A, VETOM 1A	AD 2-VVDL-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 27: BMT 1F, SOSPA 1A, VETOM 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) - ICAO - Đường CHC 27: BMT 1F,SOSPA 1A, VETOM 1B	AD 2-VVDL-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F	AD 2-VVDL-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Tabular)	AD 2-VVDL-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1J, CRA 1B, VETOM 1F (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G	AD 2-VVDL-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Tabular)	AD 2-VVDL-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP Đường CHC 27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY27: BMT 1K, CRA 1C, VETOM 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVDL-9-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1G, SOSPA 1B, VETOM 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09: BMT 1G, SOSPA 1B, VETOM 1C	AD 2-VVDL-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09: BMT 1H, VETOM 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09: BMT 1H, VETOM 1D	AD 2-VVDL-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G	AD 2-VVDL-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Tabular)	AD 2-VVDL-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 1L, BMT 1M, SOSPA 1C, KADUM 1B, ANTRI1G, VETOM 1H, TANOS 1G (Tabular (cont.))	AD 2-VVDL-11-7

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVDN AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVDN AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tiếp cận APP	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ	H24	300 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Tiếp cận Đà Nẵng Da Nang APP	120.450 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tại sân TWR	Tại sân Đà Nẵng Da Nang TWR	118.350 MHZ	H24	15 KM	Tần số chính Primary frequency
		118.050 MHZ	H24	15 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Mặt đất GND CTL	Kiểm soát mặt đất Đà Nẵng Da Nang Ground Control	121.600 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.900 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
D-ATIS	Đà Nẵng Da Nang	128.525 MHZ	H24		

VVDN AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVDN AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
ILS/GP-DME RWY 35L	DAD	329.600 MHZ CH 42X	H24	160158.78B 1081203.49Đ 160158.78N 1081203.49E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Phía Đông của đường CHC 17R/35L, cách tâm đường CHC 107 M và cách ngưỡng đường CHC 35L 305 M Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM Eastern of RWY 17R/35L, 107 M from RCL and 305 M from THR RWY 35L
ILS/LOC RWY 35L	DAD	110.500 MHZ	H24	160336.57B 1081145.66Đ 160336.57N 1081145.66E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Nằm trên trục đường CHC kéo dài và cách ngưỡng đường CHC 17R về phía Bắc 300 M Coverage: 25 NM On the extended RCL and from 300 M to the North of RWY 17R
DVOR/DME	DAN	114.400 MHZ CH 91X	H24	160310.0B 1081153.5Đ 160310.0N 1081153.5E	19 M	Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Nằm giữa đường CHC 17L/35R và 17R/35L, cách ngưỡng đường CHC 17L là 535,4 M Coverage: 300 KM Between RWY 17L/35R and RWY 17R/35L, 535.4 M from THR of RWY 17L
ILS/GP-DME RWY 35R	IDR	332.900 MHZ CH 52X	H24	160155.38B 1081211.12Đ 160155.38N 1081211.12E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Phía Đông của đường CHC 35R, cách tâm đường CHC 35R 105 M và cách ngưỡng đường CHC 35R 316 M Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM Eastern of RWY 35R, 105 M from RCL and 316 M from THR RWY 35R
ILS/LOC RWY 35R	IDR	111.500 MHZ	H24	160346.85B 1081151.43Đ 160346.85N 1081151.43E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM 302 M cách ngưỡng đường CHC 17L Coverage: 25 NM 302 M from THR RWY 17L

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	– Đường lăn N (đường lăn chính phía Bắc), 18 M, Bê tông xi măng, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn N1, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn N2, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn N3, 14 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn N4, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn N5, 18 M, Bê tông xi măng, bê tông nhựa, PCR 550/R/C/W/U – Đường lăn P3 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 980/R/A/W/T – Đường lăn P4 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 950/R/A/W/T – Đường lăn P5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 1100/R/A/W/T – Đường lăn P6 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 1070/R/A/W/T – Đường lăn P7 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 950/R/A/W/T – Đường lăn P8 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 1080/R/A/W/T – Đường lăn P9 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 1080/R/A/W/T – Đường lăn S (Đường lăn song song): • Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S1/V1 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S3/V3, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 920/R/A/W/T • Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S3/V3 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S8/V8, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T • Đoạn từ giao điểm đường lăn S và đường lăn S8/V8 đến giao điểm đường lăn S và đường lăn S10, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 950/R/A/W/T – Đường lăn S1 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 950/R/A/W/T – Đường lăn S3 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T – Đường lăn S4 (Đường lăn thoát nhanh), 28 M, Bê tông xi măng, PCR 920/R/A/W/T – Đường lăn S5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 890/R/A/W/T – Đường lăn S6 (Đường lăn nối), 27 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T – Đường lăn S7 (Đường lăn thoát nhanh), 27 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T – Đường lăn S8 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T – Đường lăn S9 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 980/R/A/W/T – Đường lăn S10 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 1090/R/A/W/T – Đường lăn V (Đường lăn trên sân đỗ): • Đoạn từ đường lăn V1 đến đường lăn V7 trên sân đỗ 1, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 740/R/B/W/U • Đoạn từ đường lăn V7 đến đường lăn V8 trên sân đỗ Hangar, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 600/R/B/W/U • Đoạn trên sân đỗ 2, 23 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U – Đường lăn V1 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 670/R/A/W/T – Đường lăn V2 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCR 670/R/A/W/T – Đường lăn V3 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCR 870/R/A/W/T – Đường lăn V4 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCR 860/R/A/W/T – Đường lăn V5 (Đường lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 730/R/A/W/T – Đường lăn V6 (Đường lăn nối), 27 M, Bê tông xi măng, PCR 730/R/A/W/T – Đường lăn V7 (Đường lăn nối), 38 M, Bê tông xi măng, PCR 730/R/A/W/T – Đường lăn V8 (Đường lăn nối), 30 M, Bê tông xi măng, PCR 840/R/A/W/T – Đường lăn V9 (Đường lăn nối), 30 M, Bê tông xi măng, PCR 850/R/A/W/T

	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	– TWY N (Main Northern TWY), 18 M, Cement concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY N1, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY N2, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY N3, 14 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY N4, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY N5, 18 M, Cement concrete, bituminous concrete, PCR 550/R/C/W/U – TWY P3 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 980/R/A/W/T – TWY P4 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 950/R/A/W/T – TWY P5 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 1100/R/A/W/T – TWY P6 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 1070/R/A/W/T – TWY P7 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 950/R/A/W/T – TWY P8 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 1080/R/A/W/T – TWY P9 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 1080/R/A/W/T – TWY S (Parallel TWY): • A portion from the intersection TWY S and TWY S1/V1 to the intersection of TWY S and TWY S3/V3, 23 M, Cement Concrete, PCR 920/R/A/W/T • A portion from the intersection TWY S and TWY S3/V3 to the intersection of TWY S and S8/V8, 23 M, Cement Concrete, PCR 850/ R/A/W/T • A portion from the intersection TWY S and S8/V8 to the intersection of TWY S and TWY S10, 23 M, Cement Concrete, PCR 950/R/A/W/T – TWY S1 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 950/R/A/W/T – TWY S3 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 850/R/A/W/T – TWY S4 (Rapid exit TWY), 28 M, Cement Concrete, PCR 920/R/A/W/T – TWY S5 (Connecting TWY), 23 M, Cement Concrete, PCR 890/R/A/W/T – TWY S6 (Connecting TWY), 27 M, Cement Concrete, PCR 850/R/A/W/T – TWY S7 (Rapid exit TWY), 27 M, Cement Concrete, PCR 850/R/A/W/T – TWY S8 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCR 850/R/A/W/T – TWY S9 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCR 980/R/A/W/T – TWY S10 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCR 1090/R/A/W/T – TWY V (TWY on apron): • A portion from TWY V1 to TWY V7 on apron 1, 23 M, Cement Concrete, PCR 740/R/B/W/U • A portion from TWY V7 to TWY V8 on hangar apron), 23 M, Cement concrete, PCR 600/R/B/W/U • A portion on apron 2, 23 M, Cement Concrete, PCR 990/R/B/W/U – TWY V1 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCR 670/R/A/W/T – TWY V2 (Connecting TWY), 38 M, Cement concrete, PCR 670/R/A/W/T – TWY V3 (Connecting TWY), 38 M, Cement Concrete, PCR 870/R/A/W/T – TWY V4 (Connecting TWY), 38 M, Cement Concrete, PCR 860/R/A/W/T – TWY V5 (Connecting TWY), 23 M, Cement concrete, PCR 730/R/A/W/T – TWY V6 (Connecting TWY), 27 M, Cement concrete, PCR 730/R/A/W/T – TWY V7 (Connecting TWY), 38 M, Cement concrete, PCR 730/R/A/W/T – TWY V8 (Connecting TWY), 30 M, Cement concrete, PCR 840/R/A/W/T – TWY V9 (Connecting TWY), 30 M, Cement concrete, PCR 850/R/A/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Gồm 3 điểm kiểm tra đài VOR như sau: 1. Vị trí: Đường CHC 11L Tọa độ: 211326.90B 1054732.36Đ Góc phương vị: 105° Cự ly: 2.5 NM Tần số: 116.100 MHZ 2. Vị trí: Đường CHC 11R Tọa độ: 211322.73B 1054710.88Đ Góc phương vị: 101° Cự ly: 2.8 NM Tần số: 116.100 MHZ 3. Vị trí: Đường CHC 29R Tọa độ: 211256.63B 1054917.47Đ Góc phương vị: 101° Cự ly: 0.8 NM Tần số: 116.100 MHZ Including 3 VOR checkpoints as follows: 1. Position: RWY 11L Coordinates: 211326.90N 1054732.36E Azimuth: 105° Distance: 2.5 NM Frequency: 116.100 MHZ 2. Position: RWY 11R Coordinates: 211322.73N 1054710.88E Azimuth: 101° Distance: 2.8 NM Frequency: 116.100 MHZ 3. Position: RWY 29R Coordinates: 211256.63N 1054917.74E Azimuth: 101° Distance: 0.8 NM Frequency: 116.100 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL

6	Ghi chú Remarks	– Đường lăn P3: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 30 m • Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, không được sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh. • Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, không được sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.. – Đường lăn P4, P7: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 86 m • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh. • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh. – Đường lăn P5, P6: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 81.5 m • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh. • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh. – Đường lăn P8, P9: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 71 m • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh. • Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh. – Đường lăn S1, S3, S5, S6, S8, S9: Khi có tàu bay đang dừng chờ tại điểm dừng chờ trung gian phía Bắc đường lăn S, không được sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh (do khoảng cách giữa vạch dừng chờ lên đường CHC 11R/29L và vạch dừng chờ trung gian khoảng 41.5 m). – Đường lăn S3, S6, S8, S9: Khi có tàu bay trên đường lăn, tàu bay khác phải dừng trước vạch dừng chờ trung gian tại các nút giao và không vận hành trên đường lăn S phía trước/sau tàu bay trên đường lăn S3, S6, S8, S9. – Đường lăn S4, S5, S7: Khai thác 1 chiều theo hướng thoát ly đường CHC 11R/29L. – Đường lăn S10, V8: Khai thác hai chiều đối với tàu bay Code C (sải cánh đến dưới 36 m) và tương đương trở xuống. – Đường lăn V: • Đoạn từ đường lăn V1 đến vệt lăn W1 và đoạn từ đường lăn V5 đến đường lăn V7: Khai thác loại tàu bay Code F (sải cánh đến dưới 68.5 m) và tương đương trở xuống. • Đoạn đường lăn V (thuộc sân đỗ Apron 2) chưa được kết nối với đoạn đường lăn V (thuộc sân đỗ Hangar). – TWY P3: Due to distance between 2 the holding position line up RWY are APRX 30 m • When an aircraft is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R shall not be used for take-off or landing operations. • When an aircraft is holding at the holding positions for RWY 11L/29R, RWY 11R/29L shall not be used for take-off or landing operations. – TWYs P4, P7: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 86 m. • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations. • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations. – TWYs P5, P6: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 81.5 m • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations. • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

6	Ghi chú Remarks	– TWYs P8, P9: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 71 m • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations. • When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations. – TWYs S1, S3, S5, S6, S8, S9: When an aircraft is holding at the North intermediate holding position on TWY S, RWY 11R/29L shall not be used for take-off or landing operations (due to the distance of approximately 41.5 meters between the holding line for Runway 11R/29L and the intermediate holding line). – TWYs S3, S6, S8, S9: When there is aircraft on TWY, other aircraft must stop before the intermediate holding line at intersections and must not operate on TWY S (behind/after aircraft on TWYs S3, S6, S8, S9). – TWYs S4, S5, S7: One-way operation to vacate RWY 11R/29L. – TWY V8, S10: Two-way operation for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent. – TWY V: • A portion from TWY V1 to taxilane W1 and a portion TWY V5 to TWY V7: Use for aircraft Code F (wingspan up to but not including 68.5 m) and equivalent. • A portion of TWY V (Apron 2) is not yet connected to TWY V (Hangar Apron).
		– Vệt lăn: W1, W1A, W1B, W2, W2A, W3, W4, W5, W6, W7, W11, W12, W13, W14. – Taxilanes: W1, W1A, W1B, W2, W2A, W3, W4, W5, W6, W7, W11, W12, W13, W14.
		– Kích thước sân quay đầu: • Đường CHC 11L: 106 x 58,5 x 48 M. • Đường CHC 29R: 118 x 74 x 31,5 M. – Dimensions of the turn pad: • RWY 11L: 106 x 58.5 x 48 M. • RWY 29R: 118 x 74 x 31.5 M.

VVNB AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVNB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại Cảng HKQT Nội Bài gồm 2 loại: – Loại T3-9 (T-types), có tại các vị trí đỗ 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49 khi dẫn đỗ chủng loại tàu bay B737-MAX 8 và B737-800 sẽ chỉ hiển thị thông tin B737 trên màn hình PD (Pilot Display) của VDGS để tổ lái quan sát mà không hiển thị các ký hiệu phiên bản B737-800 và B737-MAX 8. **Ghi chú:** • Hệ thống dẫn đỗ tàu bay tại các vị trí đỗ này không sử dụng cho loại tàu bay A350-10 và B787-10, A220*. • Đối với tàu bay A350-10, B787-10, A220 theo chỉ dẫn của nhân viên đánh tín hiệu tàu bay khi lăn vào các vị trí đỗ 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49. – Loại T1-42 (T-types), có tại các vị trí đỗ 43, 46, 48. – Loại FleX A-VDGS dùng cho các vị trí đỗ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 28, 30, 31, 32, 33. a) Giới hạn tốc độ lăn của tàu bay khi tiếp cận vào vị trí đỗ có trang bị VDGS: – Tốc độ tàu bay không vượt quá 4 M/S trong khoảng cách tính từ thời điểm VDGS nhận diện tàu bay cho đến 20 M so với vạch dừng bánh mũi; – Tốc độ tàu bay không vượt quá 3 M/S trong khoảng cách từ 20 M đến 10 M so với vạch dừng bánh mũi; – Tốc độ tàu bay không vượt quá 2 M/S trong khoảng cách từ 10 M đến 3 M so với vạch dừng bánh mũi (trong khoảng cách còn lại, giảm dần tốc độ và dừng tại vạch dừng bánh mũi). b) Khoảng cách tối đa giữa tâm bánh mũi của tàu bay so với tâm vạch dừng bánh mũi là: ± 0,5 M. Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guide lines at apron. Visual Docking Guidance System (VDGS) at Noi Bai International Airport includes 2 types: – Type T3-9 (T-types), available at stands 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49 When guiding ACFT types B737-MAX 8 and B737-800, only B737 information will be displayed on the PD (Pilot Display) screen of VDGS for pilots to observe without displaying the B737-800 and B737-MAX 8. **Note:** • Visual Docking Guidance System at these stands is not available for aircraft A350-10 and B787-10, A220*. • Aircraft A350-10, B787-10, A220 are requested to follow marshalling signals when taxiing into stands 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 44, 45, 47, 49. – Type T1-42 (T-types), available at stands 43, 46, 48. – Type FleX A-VDGS, available at stands 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 28, 30, 31, 32, 33. a) Limitations of speed during entry into stand using visual docking system (VDGS): – Speed of aircraft is not exceed 4 M/S within the distance from 20 M and beyond to the stop line of aircraft; – Speed of aircraft is not exceed 3 M/S within the distance from 20 M to 10 M to the stop line of aircraft; – Speed of aircraft is not exceed 2 M/S within the distance from 10 M to 3 M to the stop line of aircraft (within remaining distance, reduce speed and stop at the stop line of aircraft). b) The maximum distance between the center of the nose wheel of aircraft and the center of the stop line of aircraft: ± 0.5 M.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVNB AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC **VVNB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimensions of RWY(M)*	*Sức chịu tải PCR bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC Toạ độ cuối đường CHC Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
11L	107.20°	3 200 x 45	990/R/A/W/T Bê tông xi măng 990/R/A/W/T Cement concrete	211330.95N 1054733.25E NIL NIL	THR 12.5 M NIL
29R	287.20°	3 200 x 45	990/R/A/W/T Bê tông xi măng 990/R/A/W/T Cement concrete	211300.28N 1054919.32E NIL NIL	THR 12.7 M NIL
11R	107.20°	3 800 x 45	960/R/A/W/T Bê tông xi măng 960/R/A/W/T Cement concrete	211328.91N 1054710.85E NIL NIL	THR 11.9 M NIL
29L	287.20°	3 800 x 45	960/R/A/W/T Bê tông xi măng 960/R/A/W/T Cement concrete	211252.52N 1054916.77E NIL NIL	THR 12.2 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
11L	0.0069%	100 x 45	400 x 300	3 520 x 300	240 x 90
29R	0.0069%	100 x 45	400 x 300	3 520 x 300	220 x 90
11R	0.0067%	100 x 45	340 x 300	4 120 x 300	180 x 90
29L	0.0067%	100 x 45	320 x 300	4 120 x 300	160 x 90

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
11L	Không NIL	Không NIL	Không NIL
29R	Không NIL	Không NIL	Không NIL
11R	Không NIL	Không NIL	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
29L	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVNB AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ **VVNB AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
11L	3 200	3 600	3 300	3 200	Không NIL
29R	3 200	3 600	3 300	3 200	Không NIL
11R	3 800	4 140	3 900	3 800	Không NIL
29L	3 800	4 120	3 900	3 800	Không NIL

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh còn lại (M)* *Remaining TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh còn lại (M)* *Remaining TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp còn lại (M)* *Remaining ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
7	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
Đường CHC 29L từ giao điểm với đường lăn S8 RWY 29L from the intersection with TWY S8	3 211	3 531	3 311	NU	Không NIL
Đường CHC 11R từ giao điểm với đường lăn S3 RWY 11R from the intersection with TWY S3	3 200	3 540	3 300	NU	Không NIL
Đường CHC 29R từ giao điểm với đường lăn P8 RWY 29R from the intersection with TWY P8	2 611	3 011	2 711	NU	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVNB AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU **VVNB AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Nội Bài: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là đài DVOR/DME NOB (211247B 1055006Đ) Noi Bai CTR: A circle, radius 30 KM centred on DVOR/DME NOB (211247N 1055006E)
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất đến 2 150 M (7 000 Bộ) SFC to 2 150 M (7000 FT)
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	C
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài Tiếng Anh, tiếng Việt Noi Bai TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Đài kiểm soát tại sân bay Nội Bài cung cấp dịch vụ không lưu trong phạm vi bán kính 10 KM (5 NM) tâm là đài DVOR/DME NOB và giới hạn cao từ mặt đất đến 600 M (2 000 FT). Phần còn lại ủy quyền cho tiếp cận Nội Bài. Noi Bai TWR provides ATC service only within R-10 KM (5 NM) centred on DVOR/DME NOB and from SFC to 600 M (2 000 FT). The service provision in other parts of CTR are delegated to Noi Bai APP.

VVNB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG **VVNB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tiếp cận APP	Kiểm soát trung tận Nội Bài Noi Bai TMC	125.100 MHZ	H24	90 KM	Tần số chính Primary frequency
		126.575 MHZ	H24	90 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	90 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Kiểm soát đến Nội Bài Noi Bai ARR	121.000 MHZ	H24	90 KM	Tần số chính Primary frequency
		120.075 MHZ	H24	90 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	90 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Đài kiểm soát tại sân Nội Bài Noi Bai TWR	118.400 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		118.900 MHZ	H24	60 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	90 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Vị trí cấp huấn lệnh không lưu Noi Bai Delivery	119.250 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		125.225 MHZ	H24		Tần số dự phòng Stand by frequency
Mặt đất GND CTL	Kiểm soát mặt đất Nội Bài Noi Bai GND CTL	121.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.650 MHZ	H24		Tần số dự phòng Stand by frequency
ATIS	Nội Bài Noi Bai	127.000 MHZ	H24		- ATIS (công suất: 50W) - D-ATIS - ATIS (power: 50W) - D-ATIS

VVNB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVNB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB MM	K	230 KHZ 75 MHz	H24	211340.55B 1054658.98Đ 211340.55N 1054658.98E	13 M	Không NIL	Tầm phủ: 16 KM. Cách đầu thềm CHC 11L 970 M trên hướng 288° từ Coverage: 16 KM. 288˚ MAG/970 M FM THR RWY 11L.
NDB OM	KW	320 KHZ 75 MHz	H24	211419.71B 1054444.55Đ 211419.71N 1054444.55E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 80 KM. Cách đầu thềm CHC 11L 5 050 M trên hướng 288° từ Coverage: 80 KM. 288˚ MAG/5 050 MFM THR RWY 11L

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* . *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
ILS/LOC	INA	109.300MHZ	H24	211333.8B 1054723.5Đ 211333.8N 1054723.5E		Không NIL	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 11L là 295 M. Position: 295 M from the THR 11L
ILS/GP-DME		332.000 MHZ CH 30X	H24	211306.8B 1054909.9Đ 211306.8N 1054909.9E		Không NIL	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 29R là 320 M; cách tim đường CHC 11L/29R là 110 M. Position: 320 M from the THR 29R; 110 M from the centre line of RWY 11L/29R

VVNB AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY

1.1 Một số qui định riêng áp dụng tại sân bay quốc tế Nội Bài. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa các sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay;

1.2 Trước khi xin phép đẩy/nổ máy để lăn ra khởi hành, tổ lái liên lạc với vị trí cấp huấn lệnh không lưu - Nội Bài (Delivery Nội Bài) trên tần số liên lạc sau để đề nghị cấp huấn lệnh đường dài.

Ghi chú: Tổ lái phải nhắc lại đúng và đầy đủ toàn bộ nội dung huấn lệnh không lưu.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Cơ quan kiểm soát mặt đất Nội Bài sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến. Dịch vụ dẫn dắt bằng xe “Follow-me” sẽ được cung cấp khi có yêu cầu của nhà khai thác hoặc người lái. Tuy nhiên, dịch vụ dẫn dắt bằng xe Follow-me”là bắt buộc trong điều kiện thời tiết không đảm bảo, tầm nhìn bị hạn chế.

2.2

Tàu bay khởi hành phải liên lạc với bộ phận kiểm soát mặt đất Nội Bài trên tần số 121.9 MHz để xin huấn lệnh kiểm soát không lưu trước khi lăn.

2.3 Phương thức di chuyển tại đầu đường CHC 11L

Để tránh gây nguy hại do động cơ thổi vào tàu bay quân sự đang đỗ tại phía trong vạch chờ trên đường lăn, yêu cầu mọi tàu bay phải rẽ trái tại điểm qui định trên đường CHC 11L để cất cánh.

2.4 Phương thức vận hành tàu bay

2.4.1 Hạn chế khai thác:

– Đường lăn P3: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 30 m
  - Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L,không được sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh.
  - Khi có tàu bay dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, không được sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.

– Đường lăn P4, P7: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 86 m
  - Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.
  - Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh.

– Đường lăn P5, P6: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 81.5 m

VVNB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

1.1 At Noi Bai International Airport a number of local regulations apply. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands including visual docking guidance systems;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaled assistance and towing assistance;

1.2 Before pushing-back/starting-up for departure, departing aircraft contact Noi Bai ATC Clearance Delivery (Noi Bai Delivery) to request ATC clearance via the following frequency.

Note: Pilot shall read-back exactly and fully ATC clearance.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be allocated a stand number by Noi Bai Ground Control Unit. “Follow-me” car assistance will be provided on request of operators or pilots. However, “Follow-me” car assistance will be mandatory in bad weather conditions, limited visibility.

2.2

Departing aircraft shall contact Noi Bai Ground Control Unit to obtain ATC clearance before commencing taxiing on the frequency 121.9 MHz.

2.3 Aircraft manoeuvring procedure at the beginning of runway 11L

In order to avoid damage by jet blast to military aircraft positioning behind the holding line on the taxiway, all aircraft are requested to turn left at the specified point on the runway 11L for take-off.

2.4 Aircraft operational procedures

2.4.1 Operation limitations:

– TWY P3: Due to distance between 2 the holding position line up RWY are APRX 30 m
  - When an aircraft is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R shall not be used for take-off or landing operations.
  - When an aircraft is holding at the holding positions for RWY 11L/29R, RWY 11R/29L shall not be used for take-off or landing operations.

– TWY P4, P7: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 86 m.
  - When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations.
  - When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations.

– TWY P5, P6: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 81.5 m

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

– Đường lăn P8, P9: Do khoảng cách giữa 2 vạch dừng chờ lên đường CHC khoảng 71 m
  - Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11L/29R, có thể sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh.
  - Khi có tàu bay Code D (sải cánh đến dưới 52 m) và tương đương trở xuống dừng chờ tại điểm dừng chờ lên đường CHC 11R/29L, có thể sử dụng đường CHC 11L/29R cho mục đích cất, hạ cánh.

– Đường lăn S1, S3, S5, S6, S8, S9: Khi có tàu bay đang dừng chờ tại điểm dừng chờ trung gian phía Bắc đường lăn S, không được sử dụng đường CHC 11R/29L cho mục đích cất, hạ cánh (do khoảng cách giữa vạch dừng chờ lên đường CHC 11R/29L và vạch dừng chờ trung gian khoảng 41.5 m).

– Đường lăn S3, S6, S8, S9: Khi có tàu bay trên đường lăn, tàu bay khác phải dừng trước vạch dừng chờ trung gian tại các nút giao và không vận hành trên đường lăn S phía trước/sau tàu bay trên đường lăn S3, S6, S8, S9.

– Đường lăn S4, S5, S7: Khai thác một chiều theo hướng thoát ly đường CHC 11R/29L.

– Đường lăn S10, V8: Khai thác hai chiều đối với tàu bay Code C (sải cánh đến dưới 36 m) và tương đương trở xuống.

– Đường lăn V:
  - Đoạn từ đường lăn V1 đến vệt lăn W1 và đoạn từ đường lăn V5 đến đường lăn V7: Khai thác loại tàu bay Code F (sải cánh đến dưới 68.5 m) và tương đương trở xuống.
  - Đoạn đường lăn V (thuộc sân đỗ Apron 2) chưa được kết nối với đoạn đường lăn V (thuộc sân đỗ Hangar).

Ghi chú:

– Tàu bay hạ cánh rời khỏi đường CHC 11L/29R qua đường lăn P3/P4/P5/P6/P7/P8/P9 phải dừng chờ trước đường CHC 11R/29L cho đến khi có huấn lệnh của Kiểm soát viên không lưu cho phép cắt qua đường CHC 11R/29L.

– Phương thức này được áp dụng trong trường hợp điều kiện khai thác bình thường. Trong trường hợp có thi công sửa chữa đường CHC, đường lăn, sân đỗ sẽ áp dụng phương án vận hành tàu bay áp dụng trong thời gian thi công.

2.4.2 Phương thức vận hành tàu bay trên đường CHC, đường lăn

2.4.2.1 **Đối với tàu bay cất cánh**

2.4.2.1.1 **Đường CHC 11R**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
  – Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S1 → Đường CHC 11R để khởi hành.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:
  – Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S1 → Đường CHC 11R để khởi hành.

- When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations.
- When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations.

– TWY P8, P9: Due to distance between 2 the holding positions line up RWY are APRX 71 m
  - When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY11L/29R, RWY 11R/29L may be used for take-off and landing operations.
  - When an aircraft of Code D (wingspan up to but not including 52 m) and equivalent is holding at the holding positions for RWY 11R/29L, RWY 11L/29R may be used for take-off and landing operations.

– TWY S1, S3, S5, S6, S8, S9: When an aircraft is holding at the North intermediate holding position on TWY S, RWY 11R/29L shall not be used for take-off or landing operations (due to the distance of approximately 41.5 meters between the holding line for Runway 11R/29L and the intermediate holding line).

– TWYs S3, S6, S8, S9: When there is aircraft on TWY, other aircraft must stop before the intermediate holding line at intersections and must not operate on TWY S (behind/after aircraft on TWYs S3, S6, S8, S9).

– TWYs S4, S5, S7: One-way operation to vacate RWY 11R/29L.

– TWY V8, S10: Two-way operation for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent.

– TWY V:
  - A portion from TWY V1 to taxilane W1 and a portion TWY V5 to TWY V7: Use for aircraft Code F (wingspan up to but not including 68.5 m) and equivalent.
  - A portion of TWY V (Apron 2) is not yet connected to TWY V (Hangar Apron).

Note:

– Landing aircraft leaving RWY 11L/29R via TWY P3/P4/P5/P6/P7/P8/P9 must stop before RWY 11R/29L until ATC cleared allowed cross TWY 11R/29L.

– This procedures is applied in case normal operating conditions. In case of construction or repair of RWY, TWY, APN will be applied aircraft operational procedures during the construction.

2.4.2 The aircraft operational procedures on RWYs, TWYs

2.4.2.1 **For departures**

2.4.2.1.1 RWY 11R

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:
  – Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure

b) For stands from 71 to 86:
  – Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6 → Đường lăn S → Đường lăn S1 → Đường CHC 11R để khởi hành.

2.4.2.1.2 **Đường CHC 11L**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P3 → Đường CHC 11L để khởi hành.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S6/S8 → Đường CHC 11R/29L → Đường lăn P5/P6/P7/P8 → Đường CHC 11L/29R → Quay đầu 180° trên đầu 11L → Đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay Code C và tương đương trở xuống).

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P3 → Đường CHC 11L để khởi hành.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P3 → Đường CHC 11L để khởi hành.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S6/S8 → Đường CHC 11R/29L → Đường lăn P5/P6/P7/P8 → Đường CHC 11L/29R → Quay đầu 180° trên đầu 11L → Đường CHC 11L để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay Code C và tương đương trở xuống).

2.4.2.1.3 **Đường CHC 29L**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S9/S10 → Đường CHC 29L để khởi hành.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S9/S10 → Đường CHC 29L để khởi hành.

2.4.2.1.4 **Đường CHC 29R**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S9/S10 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P9 → Đường CHC 29R để khởi hành.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S6/S8 → Đường CHC 11R/29L → Đường lăn P5/P6/P8 → Đường CHC 11L/29R → Quay đầu 180° trên đầu 29R → Đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay Code C và tương đương trở xuống).

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S9/S10 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P9 → Đường CHC 29R để khởi hành.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S1 → RWY 11R for departure.

2.4.2.1.2 **RWY 11L**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft up to Code C and equivalent).

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → cross RWY 11R/29L → TWY P3 → RWY 11L for departure.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P7/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 11L → RWY 11L for departure (apply for aircraft Code C and equivalent). →

2.4.2.1.3 **RWY 29L**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → RWY 29L for departure.

2.4.2.1.4 **RWY 29R**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWYP5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft up to Code C and equivalent).

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S9/S10 → cross RWY 11R/29L → TWY P9 → RWY 29R for departure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S6/S8 → Đường CHC 11R/29L → Đường lăn P5/P6/P8 → Đường CHC 11L/29R → Quay đầu 180° trên đầu 29R → Đường CHC 29R để khởi hành (áp dụng đối với tàu bay Code C và tương đương trở xuống).

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S6/S8 → RWY 11R/29L → TWY P5/P6/P8 → RWY 11L/29R → backtrack at the beginning of RWY 29R → RWY 29R for departure (apply for aircraft Code C and equivalent). →

2.4.2.1.5 **Từ giao điểm của đường CHC 11R và đường lăn S3**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6 → Đường lăn S → Đường lăn S3 → Giao điểm đường CHC 11R và đường lăn S3 để khởi hành.

2.4.2.1.5 **From the intersection of RWY 11R and TWY S3**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S →TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.

b) For stands from 71 to 86

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY 11R and TWY S3 for departure.

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY V4/V5/V6/V7 → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6 → TWY S → TWY S3 → the intersection of RWY11R and TWY S3 for departure.

2.4.2.1.6 **Từ giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S8 → Giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S8 → Giao điểm đường CHC 29L và đường lăn S8 để khởi hành.

2.4.2.1.6 **From the intersection of RWY 29L and TWY S8**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand→ TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWYS8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → the intersection of RWY 29L and TWY S8 for departure.

2.4.2.1.7 **Từ giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn S8 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P8 → Giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay từ vị trí đỗ → Đường lăn V → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn S → Đường lăn S8 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn P8 → Giao điểm đường CHC 29R và đường lăn P8 để khởi hành.

2.4.2.1.7 **From the intersection of RWY 29R and TWY P8**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft from stand → TWY V → TWY V8/V9 → TWY S → TWY S8 → cross RWY 11R/29L → TWY P8 → the intersection of RWY 29R and TWY P8 for departure.

2.4.2.2 **Đối với tàu bay hạ cánh**

2.4.2.2.1 **Đường CHC 11R**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S5/S6/S7/S8/S9/S10 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S5/S6 → Đường lăn S → Đường lăn V5/V6 → Đường lăn V → Đường lăn V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

2.4.2.2 **For landing aircraft**

2.4.2.2.1 **RWY 11R**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft after landing → TWY S5/S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand

– Aircraft after landing → TWY S5/S6 → TWY S → TWY V5/V6 → TWY V → TWY V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

2.4.2.2.2 **Đường CHC 11L**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

2.4.2.2.2 **RWY 11L**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P5/P6/P7/P8/P9 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S6/S7/S8/S9/S10 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P5/P6 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S6 → Đường lăn V6 → Đường lăn V → Đường lăn V7 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

2.4.2.2.3 **Đường CHC 29L**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn S1/S3/S4/S5/S6 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6 → Đường lăn V → Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

2.4.2.2.4 **Đường CHC 29R**

a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P3/P4/P5/P6 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

b) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86:

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P3/P4/P5/P6 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

– Tàu bay sau khi hạ cánh → Đường lăn P3/P4/P5/P6 → Cắt qua đường CHC 11R/29L → Đường lăn S3/S4/S5/S6/S7 → Đường lăn S → Đường lăn V1/V2/V3/V4/V5/V6 → Đường lăn V → Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 → Đường lăn S → Đường lăn V8/V9 → Đường lăn V → Vị trí đỗ.

2.4.3 Phương thức vận hành tàu bay đối với các vị trí đỗ tàu bay khai thác thương mại

2.4.3.1 **Hạn chế khai thác sân đỗ 1, 2:**

– Khu vực: Từ vị trí đỗ 1A đến 8; từ vị trí đỗ 30 đến 33; vệt lăn W1, W2 (đoạn từ vị trí đỗ 36B đến vị trí đỗ 33), W4, W7, W11, W12, W14: Khai thác đối với loại tàu bay Code C (sải cánh đến dưới 36 m) và tương đương trở xuống.

– Đối với các vị trí đỗ: Từ 1A đến 8; từ 31 đến 33; từ 37 đến 42 và từ 71 đến 86:

• Các hãng hàng không, các đơn vị phục vụ mặt đất tổ chức thực hiện cảnh giới khi tàu bay được đẩy ra/kéo vào hoặc tự lăn ra/vào vị trí đỗ.

• Tàu bay tự hành trong các khu vực sân đỗ này sử dụng chế độ công suất động cơ tối thiểu.

– Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft after landing → TWY P5/P6/P7/P8/P9 → cross RWY 11R/29L → TWY S6/S7/S8/S9/S10→ TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

– Aircraft after landing → TWY P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S6 → TWY V6 → TWY V → TWY V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

2.4.2.2.3 **RWY 29L**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

– Aircraft after landing → TWY S1/S3/S4/S5/S6 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand

2.4.2.2.4 **RWY 29R**

a) For stands from 2 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H:

– Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → stand.

b) For stands from 71 to 86:

– Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S →TWY V8/V9 → TWY V → stand.

– Aircraft after landing → TWY P3/P4/P5/P6 → cross RWY 11R/29L → TWY S3/S4/S5/S6/S7 → TWY S → TWY V1/V2/V3/V4/V5/V6 → TWY V → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY S → TWY V8/V9 → TWY V → stand.

2.4.3 Aircraft operational procedures for commercial stands

2.4.3.1 **Operational limitations of APN 1, 2:**

– Areas: Stands from 1A to 8; from 30 to 33; taxilane W1, W2 (a portion from stands 36B to 33); W4, W7, W11, W12, W14: Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 m) and equivalent. →

– For stands: From 1A to 8; from 31 to 33; from 37 to 42 and from 71 to 86:

• Airlines, Ground handlers in charge of wing guard when aircraft is being push back/towing or self-taxiing in/out stands.

• Aircraft self taxiing within the apron shall operate at minimum power.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Phương thức này được áp dụng trong trường hợp điều kiện khai thác bình thường. Trong trường hợp có thi công sửa chữa đường CHC, đường lăn, sân đỗ sẽ áp dụng phương án vận hành tàu bay áp dụng trong thời gian thi công.

– Đối với hướng mũi tàu bay (Đông hoặc Tây) được hiểu là tàu bay sẽ dừng kéo đẩy tại vị trí quy định và mũi tàu bay trên trục đường lăn, trục tàu bay song song với trục đường CHC; hướng mũi tàu bay (Bắc) được hiểu là tàu bay sẽ dừng kéo đẩy tại vị trí quy định và mũi trên trục đường lăn/vệt lăn, trục tàu bay vuông góc với trục đường CHC.

– This procedures are applied in case of normal operating conditions. In case of construction or repair of RWY, TWY, APN will be applied aircraft operational procedures during the construction.

– For aircraft heading of (East or West), it is understood that aircraft shall stop being towed/pushed at specified position; the nose of the aircraft is on TWY centre line, aircraft longitudinal axis is parallel line with RWY centre line; the nose of the aircraft (North) is understood that aircraft shall stop being towed/pushed at specified position and the nose of the aircraft is on TWY centre line/taxilane centre line, aircraft longitudinal axis is perpendicular with RWY centre line.

2.4.3.2 **Sân đỗ 1**

2.4.3.2 **Apron 1**

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
2, 3	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A/W1B → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1A → vệt lăn W1B, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo → W1A → W1 → đường lăn V. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A/W1B → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West via W1A, W1B, taxi via W1A, W1, V	
4, 5	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A/W1B → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1A, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W1 → đường lăn V; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1B, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W1A → W1 → đường lăn V. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A/W1B → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on W1A, taxi via W1, V; or – Pushback approved to face West on W1B, taxi via W1A, W1, V	

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
6	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W1 → vệt lăn W1A → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1A, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W1 → đường lăn V; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1B, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W1A → W1 → đường lăn V. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W1 → taxilane W1A → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on W1A, taxi via W1, V; or – Pushback approved to face West on W1B, taxi via W1A, W1, V	
7, 8	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W1 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1, mũi quay hướng Bắc để khởi hành theo W1 → đường lăn V; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W1 → W1A/W1B, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W1 → đường lăn V. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W1 → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face North on W1, taxi via W1, V; or – Pushback approved to face West via W1, W1A/W1B, taxi via W1, V	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
11	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2, S; or – Pushback approved to face East via V, V2, S.	
12	Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2, S; or – Pushback approved to face East via V, V2, S.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12A hoặc 12B. – Đối với việc sử dụng vạch dừng “Do not use bridge”: Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên và không khai thác cầu hành khách. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 12A or 12B. – For using stop line “Do not use bridge”: Do not operate aircraft with fuselage length from 70.8 M and above and passenger boarding bridge shall not be used.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
12A, 12B	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2, S; or – Pushback approved to face East via V, V2, S.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12. – Tàu bay tại vị trí 12B chỉ được nổ máy, khởi động động cơ sau khi được đẩy ra đường lăn V để khởi hành. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 12. – Aircraft at stand 12B is only allowed to start up and engines after being pushed back to TWY V for departure.
14	Sử dụng cho tàu bay A380 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 80 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A380 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or – Pushback approved to face East via V, V2/V3, S.	– Đối với việc sử dụng vạch dừng “Do not use bridge”: Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên và không khai thác cầu hành khách. – For using stop line “Do not use bridge”: Do not operate aircraft with fuselage length from 70.8 M and above and passenger boarding bridge shall not be used.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
15, 16	Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or – Pushback approved to face East via V, V2/V3, S	
17	Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V2/V3 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V2/V3, S; or – Pushback approved to face East via V, V2/V3, S	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 17A hoặc 17B. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 17A or 17B.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
18, 19	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or – Pushback approved to face East via V, V3/V4, S.	Vị trí đỗ 18: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 18A hoặc 18B. Stand 18: Do not operate when there is aircraft parking at stand 18A or 18B.
20, 21, 22	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V3/V4 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V3/V4, S; or – Pushback approved to face East via V, V3/V4, S.	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
23	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face East via V, V4/V5, S.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 23A hoặc 23B. Do not operate when there is aircraft parking at stand 23A or 23B.
24, 25, 26	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face East via V, V4/V5, S.	Vị trí đỗ 24: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 24A hoặc 24B. Stand 24: Do not operate when there is aircraft parking at stand 24A or 24B.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
27	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400, B777-300, A340-600 và tương đương, sải cánh đến dưới 65 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft B747-400, B777-300, A340-600 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face North via V, W2.	
28	Sử dụng cho tàu bay A380 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 80 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc – Đối với loại tàu bay Code F (sải cánh dưới 68.5 M) và tương đương trở xuống: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A380 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or – For aircraft Code F and equivalent (wingspan up to but not including 68.5 M): Pushback approved to face North via V, W2	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 28A hoặc 28B. – Đối với việc sử dụng vạch dừng “Do not use bridge”: Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên và không khai thác cầu hành khách. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 28A or 28B. – For using stop line “Do not use bridge”: Do not operate aircraft with fuselage length from 70.8 M and above and passenger boarding bridge shall not be used.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
28A, 28B, 29	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V4/V5 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on V; or – Pushback approved to face East on V; or – Pushback approved to face West via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face East via V, V4/V5, S; or – Pushback approved to face North via V, W2.	– Vị trí đỗ 28A, 28B: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 28. – Tàu bay tại vị trí 28B chỉ được nổ máy, khởi động động cơ sau khi được đẩy ra đường lăn V/S hoặc vệt lăn W2 để khởi hành. – Stands 28A, 28B: Do not operate when there is aircraft parking at stand 28. – Aircraft at stand 28B is only allowed to start up and engines after being pushed back to TWY V/S or taxilane W2 for departure.
30	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W2 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2, mũi quay hướng Bắc; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → vệt lăn W2A, mũi quay hướng Đông; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35, 35B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 35B; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36, 36B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 36B Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W2 → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face North on W2; or – Pushback approved to face East via W2, W2A; or – When there is no aircraft parking at stands 35, 35B: Pushback approved to stand 35B via W2; or – When there is no aircraft parking at stands 36, 36B: Pushback approved to stand 36B via W2	

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
31	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W2 → vệt lăn W2A → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A, mũi quay hướng Đông; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 34A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 34A; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35, 35B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 35B; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36, 36B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 36B Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W2 → taxilane W2A → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face East on W2A; or – When there is no aircraft parking at stand 34A: Pushback approved to stand 34A via W2A, W2; or – When there is no aircraft parking at stands 35, 35B: Pushback approved to stand 35B via W2A, W2; or – When there is no aircraft parking at stands 36, 36B: Pushback approved to stand 36B via W2A, W2	
32, 33	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W2 → vệt lăn W2A → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 34A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí 34A; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35, 35B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 35B; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36, 36B: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W2A → vệt lăn W2 → vị trí đỗ 36B Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W2 → taxilane W2A → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – When there is no aircraft parking at stand 34A: Pushback approved to stand 34A via W2A, W2; or – When there is no aircraft parking at stands 35, 35B: Pushback approved to stand 35B via W2A, W2; or – When there is no aircraft parking at stands 36, 36B: Pushback approved to stand 36B via W2A, W2	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
35	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a) Phương thức lăn: • Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft B747-8F and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a) Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. • For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35A hoặc 35B. – Không khai thác loại tàu bay Code F (sải cánh từ 65 M đến dưới 68.5 M) và tương đương khi vị trí đỗ 36A khai thác loại tàu bay Code C (sải cánh từ 30.5 M đến dưới 36 M) và tương đương. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 35A or 35B. – Do not operate aircraft Code F (wingspan from 65 M up to but less than 68.5 M) and equivalent when stand 36A operated aircraft Code C (wingspan from 30.5 M up to but less than 36 M) and equivalent.
35A	Sử dụng cho loại tàu bay Gulfstream G650ER và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 30.5 M. a) Phương thức lăn: • Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft Gulfstream G650ER and equivalent, wingspan up to but not including 30.5 M. a) Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3→ stand. • For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 35.
35B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: • Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. • For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 35. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 35.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
36	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F và tương đương, sải cánh đến dưới 68.5 M. a) Phương thức lăn: • Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft B747-8F and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a) Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. • For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36A hoặc 36B. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 36A or 36B.
36A	Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương án kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi from TWY V → taxilane W3 → stand. – For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	– Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36. – Không khai thác loại tàu bay Code C (sải cánh từ 30.5 M đến dưới 36 M) và tương đương khi vị trí đỗ 35 khai thác loại tàu bay Code F (sải cánh từ 65 M đến dưới 68.5 M) và tương đương. – Do not operate when there is aircraft parking at stand 36. – Do not operate aircraft Code C (wingspan from 30.5 M up to but less than 36 M) and equivalent when stand 36A operated aircraft Code F (wingspan from 65 M up to but less than 68.5 M) and equivalent.
36B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W2 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. – Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → stand. • For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W2 → TWY V. – Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 36. Do not operate when there is aircraft parking at stand 36.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
37	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: • Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: • For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 →TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	
38	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: • Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc • Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 37: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 37 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4, mũi quay hướng Tây để khởi hành theo W3 → đường lăn V; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing: • Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or • When there is no aircraft parking at stand 37: Aircraft taxi via TWY V → stand 37 → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – Pushback approved to face West on W4, taxi out via W3, V; or – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or – Pushback approved to face West via W4, W3, V; or – Pushback approved to face East via W4, W3, V; or – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
39	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. – For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 →TWY V. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	
40	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a) Phương thức lăn: – Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: • Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc • Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 39: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 39 → vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b) Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc – Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a) Taxiing procedures: – For arriving aircraft: After landing: • Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or • When there is no aircraft parking at stand 39: Aircraft taxi via TWY V → stand 39 → stand. – For departing aircraft: Not applicable. b) Towing/pushing procedures for departing aircraft: – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or – Pushback approved to face West via W4, W3, V; or – Pushback approved to face East via W4, W3, V; or – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or – When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
41	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 →TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	
42	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ; hoặc + Khi không có tàu đỗ tại vị trí đỗ 41: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 41 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand; or + When there is no aircraft parking at stand 41: Aircraft taxi via TWY V → stand 41 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to stand 37/39/41; or - Pushback approved to face West via W4, W3, V; or - Pushback approved to face East via W4, W3, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face West via stand 37/39/41, V; or - When there is no aircraft parking at stand 37/39/41: Pushback approved to face East via stand 37/39/41, V.	

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
43	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh: + Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 43A → vị trí đỗ; hoặc + Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W3 → vệt lăn W4 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 43A → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc. - Đối với loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc + Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc + Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 37/39/41/43A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 37/39/41/43A. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing: + When there is no aircraft parking at stand 43A: Aircraft taxi via TWY V → stand 43A → stand; or - For aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Aircraft taxi via TWY V → taxilane W3 → taxilane W4 → stand. → - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 43A: + Pushback approved to face West via stand 43A, V; or + Pushback approved to face East via stand 43A, V; or + Pushback approved to face North via stand 43A, V, W3/W5. - For aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: → + Pushback approved to face West via W4, W3, V; or + Pushback approved to face East via W4, W3, V; or + When there is no aircraft parking at stand 37/39/41/43A: Pushback approved to stand 37/39/41/43A.	- Không khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge" khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 43A. - Không khai thác đường công vụ R7 (đoạn từ vị trí đường công vụ R8 đến R9) khi có tàu bay đỗ tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên (không áp dụng đối với tàu bay khai thác tại vạch dừng "Do not use bridge"). - Do not operate at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 43A. - Do not operate service road R7 (a portion from service road R8 to R9) when there is aircraft parking at the stop line "Do not use bridge". - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above (do not applicable with operate aircraft at the stop line "Do not use bridge").
43A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi vị trí đỗ 43 khai thác loại tàu bay code C (sải cánh dưới 36 M) hoặc tương đương trở xuống: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W4 → vệt lăn W3 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi tàu bay quay hướng Bắc.	- Không khai thác tàu bay khi vị trí đỗ 43 khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: When stand 43 operated for aircraft code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Aircraft departure from stand → taxilane W4 → taxilane W3 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Do not operate at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 43. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. →
44	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A: Tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 44A → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 44A → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi tàu bay quay hướng Bắc.	- Không khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge" khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 44A. - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A.
	Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: When there is no aircraft parking at stand 44A: Aircraft taxi via TWY V → stand 44A → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 44A: - Pushback approved to face West via stand 44A, V; or - Pushback approved to face East via stand 44A, V; or - Pushback approved to face North via stand 44A, V, W3/W5.	- Do not operate aircraft at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 44A. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.
44A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc.	- Không khai thác khi vị trí đỗ 44 khai thác tàu bay tại vạch dừng "Do not use bridge". - Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Operate aircraft at the stop line "Do not use bridge" when there is aircraft parking at stand 44. - Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.
45	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc.	- Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên.
	Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	- Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.
46	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → vệt lăn W3/W5, mũi quay hướng Bắc.	Không kéo đẩy tàu bay ra vệt lăn W5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A, 48A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V; or - Pushback approved to face North via V, W3/W5.	Do not tow/push the aircraft to taxilane W5 when there is aircraft parking at stands 47A, 48A.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
47	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 50/51: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 50/51; hoặc - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh dưới 52 M) và tương đương trở xuống và khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 52: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 52; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W5 → stand - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 50/51: Pushback approved to stand 50/51; or - For aircraft code D and equivalent (wingspan up to but not including 52 M) and when there is no aircraft parking at stand 52: Pushback approved to stand 52; or - Pushback approved to face West via W5, V; or - Pushback approved to face East via W5, V.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A. - Tàu bay không được đẩy lùi ra các vị trí đỗ 50, 51, 52 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 47A. - Aircraft is not allowed to push back to stand 50, 51, 52 when there is aircraft parking at stand 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.
48, 49	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W5 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 50/51: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 50/51; hoặc - Đối với loại tàu bay code D (sải cánh dưới 52 M) và tương đương trở xuống và khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 52: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 52; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 47A, 48A. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 70.8 M trở lên.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W5 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - When there is no aircraft parking at stand 50/51: Pushback approved to stand 50/51; or - For aircraft code D and equivalent (wingspan up to but not including 52 M) and when there is no aircraft parking at stand 52: Pushback approved to stand 52; or - Pushback approved to face West via W5, V; or - Pushback approved to face East via W5, V.	- Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stands 47A, 48A. - Do not operate aircraft with length from 70.8 M and above.
50	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Thực hiện phương thức đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A.
	Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A.
51	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Thực hiện phương án đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A or 48A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A or 48A.
52	Sử dụng cho loại tàu bay B767-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 52 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vệt lăn W5 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Thực hiện phương án đẩy khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A hoặc 48A.
	Used for aircraft B767-400 and equivalent, wingspan up to but not including 52 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 47A or 48A: Aircraft departure from stand → taxilane W5 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Implement pushing procedure when there is aircraft parking at stand 47A or 48A.
53, 54A, 54B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn → đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ theo vệt lăn W7 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng.	Vị trí đỗ 54A, 54B: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Aircraft departure from stand → taxilane W7 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Not applicable.	Stands 54A, 54B: Do not operate when there is aircraft parking at stand 54.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
54, 55	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông.	- Vị trí đỗ 54: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54A hoặc 54B. - Vị trí đỗ 55: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55A hoặc 55B.
	Used for aircraft B747-8F and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V. - Pushback approved to face East via W6, V. - Pushback approved to face West via V, V7, S. - Pushback approved to face East via V, V7, S.	- Stand 54: Do not operate when there is aircraft parking at stand 54A or 54B. - Stand 55: Do not operate when there is aircraft parking at stand 55A or 55B.
55A	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 55.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
55B	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vệt lăn W6 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 54: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ theo vệt lăn W7 → đường lăn V. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W6 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → taxilane W6 → stand. - For departing aircraft: When there is no aircraft parking at stand 54: Aircraft departure from stand → taxilane W7 → TWY V. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W6, V; or - Pushback approved to face East via W6, V.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 55. Do not operate when there is aircraft parking at stand 55.
56, 57, 58	Sử dụng cho loại tàu bay Gulfstream G650ER và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 30.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông. Used for aircraft Gulfstream G650ER and equivalent, wingspan up to but not including 30.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Vị trí đỗ 58: Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58A hoặc 58B hoặc 58C hoặc 58D. - Không khai thác tàu bay có chiều dài thân tàu từ 32 M trở lên. - Stand 58: Do not operate when there is aircraft parking at stand 58A or 58B or 58C or 58D. - Do not operate aircraft with length from 32 M and above.
58A	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 58C → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58 hoặc 58C.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 58C → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Do not operate when there is aircraft parking at stand 58. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 58 or 58C.
58B	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ 58D → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58 hoặc 58D.
	Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand 58D → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	- Do not operate when there is aircraft parking at stand 58. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/push out/into stand when there is aircraft parking at stand 58 or 58D.
58C, 58D	Sử dụng cho loại tàu bay Cessna 208B EX và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 16 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 58.
	Used for aircraft Cessna 208B EX and equivalent, wingspan up to but not including 16 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West on V; or - Pushback approved to face East on V.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 58.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.4.3.3 Sân đỗ 2

2.4.3.3 Apron 2

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
71, 72	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W11 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 71: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 75 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 72: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 76, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 76 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc. Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W11 → stand. - For departing aircraft: + Stand 71: When there is no aircraft parking at stand 75, aircraft departure from stand → stand 75 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 72: When there is no aircraft parking at stand 76, aircraft departure from stand → stand 76 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W11; or - Pushback approved to face West via W11, V; or - Pushback approved to face North via W11, V, W12; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W11, V, W14.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75A. Do not operate when there is aircraft parking at stand 75A.
73, 74	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W11 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 73: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 77 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 74: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W11 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77A.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W11 → stand. - For departing aircraft: + Stand 73: When there is no aircraft parking at stand 77, aircraft departure from stand → stand 77 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 74: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W11, V; or - Pushback approved to face North via W11, V, W12; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W11, V, W14.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 77A.
75, 76	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 75: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 71 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 76: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 72, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 72 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 75A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 75: When there is no aircraft parking at stand 71, aircraft departure from stand → stand 71 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 76: When there is no aircraft parking at stand 72, aircraft departure from stand → stand 72 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W12; or - Pushback approved to face West via W12, V; or - Pushback approved to face East via W12, V; or - Pushback approved to face North via W12, V, W11; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 75A.
75A	Sử dụng cho loại tàu bay A380 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71 hoặc 72 hoặc 75 hoặc 76 hoặc 79 hoặc 80. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 71 hoặc 72 hoặc 75 hoặc 76. - Không khai thác đường công vụ R17 (đoạn từ vị trí đỗ 71/75 đến vị trí đỗ 72/76).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft A380 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 71 or 72 or 75 or 76 or 79 or 80. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 71 or 72 or 75 or 76. - Do not operate service road R17 (a portion from stand 71/75 to stand 72/ 76)
77, 78	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 77: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 73 → vệt lăn W11 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 78: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 77A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 77: When there is no aircraft parking at stand 73: Aircraft departure from stand → stand 73 → taxilane W11 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 78: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W12, V; or - Pushback approved to face East via W12, V; or - Pushback approved to face North via W12, V, W11; or - When there is no aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is no aircraft parking at stand 77A.
77A	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73 hoặc 74 hoặc 77 hoặc 78 hoặc 79 hoặc 80 hoặc 81 hoặc 82. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 73 hoặc 74 hoặc 77 hoặc 78. - Không khai thác đường công vụ R17 (đoạn từ vị trí đỗ 73/77 đến vị trí đỗ 74/78).

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft B747-8F and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 73 or 74 or 77 or 78 or 79 or 80 or 81 or 82. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 73 or 74 or 77 or 78. - Do not operate service road R17 (a portion from stand 73/77 to stand 74/ 78).
79, 80	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 79: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 83: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 83 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 80: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 84: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 84 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11/W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 79: When there is no aircraft parking at stand 83: Aircraft departure from stand → stand 83 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 80: When there is no aircraft parking at stands 84: Aircraft departure from stand → stand 84 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face North on W12. - Pushback approved to face West via W12, V. - Pushback approved to face East via W12, V. - Pushback approved to face North via W12, V, W11/W14.	Do not operate when there is no aircraft parking at stand 79A.
79A	Sử dụng cho loại tàu bay A380 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 80 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79 hoặc 80 hoặc 83 hoặc 84. - Không khai thác đường công vụ R19 (đoạn từ vị trí đỗ 79/83 đến vị trí đỗ 80/84).
	Used for aircraft A380 and equivalent, wingspan up to but not including 80 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Do not operate when there is aircraft parking at stand 79 or 80 or 83 or 84. - Do not operate service road R19 (a portion from stand 79/83 to stand 80/ 84).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
81, 82	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W12 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 81: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 85 và 79A: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 85 → vệt lăn W14 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 82: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Tây; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → Đường lăn V → vệt lăn W11, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W12 → đường lăn V → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W12 → stand. - For departing aircraft: + Stand 81: When there is no aircraft parking at stands 85 and 79A: Aircraft departure from stand → stand 85 → taxilane W14 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 82: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face West via W12, V. - Pushback approved to face East via W12, V. - Pushback approved to face North via W12, V, W11. - When there is aircraft parking at stand 79A: Pushback approved to face North via W12, V, W14.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 81A.
81A	Sử dụng cho loại tàu bay B747-8F và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 68.5 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V9 → đường lăn V → vệt lăn W13 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W13 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông.	- Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79 hoặc 80 hoặc 81 hoặc 82 hoặc 85 hoặc 86. - Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81 hoặc 82 hoặc 85 hoặc 86. - Không khai thác đường công vụ R19 (đoạn từ vị trí đỗ 81/85 đến vị trí đỗ 82/86).
	Used for aircraft B747-8F and equivalent, wingspan up to but not including 68.5 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V9 → TWY V → taxilane W13 → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: Pushback approved to face East via W13, V.	- Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 79 or 80 or 81 or 82 or 85 or 86. - Do not operate when there is aircraft parking at stand 81 or 82 or 85 or 86. - Do not operate service road R19 (a portion from stand 81/85 to stand 82/ 86).

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
83, 84	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W14 → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 83: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 79 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 84: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 80, tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 80 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí 81A: Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14, mũi quay hướng Bắc; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V → vệt lăn W11/W12, mũi quay hướng Bắc.	Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W14 → stand. - For departing aircraft: + Stand 83: When there is no aircraft parking at stand 79: Aircraft departure from stand → stand 79 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. + Stand 84: When there is no aircraft parking at stand 80: Aircraft departure from stand → stand 80 → taxilane W12 → TWY V → TWY V8/V9. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East via W14, V; or - When there is no aircraft parking at stand 81A: Pushback approved to face North on W14; or. - Pushback approved to face North via W14, V, W11/W12.	Do not operate when there is aircraft parking at stand 79A.
85, 86	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Tàu bay lăn qua đường lăn V8/V9 → đường lăn V → vệt lăn W14 → vị trí đỗ - Đối với tàu bay khởi hành: + Vị trí đỗ 85: Khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81: Tàu bay khởi hành từ vị trí đỗ → vị trí đỗ 81 → vệt lăn W12 → đường lăn V → đường lăn V8/V9. + Vị trí đỗ 86: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V, mũi quay hướng Đông; hoặc - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → vệt lăn W14 → đường lăn V → vệt lăn W11/W12, mũi quay hướng Bắc.	- Không khai thác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 81A. - Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/vào vị trí đỗ khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 79A.
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V8/V9 → TWY V → taxilane W14 → stand. - For departing aircraft: + Stand 85: When there is no aircraft parking at stand 81: Aircraft departure from stand → stand 81 → taxilane W12 → đường lăn V → TWY V8/V9. + Stand 86: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East via W14, V. - Pushback approved to face North via W14, V, W11/W12.	- Do not operate when there is aircraft parking at stand 81A. - Aircraft is not allowed to taxi or tow/ push out/into stand when there is aircraft parking at stand 79A.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.4.3.4 Sân đỗ Hangar

2.4.3.4 Hangar apron

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
1H	Sử dụng cho loại tàu bay B767-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 52 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7→ đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7→ đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành. Used for aircraft B767-400 and equivalent, wingspan up to but not including 52 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	
2H	Sử dụng cho loại tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 65 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành. Used for aircraft B747-400 and equivalent, wingspan up to but not including 65 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via → TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	
3H, 9H	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống, sải cánh đến dưới 36 M. a. Phương thức lăn: - Đối với tàu bay đến: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo đường lăn V → vị trí đỗ. - Đối với tàu bay khởi hành: Không áp dụng. b. Phương thức kéo/đẩy đối với tàu bay khởi hành: - Tàu bay được đẩy lùi từ vị trí đỗ → đường lăn V, mũi quay hướng Đông để khởi hành theo đường lăn V6/V7; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Tây để khởi hành; hoặc - Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ ra đường lăn V → đường lăn V7 → đường lăn S, mũi quay hướng Đông để khởi hành.	

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác, vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitations*
	Used for aircraft A321 and equivalent, wingspan up to but not including 36 M. a. Taxiing procedures: - For arriving aircraft: After landing, aircraft taxi via TWY V → stand. - For departing aircraft: Not applicable. b. Towing/pushing procedures for departing aircraft: - Pushback approved to face East on V, taxi out via V6/V7; or - Pushback approved to face West via V, V7, S; or - Pushback approved to face East via V, V7, S.	

2.4.4 Phương thức vận hành tàu bay đối với các vị trí đỗ đỗ chờ/qua đêm (không khai thác thương mại)

2.4.4.1 Sân đỗ 1

2.4.4 Aircraft operational procedures for parking/parking overnight stands (non-commercial purpose)

2.4.4.1 Apron 1

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
1A	– Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 36 M). – Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: • Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 6: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1A/W1B ↔ Vệt lăn W1 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 7 đến 8: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W1 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W1 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W1 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. – Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) – Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: • For stands from 2 to 6: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ Taxilane W1A/W1B ↔ Taxilane W1 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 7 to 8: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ Taxilane W1 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 11 to 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ Taxilane W1 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 30 to 33: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ Taxilane W2 ↔ TWY V ↔ Taxilane W1 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY V ↔ Taxilane W1 ↔ parking/overnight parking stands.	– Xe thang và thang tay không được hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ phía sau động cơ của tàu bay – Passenger stairs and hand-operated stairs are not allowed to operate within the safety area located behind the aircraft engine.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
17A, 17B, 18A, 18B, 23A, 23B, 24A, 24B	– Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 36 M). – Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: • Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn V ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. – Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) – Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: • For stands from 2 to 8: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ parking/ overnight parking stands. • For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 30 to 33: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ TWY V ↔ parking/ overnight parking stands. • For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY V ↔ taxilane W1 ↔ taxilane W1A ↔ parking/overnight parking stands.	– Vị trí đỗ 17A, 17B: Khai thác khi không có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 17. – Vị trí đỗ 18A, 18B: Khai thác khi không có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 18. – Vị trí đỗ 23A, 23B: Khai thác khi không có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 23. – Vị trí đỗ 24A, 24B: Khai thác khi không có tàu bay khai thác tại vị trí đỗ 24. – Stands 17A, 17B: Operate when there is no aircraft parking at stand 17. – Stands 18A, 18B: Operate when there is no aircraft parking at stand 18. – Stands 23A, 23B: Operate when there is no aircraft parking at stand 23. – Stands 24A, 24B: Operate when there is no aircraft parking at stand 24.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
34A	– Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 36 M) – Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: • Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W2 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W2 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn V5/V6/V7 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W2 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. – Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M). – Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: • For stands from 2 to 8: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ taxilane W2 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ taxilane W2 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 30 to 33: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY V5/V6/V7 ↔ TWY V ↔ taxilane W2 ↔ parking/overnight parking stands.	– Xe thang và thang tay không được hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ phía sau động cơ của tàu bay – Passenger stairs and hand-operated stairs are not allowed to operate within the safety area located behind the aircraft engine.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
47A	– Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 36 M). – Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: • Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn V6/V7 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. – Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M) – Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: • For stands from 2 to 8: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 30 to 33: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY V6/V7 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands.	– Khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 47A: • Không khai thác vệt lăn W5 đoạn từ vị trí đỗ 47 đến 49. • Đối với các vị trí 43, 43A, 44, 44A, 45, 46: Tàu bay không được kéo/ đẩy ra vệt lăn W5 để khởi hành. • Đối với vị trí đỗ 47, 48, 49: Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ. • Đối với vị trí đỗ 50, 51, 52: Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ theo vệt lăn W5. – When there is aircraft parking at stand 47A: • Taxilane W5 (a portion stands from 47 to 49) shall not be operate. • Stands 43, 43A, 44, 44A, 45, 46: Aircraft is not allowed tow/push back via taxilane W5 for departure. • Stands 47, 48, 49: Aircraft is not allowed to taxi or tow/push into/out of stand. • Stands 50, 51, 52: Aircraft is not allowed taxi or tow/push into/out of stand via taxilane W5.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ các vị trí đỗ thương mại đến các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/parking overnight stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
48A	– Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 65 M). – Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/qua đêm và ngược lại: Thực hiện khi vị trí 47A không có tàu bay đỗ: • Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn V6/V7 ↔ Đường lăn V ↔ Vệt lăn W5 ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. – Used for aircraft B747-400 and equivalent (wingspan up to but not including 65 M). – Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: When there is no aircraft parking at stand 47A: • For stands from 2 to 8: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 30 to 33: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands. • For stands from 71 to 86: Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY V6/V7 ↔ TWY V ↔ taxilane W5 ↔ parking/overnight parking stands.	– Khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 48A: • Không khai thác vệt lăn W5 đoạn từ vị trí đỗ 48 đến 49. • Đối với các vị trí 43, 43A, 44, 44A, 45, 46: Tàu bay không được kéo/ đẩy ra vệt lăn W5 để khởi hành. • Đối với vị trí đỗ 47: Tàu bay không được đẩy lùi ra các vị trí đỗ 50, 51, 52 để khởi hành hoặc ra vệt lăn W5 theo hướng mũi tàu bay quay hướng Bắc. • Đối với vị trí đỗ 48, 49: Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ. • Đối với vị trí đỗ 50: Tàu bay không được kéo đẩy ra vệt lăn W5, mũi quay hướng Bắc. • Đối với vị trí đỗ 51, 52: Tàu bay không được lăn hoặc kéo đẩy ra/ vào vị trí đỗ theo vệt lăn W5; – When there is aircraft parking at stand 48A: • Taxilane W5 (a portion stands from 48 to 49) shall not be operate. • Stands 43, 43A, 44, 44A, 45, 46: Aircraft is not allowed tow/push back via taxilane W5 for departure. • Stand 47: Aircraft is not allowed tow/push back via stands 50, 51, 52 for departure or taxilane W5 via the nose of the aircraft (North). • Stands 48, 49: Aircraft is not allowed to taxi or tow/push into/out of stand. • Stands 50, 51, 52: Aircraft is not allowed to taxi or tow/push into/out of stand via taxilane W5.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.4.4.2 Sân đỗ quân sự

2.4.4.2 Military apron

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
QS1, QS2, QS3, QS4	- Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 65 M). - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vệt lăn W1 → Vị trí đỗ thương mại. b) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S3/ S6/S8/S9/S10 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P3/P8/P9 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ thương mại. c) Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vệt lăn W2 → Vị trí đỗ thương mại. d) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S3/S6/S8/S9/ S10 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P3/P8/P9 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm.	– Vị trí QS1: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS1 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1A. • Đối với loại tàu bay Code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS1 theo lộ trình lăn qua đường lăn N2/N3/N4 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS2, QS3. • Đối với loại tàu bay Code D, Code E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) và tương đương: + Chỉ sử dụng lộ trình theo đường lănN4 vào vị trí đỗ. + Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS1 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS2, QS2A, QS3, QS3A. – Vị trí QS2: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS2 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS2A. • Đối với loại tàu bay Code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS2 theo lộ trình lăn qua đường lăn N2/N3/N4 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS3 và theo lộ trình lăn qua đường lăn N5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1. • Đối với loại tàu bay Code D, Code E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) và tương đương: + Chỉ sử dụng lộ trình theo đường lănN4 vào vị trí đỗ. + Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS2 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS3, QS3A. – Vị trí QS3: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS3 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS3A. • Đối với loại tàu bay Code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống: Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS3 theo lộ trình lăn qua đường lăn N5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1, QS2. • Đối với loại tàu bay Code D, Code E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) và tương đương: Chỉ sử dụng lộ trình theo đường lăn N4 vào vị trí đỗ. – Vị trí QS4: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS4 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS4A. • Đối với loại tàu bay Code D, Code E (sải cánh từ 36 M đến dưới 65 M) và tương đương: Chỉ sử dụng lộ trình theo đường lăn N4 vào vị trí đỗ.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
QS1, QS2, QS3, QS4	- Used for aircraft B747-400 and equivalent (wingspan up to but not including 65 M): - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: a) For stands from 2 to 8: – Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/ N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. – (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → commercial stands. b) For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S3/S6/S8/S9/S10 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P3/P8/P9 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/ N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → commercial stands. c) For stands from 30 to 33: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/ N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W2 → commercial stands. d) For stands from 71 to 86: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY S3/S6/S8/S9/S10 ↔ RWY 11R/ 29L ↔ TWY P3/P8/P9 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/ P6 ↔ RWY11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/ overnight parking stands.	– Stand QS1: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS1 when there is aircraft parking at stand QS1A. • For aircraft Code C (wingspan up to 36 M) and equivalent: Do not tow/ push aircraft into/out of stand QS1 following the taxi route via TWY N2/ N3/N4 when there is aircraft parking at stand QS2, QS3. • For aircraft Code D, Code E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) and equivalent: + Only use taxi route via TWY N4 via stand. + Do not tow/push aircraft into/out stand QS1 when there is aircraft parking at stand QS2,QS2A, QS3, QS3A. – Stand QS2: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS2 when there is aircraft parking at stand QS2A. • For aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Do not tow/push aircraft into/out of stand QS2 following the taxi route via TWY N2/N3/N4 when there is aircraft parking at stand QS3 and following the taxi route via TWY N5 when there is aircraft parking at stand QS1. • For aircraft Code D, Code E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) and equivalent: + Only use taxi route via TWY N4 via stand. + Do not tow/push aircraft into/out stand QS2 when there is aircraft parking at stand QS3, QS3A. – Stand QS3: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS3 when there is aircraft parking at stand QS3A. • For aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent: Do not tow/push aircraft into/out of stand QS3 following the taxi route via TWY N5 when there is aircraft parking at stand QS1, QS2. • For aircraft Code D, Code E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) and equivalent: Only use taxi route via TWY N4 via stand. – Stand QS4: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS4 when there is aircraft parking at stand QS4A. • For aircraft Code D, Code E (wingspan from 36 M up to but not including 65 M) and equivalent: Only use taxi route via TWY N4 via stand.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
QS1A,QS2A, QS3A,QS4A, QS5, QS6 QS7, QS8, QS9, QS10, QS11	- Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống (tàu bay có sải cánh đến dưới 36 M). - Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại: a) Đối với vị trí đỗ từ 2 đến 8: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W1 ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vệt lăn W1 → Vị trí đỗ thương mại. b) Đối với vị trí đỗ từ 11 đến 29, 35 đến 58, 1H, 2H, 3H, 9H: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S3/ S6/S8/S9/S10 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P3/P8/P9 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vị trí đỗ thương mại. c) Đối với vị trí đỗ từ 30 đến 33: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Vệt lăn W2 ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • (Áp dụng khi kéo/ đẩy tàu bay từ vị trí đỗ chờ/ qua đêm đến vị trí đỗ thương mại): Vị trí đỗ chờ/ qua đêm → Đường lăn N3/N4/N5 → Đường CHC 11L/29R → Đường lăn P4 → Đường CHC 11R/ 29L → Đường lăn S4/S5 → Đường lăn S → Đường lăn V2/V3/V4/ V5/V6/V7 → Đường lăn V → Vệt lăn W2 → Vị trí đỗ thương mại. d) Đối với vị trí đỗ từ 71 đến 86: • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S3/S6/S8/S9/ S10 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P3/P8/P9 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm. • Tàu bay được kéo đẩy từ vị trí đỗ thương mại ↔ Đường lăn V ↔ Đường lăn V8/V9 ↔ Đường lăn S ↔ Đường lăn S6 ↔ Đường CHC 11R/29L ↔ Đường lăn P5/P6 ↔ Đường CHC 11L/29R ↔ Đường lăn N2/N3/N4/N5 ↔ Đường lăn N ↔ Vị trí đỗ chờ/ qua đêm.	– Vị trí QS1A: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS1A khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1. • Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS1A theo lộ trình lăn qua đường lăn N2/N3/N4 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS2, QS3. – Vị trí QS2A: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS2A khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS2. • Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS2A theo lộ trình lăn qua đường lăn N2/N3/N4 khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ QS3 và theo lộ trình qua đường lăn N5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1 – Vị trí QS3A: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS3A khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS3. • Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS3A theo lộ trình lăn qua đường lăn N5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1, QS2 – Vị trí QS4A: • Không khai thác hoặc kéo đẩy tàu bay vào vị trí đỗ QS4A khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS4. • Không kéo đẩy tàu bay vào/ra vị trí đỗ QS4A theo lộ trình lăn qua đường lăn N5 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS1, QS2, QS3 – Vị trí QS8: Không kéo đẩy tàu bay vào/ ra vị trí đỗ QS8 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS7 – Vị trí QS9: Không kéo đẩy tàu bay vào/ ra vị trí đỗ QS9 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS7, QS8 – Vị trí QS10: Không kéo đẩy tàu bay vào/ ra vị trí đỗ QS10 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS7, QS8, QS9 – Vị trí QS11: Không kéo đẩy tàu bay vào/ ra vị trí đỗ QS11 khi có tàu bay đỗ tại vị trí QS7, QS8, QS9, QS10

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức kéo/đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại sang vị trí đỗ chờ/ qua đêm và ngược lại* *Aircraft towing/pushing procedures from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa*	*Hạn chế khai thác* *Operational limitation*
QS1A,QS2A, QS3A,QS4A, QS5, QS6, QS7, QS8, QS9, QS10, QS11	- Used for aircraft A321 and equivalent (wingspan up to but not including 36 M): - Aircraft towing/pushing procedure from commercial stands to parking/ overnight parking stands and vice versa: a) For stands from 2 to 8: – Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W1 ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/ N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. – (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W1 → commercial stands. b) For stands from 11 to 29, 35 to 58, 1H, 2H, 3H, 9H: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S3/S6/S8/S9/S10 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P3/P8/P9 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/ N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → commercial stands. c) For stands from 30 to 33: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ taxilane W2 ↔ TWY V ↔ TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/P6 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/ N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • (When aircraft are towed/pushed from commercial stands): Parking/overnight parking stands → TWY N3/N4/N5 → RWY 11L/ 29R → TWY P4 → RWY 11R/29L → TWY S4/S5 → TWY S → TWY V2/V3/V4/V5/V6/V7 → TWY V → taxilane W2 → commercial stands. d) For stands from 71 to 86: • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY S3/S6/S8/S9/S10 ↔ RWY 11R/ 29L ↔ TWY P3/P8/P9 ↔ RWY 11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/overnight parking stands. • Aircraft are towed/pushed from commercial stands ↔ TWY V ↔ TWY V8/V9 ↔ TWY S ↔ TWY S6 ↔ RWY 11R/29L ↔ TWY P5/ P6 ↔ RWY11L/29R ↔ TWY N2/N3/N4/N5 ↔ TWY N ↔ parking/ overnight parking stands.	– Stand QS1A: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS1A when there is aircraft parking at stand QS1. • Do not tow/push aircraft into/out stand QS1A following the taxi route via TWY N2/N3/N4 when there is aircraft parking at stand QS2, QS3. – Stand QS2A: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS2A when there is aircraft parking at stand QS2. • Do not tow/push aircraft into/out stand QS2A following the taxi route via TWY N2/N3/N4 when there is aircraft parking at stand QS3 and following the taxi route via TWYN5 when there is aircraft parking at stand QS1 – Stand QS3A: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS3A when there is aircraft parking at stand QS3. • Do not tow/push aircraft into/out stand QS3A following the taxi route via TWY N5 when there is aircraft parking at stand QS1, QS2 – Stand QS4A: • Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS4A when there is aircraft parking at stand QS4. • Do not tow/push aircraft into/out stand QS4A following the taxi route via TWY N5 when there is aircraft parking at stand QS1, QS2, QS3 – Stand QS8: Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS8 when there is aircraft parking at stand QS7 – Stand QS9: Do not operate or tow/push aircraft into/out of stand QS9 when there is aircraft parking at stand QS7, QS8 – Stand QS10: Do not operate or tow/ push aircraft into/out of stand QS10 when there is aircraft parking at stand QS7, QS8, QS9 – Stand QS11: Do not operate or tow/ push aircraft into/out of stand QS11 when there is aircraft parking at stand QS7, QS8, QS9, QS10

2.5 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TUYẾN LĂN TIÊU CHUẨN (STR)

2.5.1 Phạm vi và đối tượng áp dụng

2.5.1.1 Phạm vi

STR được áp dụng trong khu vực sân đỗ và các đường lăn tại Cảng HKQT Nội Bài.

2.5.1.2 Đối tượng áp dụng

– KSVKL TWR/GCU thuộc Trung tâm Kiểm soát Tiếp cận-tại sân Nội Bài.

2.5 STANDARD TAXI ROUTES (STR) OPERATIONAL PROCEDURES

2.5.1 Scope and subject of application

2.5.1.1 Scope

STR are applied in the PRKG area and TWY of Noi Bai International Airport.

2.5.1.2 Subjects of application

– TWR/GCU controllers of Noi Bai APP/TWR control center.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Tổ lái của các hãng hàng không có hoạt động khai thác tại Cảng HKQT Nội Bài (ngoại trừ tổ lái của các chuyến bay sử dụng xe dẫn của Cảng HKQT Nội Bài).

– Chỉ áp dụng tuyến lăn tiêu chuẩn cho tàu bay Code E và tương đương trở xuống.

2.5.2 Nguyên tắc xây dựng STR

– STR tuân thủ Quy định về phương thức kéo đẩy, vận hành tàu bay và các hạn chế trong hoạt động khai thác tại Cảng HKQT Nội Bài.

– STR được thiết lập và mã hóa cho các lộ trình lăn phức tạp qua nhiều đường lăn khác nhau (gồm từ 3 đường lăn trở lên).

– STR được xây dựng cho các đường lăn sử dụng chủ yếu, thông dụng nhất tại Cảng HKQT Nội Bài. Các tuyến lăn khác được thống nhất là các tuyến lăn không tiêu chuẩn và được sử dụng trong các tình huống không áp dụng được các tuyến lăn tiêu chuẩn.

2.5.2.1 Mã hóa khu vực sân đỗ và đường cất hạ cánh

• Căn cứ thực tế khai thác của sân bay, khu vực sân đỗ được phân chia và đánh số thứ tự 1, 2. Cụ thể như sau:

– Pilots of Airlines operate at Noi Bai International Airport (except for pilots of flights that use follow-me car of Noi Bai International Airport).

– STR is only applicable for aircraft Code E or equivalent and below.

2.5.2 Principles of establishing STR

– STR are in compliance with the Regulations on pushback procedures, aircraft operations and operational restrictions at Noi Bai International Airport.

– STR are established and encoded for complex taxi routes through many different TWYs (including 3 or more TWYs).

– STR are established for the most common and principal TWYs in use at Noi Bai International Airport. The other taxi routes are considered as non-standard taxi routes and are used in situations where the standard taxi routes are not applicable.

2.5.2.1 Encoding the parking zones and RWYs

• Based on the practical airport operation, the parking zones are divided and sequentially numbered 1 and 2 with the details as follows:

Khu vực sân đỗ *Zone*	*1* *(tương ứng khu vực sân đỗ nhà ga T2, VIP và 1 phần sân đỗ nhà ga T1)* *1* *(corresponding Terminal T2's apron, VIP apron and the portion of Terminal T1's apron)*	*2* *(tương ứng 1 phần khu vực sân đỗ nhà ga T1, ga hàng hóa, hangar và khu vực sân đỗ phía Đông)* *2* *(corresponding the portion of Terminal T1's apron, cargo Apron, hangar and the East Apron)*
Các vị trí đỗ Aircraft stands	Gồm 50 vị trí đỗ (từ vị trí đỗ 2 đến vị trí đỗ 45) Including 50 stands (from stands 2 to 45)	Gồm 45 vị trí đỗ (từ vị trí đỗ 46 đến vị trí đỗ 86) Including 45 stands (from stands 46 to 86)

• **Đường CHC được mã hoá như sau:** Đường CHC 11L/29R được đặt là A (đường CHC dành cho hạ cánh), đường CHC 11R/29L được đặt là B (đường CHC dành cho khởi hành).

2.5.2.2 **Nguyên tắc đặt tên STR bao gồm 03 thành tố:**

• **RWY is code as follows:** RWYs are as follows: RWY 11L/29R is named as A (landing RWY), RWY 11R/29L is named as B (departure RWY).

2.5.2.2 **Principle of naming STR consists of 3 components:**

STATUS (DEP or ARR) + ZONE (1 or 2) + RUNWAY (A or B)

Ví dụ:

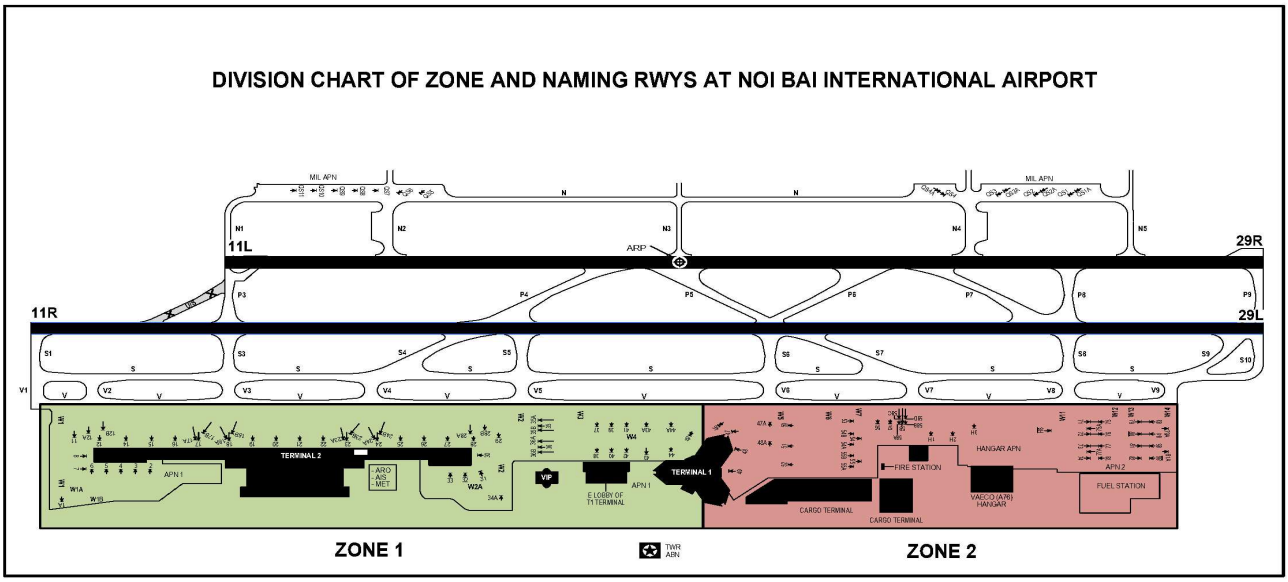
• **DEP** 1B: STR cho tàu bay khởi hành từ sân đỗ 1 lăn ra đường CHC 11R/29L để cất cánh.

• **ARR** 2A: STR cho tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R lăn về sân đỗ 2.

Example:

• **DEP** 1B: STR for aircraft departing from Zone 1 to RWY 11R/29L for departure.

• **ARR** 2A: STR for aircraft landing on RWY 11L/29R after vacating RWY taxiing to Zone 2.



2.5.3 Phương thức áp dụng STR

– Đường CHC sử dụng thông dụng nhất là đường CHC 11R dành cho cất cánh, đường CHC 11L dành cho hạ cánh. Trường hợp vì lý do thời tiết phải đổi hướng đường CHC khai thác thì đường CHC dành cho cất cánh là 29L, đường CHC dành cho hạ cánh là 29R.

– Trường hợp vì lý do khai thác không thể sử dụng STR đã công bố, KSVKL cấp huấn lệnh lăn cho tổ lái sử dụng tuyến lăn tiêu chuẩn khác hoặc liệt kê cụ thể tên các đường lăn (theo phương thức hiện hành).

– KSVKL cấp huấn lệnh cho tổ lái lăn theo STR một cách liền mạch từ vị trí đỗ/vị trí kết thúc kéo đẩy tới điểm dừng chờ lên đường CHC (đối với tàu bay khởi hành) hoặc từ khi tàu bay thoát ly đường CHC tới vị trí đỗ (đối với tàu bay đến); phân lập tuyến lăn ra, tuyến lăn vào cho tàu bay nhằm tránh nguy cơ va chạm giữa các tàu bay với nhau, giữa tàu bay với người, phương tiện trên mặt đất.

– Tổ lái cần nắm rõ sơ đồ đường lăn, sân đỗ và xác định STR khi biết đường CHC sử dụng (đối với tàu bay khởi hành) và vị trí đỗ được chỉ định (đối với tàu bay đến). Khi có bất kỳ sự nghi ngờ hoặc chưa hiểu rõ nào trong quá trình lăn cần dừng lại ngay lập tức và thông báo cho KSVKL, khi đó KSVKL sẽ cấp huấn lệnh lăn cho tàu bay bằng cách liệt kê cụ thể tên các đường lăn (theo phương thức hiện hành).

– Tàu bay lăn ra khởi hành được quyền ưu tiên hơn tàu bay lăn về sân đỗ.

– Trường hợp KSVKL cần phải điều chỉnh lộ trình lăn của tàu bay hoặc do tổ lái đề nghị thì KSVKL hủy bỏ tuyến lăn đã cấp và cấp huấn lệnh lăn thay thế.

2.5.4 Mô tả lộ trình STR

Ghi chú: Để cung cấp thông tin cho tổ lái về việc lăn ra hoặc lăn vào sân đỗ qua đường lăn V nào trong tuyến lăn tiêu chuẩn, KSVKL sẽ ấn định ngay đường lăn ra (Exit Vx) hoặc đường lăn vào (Entry Vx) khi cấp huấn lệnh cho tổ lái.

2.5.4.1 STR khi sử dụng đường CHC 11R hoặc 29L cho cất cánh

2.5.3 STRs operational Procedures

– RWY 11R for departure, RWY11L for landing. In case of weather conditions, requiring a change of operational RWY, RWY 29L is used for departure, RWY 29R is used for landing.

– In case the published STR cannot be used due to operational reasons, ATC issues the taxi clearances for the pilots by specifically listing the name of the TWYs (as current procedures).

– ATC issues clearances for the pilots to taxi follow the STR continuously from the parking Zone to the holding point of the RWY (for departing aircraft) or since the aircraft vacate RWY to the parking Zone (for arriving aircraft); separate between taxi-out and taxi-in routes to avoid the risk of collision among aircrafts, between aircrafts and personnel, vehicles on the ground.

– Pilots need to clearly understand the TWYs/parkings chart and determine the STR based on the runway-in-use (for departing aircraft) and the assigned stand (for arriving aircraft). When there is any suspicion or lack of understanding during taxiing, pilot must immediately stop and notify the ATC. At that time, ATC will issue taxi clearances for the aircraft by specifically listing the name of TWYs (as current procedure).

– Aircraft taxiing out for departure have priority over aircraft taxiing to the apron.

– In case ATC needs to adjust the taxi route of aircraft or upon requested by pilots, ATC will cancel the issued STR and issue a replacement taxi clearance.

2.5.4 Description of STR

Note: In order to provide information to the pilots using of TWY V for taxi out/in the parking Zone, ATC will immediately assign an exit TWY (Exit Vx) or an entry TWY (Entry Vx) when issuing clearances to the pilots.

2.5.4.1 STR when using RWY 11R or 29L for take-off

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Route Ident	*Start Point*	*Routing via*	*End Point*	
DEP 1B	Apron area 1 (Zone 1)	Taxi via TWY V, exit TWY V1 or TWY V2/V3/V4/V5, then TWY S, continue taxi to holding point: a) RWY 11R via TWY S1 b) RWY 29L via TWY S9	RWY 11R or 29L	Figure 1
DEP 2B	Apron area 2 (Zone 2)	Taxi via TWY V, exit TWY V6 or TWY V7/V8/V9, then TWY S, continue taxi to holding point: a) RWY 11R via TWY S1 b) RWY 29L via TWY S9	RWY 11R or 29L	Figure 2

Figure 1

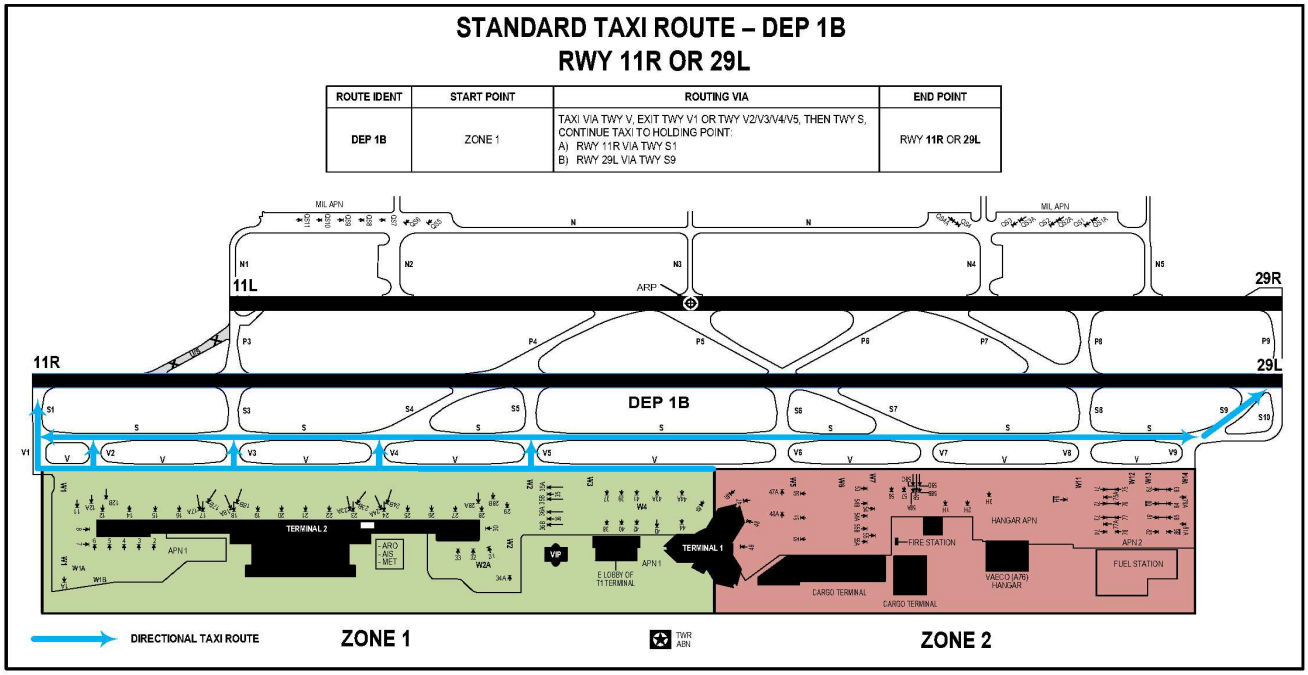
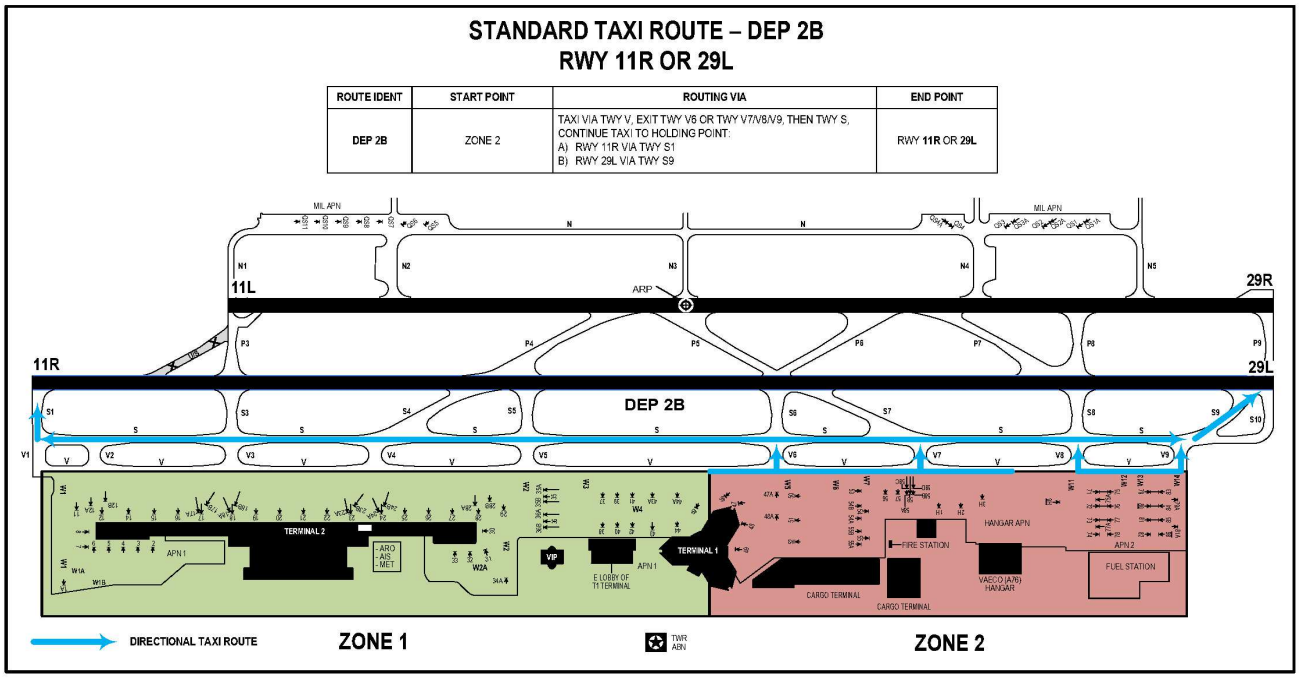


Figure 2



2.5.4.2 STR khi sử dụng đường CHC 11L hoặc 29R cho hạ cánh

2.5.4.2 STR when using RWY 11L or 29R for landing

Route Ident	*Start Point*	*Routing via*	*End Point*	
ARR 1A	Landing and cross RWY 11R/29L (from TWY S3 or TWY S4/ S5/S6/S7/S8/S9)	Taxi via TWY S, continue taxi to Zone 1 via TWY V1, V2 or TWY V3/V4/V5, TWY V.	ZONE 1	Figure 3
ARR 2A	Landing and cross RWY 11R/29L (from TWY S3 or TWY S4/ S5/S6/S7/S8/S9)	Taxi via TWY S, continue taxi to Zone 2 via TWY V6 or TWY V7/V8/V9, TWY V.	ZONE 2	Figure 4

Figure 3

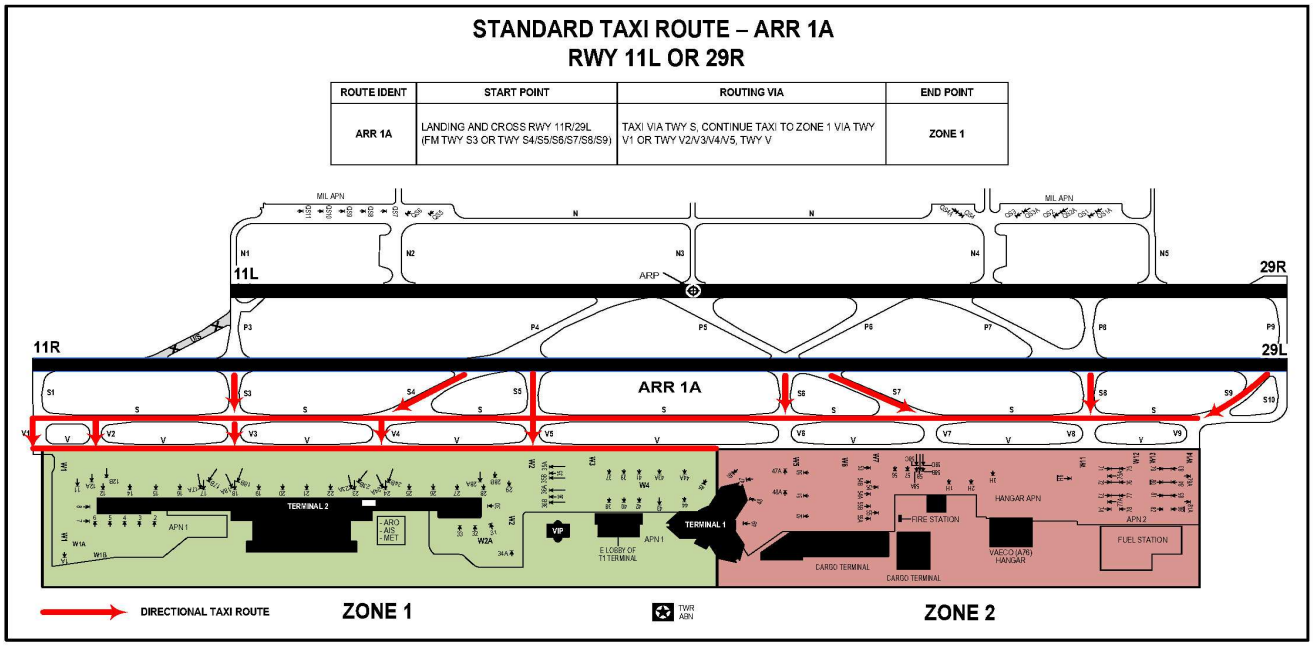
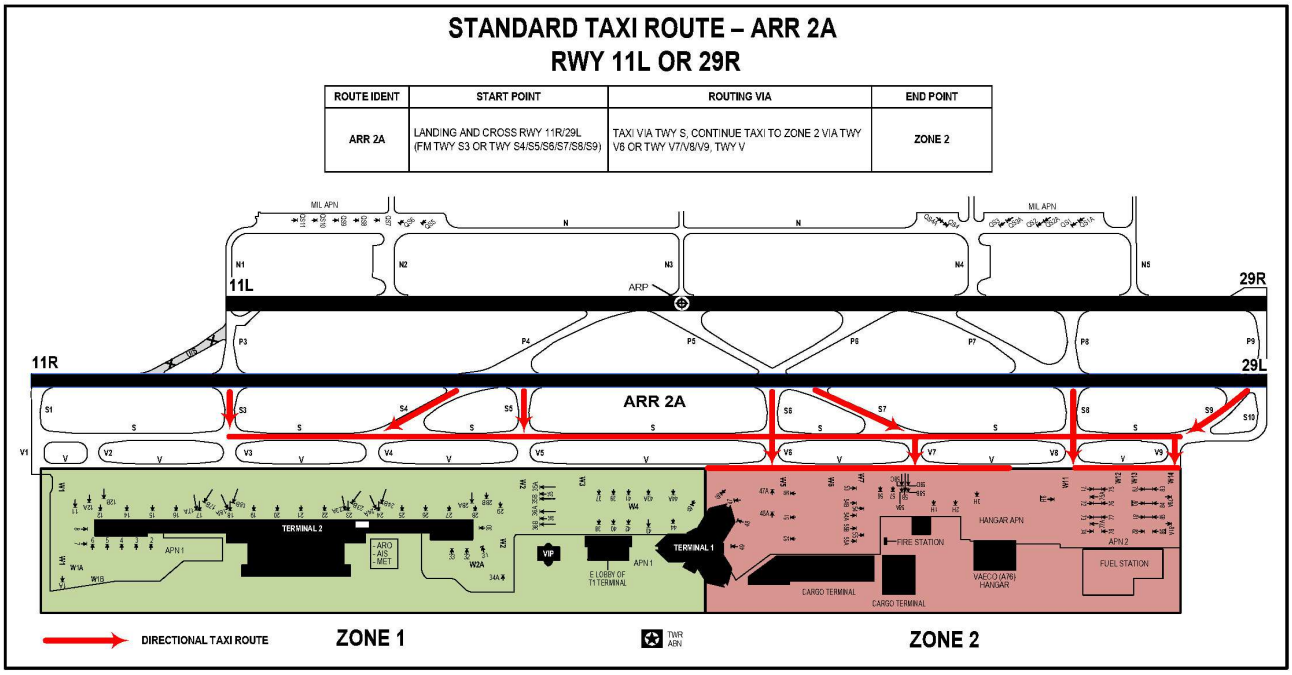


Figure 4



© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.5.5 Thuật ngữ sử dụng

2.5.5.1 Đối với tàu bay khởi hành

– Khi chấp thuận cho kéo đẩy:

2.5.5 Phraseologies in use

2.5.5.1 For departing aircraft

– When approved pushback Procedure:

(Aircraft callsign) pushback approved to face [direction], ***exit Vx***

Ghi chú: Bổ sung thêm cụm từ "exit Vx" để hướng dẫn tàu bay lăn ra từ khu vực sân đỗ qua đường lăn V nào.

Ví dụ: HVN123, pushback approved to face [direction], exit V3.

Note: Add phrase "exit Vx" to navigate which TWY V aircraft taxiing out from Zone.

Ví dụ: HVN123, pushback approved to face [direction], exit V3.

– Khi cấp huấn lệnh lăn:

– When issuing Taxi clearance:

(Aircraft callsign) TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number) VIA ***STR name****.*

Ví dụ: Tàu bay ở vị trí đỗ 20 thuộc khu vực sân đỗ 1 lăn tới điểm chờ lên đường CHC 11R để khởi hành.

Example: Aircraft at stands 20 belongs to Zone 1 taxiing to the holding point of RWY 11R for departure.

GCU: HVN123, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 11R VIA ***DEP 1B****.*

2.5.5.2 Đối với tàu bay đến

2.5.5.2 For arriving aircraft

TWR:	*(Aircraft callsign), vacate Runway via (taxiway), (cross runway (number)) to taxiway (number), contact Ground 121.9 MHz.*
GCU:	*(Aircraft callsign) TAXI TO STAND (number) VIA* ***STR name, entry Vx***

Ghi chú: Bổ sung thêm cụm từ "exit Vx" để hướng dẫn tàu bay lăn ra từ khu vực sân đỗ qua đường lăn V nào.

Ví dụ: Tàu bay thoát ly đường CHC 11L qua đường lăn P8, cắt qua đường CHC 11R qua S8, lăn theo S, V5, V về vị trí đỗ 37.

Note: Add phrase "exit Vx" to navigate which TWY V aircraft taxiing out from Zone.

Example: Aircraft vacate RWY 11L via TWY P8, cross RWY 11R to S8, taxi via S, V5, V to stand 37.

TWR:	*HVN236 Vacate Runway via P8, cross runway 11R to S8, contact Ground 121.9 MHz.*
GCU:	TAXI TO STAND 36 VIA ARR 1A, entry V7

2.5.5.3 Thay đổi hoặc hủy bỏ STR

Khi đã cấp tuyến lăn tiêu chuẩn, trong quá trình lăn vì lí do không lưu dẫn tới việc phải thay đổi hoặc hủy bỏ tuyến lăn tiêu chuẩn đã cấp thì KSVKL phải hủy bỏ tuyến lăn đã cấp và cấp huấn lệnh lăn mới theo các đường lăn cụ thể khác.

2.5.5.3 Change or cancel STR

Upon issuance of STR, when taxiing due to air traffic reasons resulting in the change or cancellation of the issued STR, ATC must cancel the issued STR and issue new taxi clearances using specified different TWYs.

(Aircraft callsign) CANCEL **STR name**, TAXI VIA (specific taxiway).

Ví dụ: Tàu bay đang lăn theo tuyến lăn tiêu chuẩn DEP 1B để khởi hành đường CHC 11R (taxi out via V3) thì phát sinh tình huống. KSVKL GCU chủ động hủy bỏ huấn lệnh lăn theo tuyến lăn tiêu chuẩn cho tàu bay và cấp cho tàu bay huấn lệnh lăn theo lộ trình khác.

Example: Aircraft are taxiing via STR DEP 1B for departure RWY 11R (taxi out via V3) when a problem arises. GCU ATC proactively cancels the clearance to follow STR and issues new taxi clearance using another route.

GCU ATC: HVN123 CANCEL **DEP 1B**, TAXI VIA (TAXIWAY) V, V5, S, S1 TO HOLDING POINT RWY 11R.

VVNB AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVNB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVNB AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Các phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế (LVP)

1.1 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.

1.2 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.

1.3 Các quy định chung

1.3.1 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.

1.3.2 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.

– 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.

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

1.3.3.1 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 1.7 của phương thức này).

VVNB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 Low visibility procedures (LVP)

1.1 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.

1.2 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.

1.3 General regulations

1.3.1 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 includes 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.

1.3.2 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.

– 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.

1.3.3 Minimum Requirements for CAT II Operations

1.3.3.1 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 1.7 of this procedures).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

1.3.3.2 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.

1.3.3.3 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.

1.3.3.4 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.

1.3.3.5 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.

1.3.3.6 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.

1.3.4 Tiêu chuẩn áp dụng điều kiện tầm nhìn hạn chế

1.3.4.1 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 vân 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).

1.3.4.2 Bắt đầu áp dụng LVP

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

1.3.3.2 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.

1.3.3.3 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.

1.3.3.4 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.

1.3.3.5 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.

1.3.3.6 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.

1.3.4 Applicable standards in condition of low visibility

1.3.4.1 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).

1.3.4.2 Commencement of LVP application

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

– RVR 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 vân 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 1.3.3 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.

1.3.4.3 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 1.3.4 của Phương thức này được 15 phút và có xu hướng tốt lên.

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

1.4.1 Phương thức kiểm soát tiếp cận

1.4.1.1 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 phù trợ bằng mắt;

– Thông tin về RVR tại trạm TDZ và trạm MID.

1.4.1.2 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.

1.4.1.3 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.

1.4.1.4 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.

1.4.1.5 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.

1.4.1.6 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.

1.4.1.7 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.

– 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 1.3.3, LVP shall remain in force. For ILS CAT I minima, VIS shall be used only when RVR is unavailable or unserviceable.

1.3.4.3 Termination of LVP

LVP shall be terminated when the weather conditions at Noi Bai International Airport remain better than the criteria specified in item 1.3.4 of these procedures stable in 15 minutes and tends to improve.

1.4 Operating procedures in low visibility condition

1.4.1 Approach control procedures

1.4.1.1 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.

1.4.1.2 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.

1.4.1.3 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.

1.4.1.4 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.

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

1.4.1.6 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.

1.4.1.7 ILS CAT II approach and landing procedures shall only applied when all CAT II operationall 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.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

1.4.2 Phương thức kiểm soát tại sân

1.4.2.1 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.

1.4.2.2 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.

1.4.2.3 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.

1.4.2.4 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.

1.4.2.5 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.

1.4.2.6 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.

1.4.2.7 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.

1.4.3 Phương thức kiểm soát di chuyển trên sân bay

1.4.3.1 Chỉ dẫn lăn 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 lăn, 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.

1.4.3.2 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.

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

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

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

1.4.3.6 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);

1.4.2 Aerodrome control procedure

1.4.2.1 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.

1.4.2.2 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.

1.4.2.3 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.

1.4.2.4 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.

1.4.2.5 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.

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

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

1.4.3 Aerodrome control movement procedure

1.4.3.1 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.

1.4.3.2 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.

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

1.4.3.4 Take-off from the intersections is not permitted.

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

1.4.3.6 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).

– Các phương tiện không được phép hoạt động tại tất cả các đường lăn N1, N2, N3, N4 và N5 (trừ tình huống khẩn nguy);

– Dừng tất cả các hoạt động thi công khi áp dụng LVP.

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

1.5.1 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;

1.5.2 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;

1.6 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;
- 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 lăn bánh một cách rõ ràng, tránh việc nghe không rõ hoặc hiểu nhầm huấn lệnh.

1.7 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

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

– 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.

1.5 Implementations in condition of low visibility

1.5.1 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;

1.5.2 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;

1.6 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:

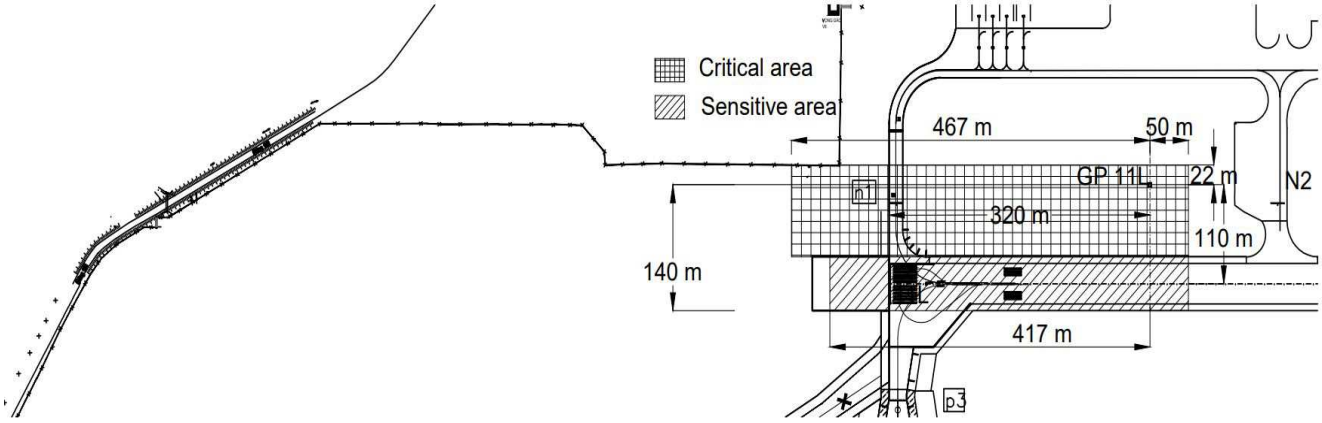
- Pliots shall strictly comply with instructions issued by Noi Bai APP/TWR;
- Aircraft shall not be permitted to hold at positions closer to RWY than the designated RWY holding positions, unless otherwise instructed by Noi Bai TWR;
- Ensure the correct RWY usage in accordance with ATC instructions issued 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 mishearing or misunderstanding.

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

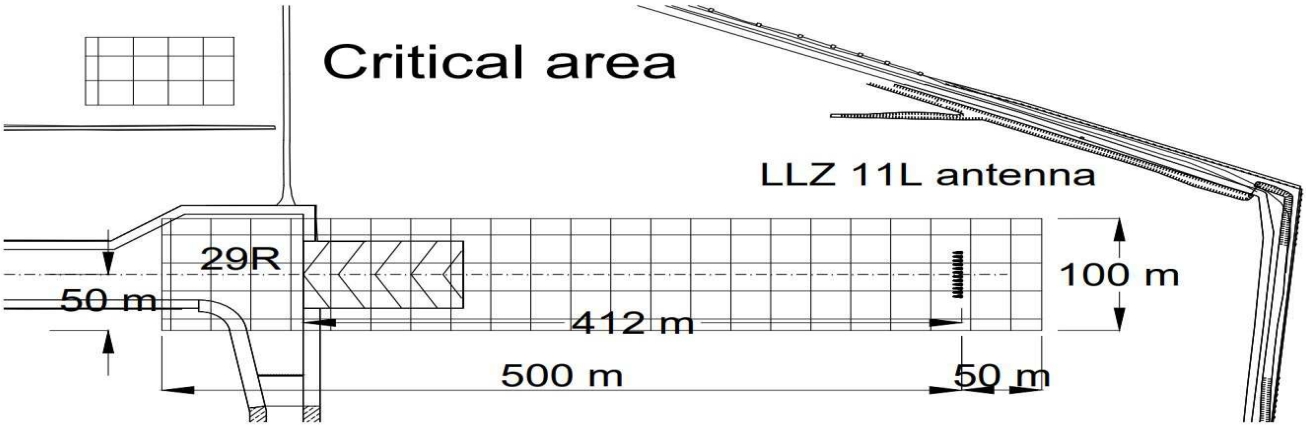
a) Critical and sensitive area of ILS CAT I - RWY 11L.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

GLIDE PATH 11L CAT I



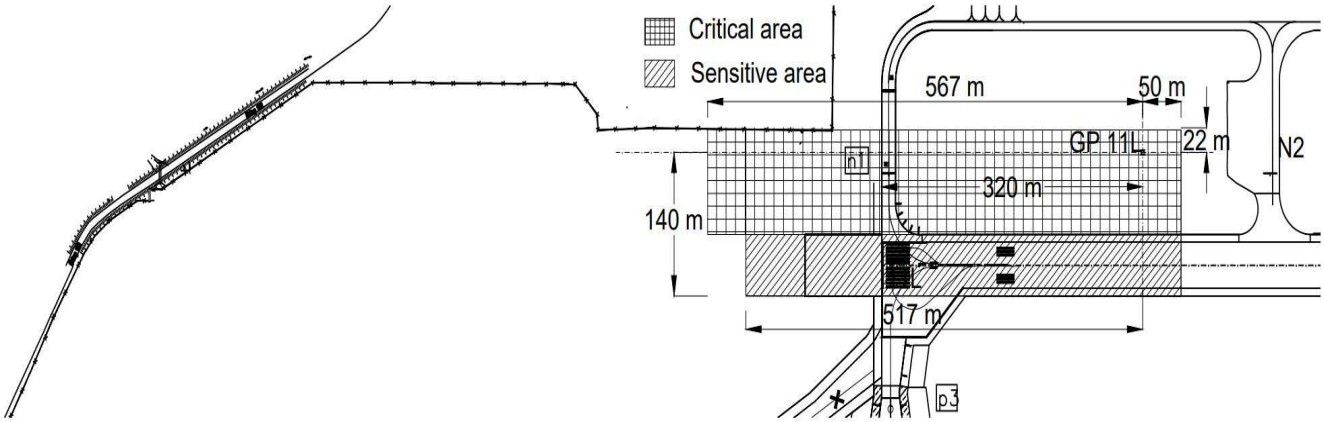
LOCALIZER 11L CAT I



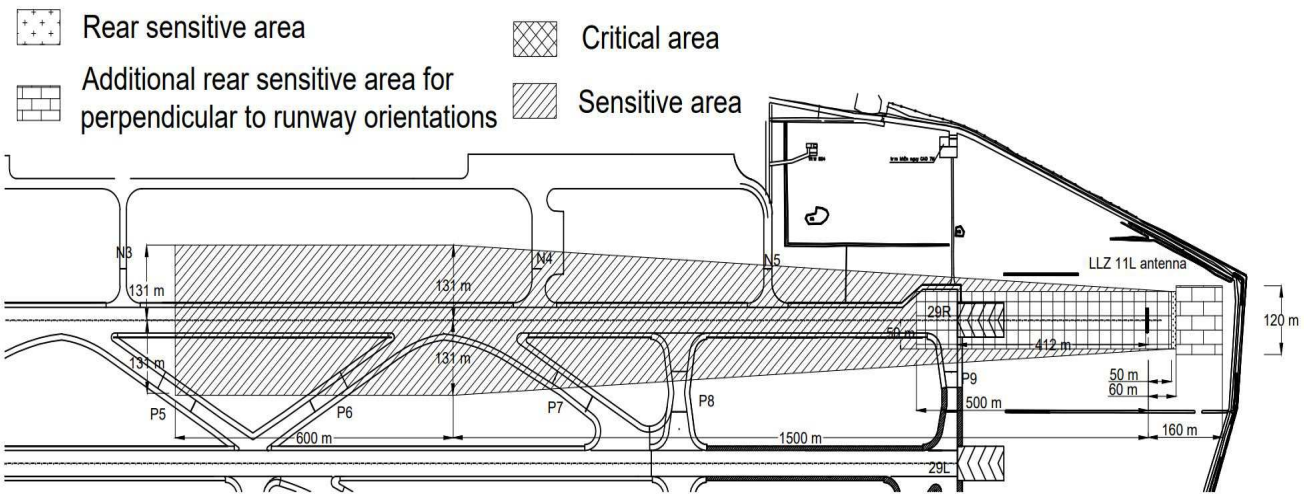
b) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11L:

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

GLIDE PATH 11L CAT II



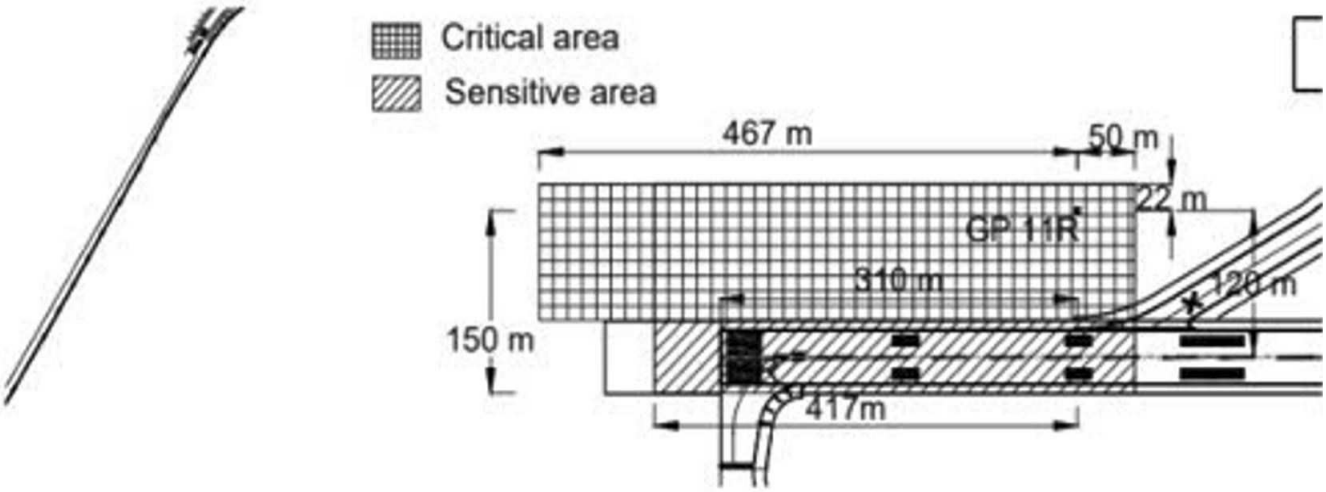
LOCALIZER 11L CAT II



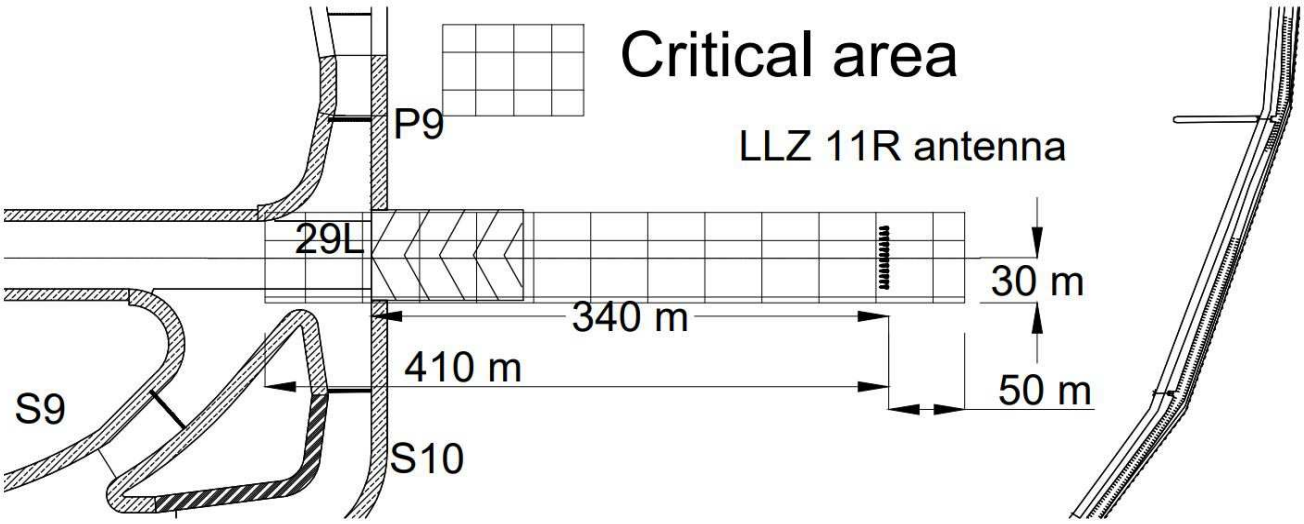
c) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 11R.

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

GLIDE PATH 11R CAT I



LOCALIZER 11R CAT I

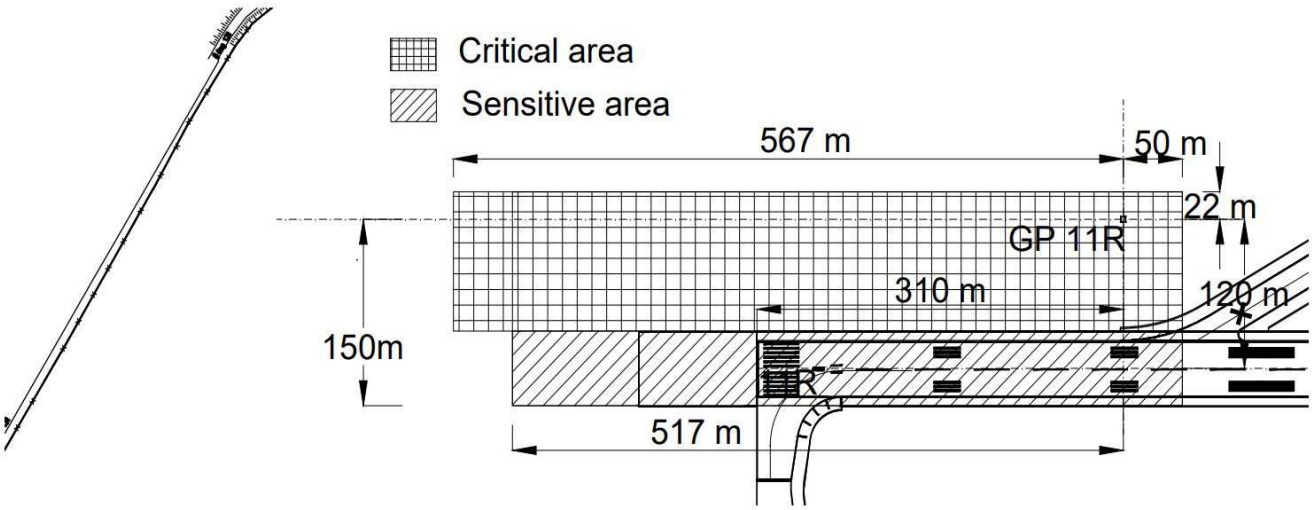


d) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT II - Đường CHC 11R.

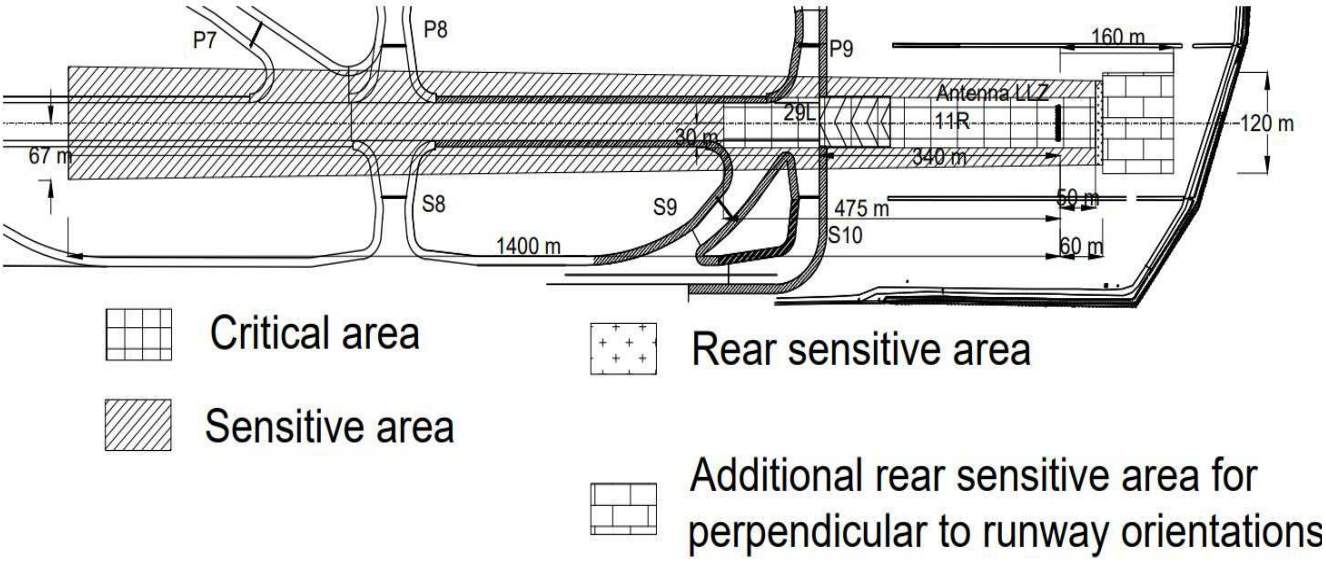
d) Chart of the critical and sensitive area of ILS CAT II - RWY 11R.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

GLIDE PATH 11R CAT II



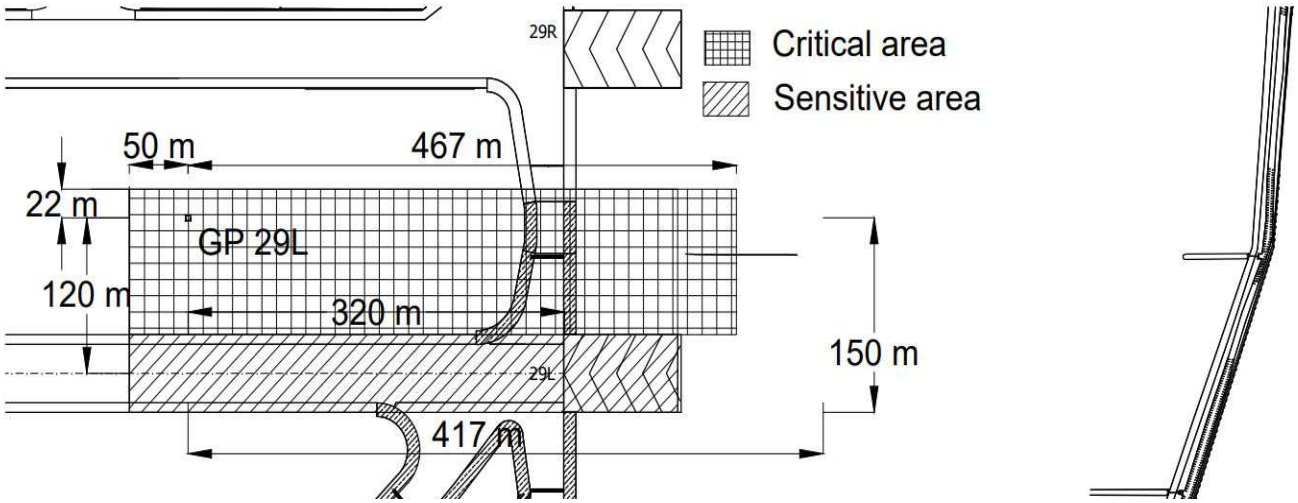
LOCALIZER 11R CAT II



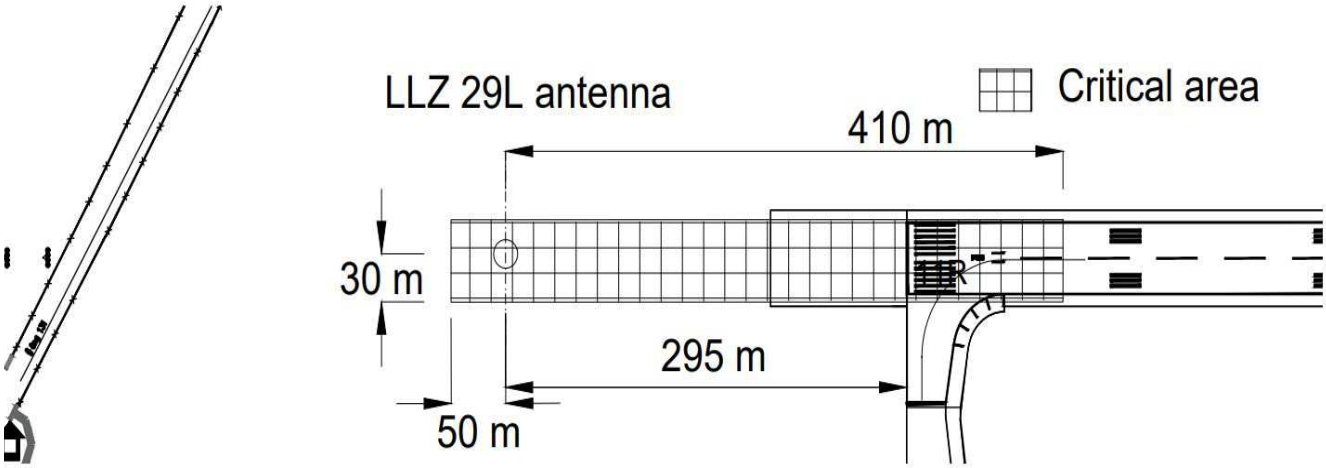
e) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29L.

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

GLIDE PATH 29L CAT I



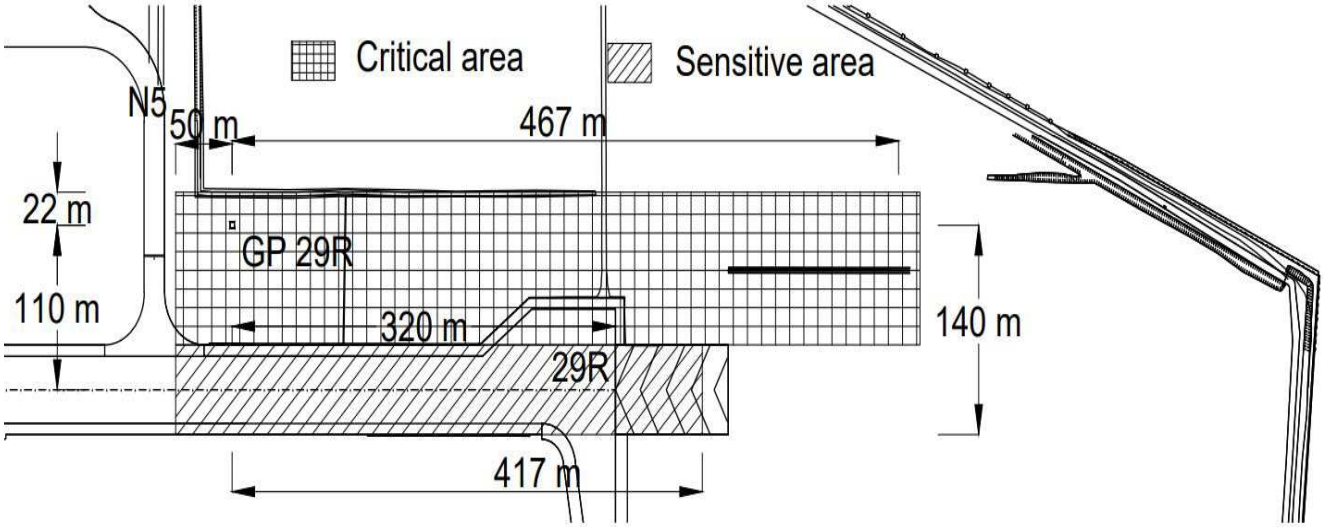
LOCALIZER 29L CAT I



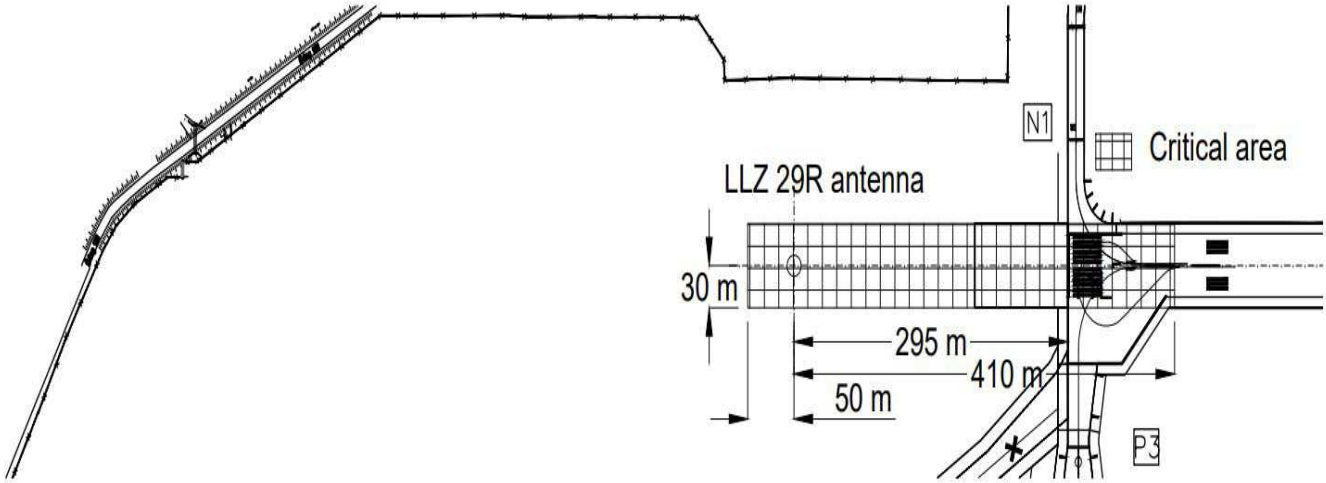
f) Sơ đồ khu vực hạn chế và khu vực nhạy cảm của hệ thống ILS CAT I - Đường CHC 29R.

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

GLIDE PATH 29R CAT I



LOCALIZER 29R CAT I



© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC SID/STAR RNAV 1

2.1 Tổng quan

Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV1 tại sân bay Nội Bài, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1 của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu (GNSS).

Tổ lái, nhân viên không lưu và các nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh (RAIM Prediction) theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.

Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức RNAV 1 dựa trên GNSS phải thông báo cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vệt bay SID/STAR RNAV 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

2.2 Phương thức khai thác

Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Nội Bài phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a.
- Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS) vào sau PBN/… tại Mục 18.
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1 hoặc G đối với D2).

Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1 khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1 từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

Điều kiện áp dụng các phương thức SID/STAR RNAV 1 tại Nội Bài: Phải có giám sát ATS.

Kiểm soát viên không lưu phải liên tục theo dõi tàu bay trong quá trình thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1. Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được kiểm soát viên không lưu cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.

Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi kiểm soát viên không lưu, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, trừ khi có huấn lệnh khác của Kiểm soát viên không lưu.

Trong trường hợp kiểm soát viên không lưu chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc kiểm soát viên không lưu xác nhận huấn lệnh về phương thức mới.

2 OPERATIONAL PROCEDURES FOR RNAV 1 SID/STAR

2.1 General

In order to operate RNAV 1 SID/STAR procedures at Noi Bai Aerodrome, the aircraft navigation system shall meet ICAO RNAV 1 standard of accuracy based on GNSS infracstructure.

Pilots, ATS personal and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

Aircraft operators/pilots who are not authorized to fly RNAV 1 procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use conventional procedures in accordance with actual conditions.

The transition routes have been established to connect RNAV 1 SID/STAR with the existing ATS routes.

2.2 Operational procedure

Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1 SID/STAR procedures at Noi Bai Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan, as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a.
- Inserting D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS) after PBN/.... in Item 18.
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for D1 or G for D2).

Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

Pilots must not fly a RNAV 1 SID/STAR unless it is retrievable by procedure from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1 SID/STAR database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

Conditions for applying RNAV 1 SID/STAR at Noi Bai: ATS surveillance is mandatory.

ATC shall maintain monitoring aircraft when it conducts RNAV 1 SID/STAR. Pilots are expected to maintain route centrelines during all RNAV 1 operations unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1 SID/STAR, unless there are other clearance by ATC.

In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new procedure clearance.

Trong quá trình khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, kiểm soát viên không lưu và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

Các phương thức bay SID/STAR truyền thống và phương thức dẫn dắt sử dụng giám sát vẫn được áp dụng cho các tàu bay không được phê chuẩn đáp ứng RNAV 1 và các tàu bay khác tùy theo tình hình không lưu.

2.3 Đối với tàu bay khởi hành

Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm hai thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

Kiểm soát viên không lưu sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/mực bay chỉ định;
- Mã code SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh SID không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với kiểm soát viên không lưu để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể, đảm bảo an toàn bay.

2.4 Đối với tàu bay đến

Phương thức dành cho tàu bay đến gồm hai thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết; và
- Phương thức đến.

Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một lộ điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được kiểm soát viên không lưu cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

Kiểm soát viên không lưu sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

During the operation of the RNAV 1 SID/STAR, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in Doc 4444 PANS–ATM – ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

Conventional SIDs/STARs and radar vectoring still applied to aircraft that are not approved for RNAV 1 and other aircraft depending on traffic situation.

2.3 For departing aircraft

The procedures for departing aircraft include 2 main elements:

- SID; and
- Transition route if necessary.

A transition route starts at the last point of SID to a position from which the aircraft will intercept the ATS route.

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

ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and transition route if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

2.4 For arriving aircraft

The procedures for arriving aircraft include 2 main elements:

- Transition route if necessary; and
- STAR.

A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the position that starts the STAR.

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

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

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

- Call sign;
- STAR and transition route if necessary;
- Runway-in-use;
- Cleared flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh STAR không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với kiểm soát viên không lưu để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể, đảm bảo an toàn bay.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/ flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

2.5 Phương thức dự phòng

2.5 Contingency procedure

2.5.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNAV 1 cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến được dẫn dắt theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

2.5.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1 requirement

If aircraft is unable to comply with RNAV 1 requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

2.5.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1, tổ lái phải thông báo ngay cho kiểm soát viên không lưu và dự kiến được dẫn dắt theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

2.5.2 Aircraft degrade the RNAV capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNAV 1 capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNAV 1, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

2.5.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNAV 1 mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho kiểm soát viên không lưu và yêu cầu chỉ thị khác. Kiểm soát viên không lưu sử dụng huấn lệnh “Direct to”để đưa tàu bay bay tránh khu vực có thời tiết xấu nếu phù hợp. Trong trường hợp khu vực thời tiết xấu gây ảnh hưởng đến những vị trí quan trọng của hệ thống phương thức RNAV 1, kiểm soát viên không lưu dự kiến sẽ áp dụng phương thức dẫn dắt đối với tất cả các tàu bay.

2.5.3 Aircraft experience bad weather

When an aircraft flying on RNAV 1 procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft’s adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request a revised clearance. ATC clearance "Direct to" will be used for aircraft to avoid bad weather where applicable. In case bad weather area affects important points of RNAV 1 procedures, radar vector shall be applied by ATC for all aircraft.

2.5.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600;
- Tàu bay đến tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp;
- Tàu bay khởi hành tiếp tục bay theo phương thức SID, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

2.5.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600;
- Arriving aircraft continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR make appropriate approach procedures;
- Departing aircraft continue flying on the assigned SID procedure, complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

2.5.5 Phương thức mất giám sát ATS

Kiểm soát viên không lưu thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát ATS được khôi phục hoạt động bình thường.

2.5.5 ATS surveillance failure procedure

ATC implement processing method according to the operating procedure specified in the operations manual of ATS unit.

ATC expect to apply non-radar procedural control for all aircraft until ATS surveillance system resumes normal operation.

2.5.6 Phương thức đổi đường cất hạ cánh sử dụng

Kiểm soát viên không lưu sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/ STAR RNAV 1 phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, kiểm soát viên không lưu có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt để giải quyết các tình huống phức tạp.

2.5.6 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1 SID/STAR procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

3 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH (A-CDM)

3.1 Mục đích

Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) là quy trình đã thống nhất giữa các đơn vị: Khai thác Cảng, Hãng hàng không, các đơn vị phục vụ mặt đất, Cơ quan không lưu và Quản lý luồng không lưu để phối hợp ra quyết định tại Cảng hàng không, sân bay nhằm mục tiêu quản lý tắc nghẽn, tăng hiệu quả cho các chuyến bay khởi hành, tối ưu hóa sử dụng nguồn lực tại sân bay, nâng cao khả năng dự báo và thực hiện chính xác chu trình của 1 chuyến bay từ lúc cất cánh từ sân bay đi đến lúc hạ cánh tại sân bay đến.

Tất cả các chuyến bay của Hàng không dân dụng đi, đến Cảng HKQT Nội Bài đều phải tuân thủ theo quy trình khai thác A-CDM, trừ các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay khẩn nguy, chuyến bay cứu thương và chuyến bay tìm kiếm cứu nạn.

3.2 Thời gian áp dụng

Cảng HKQT Nội Bài chính thức áp dụng Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) đối với các chuyến bay đi, đến tại Cảng HKQT Nội Bài kể từ 1701 ngày 31 tháng 01 năm 2024. Mô hình phối hợp ra quyết định được áp dụng toàn thời gian 24/7.

3.3 Phương thức khai thác

Việc điều phối khai thác các chuyến bay được thực hiện theo nguyên tắc chuyến bay/tàu bay nào lập kế hoạch tốt nhất sẽ được phục vụ tốt nhất (Best planned, Best served).

Hai mốc thời gian chính của A-CDM gồm: Thời gian tàu bay off-block mục tiêu – TOBT (Target Off-Block Time) và Thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu – TSAT (Target Startup Approval Time) sẽ được áp dụng trong trong quá trình áp dụng Mô hình A-CDM Cảng HKQT Nội Bài.

3.3.1 Mô tả A-CDM Portal và hướng dẫn cập nhật cho Hãng hàng không và tổ lái

A. Hiển thị TOBT và TSAT

Màn hình giao diện chính của A-CDM Portal thể hiện thông tin của TOBT và TSAT.

3 OPERATIONAL PROCEDURE OF AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

3.1 Purpose

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a procedure agreed among units: Airport Operators, Airlines, Ground Handlings, Air Traffic Control, Air Traffic Flow Management to collaboratively make decision at the airport in order to manage the congestion at the airport, increase the efficiency for departure aircraft, optimise the use of resource at the airport, enhance the ability of predicting and implementing exactly the process of a complete flight from departure phase till arrival phase.

All civil flights operating at Noi Bai International Airport must comply to A-CDM operational procedures, except for VIP, emergency, medical, and search and rescue flights.

3.2 Applicable Time frame

Noi Bai International Airport officially implement A-CDM 24/7 for arriving and departing flight from 1701, 31st JAN 2024.

3.3 Operational Procedures

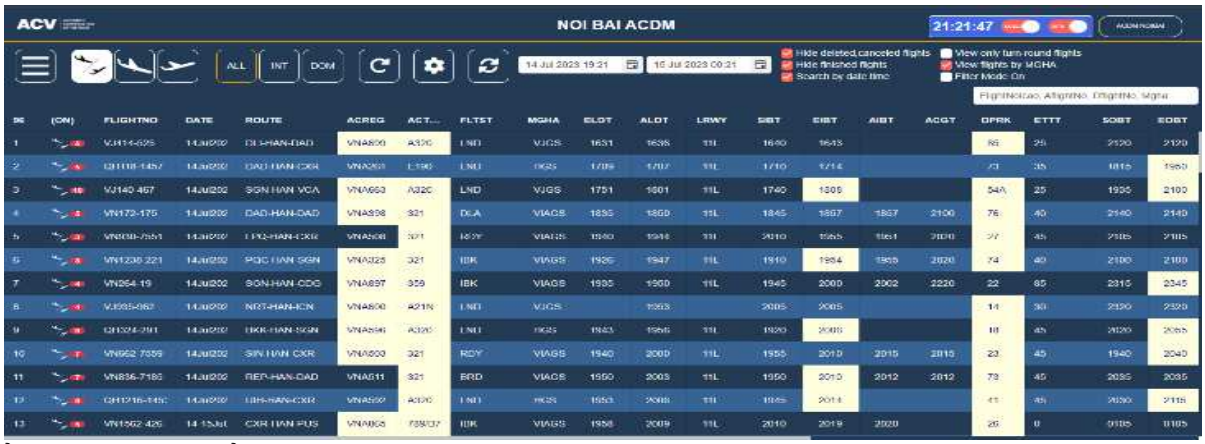
The coordination among flights is based on the principle which flights/aircrafts are best planned shall be served best (Best planned, Best served).

There are two core timestamps of A-CDM procedures: Target Off-Block Time (TOBT) and Target Startup Approval Time (TSAT), which shall be applied during operations at Noi Bai International Airport.

3.3.1 A-CDM Portal description and information update instruction for pilots

A. TOBT and TSAT displays

TOBT and TSAT are displayed on the main interface of A-CDM Portal.



Cửa sổ dành cho phi công hiển thị thông tin TOBT và TSAT của chuyến bay.

TOBT and TSAT of flights are displayed on the pilot interface of A-CDM Portal.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

B. Hướng dẫn cập nhật cho tổ lái

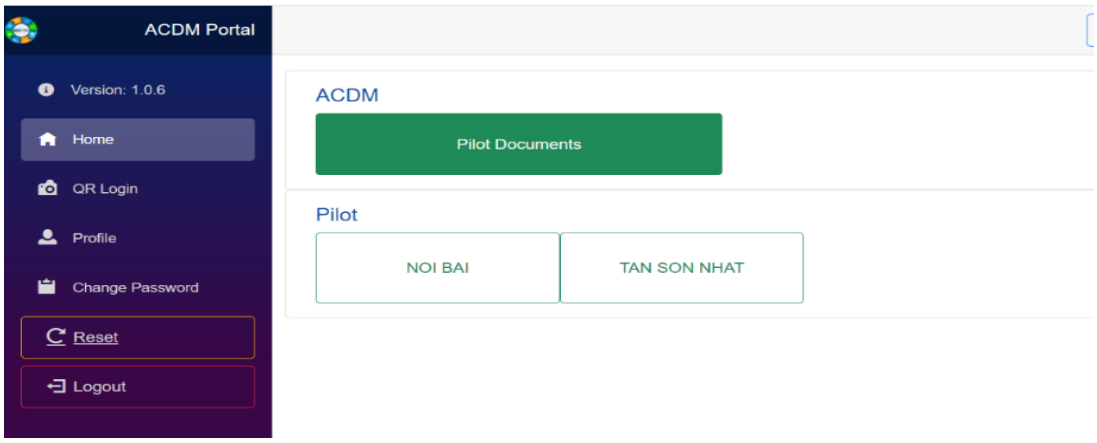
- Đăng nhập
- Truy cập trang web https://acdm.vietnamairport.vn
- Nhấn “With Email”. Nhập email và mật khẩu để đăng nhập
- Bỏ chọn “Use Password to login” để đăng nhập bằng OTP

B. Log-in to Pilot Interface of A-CDM Portal

- Log-in
- Input address https://acdm.vietnamairport.vn
- Click “With Email”. Input email and password to login
- Deselect “Use Password to login” to use login by OTP

- Tại trang mặc định:
- Chọn NOI BAI

- On default page:
- Choose NOI BAI



3.3.2 Đếm ngược TSAT cho tổ lái

3.3.2.1 Tổng quan

Trang đếm ngược TSAT cho tổ lái có tính năng để quan sát các trường dữ liệu cụ thể của tổ lái. Những trường này được đồng bộ hóa với thời gian thực tế. Những trường này bao gồm: Số hiệu chuyến bay, chặng bay, SOBT, EOBT, TOBT, TSAT, TTOT, CTOT, Depature Parking (DPRK).

3.3.2.2 Những tính năng đếm ngược TSAT cho tổ lái

- Đồng hồ giờ thực tế được mặc định là giờ quốc tế. Nếu bạn muốn đổi sang giờ địa phương, nhấn chuột vào nút "convert toggle" bên cạnh đó;
- Nhấn vào danh mục “Please Select Flight” chọn chuyến bay;
- Khi TOBT hoặc TSAT của chuyến bay được cập nhật, FDE sẽ nhấp nháy trong 15 giây để báo hiệu rằng mục đó đã được cập nhật.

Ghi chú: Những chuyến bay này được lên lịch giữa khoảng -2 tiếng và +3 tiếng tính từ thời điểm hiện tại.

Đối với đồng hồ đếm ngược, sau khi tổ lái chọn chuyến bay, sẽ xảy ra 1 trong các trường hợp sau:

– Nếu chuyến bay được chọn có TSAT, đồng hồ đếm ngược sẽ được kích hoạt và hiển thị màu da cam.

3.3.2 TSAT Countdown Timer for Pilots

3.3.2.1 Overview

TSAT Countdown Timer for Pilot page has the feature to view pilot-specific data fields. These fields are synchronized in real time. These fields include: Callsign, route, SOBT, EOBT, TOBT, TSAT, TTOT, CTOT, Departure Parking (DPRK).

3.3.2.2 Features of TSAT Countdown for Pilot

- The real-time clock that defaults to UTC. If you want to change to local time, click the "convert toggle" button next to it;
- Click “Please Select Flight” then choose a flight;
- When TOBT or TSAT of a flight is updated, FDE will blink for 15 seconds to indicate that the field has been updated.

Note: These flights are scheduled between -2 hours and +3 hours from the current time.

For Countdown Timer: after the Pilot selected a flight, one of these cases will occur:

– If the selected flight has TSAT, Countdown Timer will be activated and indicated in orange.

– Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu xanh lá cây khi giờ hiện tại nằm trong khung TSAT +/- 5 phút.

– Countdown Timer will turn to green when the current time is within TSAT window +/-5 minutes.

– Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu đỏ khi giờ hiện tại quá giờ TSAT trên 5 phút.

– Countdown Timer will turn to red when the current time passes TSAT over 5 minutes.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Nếu có AOBT, đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu trắng và dừng đếm.

– If there is AOBT, Countdown Timer will turn to white and stops counting.

3.3.3 Giải thích thuật ngữ

– TSAT: Thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu: Thời điểm một tàu bay có thể được cấp huấn lệnh chấp thuận nổ máy và kéo đẩy, được cung cấp bởi ATC có tính đến TOBT và CTOT (huấn lệnh cho phép nổ máy và kéo đẩy được cấp đồng thời).

– EOBT: Thời gian dự kiến tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ.

– TOBT: Thời điểm mà hãng hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất dự kiến tàu bay sẵn sàng, bao gồm: kết thúc mọi hoạt động phục vụ mặt đất, hoàn thành công tác chuẩn bị cho chuyến bay trên khoang lái, mọi cửa đã được đóng và các thiết bị cũng như cầu hành khách đã được rút đi, xe kéo đẩy sẵn sàng để đẩy tàu bay ra ngay sau khi nhận được huấn lệnh từ đài chỉ huy.

– ALDT: Thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường cất hạ cánh.

– TTOT: Thời gian mục tiêu mà một tàu bay sẽ cất cánh khỏi đường CHC, dựa trên TSAT.

– CTOT: Thời gian được tính toán để tàu bay cất cánh. CTOT được ban hành bởi hệ thống ATFMC dựa trên phân bổ slot ATFM và là một yếu tố quy định cho TTOT.

3.3.3 Definition of commonly used terms in A-CDM

– TSAT (Target Start-Up Approval Time): The time provided by ATC taking into account TOBT and CTOT, that an aircraft can expect to receive start-up /push-back approval (start up and push back approval are issued together).

– EOBT (Estimated Off-block Time): The estimated time that an aircraft will depart from its parking position.

– TOBT: The point in time at which the aircraft operator or ground handling estimates an aircraft to be ready: all ground handling activities are finished, the flight preparation in the cockpit has finished, all doors are closed and the boarding bridge and handling equipment removed, push back truck available and ready for immediate start and push back upon clearance from the Tower.

– ALDT: The actual time that an aircraft touches down on the runway.

– TTOT: The target time that an aircraft will become airborne from the TRWY, based on TSAT.

– CTOT: The calculated time for take-off. CTOT is issued by the ATFMC as a result of an ATFM slot allocation and is a constraint in the planning of a TTOT.

3.3.4 Quy trình khai thác

3.3.4.1 SOBT

Tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại theo kế hoạch. Thời gian rời khỏi vị trí đỗ của tàu bay được ban hành căn cứ theo lịch bay mùa đã được cấp phép.

3.3.4.2 EOBT

Thời gian dự kiến tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại.

Các hãng hàng không nước ngoài, chuyến bay tư nhân, chuyến bay charter, chuyến bay công vụ nếu không có đại diện tại Cảng HKQT Nội Bài uỷ quyền cho Đơn vị phục vụ mặt đất gửi lịch bay của ngày hôm sau (bao gồm thông tin giờ EOBT) đến Cảng HKQT Nội Bài trước 03:00 hàng ngày.

Vào ngày khai thác, EOBT sẽ được cập nhật theo kế hoạch bay không lưu (FPL) hoặc thông qua điện văn DLA, cụ thể:

– Hãng hàng không gửi Dự thảo FPL cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM hoặc email không chậm hơn:
  - 150 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay nội địa thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
  - 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
  - 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài.
– Đối với các chuyến bay khởi hành từ các sân bay có áp dụng Phương thức khai thác đa điểm nút mức 2/mức 3 tới sân bay, vùng trời của các nút ATFM mức 3, thời gian nộp FPL tuân theo quy định tại Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút tại Việt Nam hiện hành.
– Sau khi nhận dự thảo FPL từ Hãng hàng không, nhân viên thủ tục bay (ARO/AIS) kiểm tra, đối chiếu và chấp thuận FPL, phát ngay điện văn FPL chấp thuận đến các địa chỉ liên quan qua AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM.
– Hãng hàng không thông báo cho Trung tâm ARO/AIS và ATFMC Nội Bài giờ EOBT mới của chuyến bay (nếu chuyến bay chậm từ 15 phút nhưng dưới 60 phút so với giờ EOBT ban đầu). Riêng đối với các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Nội Bài đi tới các sân bay và vùng trời của các nút ATFM mức 3, công tác nộp kế hoạch bay không lưu và các thông tin liên quan đến việc phát điện văn ATS (bao gồm cả điện văn DLA, CNL, CHG) tuân thủ theo Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút mức 2 tại Việt Nam. Trung tâm ARO/AIS Nội Bài thực hiện phát điện văn DLA theo quy định.
– Hãng hàng không gửi dự thảo Kế hoạch bay không lưu mới và thông báo cho Trung tâm ARO/AIS và ATFMC Nội Bài nếu chuyến bay chậm hơn 60 phút so với giờ EOBT cũ.

3.3.4.3 ALDT

ALDT là thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường CHC. Thời gian này được ghi nhận bởi hệ thống Radar NOVA9000 và gửi đến A-CDM Portal thông qua hệ thống SMIS hoặc từ điện văn ARR (AMHS) sau đó gửi đến A-CDM Portal thông qua SMIS.

3.3.4.4 TOBT

Ngay khi lịch bay được cập nhật vào hệ thống A-CDM Portal, dựa trên thông tin kế hoạch bay, TOBT ban đầu được thiết lập bằng SOBT.

Tiếp đó, căn cứ theo kế hoạch bay (FPL) được Hãng hàng không nộp, giá trị TOBT lần 1 sẽ được thiết lập bằng EOBT (trước khi TOBT được tính toán tự động theo công thức).

Ngay sau khi thông tin về thời điểm dự kiến chuyến bay chuẩn bị hạ cánh, TOBT lần 2 sẽ được tự động tính toán theo công thức sau: TOBT lần 2 = EIBT (ELDT + EXIT) + ETTT

3.3.4 Operation Procedures

3.3.4.1 SOBT

Aircraft starts taxi out of the current stand as planned. The leaving time from stand of aircraft is issued based on seasonal flight schedule.

3.3.4.2 EOBT:

Expected time for aircraft to taxi out of the current stand.

Foreign airlines, private flights, charter flights, official duties aircraft without representatives at NIA shall authorize GH to submit flight schedule (including EOBT information) for the next day to the Noi Bai International Airport before 03:00 daily.

In operating day, EOBT will be updated by FPL or DLA messages, as detailed:

– Proposal FPL will be submitted by Airlines to Noi Bai ARO/AIS Center via AMHS/AFTN or AIS/AIM or email, not later than:
  - 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.
  - 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.
  - 60 minutes before EOBT when submitting hard copy of Proposal Flight Plan to Noi Bai ARO/AIS Center.
– For flights that depart from airports and airspace of Level 2/ Level 3 Multi-Nodal ATFM Network to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM, the timing of FPL submission shall comply to the current ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Viet Nam.
– Upon receiving proposal FPL, Noi Bai ARO/AIS Center is responsible for examining, cross-checking and approving FPL then issuing the approved FPL to stakeholders via ATFN/AMHS or AIS/AIM immediately.
– Airlines shall notify Noi Bai ARO/AIS Center and ATFMC if new EOBT is available (for the delay from 15 minutes to less than 60 minutes compared to the initial EOBT). Except for flights departing from NoiBai International Airport to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, ATC Flight plan submission and relevant information about generating ATS message (including DLA, CNL, CHG messages) shall comply to the current Level 2 ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Viet Nam. Noi Bai ARO/AIS Center promulgate DLA message as regulated.
– Airline shall submit a new proposal FPL and notify Noi Bai ARO/ AIS Center and ATFMC if flight delays more than 60 minutes compared to old EOBT.

3.3.4.3 ALDT

ALDT is actual time aircraft touch down on RWY. This time is recorded by Radar NOVA9000 system and from ARR message (AMHS) and then send to A-CDM Portal via SMIS system.

3.3.4.4 TOBT

As soon as a flight schedule is updated into the A-CDM Portal system, the innitial TOBT shall be calculated based on the FPL information and shall be set equal to the SOBT.

Then, based on the FPL submitted by airline, the 1st TOBT will be set equal to EOBT (before the automatically calculated TOBT).

As soon as the estimated landing time of an arrival flight is defined, the 2nd TOBT will be automatically calculated following the formula: The 2nd TOBT = EIBT (ELDT + EXIT) + ETTT.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

TOBT sẽ được cập nhật tự động nếu ELDT/EIBT thay đổi.

Changes of ELDT/EIBT will result in updating TOBT.

Ngay sau khi có thông tin về thời điểm chuyến bay hạ cánh, TOBT lần 3 sẽ được tự động tính toán theo công thức sau: TOBT lần 3 = EIBT (ALDT + EXIT) + ETTT.

As soon as the actual landing time of an arrival flight is recorded, the 3rd TOBT will be automatically calculated following the formula: The 3rd TOBT =EIBT(ALDT+EXIT) + ETTT.

Quá trình cập nhật tự động diễn ra liên tục cho đến khi tàu bay vào vị trí đỗ và AIBT được ghi nhận trên hệ thống, TOBT lần 4 = AIBT + ETTT.

This automatic calculation process will continue until the flight is actual arrived at aircraft stand and AIBT is confirmed in the system. The 4th TOBT = AIBT + ETTT.

Giờ TOBT cập nhật mới luôn lớn hơn hoặc bằng giá trị EOBT.

New TOBTs are always greater or equal to EOBT.

Đối với trường hợp tàu bay đỗ qua đêm hoặc có sự thay đổi đăng bạ tàu bay, TOBT sẽ được tính toán tự động dựa trên thời gian thực tế bắt đầu phục vụ chuyến bay (ACGT) theo công thức: TOBT = ACGT + ETTT. Đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm nhập ACGT khi bắt đầu thực hiện phục vụ mặt đất theo kế hoạch.

In case of aircraft parking overnight or aircraft swapping, TOBT will be automatically calculated based on ACGT with the formula: TOBT = ACGT + ETTT. GH is responsible for inputing ACGT when the ground-handling activities for the aircraft start as scheduled.

Kể từ thời điểm này, đơn vị phục vụ mặt đất chịu trách nhiệm chính trong việc cập nhật TOBT. Đơn vị phục vụ mặt đất căn cứ vào nguồn lực sẵn có, kế hoạch phục vụ cũng như chấp thuận của hãng hàng không để cập nhật TOBT cho chuyến bay

From this point onward, GH is mainly responsible for updating TOBT. The GH will consider available resources and their own planning as well as agreed procedures with airlines in updating TOBT for flights

Khi nhận được thông báo từ ATFMC về việc chuyến bay có áp dụng CTOT, AO/GH được ủy quyền tính toán, cập nhật điều chỉnh TOBT để đáp ứng được CTOT. ATC căn cứ tình hình hoạt động bay thực tế, xem xét sắp xếp cho chuyến bay cất cánh trong khung CTOT nếu có thể.

Upon receiving notices of regulated CTOTs from ATFMC, AO/GH will calculate and adjust new TOBTs in accordance with provided CTOTs. According to actual traffic conditions, ATC will sequence the departure of flights within CTOT timeframes if possible.

Tổ bay nên tiếp tục theo dõi TOBT để đảm bảo tàu bay sẵn sàng trong khung TOBT +/-5 phút. Nếu chuyến bay không thể sẵn sàng trong khung TOBT+/-5 phút thì tổ bay phải thông báo cho GH để cập nhật TOBT.

Pilot should continue to monitor TOBT to ensure the aircraft is ready within TOBT +/- 5 minutes. If the aircraft readiness is unachievable within TOBT +/- 5 minutes, pilot shall inform GH to update TOBT.

TOBT có thể được cập nhật căn cứ theo EOBT. Nếu EOBT theo kế hoạch bay thay đổi so với TOBT hiện tại, đơn vị phục vụ mặt đất cần cập nhật TOBT mới. Số lần cập nhật thủ công TOBT được giới hạn không quá 03 lần trong vòng 30 phút trước EOBT.

Another source for updates of the TOBT can be the EOBT. If the flight plan EOBT is updated to a later time than the current TOBT, GH needs to update the new TOBT. The number of manual TOBT update will be limited to not more than 3 times within 30 minutes before EOBT.

3.3.4.5 TSAT

TSAT là thời gian được ATC cung cấp, căn cứ theo giờ TOBT, CTOT và/hoặc tình hình không lưu, mà tàu bay có thể dự kiến được chấp thuận cho nổ máy/đẩy lùi hoặc lăn

3.3.4.5 TSAT

TSAT is provided basing on the TOBT, CTOT and/or ATC flow. Base on those factors, aircraft is expected to get approval for starting up engine/pushing back or taxiing.

3.3.4.6 TOTT

TTOT là thời gian cất cánh mục tiêu của chuyến bay dựa trên thông tin giờ TOBT/TSAT và thời gian tàu bay lăn ra dự kiến (EXOT)

3.3.4.6 TOTT

TTOT is the target time that an aircraft will become airborne based on TOBT/TSAT and estimated Taxi-Out Time (EXOT).

3.3.5 Quy trình nổ máy

Quy trình nổ máy căn cứ theo kế hoạch phân bổ TSAT. Hệ thống DMAN tính toán giờ TSAT phụ thuộc vào thông tin TOBT được ATC cập nhật vào hệ thống ATM.

- Trong khung thời gian TSAT: +/-5 phút, tổ lái xin cấp và nhận huấn lệnh chấp thuận nổ máy từ ATC.
- Khung TSAT: +/-5 phút tính từ TSAT.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi nằm trong khung TSAT < 6 phút (TSAT + ≤ 05 phút: 59 giây hiển thị trên thiết bị) thì vẫn được coi là nằm trong khung TSAT.

Khi tổ lái xin huấn lệnh nổ máy trong khung TSAT, ATC có trách nhiệm cấp huấn lệnh chấp thuận cho nổ máy/đẩy lùi nếu có thể.

- Đối với các chuyến bay cần nổ Idle trước khi nổ máy tất cả động cơ để khởi hành.Tổ bay chủ động tự ước tính thời gian nổ Idle đảm bảo thời điểm tàu bay nổ máy tất cả các động cơ để khởi hành nằm trong khung TSAT, tổ lái thông báo cho GH thông tin này để tính toán nếu cần thiết phải cập nhật TOBT của chuyến bay (lưu ý cộng thêm thời gian tàu bay nổ máy iddle)

3.3.5 Start-up Procedures

Start-up procedure is based on a collaborative TSAT planning. Based on the TOBT received by ATC, DMAN system will generate a TSAT.

- At TSAT: +/-5 minutes, Pilots will request and receive start-up approval from the ATC.
- TSAT window: +/- 5 minutes from TSAT.

If start-up/push-back clearance requested by pilots is within TSAT window < 6 minutes, (TSAT + ≤ 05 minutes: 59 seconds displaying on the equipment monitor), it is still considered as within TSAT window.

If start-up clearance requested by pilots is within TSAT window, ATC is responsible for issuing start-up/push-back approval clearance if possible.

- For flights that require idle engine start before starting all engines for departure: Flight crew shall actively estimate the idle engine start time to ensure that the aircraft will start all engines for departure within the Target Start-Up Approval Time (TSAT) window. The flight crew should inform the ground handling (GH) personnel of this information so that they can decide if it is necessary to update the Target Off-Block Time (TOBT) of the flight (note: the idle engine start time should be added).

- Đối với tàu bay phải đẩy ra mới được phép nổ máy để khởi hành: Tổ bay chủ động ước tính thời gian để xin huấn lệnh đẩy tàu bay từ ATC. Khi hoàn thành quá trình đẩy tàu bay tổ lái xin huấn lệnh nổ máy tất cả các động cơ. Thời gian nổ máy này nằm trong khung TSAT. Mục đích bảo toàn TTOT của chuyến bay.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trước khung TSAT, ATC sẽ yêu cầu tổ lái xin cấp huấn lệnh lại trong khung TSAT.

Nếu ATC không nhận được yêu cầu nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT, TSAT của chuyến bay được coi là hết hiệu lực và bị đưa ra khỏi trình tự khởi hành.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi sau khung TSAT, ATC sẽ không cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi và yêu cầu tổ lái thông báo cho các bên liên quan (Hãng hàng không, đơn vị phục vụ mặt đất) cập nhật giờ TOBT để nhận giờ TSAT mới.

Trong trường hợp ATC không thể cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT vì một số lý do đặc biệt như: có chuyến bay VIP, điều kiện khai thác bất lợi,... Tổ lái sẽ được thông báo “standby”, sau đó ATC sẽ ban hành TSAT mới cho chuyến bay dựa trên hoạt động khai thác thực tế tại sân bay, đảm bảo không làm thay đổi thứ tự khởi hành của các tàu bay đã được cấp trước đó. ATC cấp huấn lệnh nổ máy/đẩy lùi trong khung TSAT đã được điều chỉnh và ghi nhận giờ ASAT để phục vụ công tác thống kê số liệu.

Tổ lái có trách nhiệm theo dõi cập nhật TOBT, TSAT trực tiếp trên hệ thống A-CDM Portal.

Trong trường hợp tổ lái không thể theo dõi được việc cập nhật TOBT, TSAT trên hệ thống A-CDM Portal, tổ lái có trách nhiệm liên hệ trực tiếp với Đơn vị phục vụ mặt đất hoặc ATC để nhận giờ TSAT thông qua RT/VHF.

3.3.6 Các giai đoạn của chuyến bay A-CDM

3.3.6.1 Giai đoạn lập kế hoạch bay

– Hãng hàng không lập lịch bay ngày kế tiếp và gửi cho Trung tâm Điều hành sân bay Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài trước 0300 hàng ngày.

– Trước 1300 Cảng HKQT Nội Bài nhập lịch bay vào hệ thống SMIS và sắp xếp vị trí đỗ cho các chuyến bay. Đối với những hãng hàng không không có đại diện tại sân bay, đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm gửi lịch bay cho Cảng HKQT Nội Bài.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái INI trên hệ thống sau khi hãng Hàng không gửi dự thảo FPL cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM/email hoặc nộp trực tiếp không chậm hơn:

  - 150 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay nội địa thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
  - 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
  - 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho Trung tâm ARO/AIS Nội Bài.

– Đối với các chuyến bay khởi hành từ các sân bay có áp dụng Phương thức khai thác đa điểm nút mức 2/mức 3 tới sân bay, vùng trời của các nút ATFM mức 3, thời gian nộp FPL tuân theo quy định tại Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút tại Việt Nam hiện hành.

3.3.6.2 Giai đoạn tàu bay đến

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái FIR trên hệ thống sau: 10 phút sau khi hệ thống AMAN tự động gửi điện văn ELDT đầu tiên đến A-CDM Portal.

- For aircrafts that need to be pushed out before starting all engines for departure: Flight crew shall actively estimate the time to request push-back clearance from ATC. Once the push-back process is completed, the flight crew requests clearance to start all engines. This engine start time should be within the TSAT window. The purpose is to ensure the preservation of the TTOT for the flight.

If start-up/push-back clearance requested by pilots is before TSAT window, ATC shall request pilots to call again for clearance within TSAT window.

If there is no start-up/push-back clearance requested by pilots within TSAT window, then the TSAT of the flight shall be considered expired and will be removed from departure sequence.

If start-up/push-back clearance requested by pilots is after TSAT window, ATC shall not issue start-up/push-back clearance and request related units (Airlines, GH) to update TOBT in order to receive a new TSAT.

In case that ATC is unable to issue engine start-up/push-back clearance within the TSAT window due to certain special reasons such as VIP flights or unfavourable operational conditions, the flight crew will be notified to "standby." Subsequently, ATC will issue a new TSAT for the flight based on the actual operational activities at the airport, ensuring that it does not disrupt the departure sequence of previously allocated aircraft. ATC will then issue engine start/ push-back clearance within the adjusted TSAT window and ASAT shall be recorded for data analysis.

Pilots shall check for updates of TOBT, TSAT directly on A-CDM Portal.

In case pilot cannot check for the updates of TOBT, TSAT on A-CDM Portal, he/she shall be responsible for contacting with GH or ATC to receive TSAT via RT/VHF.

3.3.6 Phases of A-CDM flights

3.3.6.1 Planning phase

– Airlines schedule flights timetable for the next day and submit to Noi Bai Operational Control Centre - Noi Bai International Airport by 0300 previous day.

– Noi Bai International Airport inserts the next day flight schedule into SMIS system and arrange stands for flights by 1300 previous day. For airlines without representative at the airport, GH shall be responsible for submitting flight schedule to Noi Bai International Airport.

– Flight is established INI status in the system when airlines send FPL draft to Noi Bai ARO/AIS Center via AMHS/AFTN system or AIS/AIM/email system or submit directly no later than:

  - 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.
  - 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.
  - 60 minutes before EOBT when submitting hard copy of Proposal FPL to Noi Bai ARO/AIS Center.

– For flights that depart from airports and airspace of Level 2/ Level 3 Multi-Nodal ATFM Network to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM, the timing of FPL submission shall comply to the current ATFM Multi-Nodal Operational Procedures of Vietnam.

3.3.6.2 Arrival phase

– Flight is established FIR status in the system 10 minutes after AMAN system automatically sends the first ELDT message to A-CDM Portal.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái FNL trên hệ thống sau: 5 phút trước giờ ELDT, tàu bay vào giai đoạn tiếp cận chót.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái LND trên hệ thống sau khi:

  • Tàu bay hạ cánh.

  • Thời gian tàu bay chạm bánh xuống đường CHC trở thành thời gian tham chiếu cho ALDT và điện văn ALDT được gửi tự động từ NOVA9000/SMIS đến A-CDM Portal.

3.3.6.3 Giai đoạn Phục vụ mặt đất

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái IBK trên hệ thống sau khi: Tàu bay vào vị trí đỗ và đơn vị phục vụ mặt đất ghi nhận giá trị AIBT của chuyến bay.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái BRD trên hệ thống sau khi: GH cập nhật thời gian hành khách bắt đầu boarding lên tàu bay bằng cách nhập giờ ASBT trên hệ thống của đơn vị hoặc trực tiếp vào A-CDM Portal căn cứ vào thời gian thẻ boarding đầu tiên được quét tại cửa ra tàu bay.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái RDY trên hệ thống sau khi:

  • Hoàn thành công tác phục vụ mặt đất;

  • Tàu bay đã sẵn sàng sau khi được tổ lái thông báo quá trình chuẩn bị bay trong buồng lái đã hoàn tất, tất cả các cửa đã được đóng lại, cầu hành khách và trang thiết bị được di rời, xe kéo đẩy tàu bay đã sẵn sàng bắt đầu kéo đẩy ngay lập tức khi nhận được huấn lệnh của Đài chỉ huy. Đơn vị phục vụ mặt đất nhập trực tiếp giờ AEGT vào hệ thống nội bộ kết nối với ACDM Portal hoặc trực tiếp lên A-CDM Portal. Trong giai đoạn 1, giờ AEGT được xác định bằng giờ ARDT.

3.3.6.4 Giai đoạn tàu bay khởi hành

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái OBK trên hệ thống sau khi:

  • Tàu bay rời khỏi vị trí đỗ;

  • GH nhập giờ AOBT vào hệ thống nội bộ kết nối với ACDM Portal hoặc trực tiếp lên A-CDM Portal.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái DEP trên hệ thống sau khi:

  • Tàu bay cất cánh khỏi đường CHC;

  • A-CDM Portal ghi nhận ATOT thông qua NOVA9000 hoặc điện văn DEP từ SMIS.

3.4 Trở lại phương thức khai thác hiện hành

Trong trường hợp không thể tiếp tục triển khai A-CDM do không có khả năng cung cấp/ban hành 02 mốc thời gian TOBT/TSAT, tổ lái, kiểm soát viên không lưu sẽ trở lại áp dụng phương án khai thác “Đến trước, phục vụ trước – First come, first served”. Việc tạm ngưng triển khai hoặc khôi phục khai thác quy trình A-CDM sẽ được Cảng HKQT Nội Bài chủ trì phối hợp cùng đơn vị liên quan để ra quyết định. Thông báo về việc chuyển đổi hoặc phục hồi khai thác quy trình A-CDM sẽ được Cảng HKQT Nội Bài thông báo đến các đơn vị liên quan và tổ lái thông qua màn hình hiển thị của hệ thống A-CDM Portal.

VVNB AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

– Flight is established FNL status in the system 5 minutes before ELDT, aircraft is at final-approach phase.

– Flight is established LND status in the system after:

  • Aircraft landing.

  • The time aircraft touches down on RWY is the reference time for ALDT and ALDT message is automatically sent from NOVA9000/SMIS to A-CDM Portal.

3.3.6.3 Ground Service Phase

– Flight is established IBK status in the system when: Aircraft is arrived at stand and GH records AIBT value of the flight.

– Flight is established BRD status in the system when: GH updates the boarding time of passengers by inserting ASBT in the system or directly input into A-CDM Portal, based on the time the first boarding card is scanned at the boarding gate.

– Flight is established RDY status in the system when:

  • Ground service is completed;

  • Aircraft is ready when notified by the pilot that the preparation process in the cockpit is completed, all gates are closed, passenger bridge and equipments are removed, tow tractors are ready to tow as soon as receiving TWR clearance. GH directly insert AEGT in the internal system connected to A-CDM Portal or directly insert in A-CDM Portal. During phase 1. AEGT is determined by ARDT.

3.3.6.4 Departure phase

– Flight is established OBK status in the system when:

  • Aircraft taxi out of stand;

  • GH input AOBT in the internal system connected to A-CDM Portal or directly input in A-CDM Portal.

– Flight is established DEP status in the system when:

  • Aircraft takes off from RWY;

  • A-CDM Portal receives ATOT via NOVA9000 or DEP message from SMIS.

3.4 Reversion to current operational procedures

In case the A-CDM procedures are postponed due to TOBT or TSAT becoming unavailable, pilot and ATCs shall reapply "First come, First served" operational procedure. The temporary discontinuation or the resumption of the A-CDM, Noi Bai International Airport shall proactively coordinate with the stakeholders to make the decisions. Notification of the transforming or the resumption of A-CDM shall be informed the skateholders and pilots by Noi Bai International Airport through display of A-CDM Portal.

VVNB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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

1 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

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

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

2 Bảng hệ số ma sát đường CHC

2 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC *RWY designator*	*Chiều dài đo (M)* *Measured length (M)*	*Hệ số ma sát (μ)* *Friction coefficients*				
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (1.5 M) *Measured position from RCL (1.5 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (4 M)* *Measured position from RCL (4 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (7 M)* *Measured position from RCL (7 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (11 M)* *Measured position from RCL (11 M)*	*Vị trí đo tính từ tim đường CHC (17 M)* *Measured position from RCL (17 M)*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
11R	3 201	0.71	0.69	0.73	0.68	0.68
29L	3 201	0.75	0.72	0.75	0.67	0.66
11L	2 701	0.64	0.61	0.63	0.66	0.67
29R	2 701	0.67	0.61	0.64	0.66	0.66

3 Các điểm HOT SPOT

Chi tiết xem tại các trang AD 2-VVNB-2-1; AD 2-VVNB-4-1; AD 2-VVNB-5-1.

3 HOT SPOTS

See pages AD 2-VVNB-2-1; AD 2-VVNB-4-1; AD 2-VVNB-5-1 for details.

HOT SPOT ***HOT SPOT NR***	***Vị trí*** ***Position***
HS-01	– Vị trí: Khu vực trên đường lăn S3 trước đường CHC 11R/29L. – Tổ lái duy trì liên tục quan sát và phải dừng chờ trước vạch dừng chờ đường CHC 11R/29L. – Position: On TWY S3, in front of RWY 11R/29L. – Pilots are to maintain a good lookout at all times and shall hold short of RWY 11R/29L.
HS-02	– Vị trí: Khu vực trên đường lăn P4 trước đường CHC 11R/29L. – Tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R thoát ly qua đường lăn P4 KHÔNG ĐƯỢC CẮT QUA điểm dừng chờ trước đường CHC 11R/29L nếu không được sự cho phép của KSVKL. Lưu ý: Đường lăn P4 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. Tổ lái phải kiểm soát tốc độ để dừng trước hoặc tại vạch dừng chờ trước đường CHC. – Position: On TWY P4, in front of RWY 11R/29L. – Landing aircraft vacate RWY 11L/29R via P4 DO NOT CROSS the hold marking for RWY 11R/29L without ATC authorization. Attention: TWY P4 is not a rapid exit TWY. Pilot shall control taxi speed to stop at or before designated holding position.
HS-03	– Vị trí: Khu vực trên đường lăn P5 trước đường CHC 11R/29L. – Tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R thoát ly qua đường lăn P5 KHÔNG ĐƯỢC CẮT QUA điểm dừng chờ trước đường CHC 11R/29L nếu không được sự cho phép của KSVKL. Lưu ý: Đường lăn P5 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. Tổ lái phải kiểm soát tốc độ để dừng trước hoặc tại vạch dừng chờ trước đường CHC. – Position: On TWY P5, in front of RWY 11R/29L. – Landing aircraft vacate RWY 11L/29R via P5 DO NOT CROSS the hold marking for RWY 11R/29L without ATC authorization. Attention: TWY P5 is not a rapid exit TWY. Pilot shall control taxi speed to stop at or before designated holding position.
HS-04	– Vị trí: Khu vực giao điểm giữa đường lăn V6, đường lăn V và vệt lăn W5. – Tổ lái duy trì liên tục quan sát khi di chuyển qua khu vực giao điểm giữa đường lăn V6, đường lăn V và vệt lăn W5. – Position: On the intersection of TWY V6, TWY V and taxilane W5. – Pilots taxiing via TWY V6, TWY V and taxilane W5 are to maintain a good lookout at the intersections.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

HOT SPOT ***HOT SPOT NR***	***Vị trí*** ***Position***
HS-05	– Vị trí: Khu vực trên đường lăn P6 trước đường CHC 11R/29L. – Tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R thoát ly qua đường lăn P6 KHÔNG ĐƯỢC CẮT QUA điểm dừng chờ trước đường CHC 11R/29L nếu không được sự cho phép của KSVKL. Lưu ý: Đường lăn P6 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. Tổ lái phải kiểm soát tốc độ để dừng trước hoặc tại vạch dừng chờ trước đường CHC. – Position: On TWY P6, in front of RWY 11R/29L. – Landing aircraft vacate RWY 11L/29R via P6 DO NOT CROSS the hold marking for RWY 11R/29L without ATC authorization. Attention: TWY P6 is not a rapid exit TWY. Pilot shall control taxi speed to stop at or before designated holding position.
HS-06	– Vị trí: Khu vực trên đường lăn P7 trước đường CHC 11R/29L. – Tàu bay hạ cánh đường CHC 11L/29R thoát ly qua đường lăn P7 KHÔNG ĐƯỢC CẮT QUA điểm dừng chờ trước đường CHC 11R/29L nếu không được sự cho phép của KSVKL. Lưu ý: Đường lăn P7 không phải là đường lăn thoát ly nhanh. Tổ lái phải kiểm soát tốc độ để dừng trước hoặc tại vạch dừng chờ trước đường CHC. – Position: On TWY P7 in front of RWY 11R/29L. – Landing aircraft vacate RWY 11L/29R via P7 DO NOT CROSS the hold marking for RWY 11R/29L without ATC authorization. Attention: TWY P7 is not a rapid exit TWY. Pilot shall control taxi speed to stop at or before designated holding position.
HS-07	– Vị trí: Khu vực giao điểm giữa các đường lăn S9, đường lăn S10 và đường CHC 29L/11R. Lưu ý: Tổ lái lưu ý hạn chế của đường lăn S10 chỉ dành cho tàu bay từ Code C trở xuống. Tàu bay lớn hơn không được phép hoạt động. – Position: On the intersection of TWY S9, TWY S10 and RWY 29L/11R. Attention: TWY S10 is restricted to aircraft code C or below. Larger aircraft are not permitted.

4 Khai thác, sử dụng hai đường CHC song song

4.1 Nguyên tắc chung

– Việc sử dụng hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Nội Bài tuân thủ nghiêm các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO (đặc biệt là các tiêu chuẩn về phân cách nhiễu động); các văn bản pháp quy, quy định của Chính phủ, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng), Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.

– Hai đường CHC 11R/29L và 11L/29R tại Cảng HKQT Nội Bài được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc vào nhau và được coi gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay.

– Trong cùng một thời điểm, chỉ sử dụng một hướng đường CHC cho tàu bay cất/hạ cánh.

– Trường hợp mưa dông (nhưng chưa đến tiêu chuẩn áp dụng LVP): Ưu tiên sử dụng đường CHC 11R để hạ cánh và đường CHC 11L để cất cánh trên cơ sở hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế đảm bảo tốt nhất.

– Khi sử dụng đường CHC 29 cho tàu bay cất/hạ cánh, ưu tiên sử dụng đường CHC 29R cho hạ cánh, đường CHC 29L cho cất cánh.

– Trường hợp có hoạt động bay chuyên cơ: Ưu tiên sử dụng đường CHC có hệ thống trang thiết bị và các điều kiện khai thác thực tế tốt nhất.

– Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị HKDD, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hay bài bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

– 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.

4 Operation of two parallel RWYs

4.1 General rule

– The usage of two RWYs at Noi Bai International Airport must comply with ICAO Standards and Recommend Practices (especially on wake turbulence separation standards), Legal Documents, Regulation of Government, Ministry of Defence, Ministry of Transportation (now Ministry of Construction), Civil Aviation Authority of Viet Nam, Viet Nam Air Traffic Management Corporation, airlines, aircraft operators, flight crews and related ATC shall be responsible for safe of flights safety.

– Two parallel RWYs 11R/29L and 11L/29R at Noi Bai International Airport are operated based on interdependent mode and considered as one RWY for air traffic control service.

– At the same time, only one RWY direction is used for take-off/ landing aircraft.

– In case of rain-storm (but still lower than LVP condition): RWY 11R is prior to being used for landing and RWY 11L is used for take-off with the best equipment system and actual operational conditions.

– When RWY 29 is used for take-off/landing aircraft, RWY 29R is prior to being used for landing, RWY 29L is used for take-off.

– In case of VIP flights are in operation: The RWY is prior to being used with the best equipment system and actual operational conditions.

– The usage of RWY for flight check of civil navigation aids, instrument procedures and for familiarisation flights has to follow the flight permission, ATS flight plan or training flight exercise which have been approved by appropriate authorities.

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

– 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.

4.2 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.

4.2.1 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:

4.2.1.1 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

4.2.1.2 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:

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

4.2 Operation procedures of two runways

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

– Surface wind component: Direction and wind speed, especially in case of tailwind;

– Other relevant factors: Type of aircraft, the aerodrome traffic circuits, the length of RWYs, and the approach and landing aids available.

– Based on actual traffic situation.

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

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

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

• From 00:00 to 10:00 (UTC);

• Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the Touchdown zone of RWY 11L.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that the cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 11L to execute a go-around.

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

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

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

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

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

– Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 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.

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

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

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

– Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 11R; hoặc

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

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

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

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
- Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5KM), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R

– KSVKL phải liên tục quan sát tàu bay đang hạ cánh và tàu bay chuẩn bị cất cánh để đảm bảo việc hủy huấn lệnh cất cánh của tàu bay khởi hành trên đường CHC bên cạnh được thực hiện trong vòng 20 giây sau khi tàu bay hạ cánh chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 11R thực hiện bay lại.

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

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

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

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

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

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

– There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 11R, or

– There is another aircraft approaching to land RWY 11R and is less than 6 NM from THR of RWY 11R under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

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

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

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to Touchdown zone of RWY 11R

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 11R to execute a go-around.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.3 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:

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

- Từ 00:00 đến 10:00 (theo giờ quốc tế);
- Điều kiện thời tiết tốt (không có mưa giông, không có hiện tượng thời tiết nguy hiểm tại khu vực sân bay hoặc vùng phụ cận sân bay, tầm nhìn ngang trên 5 km), gió cạnh (thành phần vuông góc với hướng đường CHC) không lớn hơn 15 kts.

– Khi không đáp ứng một trong các điều kiện nêu trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 29R.

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

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

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

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

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

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of the aerodrome; horizontal visibility is over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts).

– When a one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29R.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– 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.

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

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

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the beside adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29R to execute a go-around.

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

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

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

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

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

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

– Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29R (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

– Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 để cất cánh: Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29L và đường lăn S8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29R.

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

a. Tàu bay không được phép lăn cắt qua đường CHC 29L khi:

– Có tàu bay khác đã nhận được huấn lệnh hạ cánh đường CHC 29L; hoặc

– Có tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh đường CHC 29L và cách ngưỡng đường CHC 29L ở vị trí nhỏ hơn 6 NM khi có tín hiệu giám sát ATS hoặc nhỏ hơn 3 phút so với giờ dự kiến hạ cánh khi không sử dụng giám sát ATS.

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

– In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29R (4 minutes in case light aircraft flying after heavy aircraft).

– When using the intersection of RWY 29L and TWY S8 for take-off: Aircraft at the intersection between RWY 29L and TWY S8 starts running for take-off when another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29R at the same time.

4.2.4 Operational option 4: RWY 29R is used for take-off, RWY 29L is used for landing.

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

– There is another aircraft received ATC's landing clearance on RWY 29L; or

– There is another aircraft approaching to land RWY 29L and less than 6 NM from THR of RWY 29L under ATS surveillance or less than 3 minutes compared to estimated landing time in case of without ATS surveillance.

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

4.2.4.1 Trường hợp 1: Tàu bay hạ cánh đã chạm càng 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 càng 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 càng 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.

4.2.4.2 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:

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

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

- From 00:00 to 10:00 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility is over 5 km), crosswind (component perpendicular to the direction of RWY) is not exceeding 15 kts.

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the touchdown zone of RWY 29L.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing to take off to ensure that cancellation of take-off clearance of aircraft departing on the adjacent RWY is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to touchdown zone of RWY 29L to execute a go-around.

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

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

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

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

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

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

– Khi không có giám sát ATS: Đảm bảo cấp huấn lệnh cất cánh 3 phút trước giờ dự kiến hạ cánh của tàu bay đang trên trục tiếp cận chót đường CHC 29L (riêng đối với trường hợp tàu bay hạng nhẹ bay sau tàu bay hạng nặng áp dụng 4 phút).

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

– In case of without ATS surveillance: ATC must ensure that the take-off clearances are issued 3 minutes before the aircraft's estimated landing time on the final approach track of RWY 29L (4 minutes in case of light aircraft flying after heavy aircraft).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Khi sử dụng vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 để cất cánh:

  • Tàu bay không được phép dừng chờ trên đường lăn P8 (giữa hai đường CHC) khi có tàu bay về hạ cánh đang thực hiện tiếp cận đường CHC 29L;

  • Tàu bay ở vị trí giao điểm của đường CHC 29R và đường lăn P8 bắt đầu chạy đà cất cánh khi tại thời điểm đó tàu bay khác đang tiếp cận hạ cánh ở vị trí 3 NM hoặc lớn hơn trên tuyến tiếp cận chót đường CHC 29L.

4.2.5 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.

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

– Sử dụng như một đường cất hạ cánh;

– Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

4.2.7 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.

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

– Sử dụng như một đường cất hạ cánh;

– Hạn chế sử dụng chế độ này do không còn khả năng dự phòng.

4.3 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.

4.4 Trách nhiệm của tổ lái

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

b) Đối với tàu bay khởi hành:

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

  • Aircraft is not allowed to hold short of TWY P8 (between two RWYs) when the other landing aircraft is approaching on RWY 29L;

  • Aircraft at the intersection of RWY 29R and TWY P8 starts running for take-off when at the same time another landing aircraft is approaching at 3 NM or more on the final approach track of RWY 29L.

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

– ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time for take-off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;

– This operation option is limited to use.

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

– Used as one RWY;

– This operation option is limited to use due to no capability of standby.

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

– ATCs do not allow aircraft to line-up two RWYs at the same time to take off in order to avoid mistaking take-off clearance from ATC;

– This operation option is limited to use.

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

– Used as one RWY;

– This operation option is limited to use due to no capability of standby.

4.3 ATC responsibilities

a) General requirement:

  – Must be fully trained about the operational options of the two parallel runways of this procedure;

  – Enhance aircraft observation and monitoring, issue clear and timely clearance, request and listen to the pilot read back the clearance to ensure that the clearance is fully received and comprehended.

b) For departure aircraft:

  – Departure aircraft are not allowed to line up two parallel runways simultaneously for departure;

  – Base on the specific ATC situation, clearances are able to be issued simultaneously for aircraft to line up RWY and take off to increase throughout capacity.

c) For landing aircraft:

  – Have action and measure to ensure that approaching aircraft land on the correct assigned RWY;

  – Concentrate on monitoring aircraft, enhance observation aircraft on final leg and remind pilot if necessary.

4.4 Pilots responsibilities

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

b) For departure aircraft:

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

– Khẩn trương thực hiện huấn lệnh lăn lên đường CHC, huấn lệnh cất cánh đã được cấp.

– Phải đảm bảo bắt đầu cho tàu bay chạy đà cất cánh trong thời gian không quá 30 giây kể từ khi nhận huấn lệnh cất cánh (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

c) Đối với tàu bay hạ cánh:

– Đối với tàu bay trong giai đoạn tiếp cận, đảm bảo tuân thủ giới hạn tốc độ (IAS) như sau:

• Từ 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) khi tàu bay ở cạnh 4 hoặc gần vào cạnh 5 hoặc khi ở khoảng cách 25 NM so với ngưỡng đường CHC;

• Từ 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) khi tàu bay ở khoảng cách 10 NM so với ngưỡng đường CHC;

• Từ 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt): khi tàu bay ở khoảng cách 5 NM so với ngưỡng đường CHC.

– Trường hợp không tuân thủ được các giới hạn tốc độ nêu trên, tổ lái cần phải thông báo ngay cho KSVKL;

– Sau khi hạ cánh, tổ lái phải thoát ly đường CHC trong vòng 60 giây tính từ thời điểm tàu bay vượt ngưỡng đường CHC đến khi hoàn toàn vượt qua vạch dừng chờ của đường lăn thoát ly (nếu tổ lái không thực hiện được báo ngay cho TWR Nội Bài).

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

5.1 Mục đích

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

5.2 Phạm vi

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

5.3 Đối tượng áp dụng

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

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

5.4 Hệ thống AMAN

5.4.1 Các khu vực xử lý của AMAN

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

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

– Expedite to carry out the line up RWY and the take-off clearances provided.

– Pilots shall ensure that aircraft start rolling for take-off within 30 seconds after receiving take-off clearance (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

c) For landing aircraft:

– For aircraft within approaching stage, ensure the compliance the IAS is as followed:

• From 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) when aircraft is at base leg or nearly into final approach or when at the distance of 25 NM from THR of RWY;

• From 300 km/h - 335 km/h (160 kt - 180 kt) when aircraft is at the distance of 10 NM from THR of RWY;

• From 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt) when aircraft is at the distance of 5 NM from THR of RWY.

– In case the aircraft can not in compliance with the IAS above, pilot shall immediately inform the ATC;

– After landing, pilots must vacate RWYs within 60 seconds from the time the aircraft crosses THR until it completely passes holding position of exit TWY (if the aircraft is unable to do so, pilots shall inform Noi Bai TWR immediately).

5 Arrival, departure manager system (AMAN/DMAN)

5.1 Purpose

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

5.2 Scope

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

5.3 Subject of application

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

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

5.4 AMAN system

5.4.1 AMAN processing areas

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Khu vực tự do (free part) là khu vực AMAN sẽ sắp xếp các chuyến bay về hạ cánh theo kế hoạch bay. Thời gian dự kiến hạ cánh và thứ tự sắp xếp của chuyến bay được cập nhật liên tục theo dữ liệu giám sát và quỹ đạo bay thực tế của chuyến bay, do vậy thứ tự hạ cánh có thể tự động bị thay đổi do tính toán của hệ thống.

– Khu vực đóng băng (frozen part) là khu vực AMAN sẽ không tự động chèn thêm các chuyến bay mới và không tự động thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay nhằm đảm bảo ổn định thứ tự tàu bay về hạ cánh. Tuy nhiên trong trường hợp bất thường, KSVKL có thể sẽ thay đổi thứ tự sắp xếp các chuyến bay để xử lý tình huống.

– Khu vực cuối cùng (final part) được xác định là khu vực khi các tàu bay đã qua mốc tiếp cận chót (FAF). AMAN cập nhật thời gian dự kiến hạ cánh của tàu bay lần cuối tại FAF. Trong khu vực này AMAN sẽ không thay đổi thứ tự và thời gian dự kiến hạ cánh của các chuyến bay.

Khoảng 10 phút trước khi tàu bay vào Vùng thông báo bay của Hà Nội, hệ thống AMAN sẽ bắt đầu tính toán, sắp xếp thứ tự và hiển thị giờ hạ cánh theo kế hoạch (STA) của chuyến bay trên đầu cuối. Thời gian STA được hệ thống tiếp tục cập nhật theo quỹ đạo thực tế của chuyến bay, đồng thời chia sẻ thời gian dự kiến hạ cánh (ELDT) đến hệ thống của Cảng HKQT Nội Bài để hiển thị lên A-CDM Portal.

5.4.2 Khuyến cáo của AMAN

a) Khuyến cáo bay chờ:

– Khi AMAN tính toán và để đạt được thứ tự các chuyến bay đến một cách tối ưu thì có thể sẽ đưa ra khuyến cáo cho một số chuyến bay phải chờ tại các khu chờ quy định.

– Trường hợp việc kiểm soát tốc độ không đạt được và phải cho chuyến bay vào khu chờ thì AMAN sẽ giám sát chuyến bay và giảm thời gian bay chờ còn lại của chuyến bay khi một quỹ đạo bay mới được tính toán.

b) Khuyến cáo về tốc độ:

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

5.5 Hệ thống DMAN

Nguyên lý hoạt động

– DMAN tính toán dựa trên dữ liệu kế hoạch bay (giờ EOBT) và các quy định về tiêu chuẩn phân cách nhiễu động, vị trí đỗ tàu bay, cấu hình đường lăn, đường CHC, giới hạn khai thác đường CHC, mức độ ưu tiên của chuyến bay … để đưa ra thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành với hai mốc thời gian tính toán cho chuyến bay: Thời gian cất cánh mục tiêu (TTOT) và Thời gian được phép nổ máy (TSAT).

– Bên cạnh đó căn cứ theo nguyên lý phân nhóm sân bay đến theo cự ly, hạng nhiễu động của tàu bay và tình huống không lưu thực tế, KSVKL có thể điều chỉnh/thay đổi thứ tự sắp xếp tàu bay khởi hành, đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả các hoạt động bay tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

– 60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, hệ thống DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT, thứ tự sắp xếp các chuyến bay trên hệ thống AMAN/DMAN. Thông tin về giờ TSAT và TTOT được chuyển sang hệ thống của Cảng HKQT Nội Bài để hiển thị trên A-CDM portal và màn hình chia sẻ hình ảnh AMAN/DMAN của các cơ quan, đơn vị liên quan và sẽ cập nhật thông số tính toán về TSAT, TTOT, thứ tự khởi hành khi giờ TOBT được cập nhật trên ATM.

– Việc thay đổi giờ EOBT của chuyến bay sẽ dẫn tới việc hệ thống tính toán giờ TSAT và thay đổi thứ tự khởi hành của chuyến bay.

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

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

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

About 10 minutes before the aircraft enters Ha Noi FIR, the AMAN system will start calculating, sequencing and displaying the flight's STA on AMAN/DMAN screen. STA is continuously updated by the system according to the actual trajectory of the flight, while the Estimated landing time (ELDT) is shared with the system of Noi Bai International Airport for display on the A-CDM Portal.

5.4.2 Recommendations by AMAN

a) Holding advice:

– When AMAN calculates and achieves the optimal sequence of arrivals, it may recommend that some flights have to wait at the designated holding areas.

– In case the speed control is not achieved and the flight must be brought into the holding pattern, AMAN will monitor the flight and reduce the remained holding time of flight when a new trajectory is calculated.

b) Speed advice:

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

5.5 DMAN system

Operational principles

– Based on flight plan data (EOBT) and wake turbulence separation standards, aircraft parking positions, taxiway configuration, runway, runway operating limitations, priority level of the flight ... DMAN calculates to provide departure sequence of aircrafts with two estimated times for the flight: Target take-off time (TTOT) and Target startup approves time (TSAT).

– Besides, based on the principle of grouping arrival aerodromes by distance, aircraft turbulence category and actual air traffic situation, ATC can adjust/change the sequence of departing aircrafts, ensure the safety, order and efficiency of flight operations at Noi Bai International Airport.

– 60 minutes before the EOBT of the flight, the DMAN system will calculate and display the TSAT and TTOT, sequences of the flights on the AMAN/DMAN system. The TSAT and TTOT information is transmitted to the system of Noi Bai International Airport for display on the A-CDM portal and the AMAN/DMAN sharing screens of relevant agencies and units and will continuously update the calculated TSAT, TTOT, and departure sequence when the TOBT is updated in the ATM system.

– Changing EOBT of a flight will result in the system calculating the TSAT and changing the flight’s departure sequence.

5.6 Phương thức lập kế hoạch bay của hãng hàng không

5.6.1 Đối với chuyến bay đến

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

– Trường 15 của kế hoạch bay không lưu của hãng HK/công ty bay được khai báo đầy đủ, các phương thức đến tiêu chuẩn (STAR) phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài;

– Phương thức đến của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trưởng TWR Nội Bài ấn định).

5.6.2 Đối với chuyến bay khởi hành

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

– Trường 15 của kế hoạch bay được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức khởi hành;

– SID của chuyến bay phải phù hợp chế độ sử dụng đường CHC được thiết lập tại đầu cuối AMAN/DMAN tại thời điểm khai thác (do trực kíp trưởng TWR Nội Bài ấn định).

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

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

5.7.1 Đối với chuyến bay đến

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

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

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

a) Trách nhiệm của tổ lái

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

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

– Kiểm soát tốc độ trên không:

  • Tất cả tàu bay sử dụng phương thức bay SID/STAR RNAV 1 phải tuân thủ những hạn chế về tốc độ được thể hiện trong các phương thức bay (được công bố trên AIP). Nếu không thể tuân thủ những hạn chế về tốc độ, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và đưa ra tốc độ sẽ sử dụng.

  • Hạn chế tốc độ IAS trong khu vực TMA Nội Bài như sau:

    * Từ 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) khi tàu bay ở cạnh 4 (base leg) hoặc gần vào cạnh 5 (final approach) 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.

5.6 Flight planning of airlines

5.6.1 For arriving flight

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

– Field 15 of the ATS FPL shall be fully filled, the STAR comply with the RWY using mode at Noi Bai Airport;

– Arrival procedure of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

5.6.2 For departing flight

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

– Field 15 of the flight plan shall be fully filled, especially departure procedure;

– SID of flight shall be complied with RWY using mode established at AMAN/DMAN terminal at operating time (assigned by Watch-supervisor of Noi Bai TWR).

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

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

5.7.1 For arriving flight

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

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

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

a) Responsibility of pilot

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

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

– Air speed control:

  • All aircrafts using SID/STAR RNAV 1 shall follow the speed restrictions specified in the flight procedures (published in AIP Viet Nam). If unable to follow the speed restrictions, pilot shall inform ATC immediately and report expected speed.

  • Speed restriction IAS within Noi Bai TMA are as follows:

    * From 350 km/h - 370 km/h (190 kt - 200 kt) when the aircraft is on the leg 4 (base leg), nearing the leg 5 (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.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

* Từ 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt) khi tàu bay ở khoảng cách 5 NM so với ngưỡng đường CHC.

Ghi chú: Trường hợp không tuân thủ được các giới hạn tốc độ nêu trên, tổ lái cần phải thông báo ngay cho KSVKL.

– Kiểm soát tốc độ trên khu bay:

• Tốc độ tàu bay lăn vào sân đỗ có trang bị hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS): Đã được công bố tại AIP Việt Nam, mục VVNB AD 2.9.

• Tốc độ tàu bay lăn tại khu vực di chuyển:

* Khu vực đường cất hạ cánh: Không quá 40 kts;

* Khu vực đường lăn: Không quá 30 kts khi tàu bay thực hiện lăn thẳng;

* Khu vực sân đỗ: Không quá 15 kts khi lăn chuẩn bị tiến nhập vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vị trí đỗ; không quá 10 kts khi tàu bay thực hiện vòng rẽ đối chuẩn để tiếp cận vào vị trí đỗ (có nhân viên đánh tín hiệu), sau đó giảm dần tốc độ để tiếp cận vị trí đỗ, dừng đúng vạch dừng. Tổ lái phải lưu ý thực hiện đúng các chỉ dẫn của nhân viên đánh tín hiệu, bao gồm cả tín hiệu yêu cầu lăn chậm lại (nếu có).

• Khi tàu bay lăn thực hiện vòng rẽ từ 90° trở lên: Không quá 10 kts.

• Trong điều kiện tầm nhìn thấp (LVO): Không quá 10 kts.

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

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

Hãng hàng không/công ty bay phải đảm bảo trường 15 của kế hoạch bay phải được khai báo đầy đủ, đặc biệt là phương thức đến tiêu chuẩn (STAR) phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài.

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

– 60 phút trước giờ EOBT của chuyến bay, DMAN sẽ tính toán và hiển thị giờ TSAT và TTOT trên hệ thống và chuyển dữ liệu TSAT, TTOT, DRWY sang hệ thống của Cảng HKQT Nội Bài để hiển thị trên A-CDM portal.

– Kiểm soát viên không lưu có trách nhiệm cập nhật đường CHC sử dụng để cất cánh (DRWY) vào hệ thống DMAN nếu có thay đổi.

– 30 phút trước giờ TOBT của chuyến bay, hãng HK/đơn vị phục vụ mặt đất/phi công có trách nhiệm theo dõi, cập nhật giờ TOBT của chuyến bay trên A-CDM portal nếu có sai lệch từ 5 phút trở lên. Hạn chế thay đổi giờ TOBT của chuyến bay (không quá 3 lần) để đảm bảo tính ổn định của quá trình tính toán giờ TTOT.

– Thời điểm 30 phút trước giờ EOBT, KSVKL sẽ cập nhật giờ TOBT vào hệ thống ATM (khi TOBT thay đổi ngoài khung +/- 5 phút so với TOBT trước đó) theo thông tin cập nhật của đơn vị phục vụ mặt đất thông qua A-CDM portal. Theo đó, hệ thống DMAN sẽ tính toán và cập nhật giờ TSAT mới.

– Đối với các chuyến bay có giờ CTOT, TOBT được Hãng Hàng không hoặc đơn vị phục vụ mặt đất được ủy quyền sẽ điều chỉnh TOBT theo giờ CTOT, hệ thống DMAN sẽ tính toán và ban hành TSAT theo TOBT được cập nhật. KSVKL giám sát đảm bảo chuyến bay cất cánh trong khung CTOT -5 phút, + 10 phút.

* From 280 km/h - 300 km/h (150 kt - 160 kt) when aircraft is at the distance of 5 NM from THR of RWY.

Note: In case, if unable to follow the speed restrictions, pilot shall inform ATC immediately.

– Speed control on movement area:

• Aircraft taxiing speed into stand equipped with visual docking guidance system (VDGS): As published in AIP Viet Nam, Item VVNB AD 2.9.

• Aircraft taxiing speed at the movement area:

* RWY area: Not exceed 40 kts;

* TWY area: Not exceed 30 kts when the aircraft is performing a straight taxi;

* Apron area: Not exceed 15 kts before approaching the last turn to the parking; not exceed 10 kts when turning in the last turn to the parking (with marshaller), then reduce speed to approach the stand, stop right at the stop line.Pilots must strictly follow the marshaller' instructions, including the signal requesting to reduce speed (if any).

• When taxiing aircraft makes a turn of 90° or more: Not exceed 10 kts.

• In low visibility operation (LVO): Not exceed 10 kts.

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

b) Flight plan procedure of airlines/flight company

The airline/flight company shall ensure that field 15 of the ATS FPL shall be fully filled, the STAR comply with the RWY using mode at Noi Bai Airport.

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

– 60 minutes before the Estimated Off-Block Time (EOBT) of flight, DMAN will calculate and display the TSAT and TTOT in the system. Altering it will then transmit the TSAT, TTOT, DRWY data to Noi Bai International Airport's system for display on the A-CDM portal.

– ATC are responsible for updating the DRWY in the DMAN system in case of any changes.

– 30 minutes before the flight TOBT, the airline/airport ground services/pilot is responsible for monitoring and updating the TOBT of the flight on the A-CDM portal if there is a deviation of 5 minutes or more. Changes to the TOBT should be limited (no more than 3 times) to ensure the stability of the TTOT calculations.

– 30 minutes before the EOBT, ATC will update the TOBT in the ATM system (if the TOBT changes beyond the +/-5 minute from the previous TOBT) based on information updates from the airport ground services via the A-CDM portal. Accordingly, the DMAN system will recalculate and update the new TSAT.

– For flights with a CTOT, TOBT the airline or an authorized the airport ground services will adjust the TOBT according to the CTOT, the DMAN system will calculate and issue the TSAT based on the updated TOBT. ATC will monitor and ensure that the flight departure within the CTOT window of -5 minutes, +10 minutes.

– KSVKL có thể thực hiện thay đổi TSAT bất kỳ lúc nào trong khoảng thời gian giữa giờ TOBT và giờ TSAT để phù hợp với tình hình không lưu.

a) Trách nhiệm của tổ lái:

– Tối thiểu 15 phút trước giờ EOBT, tổ lái phải đảm bảo liên lạc với KSVKL vị trí Clerance delivery (119.25 MHz) để xin huấn lệnh đường dài (ATC clearance).

– Theo dõi thông tin về giờ TOBT, TSAT, TTOT của chuyến bay trên A-CDM portal chủ động phối hợp thực hiện các quy trình chuẩn bị của chuyến bay để đảm bảo tuân thủ giờ TSAT, TTOT của chuyến bay;

– ± 5 phút so với giờ TSAT, tổ lái liên lạc GCU Nội Bài (121.9 MHz) để xin huấn lệnh nổ máy/kéo đẩy (sau khi đã nhận được huấn lệnh đường dài). Nếu quá 5 phút so với giờ TSAT mà tổ lái chưa xin huấn lệnh nổ máy/kéo đẩy do chưa sẵn sàng thì giờ TSAT của chuyến bay đó sẽ bị hủy (trừ trường hợp do điều kiện không lưu) thì KSVKL sẽ không cấp huấn lệnh chấp thuận cho kéo/đẩy nổ máy và yêu cầu tổ lái phải cập nhật giờ TOBT hoặc thông báo cho hãng hàng không, công ty bay/đơn vị phục vụ mặt đất cập nhật giờ TOBT/EOBT mới để nhận TSAT mới.

– Để giảm thời gian chiếm dụng đường CHC và thúc đẩy nền không lưu, tổ lái phải khẩn trương thực hiện huấn lệnh lăn lên đường CHC, đảm bảo bắt đầu cho tàu bay chạy đà cất cánh trong thời gian không quá 30 giây kể từ khi nhận huấn lệnh cất cánh. Thông báo ngay cho TWR Nội Bài nếu không thực hiện được.

– Tuân thủ quy định về kiểm soát tốc độ lăn trên khu bay như tại mục a. phần 5.7.1.

b) Phương thức lập kế hoạch bay của hãng hàng không

Trường 15 của kế hoạch bay phải được khai báo phương thức khởi hành tiêu chuẩn (SID) phù hợp chế độ khai thác đường CHC tại Nội Bài.

c) Sơ đồ Quy trình phối hợp thực hiện dữ liệu hệ thống AMAN/ DMAN

– ATC may modify the TSAT at any time between the TOBT and TSAT to comply with air traffic conditions.

a) Responsibilities of the pilot:

– At least 15 minutes before the EOBT, pilots shall ensure to contact ATC - Clearance delivery position (119.25 MHz) for ATC clearance.

– Monitor TOBT, TSAT, TTOT information of flight on the A-CDM portal; initiatively co-operate to implement the flight preparation procedures to ensure the compliance with the TSAT and TTOT of flight.

– ± 5 minutes of TSAT, the pilot contacts GCU Noi Bai (121.9 MHz) to request for start up/ push back (after receiving the ATC clearance). If more than 5 minutes after receiving the clearance, the aircraft does not start up/ push back due to not being ready, the TSAT of flight will be cancelled (except in case of traffic situation), ATC will not issue clearance approving for tow/push to start engine and require the pilot shall update the TOBT or notify the airline, flight company/ground service/ground services unit updated new TOBT/EOBT to receive the TSAT of flight.

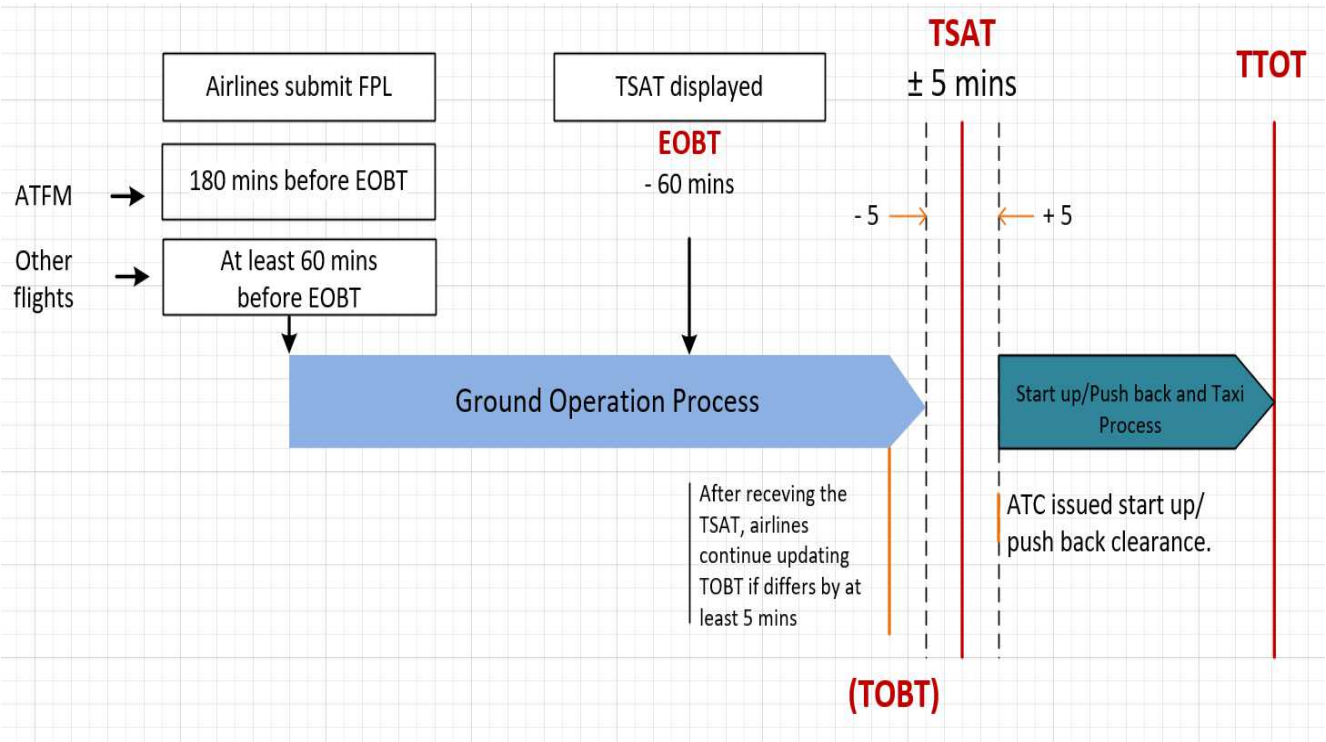
– In order to reduce RWY occupancy time and expedite the air traffic flow, the pilots must be prompt to line up RWY, rolling for take-off within 30 seconds since receiving take-off clearance. Immediately notify Noi Bai TWR if unable to perform.

– Comply with regulations on speed control on the movement area as mentioned in Item a. part 5.7.1.

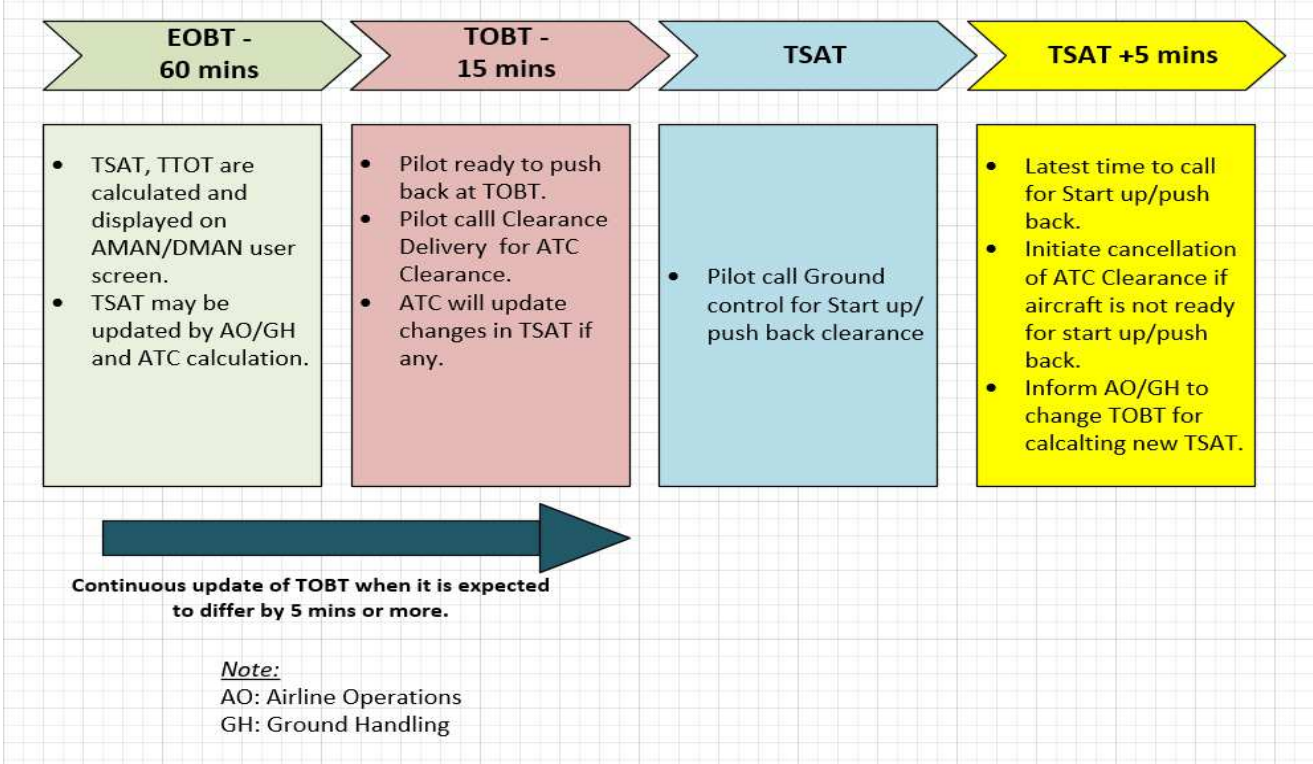
b) Flight plan procedure of airlines

Field 15 of the ATS FPL shall be fully filled, the departure procedure (SID) complied with RWY using mode at Noi Bai International Airport.

c) Flow chart of coordination process according to AMAN/DMAN system data



© Civil Aviation Authority of Viet Nam



6 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

6 Place safety cones around the aircraft

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

7 Danh mục không đáp ứng

7 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng SWY LGTs have not been installed	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	Một số thiết bị được lắp đặt trong dải bay không đảm bảo độ dễ gãy Some equipment installed in the RWY strip is do not meet the facility requirements.	
3	Đài dẫn đường nằm trong phạm vi < 120 M tính từ tim đường CHC không đảm bảo độ dễ gãy The navigation station is located within < 120 M from the runway centreline does not meet the facility requirements	
4	Công trình nhà làm việc tổ cắt cỏ (VVNBOB026) ảnh hưởng đến bề mặt lấy độ cao cất cánh đường CHC 11L đối với khai thác hoạt động hàng không dân dụng The grass-cutting crew office building constitutes an obstacle (VVNBOB026) affecting the take-off climb surface of RWY 11L for civil aviation operations	

8 Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC

- Sức chịu tải của đường CHC 11L/29R: PCR = 990/R/A/W/T.

- Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code E như tàu bay B747-400, B787, A350... và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.
- Đối với tàu bay Code F có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

8 The aircraft loading on RWY

- RWY 11L/29R: PCR = 990/R/A/W/T.

- Capability to accommodate: Aircraft Code E such as B747-400, B787, A350…and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.
- For aircraft Code F with ACRmax over PCR of RWY comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

- Sức chịu tải của đường CHC 11R/29L: PCR = 960/R/A/W/T.

- Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code E như tàu bay B747-400, B787, A350... và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.
- Đối với tàu bay Code F có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

9 Biện pháp tăng cường giảm thiểu sự cố xâm nhập đường CHC

Hướng dẫn an toàn khi di chuyển, dừng chờ tại các điểm giao cắt.

Nhằm bảo đảm hoạt động bay an toàn cho cả hai tàu bay khi thực hiện dừng chờ tại vạch dừng trên đường lăn trong khi có tàu bay khác đang lăn phía sau. Các hãng hàng không, tổ lái phải tuân thủ các chỉ dẫn sau đây:

– Để đảm bảo phân cách với đầu mút cánh của tàu bay lăn phía sau, tàu bay di chuyển về phía trước và phải dừng chờ tại vị trí mà vạch dừng chờ trước mũi tàu bay vừa khuất tầm mắt của người lái tàu bay ngồi tại vị trí điều khiển phù hợp trong buồng lái (xem hình ảnh minh họa).

– Người lái tàu bay phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (ATC) khi tàu bay dừng chờ tại vị trí cách xa trước vạch dừng chờ hoặc khi người lái tàu bay không thể xác định chính xác vị trí dừng chờ của mình.

- RWY 11R/29L: PCR = 960/R/A/W/T.

- Capability to accommodate: Aircraft Code E such as B747-400, B787, A350…and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.
- For aircraft Code F with ACRmax over PCR of RWY comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

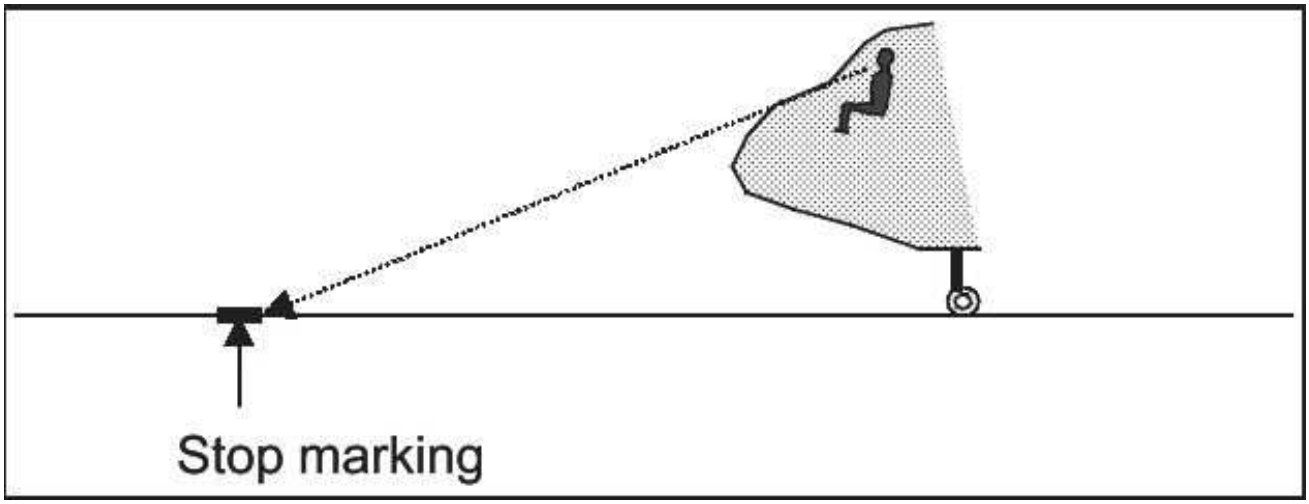
9 Enhancement measures to mitigate RWY incursions

Safety instructions when taxiing or holding at the TWY intersection.

Safety enhancement measures to ensure safe operations for both aircraft when holding at stop markings on the TWY while another aircraft is taxiing behind. Airlines, pilots shall comply with the following instructions:

– To ensure appropriate wing tip clearance from the aircraft taxiing behind, the aircraft shall move forward to a position where the stop marking is just invisible in front of the nose from the normal flight deck seating position when the aircraft stops at the stop marking on the TWY (see following chart).

– Pilots must report ATC when the aircraft stopped short of the stop marking, or when pilots are unable to clearly determine their exact holding position.



10 Các vị trí đỗ biệt lập

– Số lượng: 2

– Vị trí:

- Vị trí số 1: Trên sân đỗ quân sự phía Bắc, khu vực vị trí QS4; kích thước (dài x rộng): 130 m x 65 m, nằm bên đường lăn quân sự phía Bắc, tiếp giáp phía Tây đường lăn N4 của hệ thống đường lăn phía Bắc. Áp dụng cho tàu bay Code E trở xuống.
- Vị trí số 2: Trên đường lăn S, khu vực tiếp giáp đường lăn S10 và V9; có kích thước (dài x rộng): 130 m x 50 m. Chỉ áp dụng cho tàu bay Code F; hoặc tàu bay Code E trở xuống trong trường hợp không sử dụng được vị trí biệt lập số 1.

10 Isolated stands

– Quantity: 2

– Positions:

- Position 1: On the Northern military apron, stand QS4 area; dimension (length x width): 130 m x 65 m, located next to the Northern military TWY, adjacent to the West of TWY N4 of the Northern TWY system. Applied to aircraft Code E and equivalent.
- Position 2: On TWY S, adjacent to TWYs S10 and V9; dimension (length x width): 130 m x 50 m. Only applied to aircraft Code F; or aircraft Code E and equivalent in case isolated stand 1 is unavailable.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVNB AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY NỘI BÀI — VVNB AD 2.24 CHARTS RELATED TO NOI BAI AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVNB-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVNB-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVNB-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVNB-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVNB-4-2
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay (tiếp) The INS coordinates and elevation for ACFT Stands (cont.)	AD 2-VVNB-4-3
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVNB-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 11R/29L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 11R/29L	AD 2-VVNB-6-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 11L/29R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 11L/29R	AD 2-VVNB-6-3
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại B Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type B	AD 2-VVNB-6-5
Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác - ICAO Precision Approach Terrain Chart - ICAO	AD 2-VVNB-7-1
Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác - ICAO - Đường CHC 11L Precision Approach Terrain Chart - ICAO - RWY 11L	AD 2-VVNB-7-3
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVNB-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R: TUSPO 2A, VITRA 2A, VINHA 2A, TONGA 2A, HUVAN 2A, PHUTA 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R: TUSPO 2A, VITRA 2A, VINHA 2A, TONGA 2A, HUVAN 2A, PHUTA 2A	AD 2-VVNB-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R: TUSPO 2C, VINHA 2C, TRANA 2A, HUVAN 2C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R: TUSPO 2C, VINHA 2C, TRANA 2A, HUVAN 2C	AD 2-VVNB-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 29L/R: TUSPO 2B, VITRA 2B, VINHA 2B, TONGA 2B, HUVAN 2B, PHUTA 2B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 29L/R: TUSPO 2B, VITRA 2B, VINHA 2B, TONGA 2B, HUVAN 2B, PHUTA 2B	AD 2-VVNB-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 11L/R; 29L/R: KADGA 3A, KADGA 3B Standard Departure chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 11L/R; 29L/R: KADGA 3A, KADGA 3B	AD 2-VVNB-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B	AD 2-VVNB-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3A, NAKHA 3A, NAH 3A, MC 3A, HUVAN 3A, HUVAN 3B (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: MC 3B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R MC 3B	AD 2-VVNB-9-13

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: MC 3B (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 11L/R MC 3B (Tabular description)	AD 2-VVNB-9-14
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C	AD 2-VVNB-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-9-16
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-9-17
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3C, DENMO 3C, NAKHA 3C, NAH 3C, NAH 3D, MC 3C, MC 3D, BQ 3C (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-9-18
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 11L/R TUSPO 2A, NAH 1A, MC 1A, LAOCA 2A, BQ 3A, PHUTA 2A, XIVIN 1A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY CHC 11L/R: TUSPO 2A, NAH 1A, MC 1A, LAOCA 2A, BQ 3A, PHUTA 2A, XIVIN 1A	AD 2-VVNB-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 11L/R: KADGA 3A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 11L/R: KADGA 3A	AD 2-VVNB-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 29L/R: TUSPO 2B, NAH 1B, MC 2B, LAOCA 2B, BQ 3B, PHUTA 2B, XIVIN 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 29L/R: TUSPO 2B, NAH 1B, MC 2B, LAOCA 2B, BQ 3B, PHUTA 2B, XIVIN 1B	AD 2-VVNB-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E	AD 2-VVNB-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R đường CHC 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3E, NAKHA 3E, VDO 3E, PHUTA 3E, BISON 3E, MC 3E, HUVAN 3E (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F	AD 2-VVNB-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3F, NAKHA 3F, VDO 3F, PHUTA 3F (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-14
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F	AD 2-VVNB-11-15

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3F, MC 3F, HUVAN 3F (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G	AD 2-VVNB-11-19
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-20
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-21
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3G, NAKHA 3G, VDO 3G, PHUTA 3G (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-22
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H	AD 2-VVNB-11-23
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-24
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-25
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3H, NAKHA 3H, VDO 3H, GASSO 3H, DOKLA 3H (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-26
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H	AD 2-VVNB-11-27
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-28
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3H, MC 3H, HUVAN 3H (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-29
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J	AD 2-VVNB-11-31
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-32
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-33

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-34
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Bảng mã hóa phương thức 4) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3J, NAKHA 3J, VDO 3J, GASSO 3J, DOKLA 3J (Tabular description 4)	AD 2-VVNB-11-35
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J	AD 2-VVNB-11-37
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-38
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-39
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BISON 3J, MC 3J, HUVAN 3J (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-40
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K	AD 2-VVNB-11-41
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-42
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-43
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-44
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Bảng mã hóa phương thức 4) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: DILEN 3K, NAKHA 3K, VDO 3K, GASSO 3K, DOKLA 3K (Tabular description 4)	AD 2-VVNB-11-45
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L	AD 2-VVNB-11-47
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-48
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3L, NAKHA 3L, BISON 3L, MC 3L, HUVAN 3L (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-49
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M	AD 2-VVNB-11-51
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-52
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3M, NAKHA 3M (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-53

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M	AD 2-VVNB-11-55
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-56
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-57
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3M, MC 3M, HUVAN 3M (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-58
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N	AD 2-VVNB-11-59
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-60
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-61
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3N, NAKHA 3N, VDO 3N, GASSO 3N, DOKLA 3N (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-62
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N	AD 2-VVNB-11-63
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-64
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3N, MC 3N, HUVAN 3N (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-65
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P	AD 2-VVNB-11-67
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-68
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-69
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-70
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Bảng mã hóa phương thức 4) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: DILEN 3P, NAKHA 3P, VDO 3P, GASSO 3P, DOKLA 3P (Tabular description 4)	AD 2-VVNB-11-71
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P	AD 2-VVNB-11-73

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Tabular description 1)	AD 2-VVNB-11-74
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Tabular description 2)	AD 2-VVNB-11-75
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BISON 3P, MC 3P, HUVAN 3P (Tabular description 3)	AD 2-VVNB-11-76
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION	AD 2-VVNB-11-77
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 11L/R: BIVIM 1A TRANSITION (Tabular description)	AD 2-VVNB-11-78
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION	AD 2-VVNB-11-79
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 29L/R: BIVIM 1B TRANSITION (Tabular description)	AD 2-VVNB-11-80
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2-VVNB-12-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 11L	AD 2-VVNB-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 11L	AD 2-VVNB-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 11R	AD 2-VVNB-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 11R	AD 2-VVNB-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 29L	AD 2-VVNB-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 29R	AD 2-VVNB-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 11L CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 11L CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 11L CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 11L CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 11L CAT I & CAT II (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 11L CAT I & CAT II (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 11L CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 11L CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 11L CAT I & CAT II (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 11L CAT I & CAT II (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 11R CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 11R CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 11R CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 11R CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 11R CAT I & CAT II (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 11R CAT I & CAT II (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 11R CAT I & CAT II Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 11R CAT I & CAT II	AD 2-VVNB-13-23
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 11R CAT I & CAT II (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 11R CAT I & CAT II (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-24
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29L	AD 2-VVNB-13-25
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 29L	AD 2-VVNB-13-27

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 29L	AD 2-VVNB-13-29
sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị - ICAO: ILS W đường CHC 29L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 29L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-30
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 29L	AD 2-VVNB-13-31
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 29L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 29L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-32
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 29R	AD 2-VVNB-13-33
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 29R	AD 2-VVNB-13-35
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 29R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 29R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-36
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 29R	AD 2-VVNB-13-37
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 29R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 29R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-38
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11L	AD 2-VVNB-13-39
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-40
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11L	AD 2-VVNB-13-41
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-42
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11R	AD 2-VVNB-13-43
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 11R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 11R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-44
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11R	AD 2-VVNB-13-45
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 11R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 11R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-46
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29L	AD 2-VVNB-13-47
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-48
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29L Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29L	AD 2-VVNB-13-49
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29L (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29L (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-50
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29R	AD 2-VVNB-13-51
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 29R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 29R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-52
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29R Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29R	AD 2-VVNB-13-53
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 29R (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 29R (Tabular description)	AD 2-VVNB-13-54
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVNB-14-1
Sơ đồ hoạt động của chim trong khu vực lân cận sân bay Bird concentrations in the vicinity of aerodrome	AD 2-VVNB-15-1

VVNB AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVNB AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

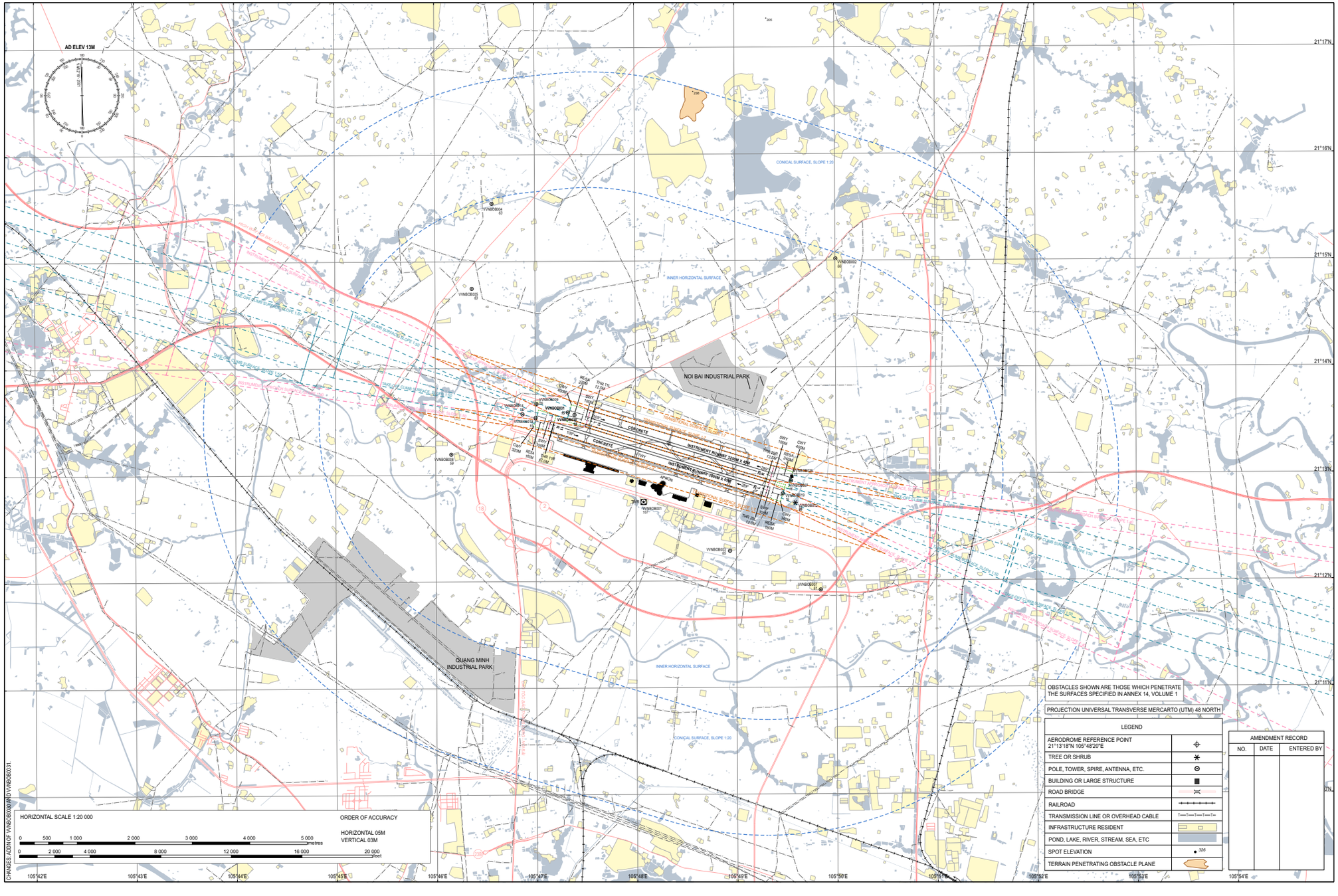
To be developed.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE B

HA NOI/NOI BAI INTL (VVNB)



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVPB AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Phú Bài PHU BAI TWR	118.800 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận Đà Nẵng DA NANG APP	120.450 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng DA NANG CTL	125.300 MHZ	H24	300 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPB AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVPB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	HUE	115.800 MHZ CH105X	H24	162408.4B 1074206.3Đ 162408.4N 1074206.3E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách tim đường CHC 09/27 170 M về phía Bắc, cách ngưỡng đường CHC 09 1 147 M về phía Đông Coverage: 300 KM 170 M from RCL of RWY 09/27 to the North, 1 147 M from THR of RWY 09 to the East

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	P	348 KHZ	H24	162358.2B 1074330.9Đ 162358.2N 1074330.9E		Không NIL	Cách ngưỡng đường CHC 27: 950 M 950 M FM THR RWY 27
NDB	PB	440 KHZ	H24	162347.3B 1074554.6Đ 162347.3N 1074554.6E		Không NIL	Cách ngưỡng đường CHC 27: 5251 M 5251 M FM THR RWY 27
ILS/LLZ LOC	PBA	109.500 MHZ	H24	162405.2B 1074118.5Đ 162405.2N 1074118.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách ngưỡng đường CHC 09: 280 M Coverage: 25 NM. 280 M FM THR RWY 09
ILS/GP-DME	PBA	332.600 MHZ CH 32X	H24	162356.4B 1074249.8Đ 162356.4N 1074249.8E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM. Phía Nam đường CHC 27, cách tâm đường CHC 120 M và cách ngưỡng đường CHC 27 về phía trái 262.2 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. Southern of RWY 27, 120 M FM RCL and 262.2 M left FM THR RWY 27

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPC AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Phù Cát Phu Cat TWR	118.600 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận tầng cao CTL	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng Da Nang CTL	125.300 MHZ	H24	300 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh HO CHI MINH ACC	134.050 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPC AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVPC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ phù trợ *Độ lệch từ* *Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)* *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát* *Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	C	388 KHZ	HO	135608.9B 1090318.8Đ 135608.9N 1090318.8E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 90 KM Cách ngưỡng đường CHC 33 1 010 M Coverage: 90 KM 1 010 M from THR of RWY 33

Loại đài phụ phù trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	PC	250 KHZ	HO	135203.9B 1090604.2Đ 135203.9N 1090604.2E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 130 KM Cách ngưỡng đường CHC 33 10 028 M Coverage: 130 KM 10 028 M from THR of RWY 33
DVOR/DME	PCA	116.300 MHZ CH 110X	H24	135726.1B 1090233.6Đ 135726.1N 1090233.6E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách điểm quy chiếu sân bay 970 M trên hướng 338º Coverage: 300 KM 338º/970 M from ARP
ILS/LOC	IPC	110.100 MHZ	H24	135807.4B 1090158.9Đ 135807.4N 1090158.9E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME	IPC	334.400 MHZ CH 38X	H24	135645.9B 1090258.2Đ 135645.9N 1090258.2E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM

VVPC AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định Cảng hàng không

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Phù Cát. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

VVPC AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport Regulations

At Phu Cat Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPC AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÙ CÁT — VVPC AD 2.24 CHARTS RELATED TO PHU CAT AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPC-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPC-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVPC-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVPC-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVPC-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPC-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPC-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPC-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L	AD 2-VVPC-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Procedure coding)	AD 2-VVPC-9-2
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification)	AD 2-VVPC-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1A, KUMUN 1B, KAMGO 1A, NOBID 1K, NOBID 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M	AD 2-VVPC-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Procedure coding)	AD 2-VVPC-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVPC-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1C, KAMGO 1C, NOBID 1M (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVPC-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 33: KUMUN 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33: KUMUN 1G	AD 2-VVPC-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 33: KAMGO 1G, NOBID 1Q Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33: KAMGO 1G, NOBID 1Q	AD 2-VVPC-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 15: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 15: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H	AD 2-VVPC-9-15

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N	AD 2-VVPC-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33: KUMUN 1D, KUMUN 1E, KAMGO 1D, NOBID 1N (Procedure coding)	AD 2-VVPC-11-2
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P	AD 2-VVPC-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15: KUMUN 1F, KAMGO 1F, NOBID 1P (Procedure coding)	AD 2-VVPC-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 33: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R. Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 33: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R	AD 2-VVPC-11-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33	AD 2-VVPC-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-2
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33	AD 2-VVPC-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-4
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 33	AD 2-VVPC-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-6
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 33	AD 2-VVPC-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 33 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-8
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15	AD 2-VVPC-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15	AD 2-VVPC-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15 (Procedure coding)	AD 2-VVPC-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 33 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 33 CAT A, B	AD 2-VVPC-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 33 CAT C,D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 33 CAT C,D	AD 2-VVPC-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 33 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 33 CAT A, B	AD 2-VVPC-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 33 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 33 CAT C, D	AD 2-VVPC-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVPC-14-1

VVPC AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVPC AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

To be developed.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Pleiku Tiếng Anh, Tiếng Việt Pleiku TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPK AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPK AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Pleiku Pleiku TWR	118.100 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận tầng cao CTL	Tiếp cận tầng cao Đà Nẵng CTL Da Nang	125.300 MHZ	H24	300 KM	Tần số chính Primary frequency
		125.450 MHZ	H24	300 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	300 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPK AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVPK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	PK	282 KHZ	HO	140024.0B 1080032.0Đ 140024.0N 1080032.0E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 190 KM Cách điểm quy chiếu sân bay 1 194 M về phía Đông Coverage: 190 KM 1 194 M FM ARP to the East
VOR/DME	PLK	113.400 MHZ CH 81X	H24	140021.8B 1080127.9Đ 140021.8N 1080127.9E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách tim đường CHC 150 M về phía Bắc, cách nhà ga hành khách khoảng 1 600 M về phía Đông Coverage: 300 KM 150 M from RCL to the North, about 1 600 M from terminal to the East.
ILS/LOC RWY 27	IPK	109.100 MHZ	H24	140016.9B 1080004.5Đ 140016.9N 1080004.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME RWY 27	IPK	331.400 MHZ CH 28X	H24	140013.2B 1080123.3Đ 140013.2N 1080123.3E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25NM

VVPK AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH CẢNG HÀNG KHÔNG

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Pleiku. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay tại sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.

2 LĂN TỚI VÀ LĂN RA TỪ CÁC VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Pleiku sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

VVPK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Pleiku Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Pleiku TWR.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPK AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PLEIKU **VVPK AD 2.24 CHARTS RELATED TO PLEIKU AERODROME**

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPK-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPK-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	AD 2-VVPK-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVPK-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPK-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Type A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPK-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPK-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 09: XAQUA 1R, SADIN 1R, CQ 1R, ENGIM 1R, MEVON 1R Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 09: XAQUA 1R, SADIN 1R, CQ 1R, ENGIM 1R, MEVON 1R	AD 2-VVPK-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M	AD 2-VVPK-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Tabular descritiption and waypont list (cont.))	AD 2-VVPK-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1M, PATNO 1M, CQ 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVPK-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BMT 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 2A	AD 2-VVPK-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 09: BMT 2A (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 09: BMT 2A (Tabular description)	AD 2-VVPK-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 27: XAQUA 1S, SADIN 1S, CQ 1S, ENGIM 1S, MEVON 1S Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 27: XAQUA 1S, SADIN 1S, CQ 1S, ENGIM 1S, MEVON 1S	AD 2-VVPK-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N	AD 2-VVPK-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVPK-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1N, PATNO 1N, CQ 1N (Connecting track specification)	AD 2-VVPK-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: BMT 2B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 2B	AD 2-VVPK-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 27: BMT 2B (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 27: BMT 2B (Tabular description)	AD 2-VVPK-9-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09/27: XAQUA 1T, SADIN 1T, CQ 1T, ENGIM 1T, MEVON 1T Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09/27: XAQUA 1T, SADIN 1T, CQ 1T, ENGIM 1T, MEVON 1T	AD 2-VVPK-11-1

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C	AD 2-VVPK-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C (Tabular description 1)	AD 2-VVPK-11-4
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C (Tabular description 2)	AD 2-VVPK-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D	AD 2-VVPK-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D (Tabular description 1)	AD 2-VVPK-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 27: DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D (Tabular description 2)	AD 2-VVPK-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 09/27: XAQUA 1U, SADIN 1U, CQ 1U, ENGIM 1U, MEVON 1U Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 09/27: XAQUA 1U, SADIN 1U, CQ 1U, ENGIM 1U, MEVON 1U	AD 2-VVPK-11-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 09 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 09 CAT A, B	AD 2-VVPK-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 09 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 09 CAT C, D	AD 2-VVPK-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 09	AD 2-VVPK-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 27 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 27 CAT A, B	AD 2-VVPK-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 27 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 27 CAT C, D	AD 2-VVPK-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR X RWY 27	AD 2-VVPK-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 27	AD 2-VVPK-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 27 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-14
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 27	AD 2-VVPK-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 27 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09	AD 2-VVPK-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 09 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 09 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 09	AD 2-VVPK-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 09 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 09 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-20
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 27	AD 2-VVPK-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 27 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 27	AD 2-VVPK-13-23
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 27 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 27 (Tabular description)	AD 2-VVPK-13-24

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 27 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 27 CAT A, B	AD 2-VVPK-13-25
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 27 CAT C, D Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 27 CAT C, D	AD 2-VVPK-13-27
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 27 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 27	AD 2-VVPK-13-29
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVPK-14-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 09: DAN 1P, CQ 2P, PATMA 1C, BMT 1C	AD 2-VVPK-11-3

VVPK AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVPK AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

To be developed.

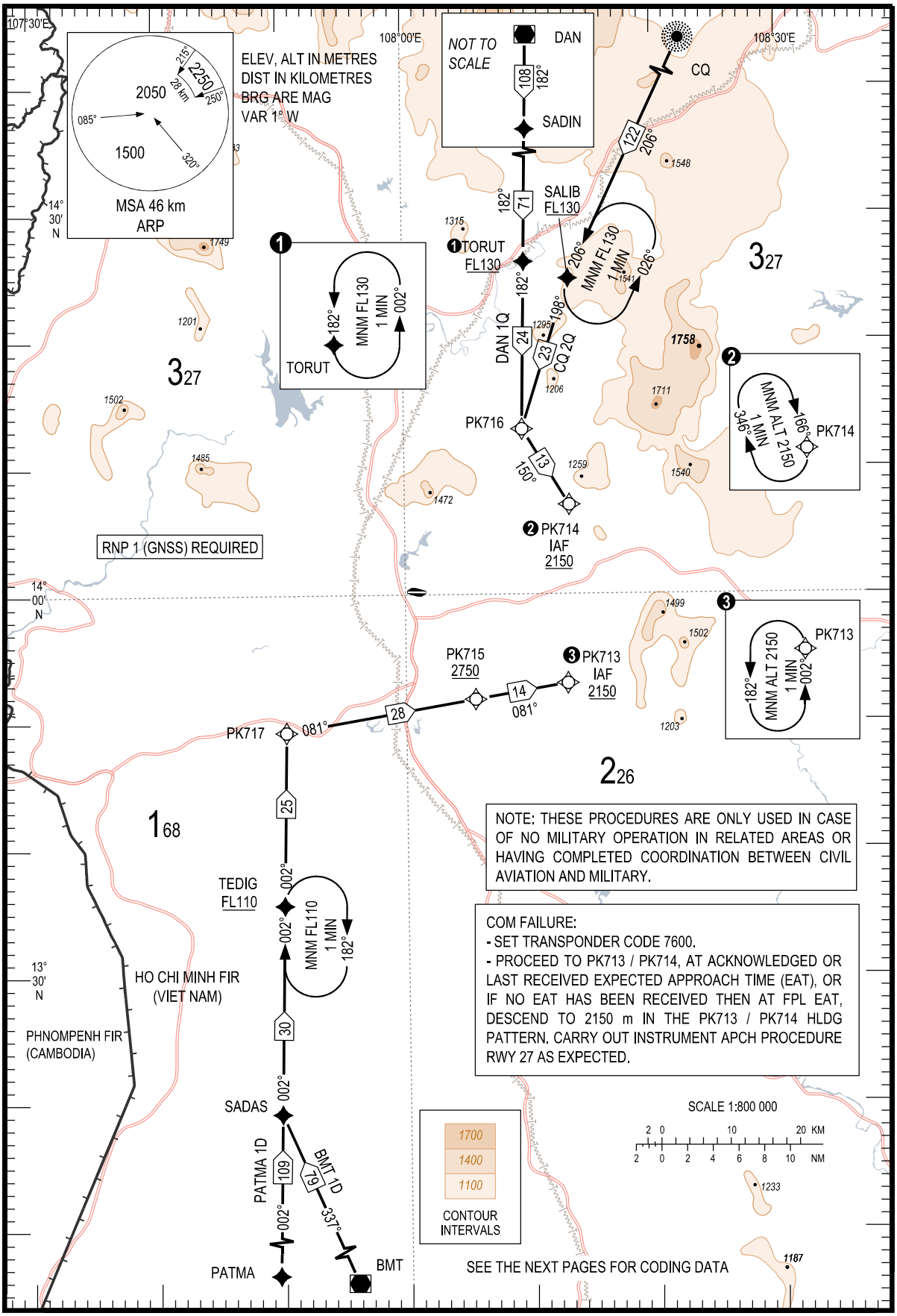
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR 118.1

GIA LAI/PLEIKU DOM (VVPK)
RNP RWY 27
DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D



STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

GIA LAI/PLEIKU DOM (VVPK)
RNP RWY 27

DAN 1Q, CQ 2Q, PATMA 1D, BMT 1D

1. TABULAR DESCRIPTION

DAN 1Q ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	DAN	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SADIN	–	182(181.2)	+1	107.66	–	–	–	RNP 1
030	TF	TORUT	–	182(181.2)	+1	71.14	–	+FL130	–	RNP 1
040	TF	PK716	–	182(181.2)	+1	24.32	–	–	–	RNP 1
050	TF	PK714	–	150(148.7)	+1	12.88	–	+2150	–	RNP 1

CQ 2Q ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	CQ	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SALIB	–	206(205.3)	+1	121.98	–	+FL130	–	RNP 1
030	TF	PK716	–	198(197.2)	+1	22.88	–	–	–	RNP 1
040	TF	PK714	–	150(148.7)	+1	12.88	–	+2150	–	RNP 1

PATMA 1D ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	PATMA	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SADAS	–	002(001.1)	+1	108.84	–	–	–	RNP 1
030	TF	TEDIG	–	002(001.2)	+1	30.28	–	+FL110	–	RNP 1
040	TF	PK717	–	002(001.2)	+1	25.11	–	–	–	RNP 1
050	TF	PK715	–	081(080.1)	+1	27.73	–	+2750	–	RNP 1
060	TF	PK713	–	081(080.3)	+1	13.52	–	+2150	–	RNP 1

BMT 1D ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	BMT	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SADAS	–	337(336.3)	+1	79.01	–	–	–	RNP 1
030	TF	TEDIG	–	002(001.2)	+1	30.28	–	+FL110	–	RNP 1
040	TF	PK717	–	002(001.2)	+1	25.11	–	–	–	RNP 1
050	TF	PK715	–	081(080.1)	+1	27.73	–	+2750	–	RNP 1
060	TF	PK713	–	081(080.3)	+1	13.52	–	+2150	–	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
TEDIG	002(001.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+FL110	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
SALIB	206(205.3)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+FL130	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

6	Ghi chú Remarks	Năng lực khai thác của đường lăn S5: Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. Operational capacity of TWY S5: Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent

VVPQ AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVPQ AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Hướng dẫn lăn trên sân đỗ Chỉ vị trí hướng đậu của tàu bay Taxiing guidance signs at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions Guide lines at apron Nose-in guidance at aircraft stands	
2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Ký hiệu, ngưỡng, khu chạm bánh, tim, lề, khu vực quay đầu **Đèn:** Tim, lề, đèn ngưỡng, chớp tuần tự, dừng chờ trung gian, cuối đường CHC, đèn cánh. **Markings:** Designation, THR, TDZ, CL, Edge, Backtrack area **Lights:** CL, Edge, THR, sequenced flashing, Intermediate holding, end, WBAR.
		Đường lăn: TWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Lề, tim, các vị trí chờ **Đèn:** Lề, Nhận biết đường lăn thoát nhanh, vị trí chờ trung gian. **Markings:** Edge line, centre line, holding points **Lights:** Edge, exit rapid TWY identification, intermediate holding position.
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Các đường lăn: S, S1, S2, S5, S8, S9. TWYs: S, S1, S2, S5, S8, S9.	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVPQ AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY

VVPQ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVPQOB001	Cây Tree	101021.30N 1035820.58E	20/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A, sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB002	Cây Tree	101015.62N 1035815.91E	23/19 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVPQOB003	Loại khác Other	101002.87N 1040035.33E	13/3 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A, sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB004	Cây Tree	101009.02N 1040038.8E	17/6 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPQOB005	Cây Tree	101001.96N 1040044.25E	25/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A, sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A, to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB006	Cây Tree	101007.24N 1040049.34E	33/19 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A
VVPQOB007	Ăng ten Antenna	101015.28N 1035935.50E	17/14 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB008	Ăng ten Antenna	101012.46N 1040014.07E	19/13 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB009	Ăng ten Antenna	101020.23N 1035856.36E	14/11 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB010	Cây Tree	101012.15N 1040053.31E	30/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB011	Cây Tree	101010.87N 1040032.77E	14/6 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB012	Cây Tree	100958.46N 1040043.41E	24/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVPQOB013	Cây Tree	101011.31N 1040047.54E	26/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

6	Hồ sơ bay Flight documentation	Bao gồm bản đồ hoặc biểu mẫu, có chứa thông tin khí tượng cho chuyến bay (bản đồ Wind/Temp, SIGWX, số liệu OPMET,…) Including charts or forms, containing meteorological information for a flight (Wind/Temp chart, SIGWX, OPMET data,…)
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Self-briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Phu Quoc TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v…) Additional information (limitation of service, etc…)	Địa chỉ AMHS: VVPQYMYX AMHS address: VVPQYMYX

VVPQ AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC

VVPQ AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimensions of RWY(M)*	*Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC* *Toạ độ cuối đường CHC* *Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates* *RWY end coordinates* *THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
10	096°	3 000 x 45	680/F/C/X/U Bê tông nhựa 680/F/C/X/U Bituminous concrete	101016.28N 1035846.07E NIL NIL	THR 4.0 M
28	276°	3 000 x 45	680/F/C/X/U Bê tông nhựa 680/F/C/X/U Bituminous concrete	101006.57N 1040024.14E NIL NIL	THR 7.0 M

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
10	0.1%	Không NIL	140 x 150	3 120 x 300	240 x 90
28	0.1%	Không NIL	300 x 150	3 120 x 300	240 x 90

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống ngắt/dừng vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
10	Không NIL	Không NIL	Không NIL
28	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVPQ AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ **VVPQ AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
10	3 000	3 140	3 000	3 000	Không NIL
28	3 000	3 300	3 000	3 000	Không NIL

VVPQ AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC **VVPQ AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ* *APCH LGT Type LEN INTST*	*Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT Colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh Chiều dài* *TDZ LGT LEN*	*Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu Cường độ* *RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST*	*Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST*	*Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT Colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc* *SWY LGT LEN (M) Colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
10	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 900 M LIH PALS CAT I 900 M LIH	Xanh lá cây Có Green AVBL	PAPI Trái/3.04° PAPI Left/3.04°	Không NIL	3 000 M 30 M Trắng, đỏ LIH 3 000 M 30 M White, red LIH	3 000 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 000 M 60 M White end 600 M Yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ* *APCH LGT Type LEN INTST*	*Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT Colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh Chiều dài* *TDZ LGT LEN*	*Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu Cường độ* *RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST*	*Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST*	*Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT Colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc* *SWY LGT LEN (M) Colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
28	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 900 M LIH PALS CAT I 900 M LIH	Xanh lá cây Có Green AVBL	PAPI Phải/3.03° PAPI Right/3.03°	Không NIL	3 000 M 30 M Trắng, đỏ LIH 3 000 M 30 M White, red LIH	3 000 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng LIH 3 000 M 60 M White end 600 M Yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

VVPQ AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVPQ AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Đèn hiệu xanh - trắng quay 12 vòng/phút đặt trên nóc đài chỉ huy H24 ABN: Green and white 12 RPM on top of TWR H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Thiết bị đo gió: – Tại đầu đường CHC 28: Cách thềm 28 là 450 M, cách trục đường CHC 150 M – Tại đầu đường CHC 10: Cách thềm 10 là 450 M, cách trục đường CHC 150 M LDI: NIL - At RWY 28: 450 M FM THR RWY 28, 150 FM RCL - At RWY 10: 450 M FM THR RWY 10, 150 FM RCL
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See **AD 2.9**
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng: 02 máy phát điện 300 KVA Thời gian chuyển nguồn < 15 giây Secondary power supply: Two generators 300 KVA Switch-over time < 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPQ AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVPQ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL

3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVPQ AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU **VVPQ AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Phú Quốc được giới hạn như sau: Điểm 101429B 1033807Đ - điểm 102200B 1034400Đ - NUMDI - OSOTA - TIHAN - HOTUN -điểm 101429B 1033807Đ. (Đoạn TIHAN - HOTUN - điểm 101429B1033807Đ là nửa vòng tròn bán kính 40 KM có tâm là điểm quy chiếu sân bay). Phu Quoc CTR is limited as follows: Point 101429N 1033807E - point 102200N 1034400E - NUMDI - OSOTA - TIHAN - HOTUN - point 101429N 1033807E. (Portion TIHAN - HOTUN -point 101429N 1033807E is a semicircle with radius 40 KM centered at ARP).
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 590 M (8 500 FT), trừ khu vực trách nhiệm kiểm soát mặt đất GCU. SFC up to and 2 590 M (8 500 FT) inclusive (AMSL), except responsibility area of Phu Quoc GCU.
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Phú Quốc Tiếng Anh, Tiếng Việt Phu Quoc TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPQ AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVPQ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Phú Quốc Phu Quoc TWR	118.600 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		118.725 MHZ	H24	60 KM	Tần số dự phòng Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Hồ Chí Minh Ho Chi Minh CTL	120.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Kiểm soát mặt đất GCU	Kiểm soát mặt đất Phú Quốc Phu Quoc GCU	121.925 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.625 MHZ	H24		Tần số dự phòng Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVPQ AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVPQ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	PQU	113.000 MHZ CH 77X	H24	100955.1B 1040220.2Đ 100955.1N 1040220.2E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách ngưỡng đường CHC 28 3 550.2 M Coverage: 300 KM 3 550.2 M from THR of RWY 28

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
ILS/GP-DME RWY 28	IPH	330.500 MHZ CH 24X	H24	101012.4B 1040014.0Đ 101012.4N 1040014.0E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM. Đặt tại phía Bắc đường CHC 28/10, cách tim đường CHC 150 M và cách thềm đường CHC 28 là 324 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. Northern of RWY 28/10, 150 M FM RCL and 324 M FM THR RWY 28
ILS/LOC RWY 28	IPH	108.700 MHZ	H24	101017.4B 1035834.8Đ 101017.4N 1035834.8E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách đầu thềm CHC 10 là 345 M Coverage: 25 NM. 345 M FM THR RWY 10
ILS/GP-DME RWY 10	IPQ	334.700 MHZ CH 18X	H24	101020.2B 1035856.4Đ 101020.2N 1035856.47E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM. Đặt tại phía Bắc đường CHC 28/10, cách tim đường CHC 150 M và cách thềm đường CHC 10 là 300 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. Northern of RWY 28/10, 150 M FM RCL and 300 M FM THR RWY 10
ILS/LOC RWY 10	IPQ	108.100 MHZ	H24	101005.4B 1040035.4Đ 101005.4N 1040035.4E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách đầu thềm đường CHC 28 là 345 M Coverage: 25 NM. 345 M FM THR RWY 28

VVPQ AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUI ĐỊNH TẠI SÂN BAY

Một số qui định riêng áp dụng tại sân bay quốc tế Phú Quốc được ban hành trong quyển tài liệu hướng dẫn khai thác có tại cơ sở AIS sân bay Phú Quốc. Tài liệu này bao gồm các qui định cụ thể với các nội dung hướng dẫn như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Những hạn chế khai thác đối với tàu bay lớn, kể cả sử dụng hạn chế công suất động cơ của tàu bay khi lăn;

e) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.

VVPQ AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Phu Quoc INTL Airport a number of local regulations have been applied. The regulations are published in a manual which is available at Phu Quoc ATS Reporting Office. This manual includes, among other subjects, the followings:

a) The meaning of markings and signs;

b) Information on aircraft stands including visual docking guidance systems;

c) Information on taxiing from aircraft stands including taxi clearance;

d) Limitations in the operation of large aircraft including limitations in the use of the aircraft's own power for taxiing;

e) Marshaller and follow-me-car assistance.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Phú Quốc sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương án khai thác các vị trí đỗ tàu bay

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be allocated a stand number by Phu Quoc TWR.

2.2 Operational procedure of aircraft stands

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương án vận hành, khai thác tàu bay* *Aircraft operational procedures*
1 and 2	Sử dụng cho loại tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe đẩy khi tàu bay khởi hành. Used for aircraft ATR72 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Tow tractor is used for departure aircraft.
1A	Sử dụng cho loại tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. Lưu ý: – Chỉ được bố trí tàu bay ATR72 và tương đương tại vị trí 1A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 1; – Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ số 2, 3. Used for aircraft up to ATR72 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Aircraft self-taxi out. Notes: – Only used for aircraft ATR72 and equivalent at stand 1A when there is no aircraft parking at the stand 1; – Only self-taxi out when there is no aircraft parking at the stands 2, 3.
2A, 4A	Sử dụng cho tàu bay Embraer (E195) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. Lưu ý: – Vị trí đỗ số 2A: • Chỉ được bố trí tàu bay Embraer (E195) và tương đương trở xuống tại vị trí 2A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 2. • Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 3. • Khi tàu bay đã đỗ tại vị trí 2A: Các vị trí đỗ khác khai thác bình thường. – Vị trí đỗ số 4A: • Chỉ được bố trí tàu bay Embraer (E195) và tương đương trở xuống tại vị trí 4A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 4. • Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 3. • Khi tàu bay đã đỗ tại vị trí 4A: Các vị trí đỗ khác khai thác bình thường. Used for aircraft up to Embraer (E195) and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Aircraft self-taxi out. Notes: – Stand 2A: • Only used for Embraer (E195) and equivalent at stand 2A when there is no aircraft parking at the stand 2. • Only self-taxi out when there is no aircraft parking at the stand 3. • When aircraft parking at the stand 2A: The other aircraft stands are normal operation. – Stand 4A: • Only used for Embraer (E195) and equivalent at stand 4A when there is no aircraft parking at the stand 4. • Only self-taxi out when there is no aircraft parking at the stand 3. • When aircraft parking at the stand 4A: The other aircraft stands are normal operation.
3, 4, 5, 6, 12, 13 and 14	Sử dụng cho loại tàu bay A321 và tương đương trở xuống – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe đẩy khi tàu bay khởi hành. Used for aircraft A321 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Tow tractor is used for departure aircraft.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương án vận hành, khai thác tàu bay* *Aircraft operational procedures*
5A and 6A	Sử dụng cho loại tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. Lưu ý: – Vị trí đỗ số 5A: • Chỉ được bố trí tàu bay ATR72 và tương đương tại vị trí 5A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 5. • Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 3, 4. • Khi tàu bay đã đỗ tại vị trí 5A: Các vị trí đỗ khác khai thác bình thường. – Vị trí đỗ số 6A: • Chỉ được bố trí tàu bay ATR72 và tương đương tại vị trí 6A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 6. • Chỉ được phép tự lăn ra khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 3, 4, 5. • Khi tàu bay đã đỗ tại vị trí 6A: Các vị trí đỗ khác khai thác bình thường. Used for aircraft up to ATR72 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Aircraft self-taxi out. Notes: – Stand 5A: • Only used for ATR72 and equivalent at stand 5A when there is no aircraft parking at the stand 5. • Only self-taxi out when there is no aircraft parking at the stands 3, 4. • When aircraft parking at the stand 5A: The other aircraft stands are normal operation. – Stand 6A: • Only used for ATR72 and equivalent at stand 6A when there is no aircraft parking at the stand 6. • Only self-taxi out when there is no aircraft parking at the stands 3, 4, 5. • When aircraft parking at the stand 6A: The other aircraft stands are normal operation.
7, 8 and 11	Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe đẩy khi tàu bay khởi hành. Lưu ý: – Vị trí đố số 7: Được trang bị cầu dẫn hành khách cho các chuyến bay đến/đi quốc tế. – Vị trí đố số 8: Được trang bị cầu dẫn hành khách cho các chuyến bay đến/đi nội địa hoặc quốc tế. Used for aircraft B747-400 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Tow tractor is used for departure aircraft. Notes: – Stand 7: Equipped with passenger bridge for international flight. – Stand 8: Equipped with passenger bridge for domestic or international flights.
9, 10 and 13A	Sử dụng cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe đẩy khi tàu bay khởi hành. Lưu ý: – Vị trí đố số 9, 10: Được trang bị cầu dẫn hành khách cho các chuyến bay đến/đi nội địa. – Vị trí đỗ số 13A: Chỉ được bố trí cho tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống tại vị trí 13A khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ số 13, 14. Used for aircraft B747-400 and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi into stands. – For departure aircraft: Tow tractor is used for departure aircraft. Notes: – Stand 9, 10: Equipped with passenger bridge for domestic or international flights. – Stand 13A: Only used for aircraft B747-400 and equivalent at stand 13A when there are no aircraft parking at the stands 13, 14.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2.3 Phương thức vận hành tàu bay **2.3 Aircraft operational procedures**

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*
1	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 1 → Vị trí đỗ số 1 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 1→ Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 1 → Stand 1 - For take-off aircraft: Stand 1→ Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
1A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 1A → Vị trí đỗ số 1A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 1A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 1A → Stand 1A - For take-off aircraft: Stand 1A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
2	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng đối với tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 2 → Vị trí đỗ số 2 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 2 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 2 → Stand 2 - For take-off aircraft: Stand 2 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
2A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 2A → Vị trí đỗ số 2A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 2A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 2A → Stand 2A - For take-off aircraft: Stand 2A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
3	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 3 → Vị trí đỗ số 3 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 3 → Stand 3 - For take-off aircraft: Stand 3 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*
4	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 4 → Vị trí đỗ số 4 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 4 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 4 → Stand 4 - For take-off aircraft: Stand 4 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
4A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 4A → Vị trí đỗ số 4A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 4A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 4A → Stand 4A - For take-off aircraft: Stand 4A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
5	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 5 → Vị trí đỗ số 5 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 5 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 5 → Stand 5 - For take-off aircraft: Stand 5 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
5A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 5A → Vị trí đỗ số 5A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 5A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 5A → Stand 5A - For take-off aircraft: Stand 5A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
6	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 6 → Vị trí đỗ số 6 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 6 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 6 → Stand 6 - For take-off aircraft: Stand 6 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*
6A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 6A → Vị trí đỗ số 6A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 6A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 6A → Stand 6A - For take-off aircraft: Stand 6A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
7	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 7 → Vị trí đỗ số 7 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 7 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 7 → Stand 7 - For take-off aircraft: Stand 7 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
8	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 8 → Vị trí đỗ số 8 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 8 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 8 → Stand 8 - For take-off aircraft: Stand 8 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
9	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 9 → Vị trí đỗ số 9 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 9 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 9 → Stand 9 - For take-off aircraft: Stand 9 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
10	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 10 → Vị trí đỗ số 10 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 10 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 10 → Stand 10 - For take-off aircraft: Stand 10 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*
11	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 11 → Vị trí đỗ số 11 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 11 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 11 → Stand 11 - For take-off aircraft: Stand 11 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
12	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 12 → Vị trí đỗ số 12 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 12 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 12 → Stand 12 - For take-off aircraft: Stand 12 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
13	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 13 → Vị trí đỗ số 13 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 13 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 13 → Stand 13 - For take-off aircraft: Stand 13 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
13A	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 13A → Vị trí đỗ số 13A - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 13A → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 13A → Stand 13A - For take-off aircraft: Stand 13A → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28
14	- Đối với tàu bay hạ cánh: Đường CHC 10/28 → Đường lăn nối S2 hoặc đường lăn nối S4 hoặc đường lăn nối S5 (Chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống) hoặc đường lăn nối S6 hoặc đường lăn nối S8 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Vệt lăn trên sân đỗ → Vệt lăn vào vị trí đỗ số 14 → Vị trí đỗ số 14 - Đối với tàu bay cất cánh: Vị trí đỗ số 14 → Vệt lăn trên sân đỗ → Đường lăn nối A1 hoặc đường lăn nối A2 hoặc đường lăn nối A3 → Đường lăn song song S → Đường lăn nối S1 hoặc đường lăn nối S9 → Đường CHC 10/28 - For landing aircraft: RWY 10/28 → Connecting TWY S2 or connecting TWY S4 or connecting TWY S5 (Only used for aircraft up to ATR72 and equivalent) or connecting TWY S6 or connecting TWY S8 → Parallel TWY S → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Taxilane on apron → Taxilane into stand 14 → Stand 14 - For take-off aircraft: Stand 14 → Taxilane on apron → Connecting TWY A1 or connecting TWY A2 or connecting TWY A3 → Parallel TWY S → Connecting TWY S1 or connecting TWY S9 → RWY 10/28

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3 KHU VỰC KIỂM SOÁT MẶT ĐẤT PHÚ QUỐC VÀ ĐIỂM CHUYỂN GIAO KIỂM SOÁT GIỮA TWR VÀ GCU

3.1 Khu vực kiểm soát mặt đất Phú Quốc

Khu vực trách nhiệm: Được giới hạn từ các vị trí đỗ tàu bay đến các điểm chờ trước khi vào đường CHC 10/28.

Tần số điều hành bay chi tiết xem tại mục VVPQ AD 2.18.

3.2 Điểm chuyển giao kiểm soát giữa TWR và GCU

a) Đối với tàu bay đến:

Là các vị trí ngay khi tàu bay rời đường CHC 10/28 lăn vào và vượt qua các điểm chờ của các đường lăn S1, S2, S4, S5, S6,S8, S9.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

Là các vị trí chờ trước đường CHC 10/28 trên các đường lăn S1, S2, S4, S5, S6, S8, S9.

Ghi chú: Căn cứ tình hình hoạt động thực tế, KSVKL đương nhiệm của hai bên có thể thỏa thuận và thống nhất về thời điểm và điểm chuyển giao kiểm soát.

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

Các chuyến bay huấn luyện và bay kiểm tra kỹ thuật chỉ được thực hiện khi đã có phép của nhà chức trách có thẩm quyền.

3 PHU QUOC GCU AND TRANSFER OF CONTROL POINT BETWEEN TWR AND GCU

3.1 Phu Quoc GCU

Responsibility areas: Are limited from aircraft stands to holding points before aircraft enter RWY 10/28.

Frequencies see detail at item VVPQ AD 2.18.

3.2 Transfer of control point between TWR and GCU

a) For arrival aircraft:

The holding positions that the arriving aircraft vacate RWY and cross the holding points of TWYs S1, S2, S4, S5, S6, S8, S9.

b) For departure aircraft:

The holding positions in front of RWY 10/28 on TWYs S1, S2, S4, S5, S6, S8, S9.

Note: Based on the actual operating situation, ATCs of TWR and GCU may coordinate and agree on the time of transferring control point.

4 TRAINING FLIGHTS - TECHNICAL TEST FLIGHTS

Training flights and technical test flights can be made once having obtained the permission from the appropriate Authority.

VVPQ AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVPQ AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 PHƯƠNG THỨC KHỞI HÀNH VÀ PHƯƠNG THỨC ĐẾN SỬ DỤNG RNP 1 VÀ RNP APCH

1.1 Phương thức khai thác chung

1.1.1 Để khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Phú Quốc, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.

1.1.2 Tổ lái có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.

1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức RNP 1 và RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Đài kiểm soát tại sân bay Phú Quốc (TWR Phú Quốc) và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.1.4 Các đường bay chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vệt bay SID/STAR RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

1.1.5 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Phú Quốc phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
- Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).

VVPQ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVPQ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 RNP 1 SIDs/STARs AND RNP APCH

1.1 Operational procedure

1.1.1 For RNP 1 SID/STAR and RNP APCH operations at Phu Quoc INTL Airport, the aircraft shall be GNSS equipped and the navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy.

1.1.2 Pilots are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

1.1.3 Aircraft operators/pilots who are not approved to fly RNP 1 and RNP APCH based on GNSS shall inform Phu Quoc TWR and expect conventional procedures where applicable.

1.1.4 A set of transition routes have been designed to link RNP 1 with the existing ATS routes.

1.1.5 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 and RNP APCH at Phu Quoc INTL Airport, shall fill appropriate navigation capability indicators into PLN, as follows:

- Insert R (PBN approved) into item 10a;
- Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in item 18 and insert them into item 10a (G, D, I for O1 or G for

O2, S1 and S2).

1.1.6 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu; và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.1.6 At system initialization, pilots must verify that the navigation database has been updated according to the current time and confirm that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm proper entry of their ATC assigned route upon initial clearance; and any subsequent change of route, pilots must ensure the waypoints sequence, depicted by navigation system, matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.1.7 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của TWR Phú Quốc sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.1.7 Pilots must not fly an RNP 1 SID/STAR and RNP APCH unless it is retrievable by route name from the on board navigation database and conforms to the charted route (the route may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to Phu Quoc TWR clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by manual entry of latitude and longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.1.8 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi TWR Phú Quốc, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH. Huấn lệnh của TWR Phú Quốc sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.1.8 Pilots shall comply with a Phu Quoc TWR assigned level. Pilots shall also adhere to the vertical and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH. Phu Quoc TWR clearance will take precedence when the Phu Quoc TWR clearance does not allow the pilot to adhere to the vertical and speed restrictions depicted on these procedures.

1.1.9 Nếu TWR Phú Quốc chỉ định cho tàu bay ra khỏi đường bay ATS, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống RNP cho đến khi nhận được huấn lệnh tiến nhập trở lại đường bay hoặc TWR Phú Quốc xác nhận huấn lệnh về đường bay mới. Khi tàu bay không nằm trên đường bay công bố thì không yêu cầu về độ chính xác.

1.1.9 If Phu Quoc TWR issues an instruction taking the aircraft off ATS route, the pilot should not modify the flight plan in the RNP system until a clearance is received to rejoin the route or Phu Quoc TWR confirms a new route clearance. When the aircraft is not on the published route, the specified accuracy requirement does not apply.

1.1.10 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và RNP APCH, TWR Phú Quốc và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.1.10 The phraseology used by Phu Quoc TWR and pilots concerning RNP 1 SID/STAR and RNP APCH operations shall be compliant with Doc 4444 PANS-ATM.

1.2 Đối với tàu bay khởi hành

1.2.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm hai thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

1.2.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

1.2.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.2.4 TWR Phú Quốc sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

1.2 Departures

1.2.1 The procedure for departing aircraft consists of two main elements:

- SID; and
- TRANSITION route, if necessary

1.2.2 A TRANSITION route starts at the end of SID to a waypoint from which the aircraft will intercept the ATS route.

1.2.3 Vertical restrictions are designed to separate departing aircraft from obstacles and arriving aircraft.

1.2.4 Phu Quoc TWR shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với TWR Phú Quốc để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and TRANSITION route if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related instructions or information not contained in the SID description.

Note: In case of a clearance provided SID without assigned altitude/ flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilot shall re-confirm with Phu Quoc TWR to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.3 Đối với tàu bay đến

1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm hai thành phần chính:

- Phương thức đến; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.3.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được TWR Phú Quốc cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.3.5 TWR Phú Quốc sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay đến bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức đến không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với TWR Phú Quốc để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.3 Arrivals

1.3.1 Procedures for arriving aircraft consist of two main elements:

- STAR; and
- TRANSITION route if necessary

1.3.2 A TRANSITION route starts at a waypoint on the ATS route to the waypoint that starts the STAR.

1.3.3 Vertical restrictions are designed to separate arriving aircraft from obstacles and departing aircraft.

1.3.4 Approach clearances shall be issued by Phu Quoc TWR depending on practical operation conditions.

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

- Call sign;
- STAR and TRANSITION route, if necessary;
- Runway-in-use;
- Assigned flight level/altitude; and
- Any other related instructions or information not contained in the STAR description.

Note: In case of a clearance provided STAR without assigned altitude/flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with Phu Quoc TWR to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

2 PHƯƠNG THỨC DỰ PHÒNG

2.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho TWR Phú Quốc và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

2.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho TWR Phú Quốc và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

2 CONTINGENCY PROCEDURES

2.1 Aircraft unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements

If unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform Phu Quoc TWR and expect conventional procedures where applicable.

2.2 Aircraft experiencing degradation or failure of RNP System or GNSS signal

When an aircraft cannot meet the requirements of RNP or RNP APCH compliance as a result of a failure or degradation of RNP System or failure GNSS signal, pilots shall notify Phu Quoc TWR and expect conventional procedures where applicable.

2.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay trên phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho TWR Phú Quốc và yêu cầu chỉ thị khác.

2.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- Tàu bay đến tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với TWR Phú Quốc lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của TWR Phú Quốc.

- Tàu bay khởi hành tiếp tục bay theo phương thức khởi hành, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

2.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

a) TWR Phú Quốc sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức bay phù hợp cho tổ lái.

b) Đối với tàu bay đang ở trên độ cao tối thiểu phân khu (MSA): TWR Phú Quốc cấp huấn lệnh cho tàu bay đảm bảo duy trì độ cao trên MSA và thực hiện tiến nhập các phương thức khác phù hợp với tình hình hoạt động bay.

c) Đối với tàu bay đang ở độ cao dưới MSA: TWR Phú Quốc cấp huấn lệnh cho tàu bay lấy độ cao lên trên MSA theo lộ trình của phương thức hiện tại, sau đó tiếp tục điều hành tương tự như đối với tàu bay đang ở độ cao trên MSA.

2.3 Aircraft experiencing bad weather

When an aircraft flying on RNP1 or RNP APCH procedure encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared procedure, pilot will notify Phu Quoc TWR and request a revised clearance.

2.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to follow the procedures given below:

- Arriving aircraft continue on the assigned STAR procedure, comply with vertical and speed restrictions and at the end of the STAR join the holding pattern at IAF. Aircraft leave holding pattern at EAT, pilots affirm and acknowledge with Phu Quoc TWR last time, or unless having EAT, apply the ETA in the current FPL and make the approach procedures assigned by Phu Quoc TWR.

- Departing aircraft continue the assigned SID procedure, comply with vertical and speed restrictions, climb to cruising level as specified in the current FPL.

2.5 Procedure for changing RWY in-use

a) Phu Quoc TWR shall assign time to change the RWY in-use, and determine aircraft sequence in order to notify and issue suitable flight procedure clearances for pilots.

b) For aircraft reaching altitude above MSA: Phu Quoc TWR issues clearance to ensure such aircraft can maintain an altitude above MSA and intercept other procedures subject to air traffic conditions.

c) For aircraft reaching altitude below MSA: Phu Quoc TWR issues clearance for such aircraft to climb above MSA, follow track of the current procedure, then continue to control this aircraft as specified in item b above.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3 CÁC LỘ ĐIỂM SID/STAR/IAP/TRANSITION

3 THE COORDINATE TABLE OF SID/STAR/IAP/ TRANSITION WAYPOINTS

STT *Number*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	RWY10	101016.3N 1035846.1E	THR
2	RWY28	101006.6N 1040024.1E	THR
3	ADBOP	083000.0N 1040500.0E	
4	HOTUN	094844.0N 1040256.0E	
5	MIHER	101028.5N 1035642.5E	
6	MINTU	095556.7N 1041606.7E	
7	NORTI	100803.0N 1042123.0E	
8	NUMDI	102643.0N 1034635.0E	
9	OSOTA	103307.0N 1041549.0E	
10	PQ010	101052.8N 1035236.6E	
11	PQ028	100929.9N 1040633.6E	
12	PQ101	100918.5N 1040828.1E	
13	PQ102	100310.3N 1041158.8E	
14	PQ103	101609.7N 1041034.9E	
15	PQ104	095432.0N 1042154.0E	
16	PQ105	102321.6N 1041248.2E	
17	PQ107	101847.2N 1040437.4E	
18	PQ109	102254.6N 1035515.0E	
19	PQ110	101116.6N 1034834.6E	
20	PQ128	100905.8N 1041035.6E	
21	PQ210	100416.8N 1034752.4E	
22	PQ228	100741.2N 1041606.9E	
23	PQ281	101052.1N 1035243.1E	
24	PQ282	100352.2N 1035200.8E	
25	PQ283	101752.0N 1035325.4E	
26	PQ284	100248.4N 1040248.3E	
27	PQ285	102402.2N 1040228.6E	
28	PQ286	095509.8N 1035817.8E	
29	PQ287	102701.1N 1040651.3E	
30	PQ310	101816.5N 1034916.8E	
31	PQ328	101605.6N 1041118.2E	
32	PQ410	100245.2N 1040321.9E	
33	PQ428	100206.0N 1040953.0E	
34	PQ500	100944.8N 1040403.8E	
35	PQ501	095618.2N 1041625.2E	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STT *Number*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
36	PQ510	101734.5N 1035620.7E	
37	PQ528	101646.2N 1040429.3E	
38	PQ600	101024.7N 1035721.0E	
39	PQ601	095612.8N 1034549.8E	
40	PQ610	095358.2N 1035751.9E	
41	PQ728	101723.6N 1035811.9E	
42	PQ888	095255.8N 1041607.1E	
43	PQ999	093656.7N 1041606.3E	
44	RG	095733.9N 1050759.2E	
45	SAMIX	095212.0N 1043127.0E	
46	TATEM	101507.4N 1042055.1E	
47	THILI	095028.7N 1035024.4E	
48	TIHAN	100624.0N 1042109.0E	
49	TOTRA	093246.0N 1040321.0E	
50	TRUMI	100109.0N 1041930.0E	
51	TUNPO	100344.0N 1043522.0E	
52	VILIT	094746.0N 1045453.0E	

VVPQ AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

VVPQ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC *RWY designator*	**Chiều dài đo (M)** *Measured length (M)*	**Hệ số ma sát (μ)** *Friction coefficients*		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) **Measured position from RCL (3 M)**	**Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M)** **Measured position from RCL (6 M)**	**Vị trí đo tính từ tim đường CHC (9 M)** **Measured position from RCL (9 M)**
1	2	3	4	5
10	2 700	0.78	0.76	0.77
28	2 700	0.78	0.74	0.79

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

2 Putting the safety cones around the aircraft

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

3 Birds and wildlife activities in the vicinity of airports affect to aerodrome

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Chim ó biển Sea hawk	– Số lượng: 5–15 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim: Đầu mùa mưa từ tháng 4 đến tháng 12. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ tàu bay. – Number of birds: 5–15 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: The beginning of rainy season from April to December. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: Around the airfield. – Feeding position: RWY, TWY and apron.	Có Yes	Trung bình Average
Chim én Swallow	– Số lượng: 30–50 con. – Độ cao hoạt động: 30–50 M. – Mật độ chim: Liên tục 12 tháng. – Thời gian hoạt động: 0100–0300 và 0900–1030. – Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ tàu bay. – Number of birds: 30–50 birds. – Heightband (AGL): 30–50 M AGL. – Bird density: Constantly 12 months. – Operating period: 0100–0300 and 0900–1030. – Roost position: Around the airfield. – Feeding position: RWY, TWY and apron.	Có Yes	Thấp Low
Chim te te Lapwing	– Số lượng: 5–10 con. – Độ cao hoạt động: 2–5 M. – Mật độ chim: Liên tục 12 tháng. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Xung quanh khu bay. – Vị trí kiếm ăn: Khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ tàu bay. – Number of birds: 5–10 birds. – Heightband (AGL): 2–5 M AGL. – Bird density: Constantly 12 months. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: Around the airfield. – Feeding position: RWY, TWY and apron.	Có Yes	Thấp Low

4 Hệ thống giám sát đa điểm (MLAT) trong công tác điều hành bay tại sân bay Phú Quốc

Đối tượng áp dụng:

– Đài kiểm soát không lưu Phú Quốc: Kíp trưởng, KSVKL và các nhân viên khác liên quan;

– Các hãng hàng không (Tàu bay được trang bị các bộ phát đáp ra đa giám sát thứ cấp (SSR transponders) chế độ A/C/S hoặc bộ phát ADS-B OUT phù hợp theo quy định tại Phụ ước 10, tập IV về các hệ thống giám sát và cảnh báo va chạm của ICAO).

4 Multilateration system (MLAT) in air traffic control service at Phu Quoc aerodrome

Subjects of application:

– Phu Quoc TWR: Watch supervisor, Air traffic controller and oher relating staffs;

– Airlines (Aircraft equiped with SSR transponders A/C/S mode or ADS-B OUT transponders in accordance with regulations in Annex 10, volume IV - ICAO - Surveillance and collision avoidance system).

5 Thông tin về danh mục không đáp ứng

5 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR tại cảng hàng không VOR Check-point has not been published	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm

6 Vị trí đỗ biệt lập

– Số lượng: 2

– Vị trí:

- Vị trí 01: Được xác định tại sân quay đầu đường CHC 10 ; cách đài Kiểm soát không lưu Phú Quốc 1.471 m về phía Tây Nam và cách trạm nguồn đầu đường CHC 10 là 630 m về phía Bắc.
- Vị trí 02: Được xác định tại sân quay đầu đường CHC 28; cách đài Kiểm soát không lưu Phú Quốc 1.681 m về phía Đông Nam và cách trạm nguồn đầu đường CHC 28 là 630 m về phía Bắc.

6 Isolated stands

– Quantity: 2

– Position:

- Isolated parking 1: At the turn pad area of RWY 10; 1.471 m from Phu Quoc Tower to the South West and 630m from the power station of RWY 10 to the North.
- Isolated parking 2: At the turn pad area of RWY 28; 1.681 m from Phu Quoc Tower to the South East and 630m from the power station of RWY 28 to the North.

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

Sức chịu tải của đường CHC 10/28: PCR = 680/F/C/X/U.

– Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code E (A350, B787...) và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.

– Đối với tàu bay Code E có chỉ số ACRmax > PCR của đường CHC đã công bố thì thực hiện theođịnh tại Mục 19 Phụ lục A-MAS 1 - Hướng dẫn thực hiện quy định khuyến cáo thực hành của ICAO, Annex 14, Volume I về thiết kế khai thác sân bay.

7 The aircraft loading on RWY

RWY 10/28: PCR = 680/F/C/X/U.

– Capability to accommodate: Aircraft up to Code E (A350, B787....) and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.

– For aircraft Code E with ACRmax over PCR of RWY comply with Item 19 MAS I - Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVPQ AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY PHÚ QUỐC

VVPQ AD 2.24 CHARTS RELATED TO PHU QUOC AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVPQ-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVPQ-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVPQ-3-2
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVPQ-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS Coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVPQ-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVPQ-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVPQ-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVPQ-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 28: OSOTA 1A, NUMDI 1A, TUNPO 1A, ADBOP 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 28: OSOTA 1A, NUMDI 1A, TUNPO 1A, ADBOP 1A	AD 2-VVPQ-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 10: OSOTA 1B, NUMDI 1B, TUNPO 1B, ADBOP 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 10: OSOTA 1B, NUMDI 1B, TUNPO 1B, ADBOP 1B	AD 2-VVPQ-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D	AD 2-VVPQ-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Tabular description 1)	AD 2-VVPQ-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Tabular description 2)	AD 2-VVPQ-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 10: HOTUN 1D, MINTU 1A, NORTI 1A, NUMDI 1D, OSOTA 1D (Tabular description 3)	AD 2-VVPQ-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C	AD 2-VVPQ-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C (Tabular description 1)	AD 2-VVPQ-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 28: TRUMI 2A, HOTUN 1C, NUMDI 1C, OSOTA 1C, THILI 1C (Tabular description 2)	AD 2-VVPQ-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 28: TATEM 2A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 28: TATEM 2A	AD 2-VVPQ-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO RNP đường CHC 28: TATEM 2A (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 28: TATEM 2A (tabular description)	AD 2-VVPQ-9-14

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 10/28: OSOTA 1A, NUMDI 1A, TUNPO 1A, ADBOP 1A Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 10/28: OSOTA 1A, NUMDI 1A, TUNPO 1A, ADBOP 1A	AD 2-VVPQ-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 28: TUNPO 1B, ADBOP 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 28: TUNPO 1B, ADBOP 1B	AD 2-VVPQ-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B	AD 2-VVPQ-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B (Tabular description 1)	AD 2-VVPQ-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 10: TRUMI 2B, HOTUN 1F, NUMDI 1F, OSOTA 1F, THILI 1B (Tabular description 2)	AD 2-VVPQ-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 10: TATEM 1B Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 10: TATEM 1B	AD 2-VVPQ-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 10: TATEM 1B (Bảng mã hóa phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 10) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 10: TATEM 1B (STAR and Transition coding of RNP RWY 10)	AD 2-VVPQ-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C	AD 2-VVPQ-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C (Bảng mã hóa phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 28) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C (STAR and Transition coding of RNP RWY 28)	AD 2-VVPQ-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C (Bảng mã hóa phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị và phương thức chuyển tiếp – RNP đường CHC 28 (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 28: HOTUN 1E, MINTU 1B, NUMDI 1E, OSOTA 1E, TIHAN 1C (STAR and Transition coding of RNP RWY 28 (cont.))	AD 2-VVPQ-11-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 10	AD 2-VVPQ-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 28	AD 2-VVPQ-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS RWY 10	AD 2-VVPQ-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS RWY 28	AD 2-VVPQ-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 10	AD 2-VVPQ-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị RNP Z đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 10 (APCH procedure coding of RNP Z RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-10
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 10	AD 2-VVPQ-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị RNP Y đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 10 (APCH procedure coding of RNP Y RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP X đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP X RWY 10	AD 2-VVPQ-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP X đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị RNP X đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP X RWY 10 (APCH procedure coding of RNP X RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-14
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 10	AD 2-VVPQ-13-15

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS Z đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 10 (APCH procedure coding of ILS Z RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 10	AD 2-VVPQ-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS Y đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 10 (APCH procedure coding of ILS Y RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 10 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 10	AD 2-VVPQ-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 10 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS X đường CHC 10) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 10 (APCH procedure coding of ILS X RWY 10)	AD 2-VVPQ-13-20
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị ICAO: RNP Z đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 28	AD 2-VVPQ-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 28 (Tabular description)	AD 2-VVPQ-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 28	AD 2-VVPQ-13-23
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 28 (Tabular description)	AD 2-VVPQ-13-24
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP X đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP X RWY 28	AD 2-VVPQ-13-25
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP X đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP X RWY 28 (Tabular description)	AD 2-VVPQ-13-26
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 28	AD 2-VVPQ-13-27
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS Z đường CHC 28) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 28 (APCH procedure coding of ILS Z RWY 28)	AD 2-VVPQ-13-28
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 28	AD 2-VVPQ-13-29
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS Y đường CHC 28) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 28 (APCH procedure coding of ILS Y RWY 28)	AD 2-VVPQ-13-30
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 28 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 28	AD 2-VVPQ-13-31
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 28 (Bảng mã hóa phương thức tiếp cận sử dụng thiết bị ILS X đường CHC 28) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 28 (APCH procedure coding of ILS X RWY 28)	AD 2-VVPQ-13-32
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt - ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVPQ-14-1

VVPQ AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVPQ AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

To be developed.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVRG AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY **VVRG AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/ Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVRGOB001	Nhà House	095724.7N 1050730.2E	9/8 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB002	Cột điện Electric pole	095725.2N 1050729.8E	12/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB003	Cột đèn Lamp pole	095725.2N 1050729.8E	13/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB004	Nhà House	095724.4N 1050726.0E	14/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB005	Nhà House	095716.6N 1050723.4E	17/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB006	Toà nhà Building	095710.6N 1050702.4E	25/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB007	Cây Tree	095740.7N 1050828.3E	11/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB008	Đường dây điện Power line	095741.4N 1050829.6E	11/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB009	Cây Tree	095739.7N 1050830.1E	15/14 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB010	Cây Tree	095736.3N 1050833.2E	16/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26
VVRGOB011	Cột ăng ten Antenna	095753.9N 1051003.9E	43/43 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 08/26 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 08/26

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

VVRG AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP **VVRG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Rạch Giá Rach Gia MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	2200 – 1100 (và theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định). Trong trường hợp ngoài thời gian trên mà có bão hoặc áp thấp nhiệt đới ảnh hưởng trực tiếp đến sân bay vẫn phải tổ chức trực, quan trắc và phát bản tin đầy đủ. 2200 - 1100 (and subject to DEP/ARR plan in accordance with granted flight permission as regulated). In case there is storm or tropical depression that directly affects to airport outside of the above time, a full report must still be monitored and broadcast.
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	9 giờ (Cập nhật 3 giờ/lần với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 2100, 0000, 0300, 0600; phát hành không sớm hơn 1 giờ và không trễ hơn trước 30 phút so với giờ bắt đầu hiệu lực của bản tin TAF) 9 HR (Updated every 3 hours with effect at 2100, 0000, 0300, 0600; issued not earlier than 1 hour and not later than 30 minutes prior to the beginning of TAF message validity period)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (Được đưa vào METAR) TREND (To be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Bao gồm bản đồ hoặc biểu mẫu, có chứa thông tin khí tượng cho chuyến bay (bản đồ Wind/Temp, SIGWX, số liệu OPMET,…) Including charts or forms, containing meteorological information for a flight (Wind/Temp chart, SIGWX, OPMET data,…)
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Rach Gia TWR

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v…) Additional information (limitation of service, etc.)	Địa chỉ AMHS: VVRGYMYX AMHS address: VVRGYMYX

VVRG AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC **VVRG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimensions of RWY(M)*	*Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC* *Toạ độ cuối đường CHC* *Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates* *RWY end coordinates* *THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
08	075.57°	1 500 x 30	230/F/B/X/U Bê tông nhựa Polymer 230/F/B/X/U Polymer bituminous concrete	095723.30N 1050733.75E NIL NIL	THR 2 M NIL
26	255.57°	1 500 x 30	230/F/B/X/U Bê tông nhựa Polymer 230/F/B/X/U Polymer bituminous concrete	095735.47N 1050821.44E NIL NIL	THR 2 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
08	0.02%	Không NIL	90 x 90	1 620 x 80	Không NIL
26	0.02%	Không NIL	90 x 90	1 620 x 80	Không NIL

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
08	Không NIL	Không NIL	Không NIL
26	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVRG AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ

VVRG AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
08	1 500	1 590	1 500	1 500	Không NIL
26	1 500	1 590	1 500	1 500	Không NIL

VVRG AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC

VVRG AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ* *APCH LGT Type LEN INTST*	*Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh Chiều dài* *TDZ, LGT LEN*	*Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST*	*Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST*	*Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc* *SWY LGT LEN (M) colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
08	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL
26	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVRG AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVRG AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Đèn hiệu sân bay: Không ABN: NIL
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ống gió: Có 1 ống gió cách đầu CHC 08: 645 M, cách tim đường CHC 50 M về hướng Bắc LDI: NIL Anemometer: 645 M FM THR 08, 50 M FM RWY CL to the North
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See **AD 2.9**
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	1 máy phát điện 250 KVA Thời gian chuyển nguồn: Tối đa 15 giây 1 generator 250 KVA Switch-over time: Maximum 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVRG AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH / VVRG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU / VVRG AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Rạch Giá: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là NDB "RG" Rach Gia CTR: A circle, radius 30 KM centred at NDB "RG"
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 1 200 M SFC to and include altitude of 1 200 M
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Rạch Giá Tiếng Anh, Tiếng Việt Rach Gia TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1100
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVRG AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVRG AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Rạch Giá Rach Gia TWR	118.300 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	120.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		120.100 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVRG AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVRG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	RG	335 KHZ	HO	095733.9B 1050759.2Đ 095733.9N 1050759.2E	10 M	Không NIL	Đảm bảo yêu cầu theo mục đích sử dụng Ensure compliance with operational purpose
DVOR/DME	RGI	115.100 MHZ CH 98X	H24	095747.4B 1050907.8Đ 095747.4N 1050907.8E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Coverage: 300 KM

VVRG AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Rạch Giá. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.

VVRG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Rach Gia Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Rạch Giá sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Rach Gia TWR.

2.2 OPERATIONAL PROCEDURES

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stands***	***Phương thức khai thác*** ***Operational procedures***
1, 1A, 3, 3A, 4R, 4L	*Khai thác cho máy bay có sải cánh và chiều dài nhỏ hơn 11 M (như Cessna's T206H, ATEC 321 Faeta, P2008JC MkII...) theo phương thức tự lăn vào, tự lăn ra.* *Used for aircraft with wingspan and with its length up to but not including 11 M (as Cessna's T206H, ATEC 321 Faeta, P2008JC MkII...) to self-taxi in/out.*
2, 4	Khai thác cho máy bay có sải cánh nhỏ hơn 29 M, và chiều dài nhỏ hơn 39 M (như E195/190/175, ATR72...) theo phương thức tự lăn vào, tự lăn ra. Used for aircraft with wingspan up to but not including 29 M and with its length up to but not including 39 M (as E195/190/175, ATR72...) to self-taxi in/out.

Ghi chú:

– Tàu bay chỉ tự lăn vào vị trí số 1 khi vị trí đỗ số 1A trống.

– Tàu bay chỉ tự lăn vào vị trí số 3 khi vị trí đỗ số 3A trống.

– Tàu bay từ vị trí đỗ số 1A chỉ tự lăn ra khi vị trí đỗ số 1 trống.

– Tàu bay từ vị trí đỗ số 3A chỉ tự lăn ra khi vị trí đỗ số 3 trống.

– Khi có tàu bay đỗ vị trí số 4R hoặc 4L thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí số 4.

– Khi có tàu bay đỗ tại vị trí số 4 thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí số 4R, 4L.

– Khi khai thác tàu bay E195/190/175 tại vị trí đỗ số 4 thì không bố trí đỗ tàu bay tại vị trí đỗ số 3.

Note:

– Aircraft self-taxi into stand 1 only when stand 1A is empty.

– Aircraft self-taxi into stand 3 only when stand 3A is empty.

– Aircraft from stand 1A self-taxi out only when stand 1 is empty.

– Aircraft from stand 3A self-taxi out only when stand 3 is empty.

– When there is aircraft parking at stand 4R or 4L, other aircraft shall not be parked at stand 4.

– When there is aircraft parking at stand 4, other aircraft shall not be parked at stand 4R, 4L.

– When aircraft E195/190/175 is operated at stand 4, other aircraft shall not be parked at stand 3.

VVRG AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Không

VVRG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

VVRG AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khai thác RNP 1 và RNP APCH

1.1 Tổng quan

1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Rạch Giá, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.

1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và các nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM.

1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.2 Phương thức khai thác

1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH tại sân bay Rạch Giá phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;

VVRG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 The operational procedures for RNP 1 and RNP APCH

1.1 General

1.1.1 In order to operate RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Rach Gia Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.

1.1.2 Pilots, ATS personnel and the related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.2 Operational procedures

1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Rach Gia Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan (FPL), as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a;

- Điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS); điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với O1 hoặc G đối với O2, S1 và S2).

1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.2.5 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức bay mới.

1.2.6 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.2 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành;
- Đường bay;
- Độ cao/mực bay chỉ định;
- Mã code SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

- Insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G, D, I for O1 or G for O2, S1 and S2).

1.2.2 Before implementation of flights, pilots must verify that the navigation database is updated to current time and the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Pilots must not fly a RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedures from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by inserting latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any waypoint type in RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.4 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence if that clearance does not allow the pilots to adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the procedures.

1.2.5 In case ATC assigns the aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance to rejoin the procedure is received or the ATC confirms a new flight procedure clearance.

1.2.6 During the operation of the RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS - ATM (ICAO), Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departure aircraft

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

1.3.2 ATC shall issue a clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID procedure;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.2 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

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

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/mực bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

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

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận hụt trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

1.5.5 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay tiếp cận bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức tiếp cận;
- Đường CHC sử dụng;
- Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.4 For arrival aircraft

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

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

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

- Call sign;
- STAR procedure;
- Runway-in-use;
- Assigned flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/ flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approach aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft include 2 main elements:

- IAP; and
- Missed approach procedure.

1.5.2 The approach procedure starts from an IAF to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC in accordance with actual operating conditions.

1.5.5 ATC shall issue clearance for approach aircraft including the following contents:

- Call sign;
- AP;
- Runway-in-use;
- Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct a missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNP 1 or RNP APCH requirements

Pilots shall inform ATC immediately and expect to use the conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện phương thức sau:

a) Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.

b) Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (ETA) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL.

c) Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

1.6.2 Aircraft degrade the RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNP capability or fail in GNSS signal, which leads to the inability to comply with the requirements of RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be used the conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.3 Aircraft experience bad weather

When the aircraft flying on RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communication failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to proceed the following procedures:

a) Set transponder to Mode A/C, code 7600.

b) For arriving aircraft: Continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the STAR procedure, intercept holding pattern at initial approach fix (IAF). Aircraft vacate holding pattern follow estimated approach time (EAT) which pilots receive and report to ATC the last time, or if there is no EAT, follow estimated time arrival (ETA) in the current flight plan and implement approach procedure follow ATCs' clearances.

c) For departure aircraft: Continue flying on the procedure complying with the altitude and speed restrictions, climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct the change of the runway-in-use, determine aircraft sequence corresponding to the runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring may be used by ATC to deal with complicated situations.

VVRG AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

VVRG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC ***RWY designator***	***Chiều dài đo (M)*** ***Measured length (M)***	***Hệ số ma sát (μ)*** ***Friction coefficients***		
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (3 M) ***Measured position from RCL (3 M)***	***Vị trí đo tính từ tim đường CHC (6 M)*** ***Measured position from RCL (6M)***	***Vị trí đo tính từ timđường CHC (9 M)*** ***Measured position from RCL (9 M)***
1	*2*	*3*	*4*	*5*
08	1 200	0.77	0.75	0.77
26	1 200	0.75	0.73	0.77

2 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

2 Putting the safety cones around the aircraft

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

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

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

3 The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thờigian hoạt động, hướng di chuyển,vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Cò Stork	– Số lượng: 8–30 con. – Độ cao hoạt động: 5–30 M. – Mật độ chim:15/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Khu vực lân cận đầu đường CHC 08. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–30 birds. – Heightband (AGL): 5–30 M AGL. – Bird density: 15/KM2. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: The vicinity of the beginning of RWY 08. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Chim cu Spotted dove	– Số lượng: 2–4 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: 3/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0300. – Vị trí cư trú: Xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 2–4 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: 3/KM2. – Operating period: 2300–0300. – Roost position: Around the RWY. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Thấp Low
Chim én Swallow	– Số lượng: 8–10 con. – Độ cao hoạt động: 10–20 M. – Mật độ chim: 7/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–10 birds. – Heightband (AGL): 10–20 M AGL. – Bird density: 7/KM2. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: The ponds, the lakes around the runway. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Chim yến Salagane	– Số lượng: 6–12 con. – Độ cao hoạt động: 10–20 M. – Mật độ chim: 8/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0100. – Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 6–12 birds. – Heightband (AGL): 10–20 M AGL. – Bird density: 8/KM2. – Operating period: 2300–0100. – Roost position: The ponds, the lakes around the RWY – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Thấp Low

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thờigian hoạt động, hướng di chuyển,vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, heightband, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
1	*2*	*3*	*4*
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: 8–15 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: 10/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–0300. – Vị trí cư trú: Xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 8–15 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: 10/KM2. – Operating period: 2300–0300. – Roost position: Around the RWY. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Bìm bịp Boucal	– Số lượng: 2–4 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: 2/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Khu vực ao hồ xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 2–4 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: 2/KM2. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: The ponds, the lakes around the RWY. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Trung bình Average
Vịt trời Wild duck	– Số lượng: 2–4 con. – Độ cao hoạt động: 5–10 M. – Mật độ chim: 4/KM2. – Thời gian hoạt động: 2300–1000. – Vị trí cư trú: Xung quanh đường CHC. – Vị trí kiếm ăn: Các ao, hồ, đồng ruộng xung quanh đường CHC. – Number of birds: 2–4 birds. – Heightband (AGL): 5–10 M AGL. – Bird density: 4/KM2. – Operating period: 2300–1000. – Roost position: Around the RWY. – Feeding position: Ponds, lakes, and fields around the RWY.	Kiếm ăn quanh khu vực sân bay và có cắt qua khu vực sân bay. Feed around the aerodrome and across the aerodrome.	Cao High

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4 Danh mục không đáp ứng

4 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Hàng rào an ninh khu bay chưa đáp ứng yêu cầu về chiều cao theo quy định (khoảng 1 605 M có chiều cao 1.0 M) The fence surrounding the airside is not meet the height requirements according to regulations (about 1 605 M has a height of 1.0 M)	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	Chưa bố trí khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA) RESA has not been arranged	
3	Dải bay có kích thước bề rộng 40 M tính từ tim đường CHC về mỗi bên, chưa đáp ứng kích thước bề rộng 150 M theo quy định. RWY strip with a width of 40 M from RWY CL to each side does not meet the width requirements according to the regulations width of 150 M.	
4	Chưa bố trí điểm kiểm tra đài VOR No VOR Check-point publication at AD	

5 Các vị trí đỗ biệt lập

– Số lượng: 2

– Vị trí:

- Khu vực quay đầu đường CHC 08
- Khu vực quay đầu đường CHC 26

5 Isolated stands

– Quantity: 2

– Position:

- Turn pad area of RWY 08
- Turn pad area of RWY 26

VVRG AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY RẠCH GIÁ

VVRG AD 2.24 CHARTS RELATED TO RACH GIA AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVRG-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVRG-3-1
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVRG-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT Stands	AD 2-VVRG-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVRG-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVRG-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVRG-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A	AD 2-VVRG-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC26: POTIX 1B, TUNPO 1B, TRN 1B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 26: POTIX 1B, TUNPO 1B, TRN 1B	AD 2-VVRG-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 08: POTIX 1D, TUNPO 1D, TRN 1D Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 08: POTIX 1D, TUNPO 1D, TRN 1D	AD 2-VVRG-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 26: POTIX 1E, TUNPO 1E, TRN 1E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 26: POTIX 1E, TUNPO 1E, TRN 1E	AD 2-VVRG-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M	AD 2-VVRG-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Tabular description)	AD 2-VVRG-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1M, TRN 1M, DADEM 1M, KISAN 1M (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J	AD 2-VVRG-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Tabular description 1)	AD 2-VVRG-9-14
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Tabular description 2)	AD 2-VVRG-9-15
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1J, TRN 1J, DADEM 1J, KISAN 1J (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-9-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 08/26: POTIX 1C, TUNPO 1C, TRN 1C Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1C, TUNPO 1C, TRN 1C	AD 2-VVRG-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 08/26: POTIX 1F, TUNPO 1F, TRN 1F Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1F, TUNPO 1F, TRN 1F	AD 2-VVRG-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC08/26: POTIX 1G, TUNPO 1G Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 08/26: POTIX 1G, TUNPO 1G	AD 2-VVRG-11-5

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K	AD 2-VVRG-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Tabular description 1)	AD 2-VVRG-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Tabular description 2)	AD 2-VVRG-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 08: POTIX 1K, TRN 1K, DADEM 1K, KISAN 1K (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L	AD 2-VVRG-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L (Tabular description)	AD 2-VVRG-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 26: POTIX 1L, TRN 1L, DADEM 1L, KISAN 1L (Connecting track specification)	AD 2-VVRG-11-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 08 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 08 CAT A, B	AD 2-VVRG-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 08 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 08 CAT C	AD 2-VVRG-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 26 CAT A, B Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 26 CAT A, B	AD 2-VVRG-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: NDB đường CHC 26 CAT C Instrument Approach Chart – ICAO: NDB RWY 26 CAT C	AD 2-VVRG-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 08 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 08	AD 2-VVRG-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 26 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 26	AD 2-VVRG-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 26 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 26	AD 2-VVRG-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 08 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 08	AD 2-VVRG-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 08 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 08 (Tabular description)	AD 2-VVRG-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 26 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 26	AD 2-VVRG-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 26 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 26 (Tabular description)	AD 2-VVRG-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 26 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 26	AD 2-VVRG-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 26 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 26 (Tabular description)	AD 2-VVRG-13-20
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVRG-14-1
Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt – ICAO Visual Departure Chart – ICAO	AD 2-VVRG-14-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 08: POTIX 1A, TUNPO 1A, TRN 1A	AD 2-VVRG-9-1

VVRG AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVRG AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

To be developed.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

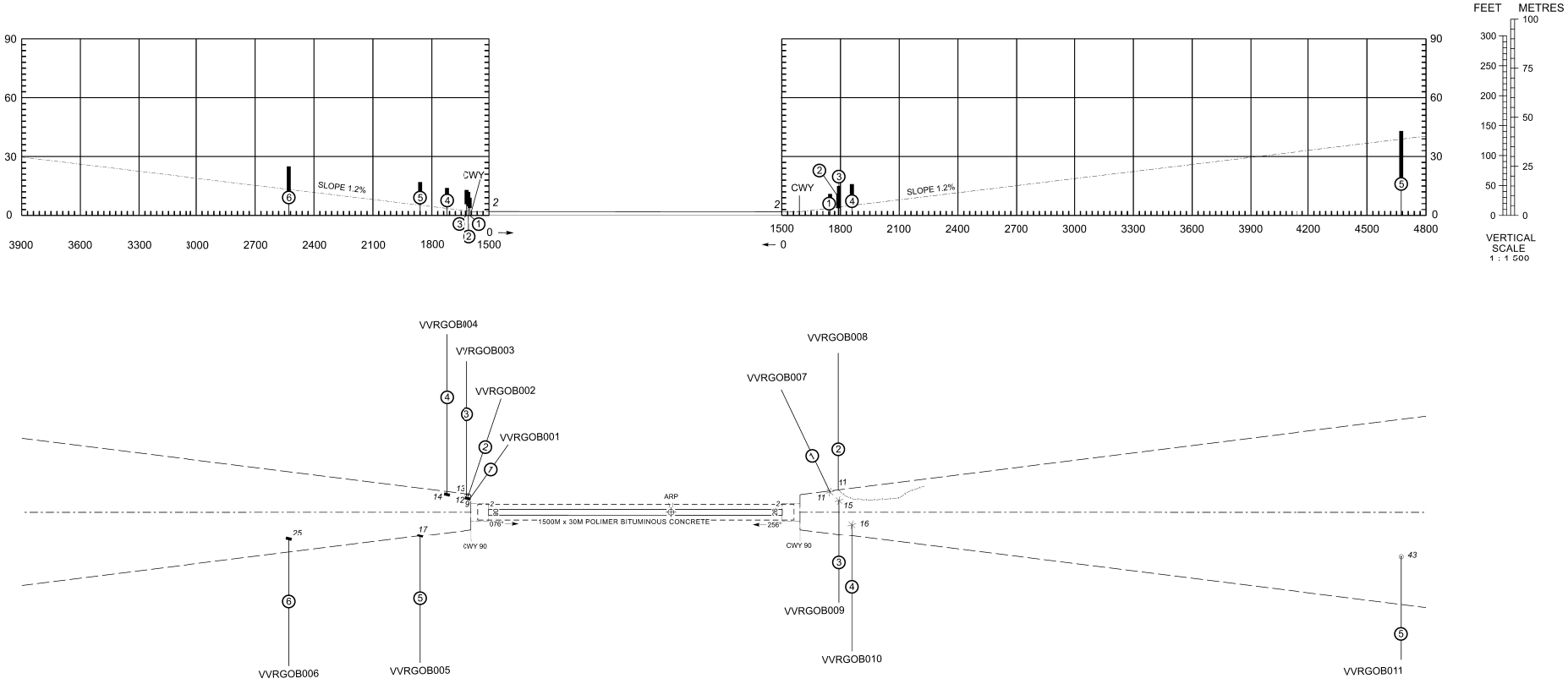
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

AN GIANG/RACH GIA (VVRG)
RWY 08/26

MAGNETIC VARIATION 0°W - 2017

RWY 08/26

DECLARED DISTANCES		
RWY 08		RWY 26
1500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	1500
1590	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	1590
1500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	1500
1500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	1500



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TREE	✳
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	▬
POWER LINE	—T—T—T—

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000

METRES 400 200 0 500 1000 1500 2000 2500

FEET 1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000

ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 00M.
VERTICAL 00M.

AMEDMENT RECORD		
No.	DATE	ENTERED BY

CHANGE: NEW CHART.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

VVTH AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVTH AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay Tuy Hoa CTR: A circle with radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2 700 M SFC to and include altitute of 2 700 M
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa Tiếng Anh, Tiếng Việt Tuy Hoa TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1400
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVTH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Tuy Hòa Tuy Hoa TWR	118.900 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hồ Chí Minh Ho Chi Minh ACC	134.050 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		125.375 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVTH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVTH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	TH	200 KHZ	H24	130252.0B 1091949.0Đ 130252.0N 1091949.0E	15 M	Không NIL	Tầm phủ: 30 KM Coverage: 30 KM
DVOR/DME	TUH	117.000 MHZ/ CH 117X	H24	130134.2B 1091915.5Đ 130134.2N 1091915.5E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Nằm trên tim đường CHC 03/21 kéo dài, cách ngưỡng đường CHC 03 1 500 M Coverage: 300 KM On RCL of the extended RWY 03/21, 1 500 M from THR of RWY 03
ILS/LOC	ITH	111.100 MHZ	H24	130204.8B 1091933.5Đ 130204.8N 1091933.5E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME	ITH	331.700 MHZ CH 48X	H24	130328.5B 1092018.2Đ 130328.5N 1092018.2E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM

VVTH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH SÂN BAY

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Tuy Hòa. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay tại sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe kéo dắt tàu bay.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Tuy Hòa sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến (AFS: VVTHZTZX).

VVTH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Tuy Hoa Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller and towing assistance.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand number by Tuy Hoa TWR (AFS: VVTHZTZX).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

		Vệt lăn Y (Vệt lăn nối), 15 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Vệt lăn Y1 (Vệt lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Vệt lăn Y2 (Vệt lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 670/R/B/X/U Vệt lăn Y3 (Vệt lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Vệt lăn Y4 (Vệt lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 670/R/B/X/U Vệt lăn Y6 (Vệt lăn nối), 15 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Vệt lăn Y7 (Vệt lăn nối), 23 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Vệt lăn Y8 (Vệt lăn nối), 15 M, Bê tông xi măng, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y (Connecting taxilane), 15 M, Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y1 (Connecting taxilane), 23 M, Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y2 (Connecting taxilane), 23 M, Cement concrete, PCR 670/R/B/X/U Taxilane Y3 (Connecting taxilane), 23 M,Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y4 (Connecting taxilane), 23 M, Cement concrete, PCR 670/R/B/X/U Taxilane Y6 (Connecting taxilane), 15 M, Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y7 (Connecting taxilane), 23 M, Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U Taxilane Y8 (Connecting taxilane), 15 M, Cement concrete, PCR 990/R/B/W/U
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Không NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Gồm 4 điểm kiểm tra đài VOR như sau: 1. Vị trí kiểm tra đài VOR tại đường lăn S1 Tọa độ: 104921.864202B 1064012.074427Đ Hướng: 078° Cự ly: 1.2 NM Tần số: 116.800 MHZ 2. Vị trí kiểm tra đài VOR tại đường lăn S10 Tọa độ: 104837.364722B 1063814.374283Đ Hướng: 240° Cự ly: 0.9 NM Tần số: 116.800 MHZ 3. Vị trí kiểm tra đài VOR tại đường lăn P1 Tọa độ: 104925.058619B 1063946.982548Đ Hướng: 068° Cự ly: 0.8 NM Tần số: 116.800 MHZ 4. Vị trí kiểm tra đài VOR tại đường lăn P6 Tọa độ: 104849.957913B 1063813.762609Đ Hướng: 250° Cự ly: 0.8 NM Tần số: 116.800 MHZ Including 4 VOR checkpoints as follows: 1. VOR checkpoint at TWY S1 Coordinates: 104921.864202N 1064012.074427E Radial: 078° Distance: 1.2 NM Frequency: 116.800 MHZ 2. VOR checkpoint at TWY S10 Coordinates: 104837.364722N 1063814.374283E Radial: 240° Distance: 0.9 NM Frequency: 116.800 MHZ 3. VOR checkpoint at TWY P1 Coordinates: 104925.058619N 1063946.982548E Radial: 068° Distance: 0.8 NM Frequency: 116.800 MHZ 4. VOR checkpoint at TWY P6 Coordinates: 104849.957913N 1063813.762609E Radial: 250° Distance: 0.8 NM Frequency: 116.800 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL

6	Ghi chú Remarks	– Đường lăn S9 chỉ sử dụng cho tàu bay ATR72 và tương đương trở xuống. – Các vệt lăn Y, Y2, Y3, Y4, Y6, Y8 chỉ sử dụng cho tàu bay Code C (sải cánh dưới 36 M) và tương đương trở xuống. – Vệt lăn Y7 chỉ sử dụng cho tàu bay code E và tương đương trở xuống. – TWY S9 only used for aircraft up to ATR72 and equivalent. – Taxilanes Y, Y2, Y3, Y4, Y6, Y8 only used for aircraft up to Code C (wingspan up to but not including 36 M) and equivalent. – Taxilane Y7 only used for aircraft up to code E and equivalent.

VVTS AD 2.9 HỆ THỐNG KIỂM SOÁT, HƯỚNG DẪN DI CHUYỂN MẶT ĐẤT VÀ SƠN KẺ DẤU HIỆU CHỈ DẪN

VVTS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ. Hướng dẫn lăn trên sân đỗ. Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất là loại T1-42 (T-types), có tại vị trí đậu từ số 9 đến 22. a) Giới hạn tốc độ lăn của tàu bay khi tiếp cận vào vị trí đỗ có trang bị VDGS: – Tốc độ tàu bay không vượt quá 4 M/S trong khoảng cách tính từ thời điểm VDGS nhận diện tàu bay cho đến 20 M so với vạch dừng bánh mũi. – Tốc độ tàu bay không vượt quá 3 M/S trong khoảng cách từ 20 M đến 10 M so với vạch dừng bánh mũi. – Tốc độ tàu bay không vượt quá 2 M/S trong khoảng cách từ 10 M đến 3 M so với vạch dừng bánh mũi (trong khoảng cách còn lại, giảm dần tốc độ và dừng tại vạch dừng bánh mũi). b) Khoảng cách tối đa giữa tâm bánh mũi của tàu bay so với tâm vạch dừng bánh mũi là: – Khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ có sử dụng VDGS tại vị trí đỗ 9 đến 18: +1 M (sau vạch dừng bánh mũi) và -0.5 M (trước vạch dừng bánh mũi). – Khi tàu bay lăn vào vị trí đỗ có sử dụng VDGS tại vị trí đỗ 19 đến 22: +0.6 M (sau vạch dừng bánh mũi) và -0.5 M (trước vạch dừng bánh mũi). Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions. Guide lines at apron. Visual Docking Guidance System (VDGS) at Tan Son Nhat International Airport is Safedock type T1-42 (T-types), available at stands from 9 to 22. a) Limitations of speed during entry into stand using visual docking system (VDGS): – Speed of aircraft is not exceed 4 M/S within the distance from 20 M and beyond to the stop line of aircraft. – Speed of aircraft is not exceed 3 M/S within the distance from 20 M to 10 M to the stop line of aircraft – Speed of aircraft is not exceed 2 M/S within the distance from 10 M to 3 M to the stop line of aircraft (within remaining distance, reduce speed and stop at the stop line of aircraft). b) The maximum distance between the center of the nose wheel of aircraft and the center of the stop line of aircraft: ± 0.5 M. – When aircraft taxiing into VDGS stands from 9 to 18: +1 M (behind the stop line of the aircraft) and -0.5 M (in front of the stop line of the aircraft). – When aircraft taxiing into VDGS stands from 19 to 22: +0.6 M (behind the stop line of the aircraft) and -0.5 M (in front of the stop line of the aircraft).

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Ký hiệu đường CHC, ngưỡng đường CHC, vùng chạm bánh, tim đường CHC, lề đường CHC và cuối đường CHC. **Đèn:** – Đường CHC 07R/25L: Ngưỡng đường CHC, lề đường CHC, tim đường CHC, cánh, vùng chạm bánh đường CHC 25L, chớp tuần tự đường CHC 25L, đánh dấu ngưỡng đường CHC 07R, cuối đường CHC. – Đường CHC 07L/25R: Ngưỡng đường CHC, lề đường CHC, tim đường CHC, cánh, đánh dấu ngưỡng đường CHC 07L, đánh dấu ngưỡng đường CHC 25R, chớp tuần tự đường CHC 25R, vùng chạm bánh đường CHC 25R, cuối đường CHC. **Marking:** Designation, THR, TDZ, centre line, edge line and end of RWY. **Lights:** – RWY 07R/25L: THR, edge, CL,WBAR, TDZ RWY 25L, sequenced flashing RWY 25L, THR Identification 07R, RWY end. – RWY 07L/25R: THR, edge, CL, WBAR, THR Identification 07L, THR Identification 25R, sequenced flashing RWY 25R, TDZ RWY 25R, RWY end.

		Đường lăn: TWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Ký hiệu đường lăn, tim đường lăn, lề đường lăn. – Sơn tín hiệu chỉ dẫn bắt buộc tại vị trí dừng chờ lên đường cất hạ cánh trên các đường lăn P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S8, S9, S10. – Tín hiệu sơn kẻ "RUNWAY AHEAD" trước sơn tín hiệu chỉ dẫn bắt buộc tại các vị trí dừng chờ lên đường CHC trên các đường lăn P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S8, S9, S10. **Đèn:** – Đường lăn P1: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn P2: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn P3: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn P4: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn P5: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn P6: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S1: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S3: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S4: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S5: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S6: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S7: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S8: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S9: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S10: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn S: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn V: Lề, tim, chờ trung gian. – Đường lăn V1: Lề, tim, chờ trung gian. **Marking:** Designation, centre line, edge line, – Mandatory instruction markings at runway-holding positions on TWYs P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S8, S9 and S10. – "RUNWAY AHEAD" markings are provided in front of mandatory instruction markings at runway-holding positions on TWYs P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S8, S9 and S10. **Lights:** – TWY P1: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY P2: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY P3: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY P4: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY P5: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY P6: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S1: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S3: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S4: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S5: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S6: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S7: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S8: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S9: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S10: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY S: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY V: Edge, CL, intermediate holding position. – TWY V1: Edge,CL, intermediate holding position.
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Đèn vạch dừng tại các đường lăn: S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, P1,P2, P3, P4, P5, P6. Stop bars lights at TWYs: S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, P1,P2, P3, P4, P5, P6.	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVTS AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY **VVTS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB001	Cây cối Tree	104836.30N 1063803.32E	16/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB002	Cây cối Tree	104838.90N 1063801.90E	22/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB003	Cột đèn Lamp Pole	104837.40N 1063800.60E	23/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB004	Cột đèn Lamp Pole	104835.00N 1063801.40E	24/18 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB005	Tòa nhà Building	104824.61N 1063743.65E	31/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB006	Tòa nhà Building	104807.10N 1063704.40E	51/46 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB007	Đài kiểm soát tại sân bay TWR TWR	104856.82N 1063945.26E	81/70 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB008	Radar thời tiết Weather radar	104916.22N 1064014.69E	42/33 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB009	Tòa nhà Building	104943.76N 1064002.76E	25/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB010	Tòa nhà Building	104945.44N 1064016.49E	28/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB011	Tòa nhà Building	104938.71N 1064014.58E	25/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB012	Cây cối Tree	104939.10N 1064011.21E	21/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB013	Tòa nhà Building	104938.70N 1064025.41E	22/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB014	Tòa nhà Building	104941.10N 1064027.44E	27/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB015	Tòa nhà Building	104941.28N 1064043.43E	28/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB016	Ăng ten Antenna	104947.90N 1064051.44E	37/27 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB017	Tòa nhà Building	104938.01N 1064050.03E	30/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB018	Tòa nhà Building	104932.17N 1064048.77E	28/13 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB019	Tòa nhà Building	104928.62N 1064049.35E	39/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB020	Tòa nhà Building	104922.61N 1064029.17E	31/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB021	Cây cối Tree	104946.61N 1064017.64E	27/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB022	Ăng ten Antenna	104948.65N 1064028.10E	45/35 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB023	Cây cối Tree	104907.01N 1063824.62E	27/21 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB024	Cây cối Tree	104906.41N 1063821.38E	31/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB025	Ăng ten Antenna	104902.46N 1063813.90E	25/18 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB026	Tòa nhà Building	104900.49N 1063808.52E	21/12 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB027	Tòa nhà Building	104856.36N 1063757.66E	22/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB028	Tòa nhà Building	104858.27N 1063934.20E	40/31 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB029	Tòa nhà Building	104839.43N 1063746.56E	23/18 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB030	Cây cối Tree	104842.91N 1063759.01E	22/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB031	Cây cối Tree	104829.13N 1063802.51E	34/28 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB032	Tòa nhà Building	104859.04N 1063756.52E	36/28 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB033	Ăng ten Antenna	104834.66N 1063736.80E	30/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R và trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R and depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB034	Ăng ten Antenna	104831.42N 1063726.76E	35/30 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB035	Tòa nhà Building	104818.95N 1063848.80E	65/57 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB036	Tòa nhà Building	104804.78N 1063733.83E	63/58 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB037	Tòa nhà Building	104803.72N 1063902.99E	72/66 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB038	Tòa nhà Building	104802.55N 1063911.28E	67/61 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB039	Ăng ten Antenna	104807.76N 1063942.19E	65/58 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB040	Ăng ten Antenna	104825.75N 1064025.61E	102/93 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB041	Tòa nhà Building	104802.57N 1064015.01E	76/70 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB042	Tòa nhà Building	104802.64N 1064057.24E	77/73 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB043	Tòa nhà Building	104731.35N 1064050.76E	93/89 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB044	Tòa nhà Building	104737.54N 1063947.92E	80/75 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB045	Tòa nhà Building	104717.72N 1063859.09E	88/82 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB046	Cây cối Tree	104836.27N 1063800.94E	23/18 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB047	Tòa nhà Building	104723.19N 1063821.37E	87/80 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB048	Tòa nhà Building	104724.97N 1063736.59E	81/76 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB049	Ăng ten Antenna	104635.10N 1064031.30E	126/123 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB050	Ăng ten Antenna	104640.94N 1064047.53E	124/120 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB051	Ăng ten Antenna	104649.05N 1064201.30E	158/149 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB052	Tòa nhà Building	104702.59N 1064212.93E	157/144 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB053	Tòa nhà Building	104749.91N 1064211.11E	101/99 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB054	Tòa nhà Building	104800.31N 1064307.10E	155/154 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB055	Tòa nhà Building	104853.99N 1064057.90E	78/63 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB056	Tòa nhà Building	104857.12N 1064205.01E	76/74 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB057	Tòa nhà Building	104900.34N 1064227.40E	85/74 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB058	Cột điện Electric Pole	104907.83N 1064117.62E	63/53 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB059	Cột điện Electric Pole	104913.11N 1064135.28E	70/60 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB060	Cột điện Electric Pole	104915.95N 1064146.09E	58/55 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB061	Cột điện Electric Pole	104919.00N 1064157.55E	56/54 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB062	Tòa nhà Building	104931.75N 1063748.67E	64/56 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB063	Tòa nhà Building	104943.59N 1063747.34E	57/53 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB064	Tòa nhà Building	104952.45N 1063715.68E	67/62 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB065	Tòa nhà Building	104946.95N 1063635.66E	57/52 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB066	Ăng ten Antenna	105044.38N 1063730.91E	96/92 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB067	Ăng ten Antenna	105056.08N 1063745.33E	131/126 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB068	Ăng ten Antenna	105057.78N 1063739.96E	127/122 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB069	Ăng ten Antenna	105130.65N 1063753.18E	91/86 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB070	Tòa nhà Building	105110.56N 1063958.16E	57/45 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB071	Ăng ten Antenna	105015.76N 1064026.71E	57/51 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB072	Tòa nhà Building	105037.81N 1064024.79E	71/64 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB073	Tòa nhà Building	105101.85N 1064024.05E	58/51 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB074	Tòa nhà Building	105104.96N 1063912.57E	65/55 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB075	Tòa nhà Building	104846.35N 1063958.11E	63/54 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB076	Tháp nước Water tower	104856.67N 1064001.51E	60/51 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVTSOB077	Tòa nhà Building	104935.26N 1064027.15E	21/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB078	Tòa nhà Building	104936.69N 1064029.04E	23/11 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB079	Tòa nhà Building	104937.88N 1064034.45E	26/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L

Trong Khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật	*Loại chướng ngại vật*	*Vị trí của chướng ngại vật*	*Mức cao/ Chiều cao*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn*	*Ghi chú*
OBST ID/ Designation	*OBST type*	*OBST position*	*ELEV/HGT*	*Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVTSOB080	Ăng ten Antenna	104947.91N 1064051.45E	37/27 M	Có đèn/Có sơn LGTD/Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB081	Dây điện Power line	105021.87N 1064236.68E	74/71 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07R/25L Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07R/25L
VVTSOB082	Tòa nhà Building	104943.73N 1064013.92E	26/10 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R
VVTSOB083	Cây cối Tree	104946.87N 1064024.97E	33/23 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R
VVTSOB084	Cây cối Tree	104846.94N 1063759.41E	21/16 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R
VVTSOB085	Cây cối Tree	104847.97N 1063757.55E	23/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R
VVTSOB086	Tòa nhà Building	104840.18N 1063716.29E	35/31 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 07L/25R Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 07L/25R

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVTS AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP **VVTS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat MET Office
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24 NIL
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat MET Office
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	30 giờ (Cập nhật 6 giờ/lần với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800; phát hành không sớm hơn 1 giờ và không trễ hơn trước 30 phút so với giờ bắt đầu hiệu lực của bản tin TAF) 30 HR (Updated every 6 hours with effect at 0000, 0600, 1200, 1800; issued not earlier than 1 hour and not later than 30 minutes prior to the beginning of TAF message validity period)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND TREND
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Bao gồm bản đồ hoặc biểu mẫu, có chứa thông tin khí tượng cho chuyến bay (bản đồ Wind/Temp, SIGWX, số liệu OPMET,…) Including charts or forms, containing meteorological information for a flight (Wind/Temp chart, SIGWX, OPMET data,…)
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh, Tiếng Việt English, Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Tan Son Nhat TWR, Tan Son Nhat APP, Ho Chi Minh ACC, Tan Son Nhat GND CTL
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v…) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AFTN/AMHS: VVTSYMYX AFTN/AMHS address: VVTSYMYX

VVTS AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC **VVTS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimensions of RWY(M)*	*Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC* *Toạ độ cuối đường CHC* *Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates* *RWY end coordinates* *THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
07L	069.10°	3 050 x 45	1010/R/B/W/U Bê tông xi măng 1010/R/B/W/U Cement concrete	104854.07N 1063813.65E NIL NIL	THR 6.2 M NIL
25R	249.10°	3 050 x 45	1010/R/B/W/U Bê tông xi măng 1010/R/B/W/U Cement concrete	104929.48N 1063947.43E NIL NIL	THR 10.0 M NIL
07R	069.10°	3 828 x 45	790/R/B/X/U Bê tông xi măng 790/R/B/X/U Cement concrete	104840.93N 1063812.58E NIL NIL	THR 5.4 M NIL
07R (dịch chuyển) 07R (displaced)	069.10°	3 059 x 45	790/R/B/X/U Bê tông xi măng 790/R/B/X/U Cement concrete	104849.86N 1063836.22E NIL NIL	THR 7.2 M NIL
25L	249.10°	3 828 x 45	790/R/B/X/U Bê tông xi măng 790/R/B/X/U Cement concrete	104925.37N 1064010.31E NIL NIL	THR 9.8 M NIL

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
07L	0.13%	310 x 45	310 x 150	3 683 x 300	160 x 90
25R	0.13%	203 x 45	310 x 150	3 683 x 300	90 x 90
07R	0.12%	150 x 45	300 x 150	4 218 x 300	90 x 120
25L	0.12%	120 x 45	300 x 150	4 218 x 300	90 x 120

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
07L	Không NIL	Không NIL	Không NIL
25R	Không NIL	Không NIL	Không NIL
07R	Không NIL	Không NIL	Không NIL
25L	Không NIL	Không NIL	Không NIL

VVTS AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ **VVTS AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
07L	3 050	3 360	3 360	3 050	Không NIL
25R	3 050	3 360	3 253	3 050	Không NIL
07R	3 828	4 128	3 978	3 059	Dịch chuyển THR Displaced THR
25L	3 828	4 128	3 948	3 828	Không NIL

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
7	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
25R	Sẽ thông báo sau To be advised later	Sẽ thông báo sau To be advised later	Sẽ thông báo sau To be advised later	NU	Giao điểm đường CHC 25R với đường lăn P2 Intersection between RWY 25R and TWY P2
07R	3 059	3 359	3 209	NU	Giao điểm đường CHC 07R với đường lăn S8 Intersection between RWY 07R and TWY S8
25L	3 228	3 528	3 348	NU	Giao điểm đường CHC 25L với đường lăn S3 Intersection between RWY 25L and TWY S3

VVTS AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC **VVTS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận Loại Chiều dài Cường độ* *APCH LGT Type LEN INTST*	*Đèn ngưỡng Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh Chiều dài* *TDZ LGT LEN*	*Đèn tim đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY Centre Line LGT Length Spacing Colour INTST*	*Đèn lề đường CHC Chiều dài Giãn cách Màu sắc Cường độ* *RWY edge LGT LEN Spacing Colour INTST*	*Đèn cuối đường CHC Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng Chiều dài (M) Màu sắc* *SWY LGT LEN (M) colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
07L	Giản đơn 420 M Cao SALS 420 M LIH	Xanh Có sẵn Green AVBL	PAPI Trái/3.03° PAPI Left/3.03°	Không NIL	3 050 M; 15 M Trắng/đỏ LIH 3 050 M; 15 M White/red LIH	3 050 M; 60 M Trắng 600 M cuối vàng, LIH 3 050 M; 60 M White end 600 M yellow, LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
25R	Chính xác 750 M Cao PALS 750 M LIH	Xanh Có sẵn Green AVBL	PAPI Trái/3.03° PAPI Left/3.03°	900 M 900 M	3 050 M; 15 M Trắng/đỏ LIH 3 050 M; 15 M White/red LIH	3 050 M; 60 M Trắng 600 M cuối vàng, LIH 3 050 M; 60 M White end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
07R	Giản đơn 420 M Cao SALS 420 M LIH	Xanh Có sẵn Green AVBL	PAPI Trái/3.02° PAPI Left/3.02°	Không NIL	3 828 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 828 M 15 M White/red LIH	3 828 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng, LIH 3 828 M 60 M White end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
25L	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 900 M Cao CAT I 900 M LIH	Xanh Có sẵn Green AVBL	PAPI Trái/3.04° PAPI Left/3.04°	900 M 900 M	3 828 M 15 M Trắng/đỏ LIH 3 828 M 15 M White/red LIH	3 828 M 60 M Trắng 600 M cuối vàng, LIH 3 828 M 60 M White, end 600 M yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVTS AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVTS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and hours operation	- Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài chỉ huy, màu trắng/xanh, quay 12 vòng/phút - Đèn nhận biết: Không H24 - ABN: At Tower Building (TWR) , FLG White and Green, 12 RPM - IBN: NIL H24
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	- Chỉ hướng hạ cánh: Không. - Ống gió: 25L, 25R, 07L (có đèn chiếu sáng trong), Ống gió khí tượng. - LDI: Nil - Anemometer: At RWY 25L, 25R, 07L; internal lighting, MET anemometers
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	**See AD 2.9**
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng: – Trạm Đài kiểm soát cũ: 2 máy phát điện 750 KVA/1 máy và 2 UPS (1 UPS: 120 KVA; 1 UPS: 10 KVA). – Trạm SS25: 1 máy phát điện 300 KVA/1 máy và 2 UPS (2 UPS: 60 KVA). – Trạm SS07: 1 máy phát điện 300 KVA/1 máy và 2 UPS (2 UPS: 120 KVA). Thời gian chuyển nguồn: – Trạm Đài kiểm soát cũ: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT I. – Trạm SS25: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT I. – Trạm SS07: Dưới 15 giây theo tiêu chuẩn CAT I. Secondary power supply: – Station old TWR: 2 generators 750 KVA/one and 2 UPS (1 UPS: 120 KVA; 1 UPS: 10 KVA). – Station SS25: 1 generators 300 KVA/one and 2 UPS (2 UPS: 60 KVA). – Station SS07: 1 generators 300 KVA/one and 2 UPS (2 UPS: 120 KVA). Switch-over time: – Station old TWR: Below 15 SEC in compliance CAT I – Station SS25: Below 15 SEC in compliance CAT I – Station SS07: Below 15 SEC in compliance CAT I
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTS AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVTS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL

7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTS AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU **VVTS AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	CTR Tân Sơn Nhất: Vùng trời bán kính 10 KM tâm là đài TSH DVOR/ DME (104906B 1063902Đ) Tan Son Nhat CTR: A circle radius 10 KM centred at DVOR/DME TSH (104906N 1063902E)
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất đến 750 M (2 500 Feet) SFC to 750 M (2 500 FT)
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	C
4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân Tân Sơn Nhất Tiếng Anh, tiếng Việt Tan Son Nhat TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	5 500 M MSL
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTS AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG **VVTS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tiếp cận APP	Kiểm soát tàu bay đến Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat ARR	126.350 MHZ	H24	75 KM	Tần số chính Primary frequency
		127.725 MHZ	H24	75 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TMC	125.500 MHZ	H24	75 KM	Tần số chính Primary frequency
		124.075 MHZ	H24	75 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Đài kiểm soát tại sân Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat TWR	118.700 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		130.000 MHZ	H24	60 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Vị trí cấp huấn lệnh không lưu Tan Son Nhat Delivery	121.800 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		123.600 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
Mặt đất GND	Kiểm soát lăn 1 Tan Son Nhat Gnd 1	121.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.975 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency
	Kiểm soát lăn 2 Tan Son Nhat Gnd 2	121.600 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.750 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency
ATIS	Tân Sơn Nhất Tan Son Nhat	128.000 MHZ	H24		- ATIS (công suất: 40W) - D-ATIS - ATIS (power: 40W) - D-ATIS

VVTS AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVTS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	TSH	116.800 MHZ CH 115X	H24	104905.9B 1063902.0Đ 104905.9N 1063902.0E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM. Vị trí: Nằm giữa 2 đường CHC 07R và 07L, cách tim đường CHC 07R 184 M về phía Bắc, cách ngưỡng đường CHC 07R 905.7 M Coverage: 300 KM. Position: Located between RWY 07R and RWY 07L, 184 M from CL of RWY 07R to the North. 905.7 M from THR RWY 07R
NDB	SG	326 KHZ	H24	105117.9B 1064508.0Đ 105117.9N 1064508.0E		Không NIL	Tầm phủ: 11.5 NM Trên tim đường CHC kéo dài, 9 670 M cách ngưỡng đường CHC 25L Coverage: 11.5 NM. Located on the extend RCL, 9 670 M FM THR RWY 25L
NDB	TD	358 KHZ	H24	105129.0B 1064504.0Đ 105129.0N 1064504.0E		Không NIL	Tầm phủ: 53.9 NM Trên tim đường CHC kéo dài, 10 301 M cách ngưỡng đường CHC 25R Coverage: 53.9 NM. Located on the extended RCL, 10 301 M FM THR RWY 25R
NDB	GN	343 KHZ	H24	104936.7B 1064040.4Đ 104936.7N 1064040.4E		Không NIL	Tầm phủ: 12 NM Trên tim đường CHC kéo dài, 977 M cách ngưỡng đường CHC 25L Coverage: 12 NM. Located on the extended RCL, 977 M FM THR RWY 25L

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
ILS/LOC RWY 25R	HCM	110.500 MHZ	H24	104849.9B 1063802.7Đ 104849.9N 1063802.7E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM 250° từ/ Trên tim đường CHC kéo dài, 355 M cách ngưỡng đường CHC 07L Coverage: 25 NM. 250° MAG/ Located on the extended RCL, 355 M FM THR RWY 07L
ILS/GP-DME RWY 25R	HCM	329.600 MHZ CH 42X	H24	104929.5B 1063936.4Đ 104929.5N 1063936.4E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM 250° từ/ Phía bắc CHC 25R, cách tim đường CHC 120 M, cách ngưỡng đường CHC 25R 314 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. 250° MAG/ Northern of RWY 25R, 120 M FM RCL and 314 M FM THR RWY 25R
ILS/LOC RWY 25L	SGN	108.300 MHZ	H24	104837.8B 1063804.3Đ 104837.8N 1063804.3E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. 250° từ/ Trên tim đường CHC kéo dài, cách ngưỡng đường CHC 07R 268 M Coverage: 25 NM. 250° MAG/ Located on the extended RCL, 268 M FM THR RWY 07R
ILS/GP-DME CAT II RWY 25L	SGN	334.100 MHZ CH 20X	H24	104925.3B 1063959.8Đ 104925.3N 1063959.8E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM. 250° từ/ Phía bắc CHC 25L, cách tim đường CHC 112 M, cách ngưỡng đường CHC 25L 300 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. 250° MAG/ Northern of RWY 25L, 112 M FM RCL and 300 M FM THR RWY 25L

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
ILS/LOC RWY 07R	ITS	111.700 MHZ	H24	104929.1B 1064020.3Đ 104929.1N 1064020.3E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. 70° từ/ Trên tim đường CHC kéo dài, cách ngưỡng đường CHC 25L: 325 M Coverage: 25 NM. 70° MAG/ Located on the extended RCL, 325 M FM THR RWY 25L
ILS/GP-DME CAT I RWY 07R	ITS	333.500 MHZ CH 54X	H24	104849.7B 1063846.8Đ 104849.7N 1063846.8E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM, DME: 25 NM 70° từ/ Phía bắc CHC 07R, cách ngưỡng đường CHC 07R: 300 M, cách tim đường CHC 120 M Coverage of GP: 10 NM, DME: 25 NM. 70° MAG/ Northern of RWY 07R, 300 M FM THR RWY 07R, 120 M FM RCL.

VVTS AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định sân bay

1.1 Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất. Các quy định nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại phòng Thủ tục bay hoặc tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các điểm đỗ tàu bay kể cả hệ thống hướng dẫn trực quan;

c) Chỉ dẫn cho tàu bay lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Những hạn chế trong khai thác tàu bay lớn, kể cả sử dụng công suất động cơ của tàu bay khi lăn;

e) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.

1.2 Thông tin về vị trí cấp huấn lệnh không lưu

Trước khi xin phép đẩy/nổ máy để lăn ra khởi hành, tổ lái liên lạc với vị trí cấp huấn lệnh không lưu - Tân Sơn Nhất (Delivery Tân Sơn Nhất) để đề nghị cấp huấn lệnh đường dài.

Ghi chú:

VVTS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport Regulations

1.1 At Tan Son Nhat International Airport a number of local regulations have been applied. The regulations are published in a manual which is available at the ATS Reporting Office or the AIS Briefing office. This manual includes, among other subjects, the followings:

a) The meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands including visual docking guidance systems;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Limitations in the operation of large aircraft including limitations in the use of the aircraft's own power for taxiing;

e) Assistance from marshalled assistance and towing.

1.2 Information of delivery

Before pushing-back/starting-up for departure, departing aircraft contact Tan Son Nhat ATC Clearance Delivery (Tan Son Nhat Delivery) to request ATC clearance

Note:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Tổ lái phải nhắc lại đúng và đầy đủ toàn bộ nội dung huấn lệnh không lưu;
- Trong trường hợp tổ lái không liên lạc được với Delivery Tân Sơn Nhất để nhận huấn lệnh không lưu trước thời điểm tàu bay đẩy/nổ máy, tổ lái liên lạc với bộ phận kiểm soát mặt đất Tân Sơn Nhất để nhận các tin tức liên quan.

2 Dời và lăn tới vị trí đỗ

2.1

Bộ phận kiểm soát mặt đất Tân Sơn Nhất sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến. Dịch vụ dẫn dắt bằng xe "Follow-me" sẵn sàng trợ giúp khi có yêu cầu của nhà khai thác hoặc tổ lái.

2.2 Khu vực trách nhiệm của GCU Tân Sơn Nhất

– Được giới hạn từ các vị trí đỗ tàu bay đến các vị trí chờ trước khi vào đường CHC 25L/07R và từ vị trí sau khi tàu bay rời khỏi đường CHC 25L/07R đến vị trí đỗ tại sân bay Tân Sơn Nhất.

– Được phân chia thành 2 phân khu (Phân khu 1 và Phân khu 2): Ranh giới phân chia là các đường thẳng nối 5 điểm có tọa độ như sau:
  - P1: 104859,10B 1063942,70Đ;
  - P2: 104859,70B 1063933,20Đ;
  - P3: 104847,25B 1063932,07Đ;
  - P4: 104847,47B 1063928,93Đ;
  - P5: 104846,30B 1063925,60Đ.

2.2.1 Phân khu 1:

Tên thoại: KIỂM SOÁT LĂN 1

Khu vực trách nhiệm: Là phần khu vực trách nhiệm của GCU Tân Sơn Nhất được giới hạn từ ranh giới phân chia 2 phân khu về phía đường CHC 25L/07R.

Tần số điều hành bay:

- Tần số chính: 121.900 MHZ;
- Tần số phụ: 121.975 MHZ;
- Tấn số khẩn nguy: 121.500 MHZ.

2.2.2 Phân khu 2:

Tên thoại: KIỂM SOÁT LĂN 2

Khu vực trách nhiệm: Là phần khu vực trách nhiệm của GCU, được giới hạn từ ranh giới phân chia 2 phân khu về phía nhà ga nội địa và ga hàng hóa.

Tần số điều hành bay:

- Tần số chính: 121.600 MHZ;
- Tần số phụ: 121.750 MHZ;
- Tấn số khẩn nguy: 121.500 MHZ;

2.2.3 Điểm chuyển giao kiểm soát

Điểm chuyển giao kiểm soát giữa Phân khu 1 và Phân khu 2:

- Giao điểm giữa ranh giới phân chia 2 Phân khu và đường lăn S5;
- Giao điểm giữa ranh giới phân chia 2 Phân khu và vệt lăn Y1.

2.2.4 Điểm chuyển giao kiểm soát giữa Phân khu 1 và Đài kiểm soát tại sân bay Tân Sơn Nhất:

- Đối với tàu bay khởi hành: Các vị trí chờ trước đường CHC 25L/07R trên các đường lăn S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 và S10.

- Pilot shall read-back exactly and fully ATC clearance;
- In case of failure to establish contact with Tan Son Nhat Delivery to obtain ATC clearance before aircraft pushing-back/starting-up, pilot shall contact Tan Son Nhat GCU to obtain relevant information.

2 Taxiing to and from stands

2.1

Arriving aircraft will be allocated a stand number by Tan Son Nhat Ground Control Unit. "Follow-me" car assistance will be provided at request of operators or pilots.

2.2 The responsibility area of Tan Son Nhat GCU

– Is limited from aircraft parking stands to holding positions before aircraft enter RWY 25L/07R and from the positions after aircraft vacate RWY 25L/07R to stands at Tan Son Nhat Aerodrome.

– Is divided into 2 sectors (Sector 1 and Sector 2): The sector boundary is the lines connecting 5 points with coordinates as follows:
  - P1: 104859.10N 1063942.70E;
  - P2: 104859.70N 1063933.20E;
  - P3: 104847.25N 1063932.07E;
  - P4: 104847.47N 1063928.93E;
  - P5: 104846.30N 1063925.60E.

2.2.1 Sector 1:

Call sign: TAN SON NHAT GND 1

Area of responsibility: is a portion of the responsibility area of Tan Son Nhat GCU, limited from the dividing boundary of 2 sectors to RWY 25L/07R.

Frequency:

- Primary frequency: 121.900 MHZ;
- Secondary frequency: 121.975 MHZ;
- Emergency frequency: 121.500 MHZ.

2.2.2 Sector 2:

Call sign: TAN SON NHAT GROUND 2

Area of responsibility: is a portion of responsibility area of GCU, limited from the dividing boundary of 2 sectors to the domestic terminal and the cargo terminal.

Frequency:

- Primary frequency: 121.600 MHZ;
- Secondary frequency: 121.750 MHZ;
- Emergency frequency: 121.500 MHZ.

2.2.3 Transfer of control point

Transfer of control points between Sector 1 and Sector 2:

- Intersection between the dividing boundary of 2 Sectors and TWY S5;
- Intersection between the dividing boundary of 2 Sectors and taxilane Y1.

2.2.4 Transfer of control points between Sector 1 and Tan Son Nhat TWR:

- For departure aircraft: Holding positions that the departing aircraft approaching RWY 25L/07R on TWYs S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 and S10.

- Đối với tàu bay đến: Các vị trí ngay khi tàu bay rời đường CHC 25L/07R lăn vào các đường lăn S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 và S10.

Ghi chú: Căn cứ tình hình hoạt động thực tế, kiểm soát viên không lưu của hai bên có thể thỏa thuận và thống nhất thời điểm chuyển giao kiểm soát.

2.3

Tàu bay đỗ trên vị trí đỗ số 1E không được khởi động máy.

3 Các chuyến bay huấn luyện và kiểm tra kỹ thuật

Các chuyến bay huấn luyện chỉ thực hiện khi đã có phép của nhà chức trách Không lưu.

4 Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ

- For arrival aircraft: Holding positions that the arriving aircraft vacating RWY 25L/07R onto the TWYs S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 and S10.

Note: Based on actual operational situation, air traffic controllers of 2 sectors may coordinate and agree on the time of transfer of control.

2.3

When parking on stand 1E, aircraft is not allowed to start up engine.

3 School and training flights – technical test flights

School and training flights must only be made after permission has been obtained from ATS authority.

4 Operational capability of aircraft stands and towing/ pushing procedures

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 1 to 8	Khai thác tàu bay A320 và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Tàu bay tự vận hành ra khỏi vị trí đỗ. – Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Used for aircraft up to A320 and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – Aircraft selt-taxi out of aircraft stand. – Aircraft are pushed back to TWY V and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure.
1A	Khai thác tàu bay code B (với sải cánh tối đa 21.50 M, chiều dài tối đa 21.74 M) trở xuống **Phương thức kéo/đẩy:** – Tàu bay tự vận hành vào vị trí đỗ. – Tàu bay tự lăn ra và lăn theo huấn lệnh của KSVKL để khởi hành. Used for aircraft up to code B (with maximum wingspan 21.50 M, maximum length 21.74 M **Towing/pushing procedures:** – Aircraft self-taxi into aircraft stand. – Aircraft self-taxi out and taxi following ATC's clearances for departure.
From 9 to 16	Khai thác tàu bay code E và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ các vị trí đỗ 9 đến 16: Tàu bay được đẩy nổ lùi ra đường lăn V và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ vị trí đỗ 15, 16: Tàu bay được đẩy nổ lùi ra đường lăn S5, mũi tàu bay hướng Nam/ Bắc hoặc tàu bay được đẩy nổ lùi ra đường lăn V và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 9, 10, 11: Tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn S3 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 13 đến 16: Tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn S4, tàu bay được phép khởi động động cơ để khởi hành. Used for aircraft up to code E and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 9 to 16: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY V and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stand 15, 16: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S5, the nose of the aircraft face South/North or aircraft are pushed back and started up the engine to TWY V and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 9, 10, 11: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S3 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 13 to 16: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S4, aircraft are allowed to start up for departure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 17 to 22	Khai thác tàu bay B747-400 và tương đương trở xuống. Vị trí đỗ 19: Khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ các vị trí đỗ 17 đến 22: • Tàu bay được đẩy nổ lùi ra đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc/Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay tương đương A321 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào các vị trí đỗ trống 29, 30, 31, 32; tiếp tục kéo tàu bay ra đường lăn S5 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểmchờ để khởi hành. **Ghi chú:** Trong quá trình kéo tàu từ các vị trí đỗ trống (29, 30, 31, 32) ra đường lăn S5, tàu bay không khởi động động cơ. – Từ các vị trí đỗ 17, 18: Tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn S5 qua khỏi đường lăn V, hướng mũi về phía Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành; hoặc tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn V, hướng mũi về phía Đông và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành; hoặc tàu bay được đẩy lùi vào đường lăn V, hướng mũi về phía Tây để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 20, 21, 22: • Tàu bay được đẩy nổ lùi vào vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Đông và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Không áp dụng phương thức này cho tàu bay code E hoặc lớn hơn lăn theo vệt lăn Y1→ đường lăn S5 khi có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 37. Không áp dụng đẩy tàu bay từ vị trí đỗ số 32 ra vệt lăn Y1 đối với tàu bay code E vì góc cua gấp, không đảm bảo an toàn. Used for aircraft up to B747-400 and equivalent. Stand 19: Used for aircraft up to code C and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 17 to 22: • Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S5, the nose of the aircraft face North/South and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft A321 and equivalent or smaller are pushed back to the available stands 29, 30, 31, 32; continue towing aircraft to TWY S5 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** During towing process of the aircraft from the available stands (29, 30, 31, 32) to TWY S5, the aircraft is not started up the engine. – From stands 17, 18: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S5 and out of TWY V, the nose of the aircraft face South and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure; or aircraft are pushed back and started up the engine to TWY V, the nose of the aircraft face East and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure; or aircraft are pushed back into TWY V, the nose of the aircraft face West for departure. – From stands 20, 21, 22: • Aircraft are pushed back and started up the engine to taxilane Y1, the nose of the aircraft face East and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • This procedure is not applied to aircraft code E or bigger taxiing to taxilane Y1 → TWY S5 when there are personnel, vehicles and facilities operating within the limited area of stand 37. Do not apply to push aircraft from stand 32 to taxilane Y1 for aircraft code E due to sharp turns, unsafety.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 23 to 28	Vị trí đỗ 23: Khai thác tàu bay A320 và tương đương trở xuống. Vị trí đỗ 24 đến 28: Khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** **Ghi chú:** Vị trí DT3 chỉ sử dụng để tham chiếu cho phương thức kéo/đẩy. – Từ các vị trí đỗ 23 đến 28: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Tại các vị trí đỗ trống 24 đến 28: Tàu bay tương đương A321 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào vị trí đỗ trống, tiếp tục kéo tàu bay đến vị trí DT3 trên đường lăn S5, hoặc vị trí do KSVKL Đài kiểm soát tại sân bay chỉ định và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ vị trí đỗ 25, 28: Tàu bay tương đương A321 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi ra, hướng mũi về phía Tây, tiếp tục kéo tàu bay đến vị trí DT3 trên đường lăn S5, hoặc vị trí do KSVKL Đài kiểm soát tại sân bay chỉ định và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Tại vị trí đỗ trống 23: Tàu bay tương đương A320 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào, tiếp tục kéo tàu bay đến vị trí quy định trên đường lăn S5 để khởi hành. Stand 23: Used for aircraft up to A320 and equivalent. Stands from 24 to 28: Used for aircraft up to code C and equivalent. **Towing/pushing procedures:** **Note:** Position DT3 is used for reference for towing/pushing procedures. – From stands 23 and 28: Aircraft are pushed back to TWY S5, the nose of the aircraft face North and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – At available stands 24 to 28: Aircraft A321 and equivalent or smaller are pushed back to the available stand, continue towing the aircraft to the position DT3 on TWY S5, or the assigned position by the TWR's ATC and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stand 25, 28: Aircraft A321 and equivalent or smaller are pushed back, the nose of the aircraft face West, continue towing the aircraft to the position DT3 on TWY S5, or the assigned position by the TWR's ATC and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – At available stand 23: Aircraft A320 and equivalent or smaller are pushed back, continue to tow aircraft to the assigned position on TWY S5 for departure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 29 to 32	Vị trí đỗ 29: Khai thác tàu bay code E và tương đương trở xuống. Vị trí đỗ 30, 31, 32: Khai thác tàu bay B787 và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ vị trí đỗ 29 đến 32: Tàu bay được đẩy nổ lùi ra đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc/Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. **Ghi chú:** Tàu bay code E chỉ được phép lăn theo đường lăn S5 → vệt lăn Y1 khi không có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 40. – Từ vị trí đỗ 29: Tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn S5 qua khỏi đường lăn V, hướng mũi về phía Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành; hoặc tàu bay được đẩy nổ lùi vào đường lăn V, hướng mũi về phía Đông để khởi hành; hoặc tàu bay được đẩy lùi vào đường lăn V, hướng mũi về phía Tây và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 31, 32: • Tàu bay được đẩy nổ lùi vào vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Đông và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Không áp dụng phương thức này cho tàu bay code E hoặc lớn hơn lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5 khi có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 37. • Không áp dụng đẩy từ vị trí đỗ 32 ra vệt lăn Y1 đối với tàu bay code E vì góc cua gấp, không đảm bảo an toàn. Stand 29: Used for aircraft up to code E and equivalent. Stands 30, 31, 32: Used for aircraft up to B787 and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 29 to 32: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S5, the nose of the aircraft face North/South and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** Aircraft code E are only allowed to taxi via TWY S5 → taxilane Y1 when there are no personnel, vehicles, or facilities operating within the limited area of stand 40. – From stand 29: Aircraft are pushed back and started up the engine to TWY S5 and out of TWY V, the nose of the aircraft face South and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure; or the aircraft are pushed back and started up the engine TWY V, the nose of the aircraft face East for departure; or aircraft are pushed back to TWY V, the nose of the aircraft face West and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 31, 32: • Aircraft are pushed back and started up the engine to taxilane Y1, the nose of the aircraft face East and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • This procedure is not applied for aircraft code E or larger taxiing on taxilane Y1 → TWY S5 when there are personnel, vehicles, and facilities operating within the limited area of stand 37. • Do not apply to push from stand 32 to taxilane Y1 for aircraft code E due to sharp turns, unsafety.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 33 to 35	Vị trí đỗ 33, 34: Khai thác tàu bay B747-8 và tương đương trở xuống. Vị trí đỗ 35: Khai thác tàu bay code E và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** **Ghi chú:** Vị trí DT6 chỉ sử dụng để tham chiếu cho phương thức kéo/đẩy. – Từ các vị trí đỗ 33, 34: • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Bắc/Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Hoặc; • Tàu bay được đẩy lùi vào đường lăn V/S6 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay A321 trở xuống được đẩy lùi ra vệt lăn Y, hướng mũi về phía Đông và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Trường hợp tàu bay từ các vị trí đỗ 33, 34 đẩy lùi ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Nam, tàu bay lăn trên đường lăn V phải dừng chờ tại vạch dừng chờ lăn trung gian trước vệt lăn Y1. – Từ vị trí đỗ 35: Tàu bay code E trở lên được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Bắc, tàu bay được kéo lên ngang vệt tim vị trí đỗ 35 (DT6) và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. **Ghi chú:** Trong quá trình đẩy/kéo, tàu bay không khởi động động cơ.Tàu bay A321 hoặc nhỏ hơn khi khởi hành từ vị trí đỗ 35 không phải kéo ngang vị trí đỗ 35 (DT6). Hoặc: • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V/S6, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay A321 trở xuống được đẩy lùi ra vệt lăn Y, hướng mũi về phía Đông, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Tàu bay code E hoặc lớn hơn chỉ được phép lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5 khi không có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 37 Stand 33, 34: Used for aircraft up to B747-8 and equivalent. Stands 35: Used for aircraft up to code E and equivalent. **Towing/pushing procedures:** **Note:** Position DT6 is used for reference for towing/pushing procedures. – From stands 33, 34: • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face North/South and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. Or • Aircraft are pushed back into TWY V/S6 and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft up to A321 are pushed back to taxilane Y, the nose of the aircraft face East, aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • In case aircraft from stands 33, 34 are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face South, aircraft taxiing on TWY V must hold at the intermediate holding position in front of taxilane Y1. – From stand 35: Aircraft code E and above are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face North, aircraft is towed to abeam the centre line of stand 35 (DT6) and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** During pushing/towing process, aircraft is not started up the engine. Aircraft A321 or smaller when departing from stand 35, are not required to be towed to abeam stand 35 (DT6). Or: • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face South and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft are pushed back to TWY V/S6 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft up to A321 are pushed back to taxilane Y, the nose of the aircraft face East and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. Aircraft code E or bigger are only allowed to taxi to taxilane Y1 → TWY S5 when there are no personnel, vehicles or facilities operating within the limited area stand 37.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
36	Vị trí đỗ 36: Khai thác tàu bay code E và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** **Ghi chú:** Vị trí DT6 chỉ sử dụng để tham chiếu cho phương thức kéo/đẩy. – Từ vị trí đỗ 36: • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Tây và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Hoặc: • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Nam và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay A321 trở xuống được đẩy lùi ra vệt lăn Y, hướng mũi về phía Đông, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, hướng mũi về phía Bắc, tàu bay được kéo lên ngang vệt tim vị trí đỗ 35 (DT6) để khởi hành. • Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V/S6, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. **Ghi chú:** Trường hợp phải kéo tàu từ vị trí đỗ 36 lên ngang vị trí đỗ 35, trong quá trình kéo, tàu bay không khởi động động cơ. Khi đẩy mũi tàu bay về hướng Tây, tàu bay chỉ được phép lăn khi không có người, phương tiện hoặc trang thiết bị hoạt động trong giới hạn vị trí đỗ 40. Stand 36: Used for aircraft up to code E and equivalent. **Towing/pushing procedures:** **Note:** Position DT6 is used for reference for towing/pushing procedures. – From stand 36: • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face West, and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. Or: • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face South and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft up to A321 are pushed back to taxilane Y, the nose of the aircraft face East, and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face North, aircraft are towed to abeam the centre line of stand 35 (DT6) for departure. • Aircraft are pushed back to TWY V/S6 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** In case aircraft from stand 36 is towed to abeam stand 35, the aircraft is not allowed to start up the engine during the towing process. When pushing the nose of the aircraft face West, the aircraft are only allowed to taxi when there are no personnel, vehicles or facilities operating within the limited area of stand 40.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 37 to 40	Khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** **Ghi chú:** Vị trí DT6 chỉ sử dụng để tham chiếu cho phương thức kéo/đẩy. – Từ các vị trí đỗ 37 đến 40: • Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Đông hoặc Tây và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. • Trường hợp tàu bay đẩy lùi từ vị trí đỗ 37, 38 ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Tây, tàu bay lăn trên đường lăn S5 phải dừng chờ tại vạch dừng chờ lăn trung gian trước vệt lăn Y1. • Không đẩy cùng lúc tàu bay tại vị trí đỗ 39, 40 hướng mũi phía Đông cùng lúc với tàu bay tại vị trí 36 hướng mũi phía Bắc khi chưa được kéo lên vị trí DT6. – Tại vị trí đỗ trống 37: Tàu bay tương đương A320 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào, tiếp tục kéo tàu bay ra vệt lăn Y1 hoặc S5 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 37, 38: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Tại các vị trí đỗ trống 38, 39, 40: Tàu bay tương đương A321 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào vị trí đỗ trống, tiếp tục kéo tàu bay ra vệt lăn Y1, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Used for aircraft up to code C and equivalent. **Towing/pushing procedures:** **Note:** Position DT6 is used for reference for towing/pushing procedures. – From stands 37 to 40: • Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face East or West, aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. • In case aircraft from stands 37, 38 are pushed back to taxilane Y1, the nose of the aircraft face West, aircraft taxiing on TWY S5 must hold at the intermediate holding position in front of taxilane Y1. • Do not push aircraft at stands 39 and 40, the nose of the aircraft face East at the same time with the aircraft at stand 36, the nose of the aircraft face North when aircraft have not towed to position DT6 yet. – At available stand 37: Aircraft A320 and equivalent or smaller are pushed back, continue to be towed to taxilane Y1 or S5 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 37, 38: Aircraft are pushed back to TWY S5, the nose of the aircraft face North and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – At available stands 38, 39, 40: Aircraft A321 and equivalent or smaller are pushed back to the available stand, continue towing aircraft to taxilane Y1, taxi following the ATC clearances to the holding position for departure.
From 41 to 46	Khai thác tàu bay A320 và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ các vị trí đỗ 41 đến 46: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành, hoặc – Tại các vị trí đỗ trống từ 41 đến 46: Tàu bay tương đương A320 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào, tiếp tục kéo tàu bay ra vị trí do KSVKL định trên đường lăn S5, hướng mũi về phía Bắc, và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 41, 44: Tàu bay được đẩy lùi ra, hướng mũi về phía Đông, tiếp tục kéo tàu bay ra vị trí quy định trên đường lăn S5 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Used for aircraft up to A320 and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 41 to 46: Aircraft are pushed back to TWY S5, the nose of the aircraft face North and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure, or – At available stands from 41 to 46: Aircraft A320 and equivalent or smaller are pushed back, continue towing aircraft to the assigned position by the TWR's ATC on the TWY S5, the nose of the aircraft face North, aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 41, 44: Aircraft are pushed back, the nose of the aircraft face East, continue tow aircraft to the assigned position on TWY S5 and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
From 47 to 54	Vị trí đỗ 51: Khai thác tàu bay A320 và tương đương trở xuống. Vị trí đỗ 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54: Khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** **Ghi chú:** Các vị trí từ DT1 đến DT5 chỉ sử dụng để tham chiếu cho phương thức kéo/đẩy. – Từ các vị trí đỗ 47, 50, 51 và 52: Tàu bay được đẩy nổ lùi ra, hướng mũi về phía Đông và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 48, 53: Tàu bay được đẩy lùi ra, hướng mũi về phía Đông, tàu bay được kéo đến vị trí DT1 để khởi động động cơ, lăn và rẽ trái theo đường lăn S5 và tiếp tục theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Tại các vị trí đỗ trống 47, 48, 49, 52: Tàu bay tương đương A321 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào vị trí đỗ trống, tiếp tục kéo tàu bay ra vị trí DT1 hoặc DT2 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Tại các vị trí đỗ trống 50, 51, 53 và 54: Tàu bay tương đương A320 hoặc nhỏ hơn được đẩy lùi vào vị trí trống, tiếp tục kéo tàu bay ra vị trí DT1 hoặc DT2 và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Phương thức vận hành tàu bay khi không có vị trí đỗ trống: Tàu bay được đẩy lùi ra từ vị trí đỗ, đến vị trí DT4, phía sau khu vực các vị trí đỗ 25 và 28, hoặc vị trí DT5 phía sau khu vực các vị trí đỗ 41 và 44; tàu bay được kéo đến vị trí DT3 trên đường lăn S5, hoặc vị trí do KSVKL chỉ định để khởi hành. Stand 51: Used for aircraft up to A320 and equivalent. Stand 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54: Used for aircraft up to C and equivalent. **Towing/pushing procedures:** **Note:** Positions from DT1 to DT5 are used for reference for towing/pushing procedures. – From stands 47, 50, 51 and 52: Aircraft are pushed back and started up the engine, the nose of the aircraft face East and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 48, 53: Aircraft are pushed back, the nose of the aircraft face East, aircraft are towed to position DT1 to start up the engine, aircraft taxi and turn left to TWY S5 and continue following the ATC clearances to the holding position for departure. – At available stands 47, 48, 49, 52: Aircraft A321 and equivalent are pushed back to the available stand, continue being towed to the position DT1 or DT2 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – At stands 50, 51, 53 and 54: Aircraft A320 and equivalent or smaller are pushed back into the available stand, continue towing aircraft to the position DT1 or DT2 and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – Aircraft operational procedures when there is no available stand: Aircraft are pushed back to position DT4, behind stands 25 and 28, or position DT5 behind the area of stands 41 and 44; the aircraft are towed to position DT3 on TWY S5, or an assigned position by ATC for departure.
From 71 to 86	Khai thác tàu bay code C (sải cánh tối đa 36 M) và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** Từ các vị trí đỗ 71 đến 86: Tàu bay tự vận hành ra đường lăn V theo huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu đến điểm chờ để khởi hành Used for aircraft up to code C (with maximum wingspan 36 M) and equivalent. **Towing/pushing procedures:** From stands 71 to 86: Aircraft are self-taxi out of TWY V, following the ATC's clearances to the holding position for departure.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Năng lực khai thác các vị trí đỗ tàu bay và phương thức kéo/đẩy tàu bay ra vào sân đỗ*** ***Operational capability of aircraft stands and towing/pushing procedures***
77A, 79A, 81A	Khai thác tàu bay code E (B787-9, A330) và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ các vị trí đỗ 77A, 79A, 81A: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V, mũi quay về hướng Đông theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. **Ghi chú:** • Vị trí đỗ 77A khai thác linh hoạt tại vị trí đỗ 77, 78 hiện hữu. Khi khai thác vị trí đỗ 77A: Không bố trí tàu bay tại các vị trí đỗ 77, 78, 79 và ngược lại. • Vị trí đỗ 79A khai thác linh hoạt tại vị trí đỗ 79, 80 hiện hữu. Khi khai thác vị trí đỗ 79A: Không bố trí tàu bay tại các vị trí đỗ 79, 80, 81 và ngược lại; • Vị trí đỗ 81A khai thác linh hoạt tại vị trí đỗ 81, 82, 83 hiện hữu. Khi khai thác vị trí đỗ 81A: Không bố trí tàu bay tại các vị trí đỗ 81, 82, 83 và ngược lại. Used for aircraft up to code E (B787-9, A330) and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 77A, 79A, 81A: Aircraft are pushed back to TWY V, the nose of the aircraft face East and taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** • Stand 77A is operated flexibly at existing stands 77 and 78. When there is an aircraft arranged to operate at stand 77A; stands 77, 78, 79 shall not be arranged to operate and vice versa. • Stand 79A is operated flexibly at existing stands 79 and 80. When there is an aircraft arranged to operate at stand 79A; stands 79, 80, 81 shall not be arranged to operate and vice versa. • Stand 81A is operated flexibly at existing stands 81, 82 and 83. When there is an aircraft arranged to operate at stand 81A: stands 81, 82, 83 shall not be arranged to operate and vice versa.
From 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B	Khai thác tàu bay code C và tương đương trở xuống. Phương thức kéo/đẩy: – Từ các vị trí đỗ 91 đến 101: Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. – Từ các vị trí đỗ 102, 103A, 103B, 104A và 104B: Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y hoặc Y7 (đến vị trí mũi tàu bay ngang với vạch dừng chờ lăn trung gian trước vệt lăn Y) và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. Used for aircraft up to code C and equivalent. Towing/pushing procedures: – From stands 91 to 101: Aircraft are pushed back to taxilane Y and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. – From stands 102, 103A, 103B, 104A và 104B: Aircraft are pushed back to taxilane Y or taxilane Y7 (position the nose of aircraft abeam with the intermediate holding position in front of taxilane Y) and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure.
103, 104	Khai thác tàu bay code E và tương đương trở xuống. **Phương thức kéo/đẩy:** – Từ các vị trí đỗ 103 và 104: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V hoặc S7 (đến vị trí mũi tàu bay ngang với vạch dừng chờ lăn trung gian trước đường lăn V) và lăn theo huấn lệnh của KSVKL đến điểm chờ để khởi hành. **Ghi chú:** • Khi khai thác tàu bay code E vị trí đỗ 103: Không bố trí tàu bay tại các vị trí đỗ 103A, 103B và ngược lại. • Khi khai thác tàu bay code E vị trí đỗ 104: Không bố trí tàu bay tại các vị trí đỗ 104A, 104B và ngược lại. Used for aircraft up to code E and equivalent. **Towing/pushing procedures:** – From stands 103 and 104: Aircraft are pushed back to TWY V or S7 (position the nose of aircraft abeam with the intermediate holding position in front of TWY V) and aircraft taxi following the ATC clearances to the holding position for departure. **Note:** • When there is an aircraft code E arranged to operate at stand 103; stands 103A, 103B shall not be arranged to operate and vice versa. • When there is an aircraft code E arranged to operate at stand 104; stands 104A, 104B shall not be arranged to operate and vice versa
1E, 2E	Vị trí đỗ biệt lập: Sử dụng cho tàu bay trong trường hợp có sự cố khẩn nguy can thiệp bất hợp pháp Isolated stands: Used for aircraft in case emergency, unlawful interference

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4.1 Phương thức vận hành tàu bay

Ghi chú: Trong trường hợp cần thiết phải thực hiện khác với phương thức vận hành tàu bay dưới đây, tổ lái phải tuân thủ huấn lệnh của KSVKL.

a) **Các vị trí đỗ từ 1 đến 8, 1A**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay lăn theo đường lăn S/V → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay lăn theo đường lăn S/V → (đường lăn S3/S4 → đường lăn P1)/(đường lăn S5 → đường lăn P2) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay lăn theo đường lăn S/V/(đường lăn S → đường lăn S5 → đường lăn V) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay lăn theo đường lăn S/V/(đường lăn S → đường lăn S5 → đường lăn V) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S6/S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5/S3 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8)/P6 → đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8/P4 → đường lăn P6 → đường lăn S10)→ đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5/S3 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/S4/S3 → đường lăn V → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S6/S5/S4/S3/S1 → đường lăn V → các vị trí đỗ.

b) **Các vị trí đỗ từ 9 đến 16**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn V → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn V → (đường lăn S3/S4 → đường lăn P1)/(đường lăn S5 → đường lăn P2)/(đường lăn S5 → đường lăn P2 → đường lăn P3 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S5/S6/V1/S7/S8 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S5/S6/V1/S7 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5/S3/S4 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.

4.1 Aircraft operational procedures

Note: In case it is necessary to implement differently from the issued aircraft operational procedures as below, pilots follow ATC instructions strictly.

a) **Stands from 1 to 8, 1A**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft taxi via TWY S/V → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft taxi via TWY S/V→ (TWY S3/S4 → TWY P1)/(TWY S5 → TWY P2) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft taxi via TWY S/V/(TWY S → TWY S5 → TWY V) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft taxi via TWY S/V/(TWY S → TWY S5 → TWY V) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S6/S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5/S3 → TWY V) → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8)/P6 → TWY P4 → TWY P5 →TWY S8/P4 →TWY P6 →TWY S10) → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5/S3 → TWY V) → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/S4/S3 → TWY V → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S6/S5/S4/S3/S1 → TWY V → stands.

b) **Stands from 9 to 16**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY V → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY V → (TWY S3/S4 → TWY P1)/(TWY S5 → TWY P2)/(TWY S5 → TWY P2 → TWY P3 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY V/(TWY V → TWY S5/S6/V1/S7/S8 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY V/(TWY V → TWY S5/S6/V1/S7 → TWY S) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5/S3/S4 → TWY V) → stands.

- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5/S3 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/S4/S3 → đường lăn V → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn V → các vị trí đỗ.

c) **Các vị trí đỗ từ 17 đến 22**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1)/(đường lăn P2 → đường lăn P3 → đường lăn P1 → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/đường lăn S → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1/Y6/Y7 → đường lăn V)/đường lăn S → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5 → các vị trí đỗ.

d) **Các vị trí đỗ từ 23 đến 28**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y2 → đường lăn S5) → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y2 → đường lăn S5) → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1)/(đường lăn P2 → đường lăn P3 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y2 → đường lăn S5) → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/đường lăn S → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.

- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5/S3 → TWY V) → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/S4/S3 → TWY V → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY V → stands.

c) **Stands from 17 to 22**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1)/(TWY P2 → TWY P3 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/TWY S → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/(taxilane Y1/Y6/Y7 → TWY V)/TWY S → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5) → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5) → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5 → stands.

d) **Stands from 23 to 28**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y2 → TWY S5) → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y2 → TWY S5) → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1)/(TWY P2 → TWY P3 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y2 → TWY S5) → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/TWY S → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y2 → đường lăn S5) → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/đường lăn S → đường lăn S8/S10 → đến điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → vệt lăn Y2 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → vệt lăn Y2→ các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V→ đường lăn S5) → vệt lăn Y2 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5 → vệt lăn Y2 → các vị trí đỗ.

e) **Các vị trí đỗ từ 29 đến 32**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R→ đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S)→ đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5 → các vị trí đỗ.

f) **Các vị trí đỗ từ 33 đến 36**

Đối với tàu bay cất cánh

- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y2 → TWY S5) → TWYV/(taxilane Y1 → TWY V)/TWY S → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY V1/S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y2 → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S →TWY V1/S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y2 → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → taxilane Y2 → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5 → taxilane Y2 → stands.

e) **Stands from 29 to 32**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5 → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 → TWY S) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5) → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5) → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5 → stands.

f) **Stands from 33 to 36**

For take-off aircraft

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5/V→ đường lăn S5 → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5/V → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn V → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn V → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6) → vệt lăn Y1→ các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6) → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn S5/V → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/(S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn S5/V → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ hoặc đường CHC 07R/25L → đường lăn S6 → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.

g) **Các vị trí đỗ từ 37 đến 40**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5/V → đường lăn S5 → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5/V → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn V/(đường lăn S5 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn V/(đường lăn S5 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn V→ vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y)/(đường lăn S → đường lăn S6/S5) → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn V → vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y)/(đường lăn S → đường lăn S6/S5) → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY S5/V → TWY S5 → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY S5/V → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY V → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY V → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S6) → taxilane Y1 → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S6) → taxilane Y1 → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → TWY S5/V → taxilane Y1 → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/(TWY S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5) → TWY S5/V → taxilane Y1 → stands or RWY 07R/25L → TWY S6 → taxilane Y1 → stands.

g) **Stands from 37 to 40**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY S5/V → TWY S5 → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY S5/V → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY V/(TWY S5 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y1 → TWY V/(TWY S5 → TWY S) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY V → taxilane Y7/Y6 → taxilane Y)/(TWY S → TWY S6/S5) → taxilane Y1 → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY V → taxilane Y7/Y6 → taxilane Y)/(TWY S → TWY S6/S5) → taxilane Y1 → stands.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn S5/V → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/(đường lăn S4/S3/S1→ đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn S5/V → vệt lăn Y1 → các vị trí đỗ.

h) **Các vị trí đỗ từ 41 đến 46**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y3 → đường lăn S5) → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y3 → đường lăn S5) → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y3 → đường lăn S5) → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 →đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo đường lăn S5/(vệt lăn Y3 → đường lăn S5) → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → vệt lăn Y3 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → vệt lăn Y3 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → vệt lăn Y3 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5 → vệt lăn Y3 → các vị trí đỗ.

i) **Các vị trí đỗ từ 47 đến 54**

Đối với tàu bay cất cánh

- Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y4 → đường lăn S5 → đường lăn V/S → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.
- Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y4 → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.

- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → TWY S5/V → taxilane Y1 → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/(TWY S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5) → TWY S5/V → taxilane Y1 → stands.

h) **Stands from 41 to 46**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y3 → TWY S5) → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L form departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y3 → TWY S5) → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.
- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y3 → TWY S5) → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via TWY S5/(taxilane Y3 → TWY S5) → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 → TWY S) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY V1/S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y3 → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY V1/S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y3 → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → taxilane Y3 → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5 → taxilane Y3 → stands.

i) **Stands from 47 to 54**

For take-off aircraft

- RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y4 → TWY S5 → TWY V/S → TWY S3/S1 → the RWY-holding position of RWY 25L for departure.
- RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y4 → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the RWY-holding position of RWY 25R for departure.

- Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y4 → đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.
- Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y4 → đường lăn S5 → đường lăn V/(vệt lăn Y1 → đường lăn V)/(đường lăn S5 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

- Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5)→ vệt lăn Y4 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn V) → đường lăn S5/(vệt lăn Y1 → đường lăn S5)/(vệt lăn Y7/Y6 → vệt lăn Y → vệt lăn Y1 → đường lăn S5) → vệt lăn Y4 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → vệt lăn Y4 → các vị trí đỗ.
- Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn S/V → đường lăn S5 → vệt lăn Y4 → các vị trí đỗ.

j) **Các vị trí đỗ từ 71 đến 86**

Đối với tàu bay cất cánh

– Đường CHC 25L: Tàu bay lăn theo đường lăn V → đường lăn V/(đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn S) → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành
– Đường CHC 25R: Tàu bay lăn theo đường lăn V → đường lăn V/(đường lăn V1/S6 → đường lăn S) → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.
– Đường CHC 07L: Tàu bay lăn theo đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S6/V1/S7/S8 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành
– Đường CHC 07R: Tàu bay lăn theo đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S6/V1/S7 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành

Đối với tàu bay hạ cánh

– Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/ (đường lăn S → đường lăn S8/S7/V1/S6 → đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y→ các vị trí đỗ.
– Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S8/S7/V1/S6 → đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ.
– Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/V1/S7 → đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ

- RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y4 → TWY S5 → TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the RWY-holding position of RWY 07L for departure.
- RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y4 → TWY S5 →TWY V/(taxilane Y1 → TWY V)/(TWY S5 →TWY S) → TWY S8/S10 → the RWY-holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

- RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY V1/S6/S5 →TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y4 → stands.
- RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY V1/S6/S5 → TWY V) → TWY S5/(taxilane Y1 → TWY S5)/(taxilane Y7/Y6 → taxilane Y → taxilane Y1 → TWY S5) → taxilane Y4 → stands.
- RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → taxilane Y4 → stands.
- RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY S/V → TWY S5 → taxilane Y4 → stands.

j) **Stands from 71 to 86**

For departing aircraft

– RWY 25L: Aircarft taxi via TWY V → TWY V/(TWY V1/S6/S5 → TWY S) → TWY S3/S1 → the holding position of RWY 25L for departure.
– RWY 25R: Aircarft taxi via TWY V → TWY V/(TWY V1/S6 → TWY S) → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the holding position of RWY 25R for departure.
– RWY 07L: Aircarft taxi via TWY V/(TWY V → TWY S6/V1/S7/S8 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the holding position of RWY 07L for departure.
– RWY 07R: Aircarft taxi via TWY V/(TWY V → TWY S6/V1/S7 → TWY S) → TWY S8/S10 → the holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

– RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S8/S7/V1/S6 → TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands.
– RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S8/S7/V1/S6 → TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands
– RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → TWY V/(TWY S → TWY S6/V1/S7 → TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S5/S6/V1/S7 → đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y→ các vị trí đỗ.

k) **Các vị trí đỗ từ 77A, 79A, 81A**

Đối với tàu bay cất cánh

– Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V, mũi quay về hướng Đông → đường lăn V → (đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn S) → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành

– Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V, mũi quay về hướng Đông → đường lăn V → đường lăn V1/S6 → đường lăn S/S5 → đường lăn P2 → đường lăn P3 → đường lăn P1/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.

– Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V, mũi quay về hướng Đông → đường lăn V → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn S → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.

– Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V, mũi quay về hướng Đông → đường lăn V → đường lăn V1/S6/S5 → đường lăn S → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

– Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S8/S7 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S8/S7 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S) → đường lăn S → đường lăn S7/S9 → đường lăn V → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S1 → (đường lăn S → đường lăn S7/S9 → đường lăn V) → các vị trí đỗ.

Ghi chú:

- Không áp dụng phương thức tàu bay trên đường lăn V từ hướng Đông vào vị trí đỗ và tàu bay đẩy lùi ra đường lăn V mũi quay về hướng Tây;
- Sử dụng xe dẫn tàu bay trong quá trình tàu bay lăn từ đường lăn V vào vị trí đỗ chỉ định.

l) **Các vị trí đỗ từ 91 đến 102, 103A, 103B, 104A, 104B**

Đối với tàu bay cất cánh

– Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → đường lăn V → đường lăn V/(đường lăn V1/S5 → đường lăn S) → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.

– Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y→ vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → đường lăn V → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.

– RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY V/(TWY S → TWY S5/S6/V1/S7 → TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands

k) **Stands 77A, 79A, 81A**

For departing aircraft

– RWY 25L: Aircraft are pushed back to TWY V, the nose of aircraft face East → TWY V → (TWY V1/S6/S5 → TWY S) → TWY S3/S1 → the holding position of RWY 25L for departure

– RWY 25R: Aircraft are pushed back to TWY V, the nose of aircraft face East → TWY V → TWY V1/S6 → TWY S/S5 → TWY P2 → TWY P3 → TWY P1/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the holding position of RWY 25R for departure.

– RWY 07L: Aircraft are pushed back to TWY V, the nose of aircraft face East → TWY V → TWY V1/S6/S5→ TWY S → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the holding position of RWY 07L for departure.

– RWY 07R: Aircraft are pushed back to TWY V, the nose of aircraft face East → TWY V → TWY V1/S6/S5 → TWY S → TWY S8/S10 → the holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

– RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S8/S7→ TWY V) → stands.

– RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S8/S7 → TWY V) → stands.

– RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1 → TWY S5/(TWY S4 → TWY S) → TWY S → TWY S7/S9 → TWY V → stands.

– RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S1 → (TWY S → TWY S7/S9 → TWY V) → stands.

Note:

- Do not apply the aircraft operational procedures on TWY V from the East into stands and aircraft are pushed back into TWY V, the nose of the aircraft face West;
- Follow-me car are used during aircraft taxiing from TWY V to the assigned stands.

l) **Stands from 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B**

For departing aircraft

– RWY 25L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → TWY V → TWY V/(TWY V1/S5 → TWY S) → TWY S3/S1 → the holding position of RWY 25L for departure.

– RWY 25R: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → TWY V → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the holding position of RWY 25R for departure.

– Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y→ vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S6/V1/S7/S8 → đường lăn S) → (đường lăn S10 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P6)/(đường lăn S8 → đường CHC 25L/07R → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.

– Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi ra lăn theo vệt lăn Y→ vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S6/V1/S7 → đường lăn S) → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

– Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S8/S7/V1/S6 → đường lăn V) → vệt lăn Y8/Y7/Y6/Y1 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S7/V1/S6 → đường lăn V) → vệt lăn Y8/Y7/Y6/Y1 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2/P1) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/V1/S7 → đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ.

– Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn V/ (đường lăn S → đường lăn S5/S6/V1/S7→ đường lăn V) → vệt lăn Y1/Y6/Y7/Y8 → vệt lăn Y → các vị trí đỗ.

m) **Các vị trí đỗ 103, 104**

Đối với tàu bay cất cánh

– Đường CHC 25L: Tàu bay được đẩy lùi theo vệt lăn Y7 ra đường lăn V/S7 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S7/V1/S6/S5 → đường lăn S) → đường lăn S3/S1 → điểm chờ đường CHC 25L để khởi hành.

– .

– Đường CHC 25R: Tàu bay được đẩy lùi theo vệt lăn Y7 ra đường lăn V/S7 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S7/V1/S6 → đường lăn S) → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn S → đường lăn S4 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.

– Đường CHC 07L: Tàu bay được đẩy lùi theo vệt lăn Y7 ra đường lăn V/S7 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S7/S8 → đường lăn S) → đường lăn S10 → đường lăn P6 → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.

– Đường CHC 07R: Tàu bay được đẩy lùi theo vệt lăn Y7 ra đường lăn V/S7 → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S7/S8 → đường lăn S) → đường lăn S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành hoặc Tàu bay được đẩy lùi ra đường lăn V → đường lăn V/(đường lăn V → đường lăn S7 → đường lăn S) → đường lăn S8 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

Đối với tàu bay hạ cánh

– Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S7/S8/S10 → đường lăn V/(đường lăn S10 → đường lăn S → đường lăn S8/S7 → đường lăn V) → vệt lăn Y7 → vào vị trí đỗ chỉ định.

– Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → (đường lăn P5 → đường lăn S8)/(đường lăn P6 → đường lăn S10)/(đường lăn P4 → đường lăn P5 → đường lăn S8) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S7/S8 → đường lăn V) → vệt lăn Y7 → vào vị trí đỗ chỉ định.

– RWY 07L: Aircraft are pushed back to taxi via taxilane Y → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → TWY V/(TWY V → TWY S6/V1/S7/S8 → TWY S) → (TWY S10 → RWY 25L/07R → TWY P6)/(TWY S8 → RWY 25L/07R → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6) → the holding position of RWY 07L for departure.

– RWY 07R: Aircraft are pushed back to taxi via/ taxilane Y → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → TWY V/(TWY V → TWY S6/V1/S7 → TWY S) → TWY S8/S10 → the holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

– RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S → TWY S8/S7/V1/S6 → TWY V) → taxilane Y8/Y7/Y6/Y1 → taxilane Y → stands.

– RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S7/V1/S6 → TWY V) → taxilane Y8/Y7/Y6/Y1 → taxilane Y → stands.

– RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(TWY P3 → TWY P2/P1) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → TWY V/(TWY S → TWY S6/V1/S7 → TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands.

– RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY V/(TWY S → TWY S5/S6/V1/S7→ TWY V) → taxilane Y1/Y6/Y7/Y8 → taxilane Y → stands.

m) **Stands 103, 104**

For departing aircraft

– RWY 25L: Aircraft are pushed back via taxilane Y7 to TWY V/S7 → TWY V/(TWY V → TWY S7/V1/S6/S5 → TWY S) → TWY S3/S1 → the holding position of RWY 25L for departure

– RWY 25R: Aircraft are pushed back via taxilane Y7 to TWY V/S7 → TWY V/(TWY V → TWY S7/V1/S6 → TWY S) → TWY S5 → TWY P2/(TWY S → TWY S4 → TWY P1) → the holding position of RWY 25R for departure.

– RWY 07L: Aircraft are pushed back via taxilane Y7 to TWY V/S7 → TWY V/(TWY V → TWY S7/S8 → TWY S) → TWY S10 → TWY P6 → the holding position of RWY 07L for departure.

– RWY 07R: Aircraft are pushed back via taxilane Y7 to TWY V/S7 → TWY V/(TWY V → TWY S7/S8 → TWY S) → TWY S10 → the holding position of RWY 07R for departure or Aircraft are pushed back to TWY V → TWY V/(TWY V → TWY S7 → TWY S) → TWY S8 → the holding position of RWY 07R for departure.

For landing aircraft

– RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S7/S8/S10 → TWY V/(TWY S10 → TWY S → TWY S8/S7 → TWY V) → taxilane Y7 → assigned stand.

– RWY 25R: RWY 25R/07L → (TWY P5 → TWY S8)/(TWY P6 → TWY S10)/(TWY P4 → TWY P5 → TWY S8) → TWY V/(TWY S → TWY S7/S8 → TWY V) → taxilane Y7 → assigned stand.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → đường lăn P2/P1/(đường lăn P3 → đường lăn P2) → đường lăn S5/(đường lăn S4 → đường lăn S/V → đường lăn S5) → đường lăn V/(đường lăn S → đường lăn S6/V1 → đường lăn V) → vệt lăn Y7 → vào vị trí đỗ chỉ định.

– Đường CHC 07R: Đường CHC 07R/25L → đường lăn S5/S4/S3/S1 → đường lăn V/ (đường lăn S → đường lăn S5/S6/V1 → đường lăn V) → vệt lăn Y7 → vào vị trí đỗ chỉ định.

4.2 Hạn chế khai thác

– Tàu bay khởi hành lăn theo đường lăn S → rẽ trái vào đường lăn S3 hoặc lăn theo đường lăn S → rẽ phải vào đường lăn S4 chỉ áp dụng đối với tàu bay A321 và tương đương trở xuống.

– Tàu bay hạ cánh sau khi rời đường CHC 07R/25L qua đường lăn S4 → rẽ trái vào đường lăn S hoặc đường lăn S3 → rẽ phải vào đường lăn S: Chỉ áp dụng đối với tàu bay A321 và tương đương trở xuống (Tàu bay rời khỏi đường CHC qua đường lăn S1: Áp dụng theo phương thức hiện hành).

– Tàu bay từ đường lăn S → rẽ trái vào đường lăn S6 không được rẽ trái vào đường lăn V.

– Tàu bay từ đường lăn V → rẽ phải vào đường lăn S6 không được rẽ phải vào đường lăn S.

– Tàu bay từ đường lăn S8 không được rẽ phải vào đường lăn V và ngược lại.

– Tàu bay từ đường lăn S không được rẽ trái vào đường lăn S8 và ngược lại.

– Trong trường hợp tàu bay được đẩy lùi từ các vị trí đỗ từ 9 đến 16 vào các đường lăn S3, S4, S5 để khởi hành, tàu bay không được lăn trên đường lăn S đoạn cắt qua các đường lăn tương ứng có tàu bay đẩy lùi.

– Tàu bay code E chỉ được phép lăn theo đường lăn S5 → vệt lăn Y1 khi không có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 40.

– Tàu bay code E chỉ được phép lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5 khi không có người, phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong khu vực giới hạn vị trí đỗ 37.

– Khi có tàu bay dừng chờ trên các đường lăn S3, S4, S5, S6, S7, V1, S8, S9 đoạn giữa đường lăn V và đường lăn S, tàu bay khác không được vận hành trên đường lăn S hoặc đường lăn V phía sau tàu bay đang dừng chờ.

– Khi có tàu bay dừng chờ trên các đường lăn S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 trước đường CHC 25L/07R, tàu bay khác không được vận hành trên đường lăn S phía sau tàu bay đang dừng chờ.

– Các vệt lăn Y, Y2, Y3, Y4, Y6, Y8 sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh dưới 36 m) và tương đương trở xuống.

– Khi có tàu bay hạ cánh đường CHC 07R, Đài kiểm soát tại sân bay không cho tàu bay dừng chờ trên đường lăn S8 trước đường CHC 07R/25L.

– Tàu bay code D, E không tự vận hành theo đường lăn S5 → vệt lăn Y1 → vào vị trí đỗ 36.

– Tàu bay code D, E tại vị trí đỗ 36: Không áp dụng phương thức đẩy lùi ra vệt lăn Y1, tiếp tục đẩy mũi tàu bay quay về hướng Tây để khởi hành.

– Tàu bay code D, E không tự vận hành theo vệt lăn Y1 → đường lăn S5 → vào vị trí đỗ 32.

– Tàu bay code C không vận hành theo vệt lăn Y6 → vệt lăn Y → vào vị trí đỗ 76 và không vận hành theo vệt lăn Y8 → vệt lăn Y → vị trí đỗ 86.

– Tàu bay từ vị trí đỗ 86 không được phép đẩy lùi ra vệt lăn Y, mũi tàu bay quay về hướng Đông hoặc đẩy lùi ra vệt lăn Y8.

– RWY 07L: RWY 07L/25R → TWY P2/P1/(P3 → TWY P2) → TWY S5/(TWY S4 → TWY S/V → TWY S5) → TWY V/(TWY S → TWY S6/V1 → TWY V) → taxilane Y7 → assigned stand.

– RWY 07R: RWY 07R/25L → TWY S5/S4/S3/S1 → TWY V/(TWY S → TWY S5/S6/V1 → TWY V) → taxilane Y7 → assigned stand.

4.2 Operational limitations

– Departure aircraft taxi on TWY S → turn left into TWY S3 or taxi on TWY S → turn right into TWY S4: Only applied for aircraft up to A321 and equivalent.

– Landing aircraft after vacating RWY 07R/25L via TWY S4 → turn left into TWY S or taxi to TWY S3 → turn right into TWY S: Only applied for aircraft up to A321 and equivalent (Aircraft vacate RWY via TWY S1: Applied the current procedure).

– Aircraft from TWY S → turn left into TWY S6, are not allowed to turn left into TWY V.

– Aircraft from TWY V → turn right into TWY S6, are not allowed to turn right into TWY S.

– Aircraft from TWY S8 are not allowed to turn right into TWY V and vice versa.

– Aircraft from TWY S are not allowed to turn left into TWY S8 and vice versa.

– In case aircraft are pushed back from stands 9 to 16 into TWYs S3, S4, S5 for departure, aircraft are not allowed to taxi on TWY S (the portion crossing the respective TWYs on which aircraft are pushed back).

– Aircraft code E are only allowed to taxi via TWY S5 → taxilane Y1 when there are no personnel, vehicle, facilities operating within the limited area of stand 40.

– Aircraft code E are only allowed to taxi via taxilane Y1 → TWY S5 when there are no personnel, vehicle, facilities operating within the limited area of stand 37.

– When an aircraft holding on TWYs S3, S4, S5, S6, S7, V1, S8, S9 the portion between TWY V and TWY S, other aircraft are not allowed to operate on TWY S or TWY V behind the holding aircraft.

– When an aircraft holding on TWYs S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 in front of RWY 25L/07R, other aircraft are not allowed to operate on TWY S behind the holding aircraft.

– Taxilanes Y, Y2, Y3, Y4, Y6, Y8 are used for aircraft up to code C (wingspan up to but not including 36 m) and equivalent.

– When an aircraft landing at RWY 07R, TWR does not allow aircraft to hold on TWY S8 in front of RWY 07R/25L.

– Aircraft code D, E are not allowed to self operate via TWY S5 → taxilane Y1 → stand 36.

– Aircraft code D, E at stand 36: Do not apply pushing-back procedure to taxilane Y1, push the nose of the aircraft face West for departure.

– Aircraft code D, E are not allowed to self operate via taxilane Y1 → TWY S5 → stand 32.

– Aircraft code C are not opearated via taxilane Y6 → taxilane Y → stand 76 and not operated via taxilane Y8 → taxilane Y → stand 86.

– Aircraft from stand 86 are not allowed to be pushed back to taxilane Y, the nose of the aircraft face East or to be pushed back to taxilane Y8.

– Tàu bay từ đường lăn S (mũi quay về hướng Tây) không được rẽ trái vào đường lăn S8 và ngược lại.

– Tàu bay code D, E tại vị trí đỗ 32: Không áp dụng phương thức đẩy lùi ra đường lăn S5 → vệt lăn Y1 để khởi hành.

– Trong trường hợp tàu bay được đẩy lùi từ các vị trí đỗ từ 103, 104 vào đường lăn S7 để khởi hành, tàu bay không được lăn trên đường lăn S đoạn cắt qua đường lăn S7.

– Tàu bay code E không dừng chờ trên vệt lăn Y7 trước vệt lăn Y khi lăn vào các vị trí đỗ 103, 104

– Đối với tàu bay bị hỏng máy phát điện trên tàu (APU):

  • Tàu bay bị hỏng APU không được khai thác các vị trí đỗ 23, 24, 25, 26, 27, 28, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 53, 54 và tàu bay code E tại các vị trí đỗ 35, 36.

  • Trường hợp tàu bay đột xuất bị hỏng APU: Tàu bay phải được kéo chuyển đến vị trí đỗ thích hợp theo huấn lệnh của KSVKL.

– Khi tàu bay code E đậu khẩn nguy tại bến 1E thì chỉ khai thác được tàu bay code C và tương đương trở xuống trên đường lăn S1.

– Khi tàu bay code E đậu khẩn nguy tại bến 2E thì chỉ khai thác được tàu bay code C và tương đương trở xuống trên đường lăn P6.

– Aircraft from TWY S (the nose of the aircraft face West) are not allowed to turn left into TWY S8 and vice versa.

– Aircraft code D, E at stand 32: Do not apply pushing-back procedure for TWY S5 → taxilane Y1 for departure.

– In case aircraft are pushed back from stands 103, 104 into TWY S7 for departure, aircraft are not allowed to taxi on TWY S (the portion crossing TWY S7)

– Aircraft code E are not hold on taxilane Y7 in front of taxilane Y when taxiing into stands 103, 104.

– For aircraft with failure of generators (APU):

  • Aircraft with failed APU are not operated stands 23, 24, 25, 26, 27, 28, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 53, 54 and aircraft code E at stands 35, 36.

  • In case of unexpected failure of APU: The aircraft must be towed to an appropriate stand following ATC clearances.

– When aircraft code E park at stand 1E (emergency), TWY S1 is only used for aircraft up to code C and equivalent.

– When aircraft code E park at stand 2E (emergency), TWY P6 is only used for aircraft up to code C and equivalent.

5 Vị trí đỗ tàu bay (không khai thác thương mại)

5 Aircraft stands (non-commercial purpose)

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
1T	– Vị trí: • Nằm trên đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách vị trí đỗ 2T: 99,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V (đoạn vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và S3 đến vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và đường lăn S) trong thời gian có tàu bay đỗ. Các đoạn giao cắt giữa đường lăn V với các đường lăn S3, S vẫn duy trì khai thác trong thời gian tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY V; • The stop line of stand 1T is 99.5 M from stand 2T; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of the portion of TWY V (the portion from the intermediate holding position of TWYs V and S3 to the intermediate holding position of TWYs V and S) when there is aircraft parking. The intersections of TWY V and TWYs S3, S remain normal operation during suspend operation of the portion of TWY V. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
2T	– Vị trí: • Nằm trên đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách vị trí đỗ 3T: 89,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V (đoạn vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và S3 đến vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và đường lăn S) trong thời gian có tàu bay đỗ. Các đoạn giao cắt giữa đường lăn V với các đường lăn S3, S vẫn duy trì khai thác trong thời gian tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY V; • The stop line of stand 2T is 89.5 M from stand 3T; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of the portion of TWY V (the portion from the intermediate holding position of TWYs V and S3 to the intermediate holding position of TWYs V and S) when there is aircraft parking. The intersections of TWY V and TWYs S3, S remain normal operation during suspend operation of the portion of TWY V. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.
3T	– Vị trí: • Nằm trên đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S3: 118,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V (đoạn vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và S3 đến vạch dừng chờ lăn trung gian đường lăn V và đường lăn S) trong thời gian có tàu bay đỗ. Các đoạn giao cắt giữa đường lăn V với các đường lăn S3, S vẫn duy trì khai thác trong thời gian tạm ngừng khai thác một phần đường lăn V. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY V; • The stop line of stand 3T is 118.5 M from the intersection of TWY S3; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of the portion of TWY V (the portion from the intermediate holding position of TWYs V and S3 to the intermediate holding position of TWYs V and S) when there is aircraft parking. The intersections of TWY V and TWYs S3, S remain normal operation during suspend operation of the portion of TWY V. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
4T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y2; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y2: 152,50 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Đông; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác một phần vệt lăn Y2 (đoạn sau vị trí đỗ 23, 24 và vị trí đỗ số 26, 27) trong thời gian có tàu bay đỗ. Đoạn vệt lăn Y2 (từ giao điểm với đường lăn S5 đến sau vị trí đỗ 25, 27) vẫn duy trì khai thác trong thời gian tạm ngừng khai thác một phần vệt lăn Y2. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → Y2 → vị trí đỗ 4T (sử dụng khi vị trí đỗ 5T trống). • Tàu bay từ vị trí đỗ 4T → đẩy lùi ra đường lăn S5 → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 4T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ 23, 24, 26, 27: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ 23, 24, 26, 27 để khởi hành. • Các vị trí đỗ 25, 28: Tàu bay đẩy lùi ra đường lăn S5, mũi tàu bay quay về hướng Bắc, tàu bay lăn đến điểm chờ để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ 23, 24, 26, 27: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ 23, 24, 26, 27. • Các vị trí đỗ 25, 28: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo phương thức hiện hành vào các vị trí đỗ 25, 28. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y2; • The stop line of stand 4T is 152.50 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y2; – The nose of aircraft is to the East; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of the portion of taxilane Y2 (the portion behind stands 23, 24 and stands 26, 27) when there is aircraft parking. The portion of taxilane Y2 (the portion from the intersection of TWY S5 to behind stands 25, 27) remains normal operation during suspend operation of the portion of taxilane Y2. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → S5 → Y2 → stand 4T (used when stand 5T is available). • Aircraft from stand 4T → pushed back to TWY S5 → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 4T:** **For departing aircraft:** • Stands 23, 24, 26, 27: Aircraft are not allowed to push from stands 23, 24, 26, 27 for departure. • Stands 25, 28: Aircraft are pushed back to TWY S5, the nose of aircraft is to the North, aircraft taxi to the holding position for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures. **For arriving aircraft:** • Stands 23, 24, 26, 27: Aircraft are not allowed to taxi into stands 23, 24, 26, 27. • Stands 25, 28: After landing, aircraft taxi following the current taxiing procedures into stands 25, 28. • Remaining stands: Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
5T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y2; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y2: 86,0 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Đông; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y2 trong thời gian có tàu bay đỗ. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → Y2 → vị trí đỗ 5T. • Tàu bay từ vị trí đỗ 5T → đẩy lùi ra đường lăn S5 → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 5T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ 23, 24, 25, 26, 27, 28: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ 23, 24, 25, 26, 27, 28 để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ 23, 24, 25, 26, 27, 28: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ 23, 24, 25, 26, 27, 28. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y2; • The stop line of stand 5T is 86.0 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y2; – The nose of aircraft is to the East; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y2 when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → S5 → Y2 → stand 5T. • Aircraft from stand 5T → pushed back to TWY S5 → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 5T:** **For departing aircraft:** • Stands 23, 24, 25, 26, 27, 28: Aircraft are not allowed to push from stands 23, 24, 25, 26, 27, 28 for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures. **For arriving aircraft:** • Stands 23, 24, 25, 26, 27, 28: Aircraft are not allowed to taxi into stands 23, 24, 25, 26, 27, 28. • Remaining stands: Applied the current procedures.
6T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y1 (phía sau các vị trí đỗ 37, 38); • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y1: 116 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code E (sải cánh từ 52 M đến dưới 65 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y1 (đoạn sau các vị trí đỗ từ 37 đến 40) khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y1 (behind stands 37, 38); • The stop line of stand 6T is 116 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y1; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code E (wingspan from 52 M up to but not including 65 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y1 (the portion behind stands from 37 to 40) when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
7T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y1 (phía sau các vị trí đỗ 39, 40); • Vạch dừng bánh mũi cách vị trí đỗ 6T: 97 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code E (sải cánh từ 52 M đến dưới 65 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y1 (đoạn sau các vị trí đỗ từ 37 đến 40) khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y1 (behind stands 39, 40); • The stop line of stand 7T is 97 M from stand 6T; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code E (wingspan from 52 M up to but not including 65 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y1 (the portion behind stands from 37 to 40) when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
8T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y1 (phía sau các vị trí đỗ 35, 36); • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm vệt lăn Y với vệt lăn Y1: 97,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Bắc; – Sử dụng cho tàu bay code E (sải cánh từ 52 M đến dưới 65 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y1 (đoạn sau các vị trí đỗ từ 35, 36) khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → Y1→ vị trí đỗ 8T (trường hợp kéo tàu bay qua vệt lăn Y1 thì vị trí đỗ 6T và 7T phải để trống). • Tàu bay từ vị trí đỗ 8T → kéo về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 8T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ 35, 36: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ 35, 36 để khởi hành. • Các vị trí đỗ 33, 34: Tàu bay đẩy lùi ra vệt lăn Y/đường lăn V để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành trừ phương thức lăn qua vệt lăn Y1 (đoạn phía sau vị trí đỗ 35, 36). **Ghi chú:** Việc đẩy lùi ra vệt lăn Y chỉ áp dụng đối với tàu bay code C và tương đương trở xuống. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ 35, 36: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ 35, 36. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành trừ phương thức lăn qua vệt lăn Y1 (đoạn phía sau vị trí đỗ 35, 36). – Position: • Located on taxilane Y1 (behind stands 35, 36); • The stop line of stand 8T is 97.5 M from the intersection of taxilane Y and taxilane Y1; – The nose of aircraft is to the North; – Used for aircraft code E (wingspan from 52 M up to but not including 65 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y1 (the portion behind stands from 35, 36) when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... S5 → Y1→ stand 8T (in case aircraft are towed via taxilane Y1, stands 6T and 7T are available). • Aircraft from stand 8T → towed into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 8T:** **For departing aircraft:** • Stands 35, 36: Aircraft are not allowed to push from stands 35, 36 for departure. • Stands 33, 34: Aircraft are pushed back to taxilane Y/TWY V for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures, except for taxiing procedures via taxilane Y1 (the portion behind stands 35, 36). **Note:** Pushing back to taxilane Y is only applied for aircraft up to code C and equivalent. **For arriving aircraft:** • Stands 35, 36: Aircraft are not allowed to taxi into stands 35, 36. • Remaining stands: Applied the current procedures, except for taxiing procedures via taxilane Y1 (the portion behind stands 35, 36).

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
9T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y3 (phía sau các vị trí đỗ 41 đến 44); • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y3: 89,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y3 khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → Y3 → vị trí đỗ 9T. • Tàu bay từ vị trí đỗ 9T → đẩy lùi ra đường lăn S5 → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 9T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ 41, 42, 43, 44, 45, 46: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ 41, 42, 43, 44, 45, 46 để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ 41, 42, 43, 44, 45, 46: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ 41, 42, 43, 44, 45, 46. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y3 (behind stands from 41 to 44); • The stop line of stand 9T is 89.5 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y3; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y3 when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → S5 → Y3 → stand 9T. • Aircraft from stand 9T → pushed back to TWY S5 → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 9T:** **For departing aircraft:** • Stands 41, 42, 43, 44, 45, 46: Aircraft are not allowed to push from stands 41, 42, 43, 44, 45, 46 for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures. **For arriving aircraft** • Stands 41, 42, 43, 44, 45, 46: Aircraft are not allowed to taxi into stands 41, 42, 43, 44, 45, 46. • Remaining stands: Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
10T	– Vị trí: • Nằm trên vệt lăn Y3 (phía sau các vị trí đỗ 43 đến 46); • Cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y3: 163 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Tây; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác vệt lăn Y3 (đoạn từ sau vị trí đỗ 42, 43 và 45, 46) khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → Y3 → vị trí đỗ 10T (sử dụng khi vị trí đỗ 9T trống). • Tàu bay từ vị trí đỗ 10T → đẩy lùi ra đường lăn S5 → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 10T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ 42, 43, 45, 46: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ 42, 43, 45, 46 để khởi hành. • Các vị trí đỗ 41, 44: Tàu bay đẩy lùi ra đường lăn S5, mũi tàu bay quay về hướng Bắc, tàu bay lăn đến điểm chờ để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ 42, 43, 45, 46: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ 42, 43, 45, 46. • Các vị trí đỗ 41, 44: Sau khi hạ cánh, tàu bay lăn theo phương thức hiện hành vào các vị trí đỗ 41, 44. • Tàu bay tại các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on taxilane Y3 (behind stands from 43 to 46); • The stop line of stand 10T is 163 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y3; – The nose of aircraft is to the West; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y3 (the portion behind stands 42, 43 and 45, 46) when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → S5 → Y3 → stand 10T (used when stand 9T is available). • Aircraft from stand 10T → pushed back to TWY S5 → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 10T:** **For departing aircraft:** • Stands 42, 43, 45, 46: Aircraft are not allowed to push from stands 42, 43, 45, 46 for departure. • Stands 41, 44: Aircraft are pushed back to TWY S5, the nose of aircraft is to the North, aircraft taxi to the holding position for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures. **For arriving aircraft:** • Stands 42, 43, 45, 46: Aircraft are not allowed to taxi into stands 42, 43, 45, 46. • Stands 41, 44: After landing, aircraft applied the current taxiing procedures into stands 41, 44. • Remaining stands: Applied the current procedures.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
11T	– Vị trí: • Nằm trên trên đường lăn S5; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn S5 với vệt lăn Y4: 34,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vệt lăn Y4 (đoạn từ sau vị trí đỗ 47 đến 49 và vị trí đỗ 50 đến 54) khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → S5 → vị trí đỗ 11T. • Tàu bay từ vị trí đỗ 11T → kéo/đẩy lùi về vị trí đỗ chỉ định hoặc đẩy lùi vào vệt lăn Y3/ Y2 và kéo về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 11T:** **Đối với tàu bay khởi hành:** • Các vị trí đỗ từ 47 đến 54: Tàu bay không được phép đẩy ra từ các vị trí đỗ từ 47 đến 54 để khởi hành. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. **Đối với tàu bay đến:** • Các vị trí đỗ từ 47 đến 54: Tàu bay đến không được phép vận hành vào các vị trí đỗ từ 47 đến 54. • Các vị trí đỗ còn lại: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY S5; • The stop line of stand 11T is 34.5 M from the intersection of TWY S5 and taxilane Y4; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of taxilane Y4 (the portion behind stands from 47 to 49 and from 50 to 54) when there is aircraft parking at this stand. **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → S5 → stand 11T. • Aircraft from stand 11T → ... towed/pushed back into the allocated stand or pushed back to taxilane Y3/Y2 and towed into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stand 11T:** **For departing aircraft:** • Stands from 47 to 54: Aircraft are not allowed to push from stands 47 to 54 for departure. • Remaining stands: Applied the current procedures. **For arriving aircraft:** • Stands from 47 to 54: Aircraft are not allowed to taxi into stands from 47 to 54. • Remaining stands: Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
12A	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ tàu bay 12, tim vị trí đỗ phía bên trái so với tim vị trí đỗ 12 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 92,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ 12 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → kéo vào vị trí đỗ 12A. • Tàu bay từ vị trí đỗ 12A → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 12A:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 12, the centre line of stand 12A is left to the centre line of stand 12, direction from TWY V; • The stop line of stand 12A is 92.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 12 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → towed to stand 12A. • Aircraft from stand 12A → pushed to TWY V → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 12A:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.
12B	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ 12, tim vị trí đỗ phía bên phải so với tim vị trí đỗ 12 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 111,5 M – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ 12 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → vị trí đỗ 12B (tàu bay không được phép kéo vào vị trí đỗ 12B trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12A). • Tàu bay từ vị trí đỗ 12B → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định (tàu bay tại vị trí đỗ 12B không được phép đẩy lùi trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 12A). **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 12B:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 12; the centre line of stand 12B is right to the centre line of stand 12, direction from TWY V; • The stop line of stand 12B is 111.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 12 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → stand 12B (aircraft are not allowed to tow into stand 12B in case there is aircraft parking at stand 12A). • Aircraft from stand 12B → pushed to TWY V → into the allocated stand (aircraft at stand 12B are not allowed to push back in case there is aircraft parking at stand 12A). **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 12B:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
12T	– Vị trí: • Nằm trên đường lăn S6; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn V với đường lăn S6: 150 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code E (sải cánh từ 52 M đến dưới 65 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác đường lăn S6 khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. Chỉ áp dụng khi sử dụng đường CHC 25L cho tàu bay cất hạ cánh. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY S6; • The stop line of stand 12T is 150 M from the intersection of TWY V and TWY S6; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code E (wingspan from 52 M up to but not including 65 M). **Note:** Suspend operation of TWY S6 when there is aircraft parking at this stand. Only applied when RWY 25L is used for take-off/landing. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.
13T	– Vị trí: • Nằm trên đường lăn S7; • Vạch dừng bánh mũi cách giao điểm đường lăn V với đường lăn S7: 97 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code E (sải cánh từ 52 M đến dưới 65 M). **Ghi chú:** Tạm ngừng khai thác đường lăn S7 khi có tàu bay đỗ tại vị trí này. Chỉ áp dụng khi sử dụng đường CHC 07R cho tàu bay cất hạ cánh. **Phương thức kéo/đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ và phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ trên:** Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located on TWY S7; • The stop line of stand 13T is 97 M from the intersection of TWY V and TWY S7; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code E (wingspan from 52 M up to but not including 65 M). **Note:** Suspend operation of TWY S7 when there is aircraft parking at this stand. Only applied when RWY 07R is used for take-off/landing. **Procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands and taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking the above mentioned aircraft stands:** Applied the current procedures.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
14A	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ 14, tim vị trí đỗ phía bên trái so với tim vị trí đỗ 14 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 92,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ 14 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → vị trí đỗ 14A. • Tàu bay từ vị trí đỗ 14A → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 14A:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 14, the centre line of stand 14A is left to the centre line of stand 14, direction from TWY V; • The stop line of stand 14A is 92.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 14 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → stand 14A. • Aircraft from stand 14A → pushed to TWY V → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 14A:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.
14B	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ 14, tim vị trí đỗ phía bên phải so với tim vị trí đỗ 14 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 111,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ 14 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → kéo vào vị trí đỗ 14B (tàu bay không được phép kéo vào vị trí đỗ 14B trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 14A). • Tàu bay từ vị trí đỗ 14B → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định (tàu bay tại vị trí đỗ 14B không được phép đẩy lùi trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 14A). **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 14B:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 14, the centre line of stand 14B is right to the centre line of stand 14, direction from TWY V; • The stop line of stand 14B is 111.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 14 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → stand 14B (aircraft are not allowed to tow into stand 14B in case there is aircraft parking at stand 14A). • Aircraft from stand 14B → pushed to TWY V → into the allocated stand (aircraft at stand 14B are not allowed to push back in case there is aircraft parking at stand 14A). **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 14B:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stand***	***Vị trí, năng lực khai thác và phương thức kéo đẩy tàu bay ra/vào vị trí đỗ*** ***Position, operational capability and procedures of towing and pushing aircraft into and out of these stands***
16A	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ 16, tim vị trí đỗ phía bên trái so với tim vị trí đỗ 16 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 92,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ 16 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → vị trí đỗ 16A. • Tàu bay từ vị trí đỗ 16A → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định. **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 16A:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 16, the centre line of stand 16A is left to the centre line of stand 16, direction from TWY V; • The stop line of stand 16A is 92.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 16 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → stand 16A. • Aircraft from stand 16A → pushed to TWY V → into the allocated stand. **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 16A:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.
16B	– Vị trí: • Nằm trong vị trí đỗ 16B, tim vị trí đỗ phía bên phải so với tim vị trí đỗ 16 hướng từ đường lăn V; • Vạch dừng bánh mũi cách tim đường lăn V: 111,5 M; – Mũi tàu bay quay về hướng Nam; – Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh từ 24 M đến dưới 36 M). **Ghi chú:** Ngừng khai thác vị trí đỗ tàu bay 16 trong thời gian có tàu bay không khai thác thương mại (đỗ qua đêm). **Phương thức kéo đẩy tàu bay từ vị trí đỗ thương mại đến vị trí đỗ chờ trên đường lăn/ vị trí đỗ không khai thác thương mại và ngược lại:** • Tàu bay được kéo/đẩy từ sân đỗ → ... → V → vị trí đỗ 16B (tàu bay không được phép kéo vào vị trí đỗ 16B trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 16A). • Tàu bay từ vị trí đỗ 16B → đẩy ra đường lăn V → về vị trí đỗ được chỉ định (tàu bay tại vị trí đỗ 16B không được phép đẩy lùi trong trường hợp có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 16A). **Phương thức vận hành đối với tàu bay khác khi có tàu bay đỗ tại các vị trí đỗ 16B:** • Đối với tàu bay khởi hành: Áp dụng theo phương thức hiện hành. • Đối với tàu bay đến: Áp dụng theo phương thức hiện hành. – Position: • Located within stand 16, the centre line of stand 16B is right to the centre line of stand 16, direction from TWY V; • The stop line of stand 16B is 111.5 M from the centre line of TWY V; – The nose of aircraft is to the South; – Used for aircraft code C (wingspan from 24 M up to but not including 36 M). **Note:** Suspend operation of stand 16 when there is non-commercial aircraft (parking overnight). **Procedures of towing and pushing aircraft from commercial stands to stands for parking on TWY/non-commercial stands and vice versa:** • Aircraft are towed/pushed from apron → ... → V → stand 16B (aircraft are not allowed to tow into stand 16B in case there is aircraft parking at stand 16A). • Aircraft from stand 16B → pushed to TWY V → into the allocated stand (aircraft at stand 16B are not allowed to push back in case there is aircraft parking at stand 16A). **Taxiing procedures of other aircraft when there is aircraft parking at stands 16B:** • For departing aircraft: Applied the current procedures. • For arriving aircraft: Applied the current procedures.

Ghi chú: **Note:**

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Các vị trí đỗ nêu trên không sử dụng để khai thác thương mại, tàu bay không khai thác thương mại được kéo/đẩy theo huấn lệnh của KSVKL vào các vị trí đỗ trên đường lăn và kéo/đẩy về vị trí đỗ thương mại để khai thác.
- Trong trường hợp các đường lăn nêu trên không sử dụng cho tàu bay đỗ: Tàu bay đi/đến được vận hành theo phương thức hiện hành.
- Không khai thác tàu bay đi/đến tại các vị trí đỗ 12, 14, 16 trong trường hợp có tàu bay không khai thác đỗ tại khu vực vị trí đỗ tương ứng.
- Bố trí xe dẫn tàu bay (Follow-me car) cho các chuyến bay đi/đến Cảng HKQT Tân Sơn Nhất vào các vị trí đỗ tàu bay đỗ chờ/đỗ qua đêm trong thời gian áp dụng phương án bố trí các vị trí đỗ chờ/đỗ qua đêm trên đường lăn.

6 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC TUYẾN LĂN TIÊU CHUẨN (STR)

6.1 Mục đích, phạm vi và đối tượng áp dụng

6.1.1 Mục đích

STR và phương thức khai thác STR này nhằm:

- Thay thế các huấn lệnh lăn có chứa nhiều thông tin đường lăn, chỉ rõ một tuyến lăn duy nhất cho tổ lái thực hiện: Đối với chuyến bay khởi hành - từ vị trí đỗ ra tới các điểm chờ để lên đường cất hạ cánh; Đối với chuyến bay đến - từ khi tàu bay rời đường cất hạ cánh về tới vị trí đỗ.
- Giảm thời gian chiếm dụng sóng liên lạc do huấn lệnh lăn đã được rút gọn.
- Giảm khối lượng công việc cho cả KSVKL và tổ lái.
- Giảm nguy cơ tổ lái nhầm lẫn khi điều khiển tàu bay lăn.

6.1.2 Phạm vi áp dụng

Tuyến lăn tiêu chuẩn và phương thức khai thác tuyến lăn tiêu chuẩn được áp dụng cho các đường lăn và sân đỗ tàu bay tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

6.1.3 Đối tượng áp dụng

– KSVKL thuộc Trung tâm kiểm soát tiếp cận - Tại sân Tân Sơn Nhất.

– Tổ lái của các hãng hàng không có hoạt động bay, khai thác tại cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

– Không áp dụng: Tàu bay Boeing 747-8, tổ lái của các tàu sử dụng xe dẫn để dẫn dắt về vị trí đỗ và ra điểm chờ lên đường cất hạ cánh và các tàu bay khai thác tại các vị trí đỗ 77A, 79A, 81A.

6.2 Nguyên tắc xây dựng, đặt tên

6.2.1 Nguyên tắc xây dựng

– Tuyến lăn tiêu chuẩn được xây dựng trên cơ sở các tuyến đường lăn thường xuyên khai thác tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

– Tuyến lăn tiêu chuẩn tuân thủ Quy định về phương thức kéo đẩy, vận hành tàu bay và các hạn chế trong hoạt động khai thác tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

– Đảm bảo tàu bay lăn liền mạch tới điểm cuối của tuyến lăn tiêu chuẩn với thời gian chờ thấp nhất.

– Trong trường hợp không thể áp dụng tuyến lăn tiêu chuẩn, KSVKL cấp huấn lệnh cho tàu bay lăn theo các đường lăn hiện hành.

- The above mentioned aircraft stands are not used for commercial operation, the aircraft which does not operate for commercial purpose is towed/pushed following ATC instructions into aircraft stands on TWYs and into commercial stands to operate.
- In case the above mentioned TWYs are not used for parking aircraft: Departing/Arriving aircraft applied the current taxiing procedures.
- Do not operate departing/arriving aircraft at stands 12, 14, 16 in case there is aircraft (non - commercial purpose) parking respectively at these stands.
- Follow-me" car is provided for flights to/from Tan Son Nhat International Airport into parking/parking overnight stands during arrangement of parking/parking overnight stands on TWYs.

6 STANDARD ROUTES (STR) OPERATIONAL PROCEDURES

6.1 Purposes, scope and subjects of application

6.1.1 Purposes

STR and STR's operational procedures are established aiming to:

- Replace taxiing ATC clearances that contain a lot of TWYs information, specifying a single taxi route for pilot to follow: For departure flights - from stands to holding points to line up on the RWY; For arrival flights - from the movement when aircraft vacating RWY to stands.
- Reduce the time communication on occupancy due to taxiing clearances has been shortened.
- Reduce the workload for both ATCs and pilots.
- Reduce the risk of pilot confusion when controlling the taxi aircraft.

6.1.2 Scope of application

STR and STR's operational procedures are applied for TWYs and aprons at Tan Son Nhat International Airport

6.1.3 Subjects of application

– ATCs of the Tan Son Nhat APP/TWR.

– Pilots of airlines having flight operations at Tan Son Nhat International Airport.

– Not applicable for Boeing B747-8, flights using follow-me car to taxi out/into stand and holding point to line up on the RWY and aircraft operating at stands 77A, 79A, 81A.

6.2 Principles of establishing and naming STR

6.2.1 Principles of establishing STR

– STR are established based on the most common TWYs in use at Tan Son Nhat International Airport.

– STR are in compliance with the Regulations on pushback procedures, aircraft operations and operational restrictions at Tan Son Nhat International Airport.

– Ensure aircraft taxi seamlessly to the end of STRs with the minimum waiting time.

– In case the standard taxiing route cannot be applied, ATC issue clearances for the aircraft to taxi following the current TWYs.

6.2.2 Nguyên tắc đặt tên tuyến lăn tiêu chuẩn

– Dựa trên nguyên tắc xây dựng tuyến lăn tiêu chuẩn, tất cả các tuyến lăn tiêu chuẩn đều được gọi chung là STANDARD ROUTE. Tổ lái và KSVKL phân biệt tuyến lăn tiêu chuẩn dựa trên đầu đường CHC sử dụng và điểm đến cụ thể:

– Đối với tàu bay khởi hành: Điểm đến cuối cùng của tuyến lăn tiêu chuẩn sẽ là các điểm dừng chờ trên đường lăn trước khi lên đường CHC (holding point runway).

– Đối với tàu bay đến: Điểm cuối cùng của tuyến lăn tiêu chuẩn sẽ là bến đỗ.

6.2.3 Nguyên tắc hoạt động

– KSVKL cấp huấn lệnh cho tổ lái lăn theo tuyến lăn tiêu chuẩn một cách liền mạch tới điểm dừng chờ lên đường cất hạ cánh (đối với tàu bay khởi hành), tới vị trí đỗ (đối với tàu bay đến) hoặc lăn theo tuyến lăn tiêu chuẩn và dừng chờ tại một vị trí khác phù hợp với tình hình hoạt động tại sân bay vào thời điểm đó để đảm bảo an toàn hoạt động bay nhằm tránh nguy cơ va chạm giữa các tàu bay với nhau, giữa tàu bay với người, phương tiện trên mặt đất, điều tiết hoạt động bay…

– Tổ lái cần nắm rõ sơ đồ đường lăn, sân đỗ và xác định tuyến lăn tiêu chuẩn khi biết đường CHC sử dụng (đối với tàu bay khởi hành) và vị trí đỗ được chỉ định (đối với tàu bay đến). Khi có bất kỳ sự nghi ngờ hoặc khó hiểu nào trong quá trình lăn cần dừng lại ngay lập tức và thông báo cho KSVKL. KSVKL phải làm rõ hoặc cấp huấn lệnh cho tàu bay lăn theo các đường lăn hiện hành đã được công bố.

– Trường hợp KSVKL cần phải điều chỉnh lộ trình lăn của tàu bay hoặc do tổ lái đề nghị thì KSVKL hủy bỏ tuyến lăn tiêu chuẩn và cấp huấn lệnh lăn thay thế.

– Sử dụng đồng thời tuyến lăn tiêu chuẩn cùng với các đường lăn hiện hành đã được công bố.

6.2.4 Thuật ngữ sử dụng

6.2.4.1 Đối với tàu bay khởi hành

6.2.2 Principle of naming STR

– Base on principles of establishing STR, all STRs are named STANDARD ROUTE. Pilot and ATC distinguish the STR base on RWY in use and specific destination:

– For departure aircraft: The final destination of a STR will be holding points on the TWY before line up on RWY (holding point runway).

– For arrival aircraft: The final destination of STR will be apron.

6.2.3 Operational principles

– ATC issues clearances for the pilots to taxi the STR continuously to the holding point (for departing aircraft), to stand (for arriving aircraft) or taxi via the STR and hold at another position appropriate to the operating situation at that time to ensure the safety of flight operations, avoid the risk of collision between aircraft, between aircraft and personnel and vehicles on the ground, facilitate the flight operations…

– Pilots need to clearly understand the packing/docking chart and determine the STR based on the runway-in-use (for departing aircraft) and the assigned stand (for arriving aircraft). When there is any suspicion or hard to understand during taxiing, pilot must immediately stop and notify the ATC. ATC will clarify or issue taxi clearances for the aircraft taxi following the existing TWYs.

– In case ATC needs to adjust taxiing route of aircraft or when requested by pilots, ATC will cancel the STR and issue a taxiing clearances to replace.

– Simultaneously operating STR with exitsing TWYs.

6.2.4 Phraseologies in use

6.2.4.1 For departing aircraft

(AIRCRAFT CALLSIGN) TAXI VIA STANDARD ROUTE TO HOLDING POINT RUNWAY [NUMBER]
OR
(AIRCRAFT CALLSIGN) TAXI TO (HOLDING POINT RUNWAY [NUMBER] VIA STANDARD ROUTE

Ví dụ tàu bay khởi hành đi đường CHC 25L

Example departure aircraft from RWY 25L

- HVN 123 TAXI VIA STANDARD ROUTE TO HOLDING POINT RUNWAY 25L.
- HVN 123 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 25L VIA STANDARD ROUTE.

Ví dụ tàu bay khởi hành đi đường CHC 07R

Example departure aircraft from RWY 07R

- HVN 123 TAXI VIA STANDARD ROUTE TO HOLDING POINT RUNWAY 07R.
- HVN 123 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 07R VIA STANDARD ROUTE.

6.2.4.2 Đối với tàu bay đến

6.2.4.2 For arriving aircraft

(AIRCRAFT CALLSIGN) TAXI VIA STANDARD ROUTE TO STAND [NUMBER]
OR
(AIRCRAFT CALLSIGN) TAXI TO STAND [NUMBER] VIA STANDARD ROUTE

Ví dụ tàu bay từ đường CHC 25R

Example aircraft from RWY 25R

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- HVN 123 TAXI VIA STANDARD ROUTE TO STAND 44.
- HVN 123 TAXI TO STAND 44 VIA STANDARD ROUTE.

Ví dụ tàu bay từ đường CHC 07L

Example aircraft from RWY 07L

- HVN 123 TAXI VIA STANDARD ROUTE TO STAND 44.
- HVN 123 TAXI TO STAND 44 VIA STANDARD ROUTE.

6.2.4.3 Hủy bỏ tuyến lăn tiêu chuẩn

6.2.4.3 Cancel STR

(AIRCRAFT CALLSIGN) CANCEL STANDARD ROUTE, TAXI VIA (SPECIFIC TAXIWAY)

Ví dụ: Tàu bay phải hủy bỏ tuyến lăn tiêu chuẩn đã cấp trước đó khởi hành đường CHC 25L

Example: Aircraft has to cancel the previously issued STR for departure aircraft from RWY 25L

HVN123 CANCEL STANDARD TAXI ROUTE, TAXI VIA TAXIWAY V, S1 TO HOLDING POINT RWY 25L.

6.3 Sơ đồ tuyến lăn tiêu chuẩn

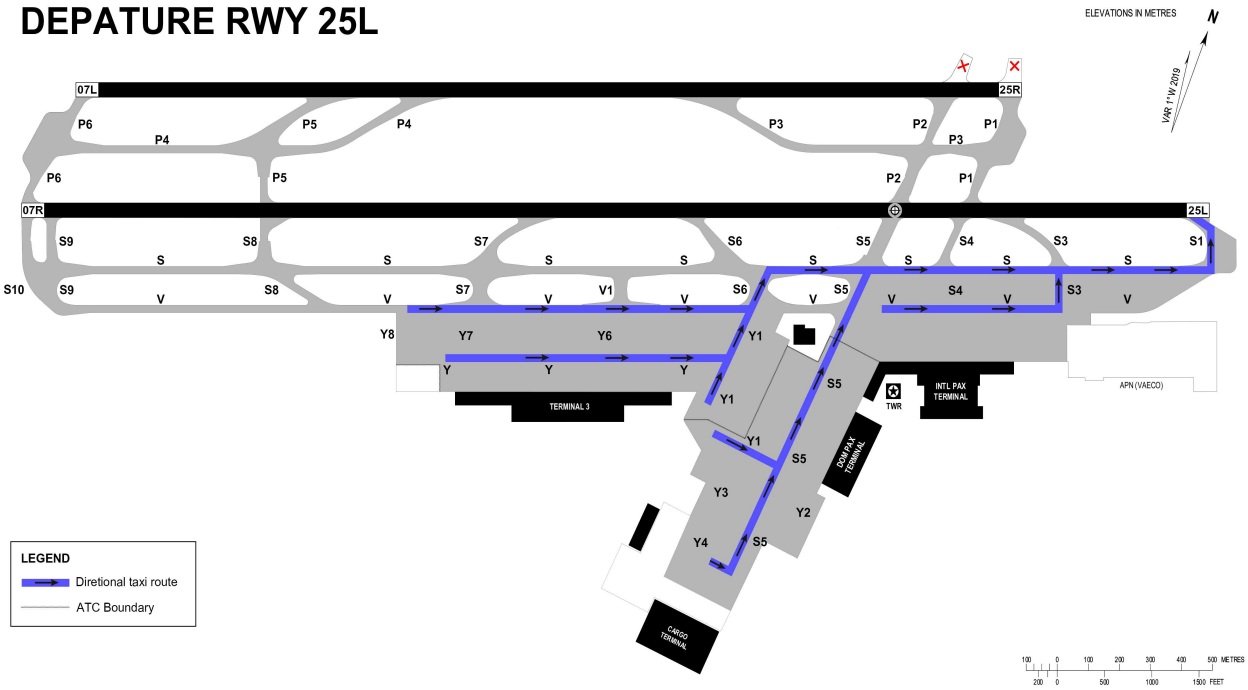
6.3 Charts of STR

6.3.1 Tàu bay khởi hành đường CHC 25L

6.3.1 For departing aircraft - RWY 25L

Đường CHC *RWY*	*Vị trí đỗ* *Stands*	*Hướng mũi tàu bay sau khi đẩy lùi* *The heading of the aircraft after being pushed back*	*Diễn giải tuyến lăn* *Taxi route detail*
Khởi hành đường CHC 25L Departure RWY 25L	1A, 1 đến 8 1A, 1 to 8	Tàu bay tự vận hành từ vị trí đỗ Aircraft self-operate from stand	Các đường lăn S, S1 TWYs S, S1
	9 đến 15 9 to 15	Hướng Đông trên đường lăn V East on TWY V	Các đường lăn V, S3, S, S1 TWYs V, S3, S, S1
	16	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances	
	17 đến 32 17 to 32	Hướng Bắc trên đường lăn S5 North on TWY S5	Các đường lăn S5, S, S1 TWYs S5, S, S1
	33 đến 36 33 to 36	Hướng Bắc trên vệt lăn Y1 North on taxilane Y1	Vệt lăn Y1, các đường lăn S6, S, S1 Taxilane Y1, TWYs S6, S, S1
	37 đến 40 37 to 40	Hướng Đông trên vệt lăn Y1 East on taxilane Y1	Vệt lăn Y1, các đường lăn S5, S, S1 Taxilane Y1, TWYs S5, S, S1
	41 đến 46 41 to 46	Hướng Bắc trên đường lăn S5 North on TWY S5	Các đường lăn S5, S, S1 TWYs S5, S, S1
	47 đến 54 47 to 54	Hướng Đông trên vệt lăn Y4 East on taxilane Y4	Vệt lăn Y4, các đường lăn S5, S, S1 Taxilane Y4, TWYs S5, S, S1
	71 đến 86 71 to 86	Tàu bay tự vận hành từ vị trí đỗ Aircraft self-operate from stand	Các đường lăn V, S6, S, S1 TWYs V, S6, S, S1
	91 đến 102, 103A, 103B, 104A, 104B 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B	Hướng Đông trên vệt lăn Y East on taxilane Y	Các vệt lăn Y, Y1, các đường lăn S6, S, S1 Taxilanes Y, Y1, TWYs S6, S, S1
	103, 104	Hướng Đông trên đường lăn V East on TWY V	Các vệt lăn V, S6, S, S1 Taxilanes V, S6, S, S1

DEPATURE RWY 25L

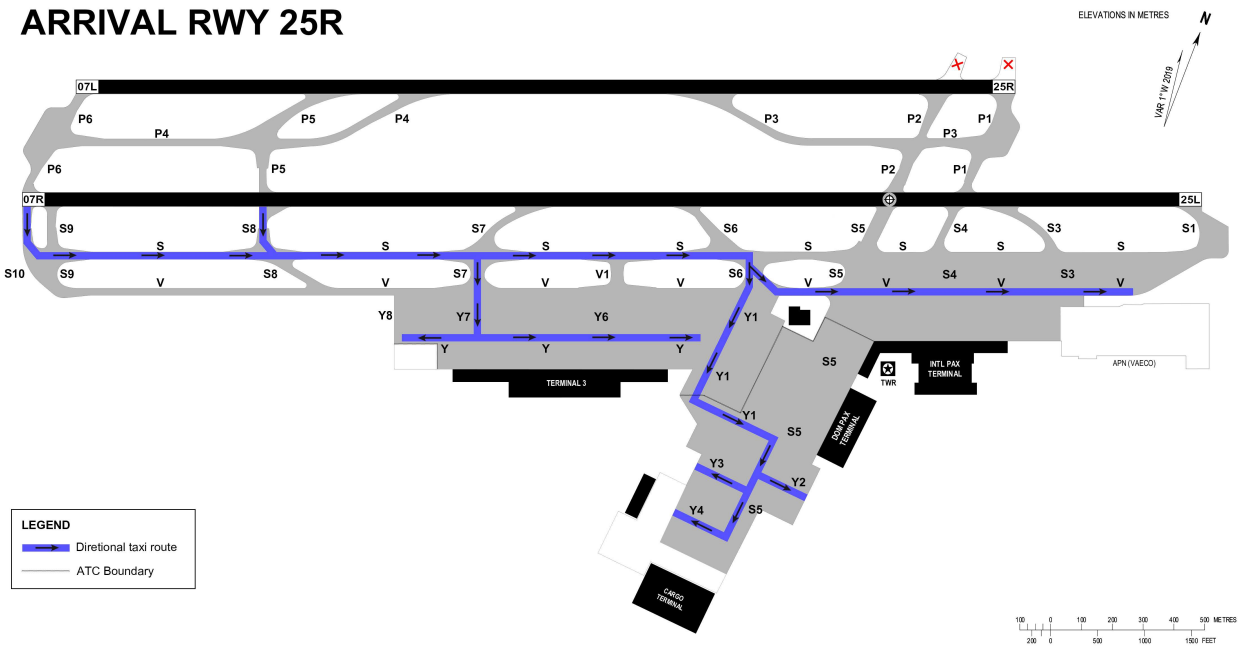


6.3.2 Tàu bay đến đường CHC 25R

6.3.2 For arriving aircraft - RWY 25R

Đường CHC *RWY*	*Vị trí đỗ* *Stands*	*Diễn giải tuyến lăn* *Taxi route detail*
Đến đường CHC 25R Arrival RWY 25R	1A, 1 đến 16 1A, 1 to 16	Các đường lăn S8/S10, S, S6, V TWYs S8/S10, S, S6, V
	17 đến 22 17 to 22	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances
	23 đến 28 23 to 28	Các đường lăn S8/S10, S, S6, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y2 TWYs S8/S10, S, S6, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y2
	29 đến 32 29 to 32	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances
	33 đến 40 33 to 40	Các đường lăn S8/S10, S, S6, vệt lăn Y1 TWYs S8/S10, S, S6, taxilane Y1
	41 đến 46 41 to 46	Các đường lăn S8/S10, S, S6, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y3 TWYs S8/S10, S, S6, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y3
	47 đến 54 47 to 54	Các đường lăn S8/S10, S, S6, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y4 TWYs S8/S10, S, S6, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y4
	71 đến 86, 91 đến 102, 103A, 103B, 104A, 104B 71 to 86, 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B	Các đường lăn S8/S10, S, S7, các vệt lăn Y7, Y TWYs S8/S10, S, S7, taxilanes Y7, Y
	103, 104	Các đường lăn S8/S10, S, S7, vệt lăn Y7 TWYs S8/S10, S, S7, taxilane Y7

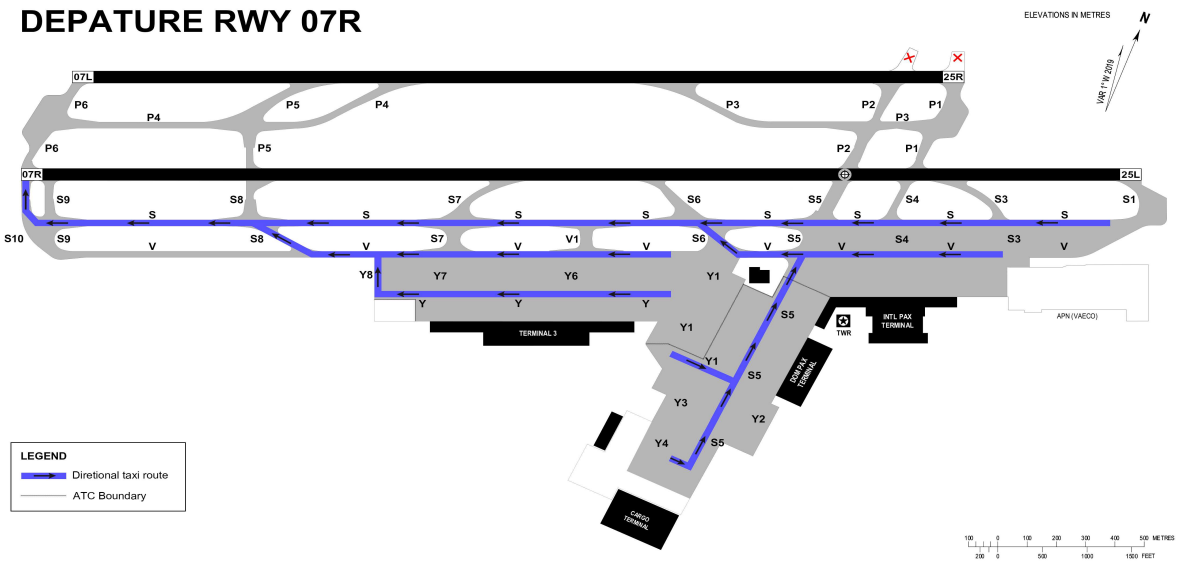
© Civil Aviation Authority of Viet Nam



6.3.3 Tàu bay khởi hành đường CHC 07R

6.3.3 For departing aircraft - RWY 07R

Đường CHC *RWY 07R*	*Vị trí đỗ* *Stands*	*Hướng mũi tàu bay sau khi đẩy lùi* *The heading of the aircraft after being pushed back*	*Diễn giải tuyến lăn* *Taxi route detail*
Khởi hành 07R Departure 07R	1A, 1 đến 8 1A, 1 to 8	Tàu bay tự vận hành từ vị trí đỗ Aircraft self-operate from stand	Các đường lăn S, S10 TWYs S, S10
	9 đến 16 9 to 16	Hướng Tây trên đường lăn V West on TWY V	Các đường lăn V, S6, S, S10 TWYs V, S6, S, S10
	17 đến 32 17 to 32	Hướng Bắc trên đường lăn S5 North on TWY S5	Các đường lăn S5, V, S6, S, S10 TWYs S5, V, S6, S, S10
	33 đến 36 33 to 36	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances	
	37 đến 40 37 to 40	Hướng Đông trên vệt lăn Y1 East on taxilane Y1	Vệt lăn Y1, Các đường lăn S5, V, S6, S, S10 Taxilane Y1, TWYs S5, V, S6, S, S10
	41 đến 46 41 to 46	Hướng Bắc trên đường lăn S5 North on TWY S5	Các đường lăn S5, V, S6, S, S10 TWYs S5, V, S6, S, S10
	47 đến 54 47 to 54	Hướng Đông trên vệt lăn Y4 East on taxilane Y4	Vệt lăn Y4, các đường lăn S5, V, S6, S, S10 Taxilane Y4, TWYs S5, V, S6, S, S10
	71 đến 86 71 to 86	Tàu bay tự vận hành từ vị trí đỗ Aircraft self-operate from stand	Các đường lăn V, S8, S, S10 TWYs V, S8, S, S10
	91 đến 102, 103A, 103B, 104A, 104B 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B	Hướng Tây trên vệt lăn Y West on taxilane Y	Các vệt lăn Y, Y8, các đường lăn V, S8, S, S10 Taxilanes Y, Y8, TWYs V, S8, S, S10
	103, 104	Hướng Tây trên đường lăn V West on TWY V	Các đường lăn V, S8, S, S10 TWYs V, S8, S, S10



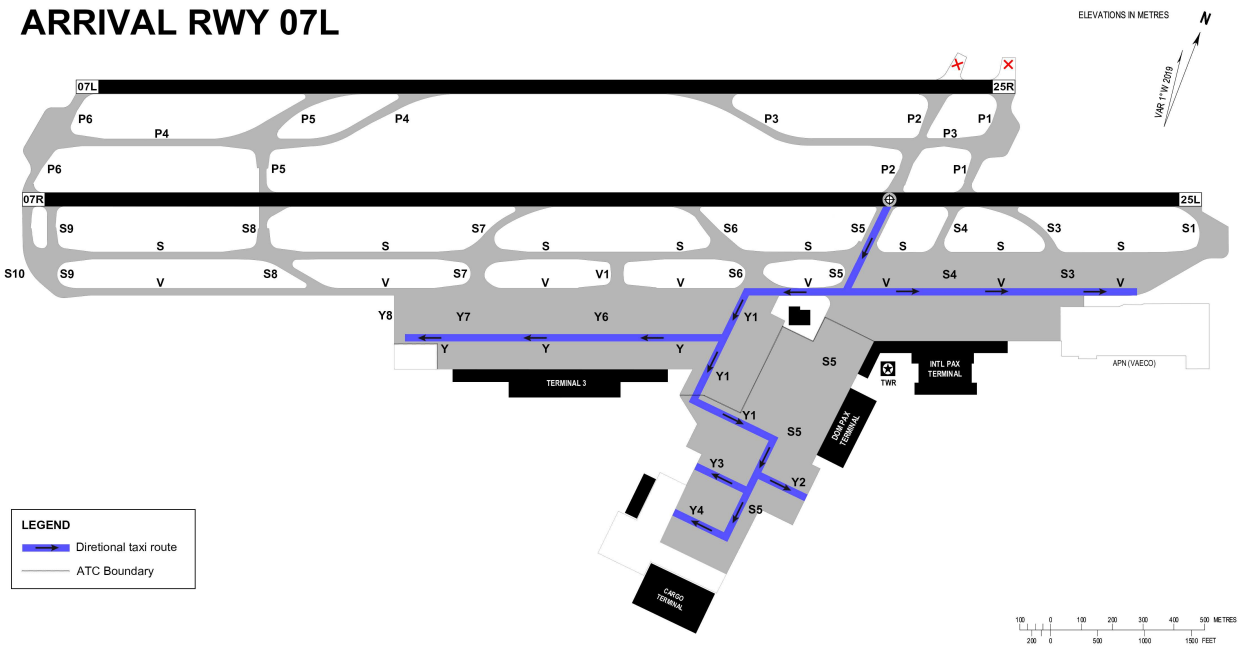
6.3.4 Tàu bay đến đường CHC 07L

6.3.4 For arriving aircraft - RWY 07L

Đường CHC *RWY 07L*	*Vị trí đỗ* *Stands*	*Diễn giải tuyến lăn* *Taxi routes detail*
Đến đường CHC 07L Arrival RWY 07L	1A, 1 đến 16 1A, 1 to 16	Các đường lăn S5, V TWYs S5, V
	17 đến 22 17 to 22	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances
	23 đến 28 23 to 28	Các đường lăn S5, V, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y2 TWYs S5, V, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y2
	29 đến 32 29 to 32	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances
	33 đến 40 33 to 40	Các đường lăn S5, V, vệt lăn Y1 TWYs S5, V, taxilane Y1
	41 đến 46 41 to 46	Các đường lăn S5, V, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y3 TWYs S5, V, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y3
	47 đến 54 47 to 54	Các đường lăn S5, V, vệt lăn Y1, đường lăn S5, vệt lăn Y4 TWYs S5, V, taxilane Y1, TWY S5, taxilane Y4
	71 đến 86, 91 đến 102, 103A, 103B, 104A, 104B 71 to 86, 91 to 102, 103A, 103B, 104A, 104B	Các đường lăn S5, V, các vệt lăn Y1, Y TWYs S5, V, taxilanes Y1, Y
	103, 104	Theo huấn lệnh của KSVKL Follow ATC's clearances

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

ARRIVAL RWY 07L



VVTS AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Sẽ được bổ sung sau

VVTS AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khởi hành và phương thức đến RNAV 1 và RNP APCH

1.1 Phương thức khai thác chung

1.1.1 Để khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.

1.1.2 Tổ lái có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn dữ liệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn dữ liệu vệ tinh RAIM.

1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng ra đa dựa trên vệt bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.1.4 Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Tân Sơn Nhất, bắt buộc phải có giám sát bằng ra đa.

1.1.5 Các đường bay chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vệt bay SID/STAR RNAV 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

1.1.6 Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL sẽ chỉ dẫn, dẫn dắt tàu bay theo vệt bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.

1.2 Phương thức khai thác

1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH tại sân bay Tân Sơn Nhất phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

VVTS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

To be developed.

VVTS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH

1.1 General procedures

1.1.1 For RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH operations, the aircraft shall be GNSS equipped and the navigation systems shall meet ICAO RNAV 1 and RNP APCH standard of accuracy.

1.1.2 Pilots are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational procedure for RAIM Prediction Service.

1.1.3 Aircraft operators/pilots who are not approved to fly RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH based on GNSS shall inform ATC and expect radar vectors on the track of available procedures or expect conventional procedures where applicable.

1.1.4 For RNAV 1 SIDs/STARs operation at Tan Son Nhat Aerodrome, radar surveillance is mandatory.

1.1.5 A set of transition routes have been designed to link RNAV 1 SIDs/STARs with the existing ATS routes.

1.1.6 When air traffic condition permits, ATC will issue "Direct to" clearance or vector aircraft using possible shortest tracks in order to intercept the related airway.

1.2 Operational procedure

1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1 SIDs/ STARs and RNP APCH at Tan Son Nhat Aerodrome, shall fill appropriate navigation capability indicators into

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
- Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS), S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNPAPCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1 hoặc G đối với D2, S1 và S2).

1.2.2 Để khai thác các phương thức SID có yêu cầu chức năng thực hiện vòng rẽ theo bán kính (RF leg), người khai thác tàu bay/tổ lái và tàu bay phải đảm bảo được phê chuẩn thực hiện chức năng RF và thông báo cho KSVKL trước khi được cấp huấn lệnh đường dài.

1.2.3 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu; và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.4 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.5 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL,đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

1.2.6 Nếu KSVKL chỉ định cho tàu bay rời khỏi phương thức bay, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống RNAV cho đến khi nhận được huấn lệnh tiến nhập trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về phương thức bay mới. Khi tàu bay không nằm trên phương thức bay công bố thì yêu cầu về độ chính xác không áp dụng.

1.2.7 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu.

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm hai thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

FPL, as follows:

- Insert R (PBN approved) into item 10a;
- Insert D1 (RNP 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in item 18 and insert them into item 10a (G, D, I for D1 or G for D2, S1 and S2).

1.2.2 Aircraft operators/pilots and aircraft shall ensure the approval of the RF function and notify ATC before being issued clearance for en-route in order to operate the SID procedures which requires the function to make the turn with the radius (RF leg).

1.2.3 At system initialization, pilots must verify that the navigation database has been updated according to the current time and confirm that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm proper entry of their ATC assigned route upon initial clearance; and any subsequent change of route, pilots must ensure the waypoints sequence, depicted by navigation system, matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.4 Pilots must not fly an RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH unless it is retrievable by route name from the on board navigation database and conforms to the charted route (the route may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by manual entry of latitude and longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over waypoint or vice versa.

1.2.5 Pilots shall comply with an ATC assigned level. Pilots shall also adhere to the vertical and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH. ATC clearance will take precedence when the ATC clearance does not allow the pilot to adhere to the vertical and speed restrictions depicted on these procedures.

1.2.6 If ATC issues an instruction taking the aircraft off a procedure, the pilot should not modify the flight plan in the RNAV system until a clearance is received to rejoin the procedure or the controller confirms a new procedure clearance. When the aircraft is not on the published procedure, the specified accuracy requirement does not apply.

1.2.7 The phraseology used by ATC and pilots concerning RNAV 1 SIDs/STARs and RNP APCH operations shall be compliant with Doc 4444 PANS-ATM.

1.3 For departure aircraft

1.3.1 The procedure for departing aircraft consists of two main elements:

- SID; and
- TRANSITION route, if necessary.

1.3.2 A TRANSITION route starts at the end of SID to a waypoint from which the aircraft will intercept the ATS route.

1.3.3 Vertical restrictions are designed to separate departing

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

aircraft from obstacles and arriving aircraft.

1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường bay;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức SID không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm hai thành phần chính:

- Phương thức đến; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

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

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu cần thiết;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú:

- Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức STAR không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.
- Đối với các chuyến bay từ phía Tây Nam (khởi hành từ sân bay Phú Quốc, Rạch Giá...) đến sân bay Tân Sơn Nhất, tổ lái lập kế hoạch bay theo đường bay ... - TRN - BITIS để thực hiện STAR RNAV 1.
- Trường hợp vì lý do khai thác, tổ lái không thể lập kế hoạch bay theo đường bay nêu trên, KSVKL dự kiến sẽ dẫn dắt các tàu bay về điểm BITIS để phù hợp với hệ thống phương thức STAR RNAV 1.

1.3.4 ATC shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:

- Call sign;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and TRANSITION route if necessary;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related instructions or information not contained in the SID description.

Note: In case of a clearance provided SID without assigned altitude/ flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the SID vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arrival aircraft

1.4.1 Procedures for arriving aircraft consist of two main elements:

- STAR; and
- TRANSITION route if necessary.

1.4.2 A TRANSITION route starts at a waypoint on the ATS route to the waypoint that starts the STAR.

1.4.3 Vertical restrictions are designed to separate arriving aircraft from obstacles and departing aircraft.

1.4.4 Approach clearances shall be issued by ATC depending on practical operation conditions.

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

- Call sign;
- STAR and TRANSITION route, if necessary;
- Runway-in-use;
- Assigned flight level/altitude; and
- Any other related instructions or information not contained in the STAR description.

Note:

- In case of a clearance provided STAR without assigned altitude/ flight level, the pilot is not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR vertical profile. Pilot shall re-confirm with ATC to assign specific altitude/flight level to ensure flight safety.
- For flights from the Southwest (departing from Phu Quoc and Rach Gia Aerodromes ...) to Tan Son Nhat Aerodrome, pilots shall make flight plan following ATS route ... - TRN – BITIS to operate STAR RNAV 1.
- In case of operational reasons, the pilot cannot make flight plan following ATS route mentioned above, aircraft shall be radar vectored to BITIS to comply with RNAV 1 STAR procedures

system.

1.5 Kiểm soát tốc độ

1.5.1 Để điều tiết luồng hoạt động bay đến trong TMA Tân Sơn Nhất, việc kiểm soát tốc độ được áp dụng nhằm tối ưu hóa giãn cách giữa các tàu bay và tăng cường điều hòa hoạt động bay.

1.5.2 Trừ khi được chỉ thị bởi KSVKL, tất cả tàu bay thực hiện phương thức RNAV 1 và RNP APCH phải tuân thủ theo những hạn chế về tốc độ được công bố trong các phương thức này.

1.5.3 Khi cần thiết, KSVKL sẽ thực hiện điều chỉnh tốc độ dựa trên cơ sở giãn cách chiến thuật. Khi việc điều chỉnh tốc độ không còn cần thiết nữa, KSVKL sẽ sử dụng thuật ngữ "Resume normal speed".

Ghi chú: Thuật ngữ "Resume normal speed" không loại bỏ các hạn chế về tốc độ được áp dụng trên phần còn lại của lộ trình phương thức bay.

1.5.4 Nếu không thể tuân thủ những hạn chế về tốc độ, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và đưa ra tốc độ cần sử dụng.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo về việc không đáp ứng RNAV 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng ra đa theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng ra đa theo lộ trình các phương thức bay RNAV 1 đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

- Khi tàu bay đang bay trên phương thức RNAV 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác.
- KSVKL sử dụng huấn lệnh "Direct to" để đưa tàu bay bay tránh khu vực có thời tiết xấu nếu phù hợp. Trong trường hợp khu vực thời tiết xấu gây ảnh hưởng đến những vị trí quan trọng của hệ thống phương thức RNAV 1, KSVKL dự kiến sẽ áp dụng phương thức dẫn dắt bằng ra đa đối với tất cả các tàu bay.

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau:

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600.
- Tàu bay đến tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp
- Tàu bay khởi hành tiếp tục bay theo phương thức SID, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.5 Speed control

1.5.1 In order to facilitate the flow of arriving aircraft within Tan Son Nhat TMA, speed control is applied to optimize the spacing between aircraft and improve the orderly flow of air traffic.

1.5.2 Unless instructed by ATC, all aircraft navigating under conditions of RNAV 1 SID/STAR and RNP APCH shall confirm to the speed restrictions in these procedures.

1.5.3 When necessary, speed adjustment may be applied on a tactical basic to the extent determined by ATC. When speed adjustment is no longer required, the phraseology "Resume normal speed" shall be used.

Note: The phrase "Resume normal speed" does not eliminate the speed restrictions that are applicable to these procedures in upcoming segments of flight.

1.5.4 If unable to comply with speed restrictions, pilots must immediately inform ATC and state the speed to be used.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft unable to comply with RNAV 1 or RNP APCH requirements

If unable to comply with RNAV 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC and expect radar vectors on the track of published RNAV 1 procedures or expect conventional procedures where applicable.

1.6.2 Aircraft experiencing degradation or failure of RNAV System or GNSS signal

When an aircraft cannot meet the requirements of RNAV 1 or RNP APCH compliance as a result of a failure or degradation of RNAV System or failure GNSS signal, pilots shall notify ATC and expect radar vectors on the track of available procedures or expect conventional procedures where applicable.

1.6.3 Aircraft experiencing bad weather

- When an aircraft flying on RNAV 1 or RNP APCH procedure encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared procedure, pilot will notify ATC and request a revised clearance.
- ATC clearance "Direct to" will be used for aircraft to avoid bad weather, where applicable. In case bad weather area affects important points of RNAV 1 procedures, radar vector shall be applied by ATC for all aircraft.

1.6.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to follow the procedures given below:

- Set transponder to Mode A/C code 7600.
- Arriving aircraft continue on the assigned STAR procedure, comply with vertical and speed restrictions and at the end of the STAR make appropriate approach procedures.
- Departing aircraft continue on the assigned SID procedure comply with vertical and speed restrictions and further climb to

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

1.6.5 Phương thức mất ra đa giám sát

- Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không ra đa cho đến khi hệ thống ra đa giám sát được khôi phục hoạt động bình thường.

1.6.6 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

- KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1 và RNP APCH phù hợp cho tổ lái.
- Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng ra đa để giải quyết các tình huống phức tạp.

cruising level as mentioned in the current FPL.

1.6.5 Radar failure procedure

- ATC expect to apply non-radar procedural control for all aircraft until radar surveillance system resumes normal operation.

1.6.6 Procedure for changing runway-in-use

- ATC shall assign time to change the runway-in-use, and determine aircraft sequence in order to notify and issue suitable SID/STAR RNAV 1 and RNP APCH clearances for pilots.
- In case of necessity, radar vectoring will be used by ATC to deal with complicated situations.

2 Bảng tọa độ các lộ điểm SID/STAR/TRANSITION/IAP RNAV 1 - Point Merge System

2 The coordinates table of SID/STAR/TRANSITION/IAP RNAV 1 waypoints - Point Merge System

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	ANHOA	094714.000N 1055430.000E	
2	ANSUP	105850.692N 1071352.079E	
3	ANTRI	110941.423N 1071410.485E	
4	BACHU	103503.000N 1060025.000E	
5	BITIS	101559.000N 1061454.000E	
6	BOMSU	105437.875N 1065359.311E	
7	BUTGA	111722.286N 1064357.707E	
8	DALAP	110050.955N 1072321.827E	
9	BIXEX	113613.277N 1080819.311E	
10	DOVIN	115501.000N 1080629.000E	
11	ELSAS	100812.000N 1073254.000E	
12	ENROP	103436.555N 1063839.297E	
13	GOMIN	102905.269N 1071436.448E	
14	KADUM	112126.000N 1070334.000E	
15	ENPAS	102359.000N 1060641.000E	
16	LANHI	102422.000N 1071129.000E	
17	XOBAV	100825.000N 1063833.000E	
18	LETRO	102837.458N 1065053.417E	
19	LOTVU	104152.594N 1061152.451E	
20	MALAY	101047.182N 1062435.008E	
21	MISAN	102850.000N 1060300.000E	
22	NIXIV	092336.000N 1063802.000E	
23	NOKUM	103455.833N 1063504.224E	
24	NUNGO	111654.934N 1065037.384E	
25	PATMA	122011.000N 1074836.000E	
26	POTIX	101405.000N 1053700.000E	

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
27	PTH	105541.000N 1080419.000E	VOR/DME
28	RINKU	105204.470N 1083229.442E	
29	RUNSI	103532.222N 1070856.890E	
30	RW07L	104854.074N 1063813.648E	
31	RW07R	104849.856N 1063836.223E	DTHR
32	RW25L	104925.371N 1064010.310E	
33	RW25R	104929.480N 1063947.432E	
34	SAMDU	104053.045N 1062704.614E	
35	SAPEN	110112.000N 1061100.000E	
36	SOKAN	105213.005N 1065417.156E	
37	TANOS	104254.621N 1071924.958E	
38	TRN	100500.000N 1054220.000E	VOR/DME
39	TS414	105134.623N 1064552.927E	
40	TS416	105249.791N 1064912.348E	
41	TS424	105138.765N 1064530.124E	
42	TS426	105302.523N 1064912.337E	
43	TS432	103229.756N 1065810.299E	
44	TS434	103510.860N 1070503.428E	
45	TS436	104007.643N 1071030.936E	
46	TS438	104543.573N 1071331.149E	
47	TS442	111426.941N 1065720.001E	
48	TS444	111236.943N 1070303.340E	
49	TS446	110912.564N 1070758.995E	
50	TS448	110431.712N 1071141.094E	
51	TS452	105158.296N 1071436.648E	
52	TS454	105156.751N 1071638.595E	
53	TS456	104504.564N 1071526.502E	
54	TS458	103855.060N 1071208.243E	
55	TS462	110630.557N 1071251.158E	
56	TS464	111039.996N 1070923.040E	
57	TS466	111424.833N 1070357.804E	
58	TS468	111625.843N 1065740.095E	
59	TS482	110339.113N 1062844.287E	
60	TS484	105135.005N 1062513.649E	
61	TS488	103328.624N 1070607.989E	
62	TS492	103218.273N 1064139.799E	
63	TS496	104053.365N 1062937.140E	
64	TS498	104352.094N 1062653.519E	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
65	TS514	104640.025N 1063252.503E	
66	TS516	104520.380N 1062921.829E	
67	TS524	104643.570N 1063228.172E	
68	TS526	104528.224N 1062908.887E	
69	TS534	103406.924N 1061547.209E	
70	TS536	102856.051N 1062145.116E	
71	TS538	102804.373N 1062938.388E	
72	TS542	103150.549N 1063636.141E	
73	TS544	104105.787N 1064555.325E	
74	TS546	104306.896N 1064811.096E	
75	TS548	104617.592N 1071150.198E	
76	TS562	103027.062N 1063804.019E	
77	TS564	102606.113N 1063002.027E	
78	TS566	102705.737N 1062055.999E	
79	TS568	103304.408N 1061403.038E	
80	TS582	104948.534N 1061520.165E	
81	TS584	105751.142N 1061850.995E	
82	TS592	105200.943N 1064702.741E	
83	TS594	105212.064N 1064658.450E	
84	TS596	104526.705N 1064934.789E	
85	TS612	104715.699N 1063426.946E	
86	TS614	104726.829N 1063422.644E	
87	TS616	104621.145N 1063204.829E	
88	TS618	104111.959N 1061831.234E	
89	TS622	103625.533N 1060404.292E	
90	TS624	102459.542N 1060756.035E	
91	TS626	103809.532N 1063757.938E	
92	TS628	104003.476N 1064259.655E	
93	TS632	104255.314N 1065035.195E	
94	TS636	105447.569N 1062848.124E	
95	TS638	105930.540N 1063456.544E	
96	TS641	103125.490N 1063425.219E	
97	TS642	102428.533N 1063530.497E	
98	TS644	101244.292N 1063719.731E	
99	TS652	104758.727N 1063620.842E	
100	TS654	104808.831N 1063613.830E	
101	TS658	105308.037N 1063246.261E	
102	TS662	105410.238N 1063535.835E	

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
103	TS664	105346.841N 1063841.746E	
104	TS666	105308.706N 1064344.214E	
105	TS668	105321.902N 1065121.392E	
106	TS682	104713.105N 1062631.175E	
107	TS684	104802.957N 1062110.425E	
108	TS686	110850.561N 1064706.738E	
109	TS812	105149.862N 1064557.602E	
110	TS814	105343.978N 1070421.443E	
111	TS816	110142.451N 1070915.652E	
112	TS822	104041.856N 1065605.571E	
113	TS824	103552.452N 1065040.979E	
114	TS826	103028.111N 1064437.528E	
115	TS828	102706.208N 1064051.452E	
116	TS834	110112.549N 1064218.962E	
117	TS836	105736.398N 1063249.498E	
118	TS842	103728.676N 1065901.193E	
119	TS844	103919.470N 1071247.364E	
120	TS852	105007.547N 1064202.069E	
121	TS854	105018.855N 1064158.262E	
122	TS856	105527.511N 1064014.327E	
123	TS858	105043.481N 1062329.094E	
124	TS862	104926.566N 1061211.064E	
125	TS912	110526.298N 1083255.791E	
126	TS914	111937.742N 1083028.190E	
127	TS916	113300.211N 1082504.102E	
128	TS918	114458.494N 1081657.346E	
129	TSC01	105245.220N 1064101.183E	
130	TSC02	105250.956N 1064059.527E	
131	TSC03	105058.902N 1063511.205E	
132	TSC04	105103.121N 1063506.470E	
133	TUNBI	103144.264N 1064726.259E	
134	VANLI	103031.428N 1065833.586E	
135	VETOM	111359.000N 1073627.000E	
136	VICAL	100846.853N 1064501.988E	
137	VIKEP	105800.152N 1071345.271E	
138	ATGAS	102417.000N 1053102.000E	REPLACE VIMBU
139	TS512	104642.463N 1063258.886E	
140	TS410	104854.900N 1063849.500E	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
141	TS412	104947.600N 1064109.300E	
142	TS420	104901.800N 1063834.000E	
143	TS422	104953.800N 1064051.800E	
144	TS500	105714.000N 1062000.000E	
145	TS510	104829.700N 1063742.900E	
146	TS520	104838.400N 1063732.000E	
147	TS552	104953.430N 1064050.720E	
148	TS554	104955.430N 1064129.990E	
149	TS556	105459.520N 1063932.560E	

3 PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC MÔ HÌNH PHỐI HỢP RA QUYẾT ĐỊNH (A-CDM)

3.1 Mục đích

Mô hình phối hợp ra quyết định (A-CDM) là quy trình đã thống nhất giữa các đơn vị: Nhà Khai thác cảng, nhà Khai thác tàu bay, các Đơn vị phục vụ mặt đất, Không lưu và Quản lý luồng không lưu để phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không, sân bay nhằm mục tiêu quản lý tắc nghẽn tại sân bay, tăng hiệu quả cho các chuyến bay khởi hành, tối ưu hóa sử dụng nguồn lực tại sân bay, nâng cao khả năng dự báo và thực hiện chính xác quy trình của 1 chuyến bay từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh.

Tất cả các chuyến bay của Hàng không dân dụng đi/đến Cảng HKQT Tân Sơn Nhất đều phải tuân thủ theo quy trình khai thác A-CDM, trừ các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay khẩn nguy, chuyến bay cứu thương, chuyến bay tìm kiếm cứu nạn.

3.2 Phương thức khai thác

Việc điều phối khai thác các chuyến bay được thực hiện theo nguyên tắc chuyến bay/tàu bay nào lập kế hoạch tốt nhất sẽ được phục vụ tốt nhất (Best planed, Best served).

Hai mốc thời gian chính của A-CDM gồm: Thời gian tàu bay off-block mục tiêu – TOBT (Target Off-Block Time) và Thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu – TSAT (Target Startup Approval Time) sẽ được áp dụng trong trong quá trình áp dụng Mô hình A-CDM Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.

3.2.1 Mô tả A-CDM Portal và hướng dẫn cập nhật cho Hãng hàng không và tổ lái

A. Hiển thị TOBT và TSAT

Cửa sổ dành cho phi công hiển thị thông tin TOBT và TSAT của chuyến bay

3 OPERATIONAL PROCEDURE OF AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

3.1 Purpose

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a procedure agreed among units: Airport Operators, Airlines, Ground Handling Service, Air Traffic Control, Air Traffic Flow Management to collaboratively make decision at the airport in order to manage the congestion at the airport, increase the efficiency for departure aircraft, optimise the use of resource at the airport, enhance the ability of predicting and implementing exactly the process of a complete flight from departure phase till arrival phase.

All civil flights operating at Tan Son Nhat Airport must comply with A-CDM operational procedures except for VIP, emergency, medical, search and rescue flights.

3.2 Operational Procedure

The coordination among flights is based on the principal which flights/aircraft are best planned shall be served best (Best planned, Best served).

There are two core timestamps of A-CDM procedure: Target Off-Block Time (TOBT) and Target Startup Approval Time (TSAT), which shall be applied during operations at Tan Son Nhat International Airport.

3.2.1 A-CDM Portal description and information update instruction for pilots

A. TOBT and TSAT displays

TOBT and TSAT of flights are displayed on the pilot interface of A-CDM Portal

B. Hướng dẫn cập nhật cho tổ lái:

– Đăng nhập

- Truy cập trang web https://acdm.vietnamairport.vn.
- Nhấn “With Email”. Nhập Email và mật khẩu để đăng nhập.
- Bỏ chọn “Use Password to login” để đăng nhập bằng OTP.

B. Guideline for Pilot interface of A-CDM Portal

– Log-in

- Go to https://acdm.vietnamairport.vn
- Click “With Email”. Input Email and Password to Login.
- Deselect “Use Password to login” to use login by OTP.

- Tại trang mặc định, chọn Tan Son Nhat International Airport – real flights – base: SGN

- In default page: Choose Tan Son Nhat International Airport – real flights – base: SGN

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Đếm ngược TSAT cho tổ lái

a) Trang đếm ngược TSAT cho tổ lái có tính năng để quan sát các trường dữ liệu cụ thể của tổ lái. Những trường này được đồng bộ hóa với thời gian thực tế. Những trường này bao gồm: TOBT, TSAT, ASRT, ARDT, DPRK.

b) Những tính năng đếm ngược TSAT cho tổ lái

- Đồng hồ giờ thực tế được mặc định là giờ quốc tế. Nếu bạn muốn đổi sang giờ địa phương, nhấn chuột vào nút "convert toggle" bên cạnh đó;
- Nhấn vào danh mục "Please Select Flight" và chọn chuyến bay;
- Khi TOBT hoặc TSAT của chuyến bay được cập nhật, FDE sẽ nhấp nháy trong 15 giây để báo hiệu rằng mục đó đã được cập nhật.

Ghi chú: Những chuyến bay này được lên lịch giữa khoảng -2 tiếng và +3 tiếng tính từ thời điểm hiện tại.

Đối với đồng hồ đếm ngược, sau khi tổ lái chọn chuyến bay, sẽ xảy ra 1 trong 2 trường hợp:

+ Trường hợp 1: Nếu chuyến bay được chọn có TSAT sớm hơn 5 phút so với giờ hiện tại, đồng hồ đếm ngược sẽ được kích hoạt và hiển thị màu da cam

– TSAT Countdown for Pilot

a) TSAT Countdown Timer for Pilot page has a feature to view pilot - specific data fields. These fields are synchronised in real time. These fields include: TOBT, TSAT, ASRT, ARDT, DPRK.

b) TSAT Countdown Timer for Pilot features

- The real-time clock that defaults to UTC. If you want to change to Local time, click "convert toggle" button next to it;
- Click on "Please Select Flight" drop down menu, then choose a flight;
- When TOBT or TSAT of a flight is updated, that FDE will blink for 15s to indicate that the field has been updated.

Note: These flights are scheduled between -2 hours and +3 hours from the current time.

For Countdown Timer, when pilot selects a flight, one of these two cases will occur:

+ Case 1: If the selected flight has TSAT sooner more 5 minute than current time, the Countdown will be activated and indicated in orange

Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu xanh lá cây khi giờ hiện tại nằm trong khung TSAT -5 phút đến +5 phút.

Countdown Timer will turn to green when the current time is within TSAT window +/-5 minutes.

Đồng hồ đếm ngược sẽ chuyển sang màu đỏ khi giờ hiện tại quá giờ TSAT trên 5 phút.

Countdown Timer will turn to red when the current time passes TSAT over 5 minutes.

+ Trường hợp 2: Nếu chuyến bay được chọn không có giờ TSAT hoặc đã có giờ ASAT thì đồng hồ đếm ngược sẽ hiển thị "00:00:00".

+ Case 2: If the selected flight does not have TSAT or the selected flight has ASAT, Countdown Timer will turn to "00:00:00".

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3.2.2 Giải thích thuật ngữ

– ACGT: Thời gian thực tế bắt đầu phục vụ chuyến bay

– ALDT: Thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường cất hạ cánh

– AO : Hãng hàng không

– ARDT: Thời gian tàu bay sẵn sàng khởi hành thực tế. Thời điểm mà một tàu bay đã sẵn sàng, mọi hoạt động phục vụ mặt đất kết thúc, công tác chuẩn bị cho chuyến bay trên khoang lái hoàn thành, tất cả cửa đã được đóng và các thiết bị cũng như cầu hành khách đã được rút khỏi tàu bay, xe kéo đẩy sẵn sàng để đẩy tàu bay ra ngay sau khi nhận được huấn lệnh từ đài chỉ huy.

– ASRT: Thời gian thực tế phi công xin cấp huấn lệnh cho phép nổ máy.

– ASAT: Thời gian thực tế Tổ bay nhận được huấn lệnh cho phép nổ máy.

– CTOT: Thời gian cất cánh được ATFM tính toán. CTOT được ban hành bởi hệ thống ATFMC dựa trên phân bổ slot ATFM và là một yếu tố quy định cho TTOT.

– EIBT: Thời gian in-block dự kiến

– ELDT: Thời gian dự kiến tàu bay hạ cánh xuống đường CHC.

– EOBT: thời gian dự kiến tàu bay được đẩy hoặc bắt đầu di chuyển ra khỏi vị trí đỗ.

– EXIT: Thời gian lăn vào dự kiến

– ETTT: Thời gian quay đầu dự kiến

– GH: Đơn vị Phục vụ mặt đất

– TOBT: Thời gian mục tiêu để tàu bay sẵn sàng để di chuyển ra khỏi vị trí đỗ, bao gồm: kết thúc mọi hoạt động phục vụ mặt đất, hoàn thành công tác chuẩn bị cho chuyến bay trên khoang lái, mọi cửa đã được đóng và các thiết bị cũng như cầu hành khách đã được rút đi, xe kéo đẩy sẵn sàng để đẩy tàu bay ra ngay sau khi nhận được huấn lệnh từ đài chỉ huy.

– TSAT: Thời gian chấp thuận nổ máy mục tiêu: Thời gian mục tiêu để tàu bay được cấp huấn lệnh chấp thuận nổ máy và đẩy lùi, được cung cấp bởi ATC có tính đến TOBT và CTOT (huấn lệnh cho phép nổ máy và kéo đẩy được cấp đồng thời).

3.2.3 Quy trình khai thác

3.2.3.1 SOBT

SOBT: Tàu bay bắt đầu di chuyển rời khỏi vị trí đỗ hiện tại theo kế hoạch. Thời gian rời khỏi vị trí đỗ của tàu bay được ban hành theo lịch bay căn cứ được xác định lúc 22:00 bởi Hãng hàng không và đơn vị phục vụ mặt đất được ủy quyền trước ngày khai thác chuyến bay.

3.2.3.2 EOBT

Các hãng hàng không nước ngoài, chuyến bay tư nhân, chuyến bay charter, chuyến bay công vụ có thể uỷ quyền cho Đơn vị phục vụ mặt đất. Lịch bay sẽ do đơn vị phục vụ mặt đất cung cấp.

Vào ngày khai thác, EOBT sẽ được cập nhật theo kế hoạch bay không lưu (FPL) hoặc thông qua điện văn DLA/CHG, cụ thể:

– Hãng hàng không gửi Dự thảo FPL cho Cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM hoặc email hoặc nộp bản cứng không chậm hơn:

  • 150 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay nội địa khi thực hiện làm thủ tục bay từ xa.

  • 210 phút trước giờ EOBT đối với các chuyến bay quốc tế thực hiện làm thủ tục bay từ xa.

  • 60 phút trước giờ EOBT khi nộp dự thảo FPL trực tiếp cho Trung tâm ARO/AIS.

3.2.2 Definition of commonly used terms in A-CDM

– ACGT: Actual Commence of Ground handling Time

– ALDT: The actual time that an aircraft touches down on the runway

– AO: Airline Operator

– ARDT: The point in time at which an aircraft is ready, which implies: all ground handling activities are finished, the flight preparation in the cockpit has finished, all doors are closed, and the boarding bridge and handling equipment removed, push back truck available and ready for immediate start and push back upon clearance from the Tower

– ASRT: Actual Start Up Request Time. The time when the pilot requests start-up approval

– ASAT: Actual Start Up Approval Time

– CTOT: Calculated Take Off Time. The calculated time of take-off. CTOT is issued by the ATFMC as a result of an ATFM slot allocation and is a constraint in the planning of a TTOT.

– EIBT: Estimated In-Block Time

– ELDT: Estimated Landing Time

– EOBT: The estimated time that an aircraft will depart from its stand.

– EXIT: Estimated Taxi-In Time

– ETTT: Estimated Turn-round Time

– GH: Ground Handler

– TOBT: The point in time at which the aircraft operator or ground handling estimates an aircraft to be ready: all ground handling activities are finished, the flight preparation in the cockpit has finished, all doors are closed and the boarding bridge and handling equipment are removed, push back truck is available and ready for an immediate start and push back upon clearance from the Tower.

– TSAT: The time provided by ATC taking into account TOBT and CTOT, that an aircraft can expect to receive start-up / push back approval (start up and push back approval are issued together).

3.2.3 Operational Procedure

3.2.3.1 SOBT

SOBT: Aircraft start taxi out of the current stand as planned. The time leaving stand of aircraft is issued base on based flight schedule determined at 22:00 by the Airline and the GH before the operational date.

3.2.3.2 EOBT

Foreign airlines, private flights, charter flights, official duties aircraft shall authorise GH to submit flight schedule.

In operation day, EOBT will be updated by FPL or DLA/CHG messages, as detailed:

– Proposal FPL will be submitted by AO to Tan Son Nhat ARO/AIS Centre via AMHS/AFTN or AIS/AIM/ or email or hard copy not later than:

  • 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.

  • 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.

  • 60 minutes before EOBT when submitting hard copy of FPL to ARO/AIS centre.

– Hãng hàng không thông báo cho cơ sở ARO/AIS giờ EOBT mới của chuyến bay (nếu chuyến bay chậm trên 30 phút so với giờ EOBT).

– Đối với các chuyến bay khởi hành từ các sân bay có áp dụng Phương thức khai thác đa điểm nút mức 2/ mức 3 tới sân bay, vùng trời của các nút ATFM mức 3, thời gian nộp FPL tuân theo quy định tại Phương thức khai thác ATFM đa điểm nút tại Việt Nam hiện hành

– Hãng hàng không gửi dự thảo Kế hoạch bay không lưu mới và thông báo cho cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất nếu chuyến bay chậm hơn 60 phút so với giờ EOBT cũ.

3.2.3.3 ALDT

ALDT là thời gian thực tế tàu bay chạm bánh xuống đường CHC. Sau khi tàu bay hạ cánh, mốc thời gian này được ghi nhận bởi hệ thống ADS-B, sau đó, mốc giờ này được cập nhật chính thức từ SMIS thông qua giải mã điện văn AFTN/AMHS. Sau đó ACDM Portal tự động tính toán EIBT= ALDT + EXIT (thời gian lăn vào ước tính) .

3.2.3.4 TOBT

Ngay khi lịch bay được cập nhật vào hệ thống A-CDM Portal, TOBT ban đầu được tính toán dựa trên thông tin kế hoạch bay và được thiết lập bằng SOBT.

Ngay sau khi có thông tin về thời điểm dự kiến chuyến bay chuẩn bị hạ cánh, TOBT sẽ được tự động tính toán theo công thức sau: TOBT lần 2 = EIBT (ELDT + EXIT) + ETTT.

TOBT sẽ được cập nhật tự động nếu ELDT/EIBT thay đổi.

Quá trình cập nhật tự động diễn ra liên tục cho đến khi tàu bay vào vị trí đỗ và AIBT được ghi nhận trên hệ thống. TOBT = AIBT + ETTT.

Giờ TOBT cập nhật mới không được phép sớm hơn quá 5 phút so với giờ EOBT.

Đối với trường hợp tàu bay đỗ qua đêm hoặc có sự thay đổi đăng bạ tàu bay, TOBT sẽ được tính toán tự động dựa trên Thời gian thực tế bắt đầu phục vụ chuyến bay (ACGT) theo công thức: TOBT = ACGT + ETTT. Đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm nhập ACGT khi bắt đầu thực hiện phục vụ mặt đất theo kế hoạch.

Kể từ thời điểm này, đơn vị phục vụ mặt đất chịu trách nhiệm chính trong việc cập nhật TOBT. Đơn vị phục vụ mặt đất căn cứ vào nguồn lực sẵn có, kế hoạch phục vụ cũng như chấp thuận của hãng hàng không để cập nhật TOBT cho chuyến bay.

Tiếp đó, căn cứ theo kế hoạch bay hàng ngày, giá trị TOBT lần 1 sẽ được thiết lập bằng EOBT (trước khi TOBT được tính toán tự động theo công thức).

Đối với các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Tân Sơn Nhất đi tới các sân bay và vùng trời của các nút ATFM mức 3, sau khi ATFMC cấp CTOT lên hệ thống A-CDM Portal, AO/GH có trách nhiệm tham chiếu thời gian lăn ra dự kiến, và ban hành TOBT mới phù hợp lên hệ thống A-CDM Portal.

Trước thời điểm 25 phút trước TOBT, đơn vị phục vụ mặt đất và hãng hàng không cần lưu ý việc cập nhật TOBT cho chuyến bay nhằm đảm bảo độ chính xác +/- 5 phút. Đối với các chuyến có thời gian ETTT ngắn hơn 25 phút, cần lưu ý cập nhật TOBT sớm, nhằm tránh ảnh hưởng giờ dự kiến được chấp thuận đẩy nổ máy của chuyến bay khởi hành

Tổ bay nên tiếp tục theo dõi TOBT để có độ chính xác +/- 5 phút. Nếu không thể đạt được TOBT +/- 5 phút, thì tổ bay phải thông báo cho GH để cập nhật TOBT.

TOBT có thể được cập nhật căn cứ theo EOBT. Nếu EOBT theo kế hoạch bay thay đổi so với TOBT hiện tại, đơn vị phục vụ mặt đất cần cập nhật TOBT mới.

– AO shall notify ARO/AIS if new EOBT is available (for delay >30 minutes compared to EOBT).

– Except for flights departing from Level 2 Multi-Nodal ATFM Airport to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, ATS flight plan submission and relevant information about generating ATS message (including DLA, CNL, CHG messages) shall comply to the current ATFM Multi-Nodal operational procedure.

– AO shall submit a new proposal FPL and notify Tan Son Nhat ARO/AIS and ATFMC if flight delays more than 60 minutes compared to old EOBT.

3.2.3.3 ALDT:

ALDT is actual time aircraft touch down RWY. When aircraft land, A-CDM Portal record ALDT by the ADS-B system, then this milestone is officially updated from SMIS through decoding of AFTN/AMHS messages. Then A-CDM Portal automatically calculate EIBT= ALDT + EXIT (estimated taxi-in time).

3.2.3.4 TOBT

As soon as a flight schedule is updated into the A-CDM Portal system, the initial TOBT shall be calculated based on the FPL information and shall be set equal to the SOBT.

As soon as the estimated landing time of an arrival flight is defined, the 2nd TOBT will be automatically calculated when ELDT is received, following the formula: The 2nd TOBT= EIBT (ELDT+EXIT) + ETTT.

Changes of ELDT/EIBT will result in updating TOBT.

This automatic process will continue until the flight is actual arrive in-block (AIBT), TOBT= AIBT + ETTT

The new TOBT cannot be updated greater than 5 minutes before EOBT.

In case of aircraft parking overnight or aircraft swapping, TOBT will be automatically calculated based on ACGT with the formula: TOBT = ACGT + ETTT. GH is responsible to input ACGT when the ground-handling activities for the aircraft start as scheduled.

From this point onward, the GH is the main source for updating TOBT. The GH will consider available resources and their own planning as well as agreed procedures with airlines in updating the TOBT for flights.

Then, based on daily flight plan, the 1st TOBT will be set equal to EOBT (before TOBT calculated automatically following the formula).

For flights departing from Tan Son Nhat International Airport to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, after ATFMC VN issue CTOT, AO/GH shall issue TOBT on A-CDM Portal base on EXOT.

Before 25 minutes to TOBT, GH and AO need to monitoring the TOBT to get the accuracy of +/-5min. In case ETTT of flight is less than 25 minutes, GH need to update TOBT as early as possible in order to avoid affecting the TSAT of flight which is approved to push back/ start up of departure flight.

Pilot should continue to monitor the TOBT to get the accuracy of +/-5min. If TOBT+/-5min is not achievable, pilot must inform GH to update TOBT.

Another source for updates of the TOBT can be the EOBT. Based on the FPL, if the EOBT is updated to a later time than the current TOBT, GH needs to update the TOBT.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

3.2.3.5 TSAT

TSAT: Được ATC cung cấp qua ACDM Portal dựa trên dữ liệu TOBT cập nhật (thông qua hệ thống tự động tính toán hoặc đơn vị phục vụ mặt đất cập nhật thủ công theo yêu cầu của Hãng hàng không), có tham chiếu giờ CTOT, giờ khởi hành khống chế và tình hình khai thác thực tế trên sân, TSAT được ATC hoạch định tính toán cho mỗi chuyến bay và sau đó ban hành.

Tại TOBT-25 phút, TSAT được ATC lập kế hoạch tính toán thứ tự Đẩy/nổ máy.

Trong điều kiện khai thác bình thường, TSAT = TOBT.

Trong trường hợp cần tăng giãn cách tàu bay khởi hành theo mật độ không lưu, ATC sẽ thực hiện điều chỉnh TSAT.

Ngoài ra, ATC có thể có thể cho phép tàu bay sử dụng TSAT sớm hơn TSAT đã ban hành, khi tàu bay đã sẵn sàng, đảm bảo tàu bay không cất cánh sớm hơn phép bay đã cấp.

Đối với các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Tân Sơn Nhất đi tới các sân bay và vùng trời của các nút ATFM mức 3, ATC có trách nhiệm lập kế hoạch và điều chỉnh TSAT dựa trên TOBT của GH/AO và chủ động tình hình không lưu trên sân nhằm đảm bảo tuân thủ khung CTOT (-5/+10 minutes).

3.2.3.6 Quy trình nổ máy

Quy trình nổ máy căn cứ theo kế hoạch phân bổ TSAT dựa trên TOBT mà ATC nhận được. Trong thời gian TSAT +/-5 phút, tổ lái xin huấn lệnh nổ máy khi tàu bay đã sẵn sàng (được thể hiện bằng giờ ARDT).

Khung TSAT: +/-5 phút tính từ TSAT. Tổ lái xin huấn lệnh nổ máy trong khung TSAT, ATC có trách nhiệm cấp huấn lệnh nổ máy hoặc đẩy lùi nếu có thể

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy trước khung TSAT, ATC sẽ yêu cầu tổ lái xin cấp huấn lệnh lại trong khung TSAT.

Nếu ATC không nhận được yêu cầu nổ máy trong khung TSAT, TSAT của chuyến bay được coi là hết hiệu lực và bị đưa ra khỏi thứ tự khởi hành.

Nếu tổ lái xin huấn lệnh nổ máy sau khung TSAT, ATC sẽ không cấp huấn lệnh nổ máy và yêu cầu tổ lái thông báo cho các bên liên quan (AO, GH) cập nhật giờ TOBT để nhận giờ TSAT mới.

Trong trường hợp ATC không thể cấp huấn lệnh nổ máy trong khung TSAT vì một số lý do đặc biệt như: có chuyến bay VIP, điều kiện khai thác bất lợi, Tổ lái sẽ được thông báo “stand by”, sau đó ATC sẽ cấp huấn lệnh nổ máy khi có thể.

Tổ lái có trách nhiệm theo dõi cập nhật TOBT, TSAT trực tiếp trên hệ thống A-CDM Portal.

Trong trường hợp tổ lái không thể theo dõi được việc cập nhật TOBT, TSAT trên hệ thống A-CDM Portal, tổ lái có trách nhiệm liên hệ trực tiếp với GH để nhận thông tin TOBT, TSAT.

Trong trường hợp Tổ lái không thể liên lạc được với đơn vị phục vụ mặt đất để nhận giờ TSAT, TSAT có thể được cung cấp bởi Hãng Hàng không hoặc Đài kiểm soát không lưu thông qua RT/VHF.

Trong trường hợp Tổ lái xin nổ 1 động cơ ở chế độ nổ Idle khi tàu gặp lỗi kỹ thuật:

- Tổ lái xin nổ máy kiểm tra kỹ thuật, ATC không cập nhật thời gian yêu cầu nổ máy thực tế (ASRT) lên hệ thống ACDM Portal.
- Sau khi nổ máy kiểm tra kỹ thuật và sẵn sàng khởi hành, Tổ lái gọi ATC xin nổ máy để khởi hành theo quy trình nổ máy hiện hành. ATC cập nhật ASRT lên hệ thống A-CDM.

Trong trường hợp cần nổ 1 động cơ tại gate/parking (Idle power) , tổ lái có trách nhiệm chủ động tự ước tính thời gian nổ, đảm bảo thời điểm tàu bay nổ máy tất cả các động cơ nằm trong khung TSAT +/-5 phút.

3.2.3.5 TSAT

TSAT: Provided by ATC via ACDM Portal based on updated TOBT data (via automatically calculate system or ground handlings update manually as requested by airlines), with reference to CTOT, restricted take off time and actual operating traffic condition, TSAT is calculated by ATC for each flight and then issued.

At TOBT-25 minutes, TSAT is planned by ATC to sequence the departure flight.

In normal operating conditions, TSAT = TOBT.

In case It is necessary to increase interval of departure traffic, ATC will update TSAT according to air traffic flow.

In addition, ATC are able to issue earlier TSAT based on current traffic when aircraft is reported full ready and assure that the takeoff time will be followed Flight Permission.

For flights departing from TIA to airports and airspace of Level 3 Multi-Nodal ATFM Network, ATC are responsible of planing and modify TSAT base on TOBT issued by AO/GH and actual operating traffic condition in order for ATOT of flight is within CTOT Compliance window (-5/+10 minutes).

3.2.3.6 Start-up procedure

Start-up procedure is based on a collaborative TSAT planning based on the TOBT received by ATC. At TSAT+/-5min, pilot will request to start up and push back when aircraft have full ready (displayed by ARDT on ACDM Portal).

TSAT window: +/- 5 minutes from TSAT. If the start-up clearance requested by pilots is within TSAT window, ATC is responsible for issuing start-up/push-back approval clearance if possible.

If start-up/push-back clearance requested by pilots is before TSAT window, ATC shall request pilots to call again for clearance within TSAT window.

If there is no start-up clearance requested by pilots within TSAT window, then the TSAT of the flight shall be considered as invalid and shall be removed from departure sequence.

If start-up clearance requested by pilots is after TSAT window, ATC shall not issue start-up clearance and request pilot to inform related units (AO, GH) to update TOBT in order to receive a new TSAT.

In case an ATC is unable to approve start-up clearance within TSAT window due to special reasons such as: VIP flight, adverse operational condition, pilots shall be notified to “stand by”, then ATC shall issue start-up clearance when possible.

Pilots shall check for updates of TOBT, TSAT directly on A-CDM Portal.

In case the pilot cannot check for the updating of TOBT, TSAT on A-CDM Portal, pilot shall be responsible for contacting with GH to receive TOBT, TSAT.

In case the pilot cannot contact GH, he/she shall be responsible for contacting with GH or ATC to receive TSAT via RT/VHF.

For flights that require an Idle engine start when technical failure:

- The pilot requested to start the engine: ATC did not update the ASRT to the A-CDM Portal system.
- After checking the engine and ready for departure, Pilot request start up for departure according to the current procedure. ATC updates ASRT to the A-CDM system.

For flights that require an idle engine start at gate/parking, the pilot shall actively estimate the idle engine start time to ensure that the aircraft will start all engines for departure within the TSAT window +/-5 minutes.

3.2.4 Các giai đoạn của chuyến bay A-CDM

3.2.4.1 Giai đoạn lập kế hoạch

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái SCH trên hệ thống sau khi:

- Hãng hàng không lập lịch bay của ngày hôm sau và gửi cho Cảng HKQT Tân Sơn Nhất (TIA) và đơn vị Phục vụ mặt đất liên quan
- Đối với những hãng hàng không không có đại diện tại sân bay, lịch bay sẽ do đơn vị phục vụ mặt đất cung cấp.
- Đơn vị phục vụ cập nhật lịch bay vào SMIS/VMS để đồng bộ hoá vào A-CDM Portal
- Cảng HKQT Tân Sơn Nhất sắp xếp vị trí đỗ cho các chuyến bay.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái INI trên hệ thống sau khi AO gửi dự thảo FPL cho Cơ sở ARO/AIS thông qua hệ thống AMHS/AFTN hoặc AIS/AIM/ email hoặc nộp bản cứng không chậm hơn:

- 150 phút trước giờ EOBT cho chuyến bay nội địa khi thực hiện làm thủ tục bay từ xa.
- 210 phút trước giờ EOBT cho chuyến bay quốc tế khi thực hiện làm thủ tục bay từ xa
- 60 phút trước giờ EOBT khi sử dụng Kế hoạch bay bản cứng cho ARO/AIS Tân Sơn Nhất

3.2.4.2 Giai đoạn tàu bay đến:

– Hệ thống sẽ chuyển trạng thái chuyến bay sang FIR sau khi:

- Tàu bay tiếp cận vùng thông báo bay Hồ Chí Minh và bắt đầu việc lập kế hoạch sắp xếp thứ tự hạ cánh cho tàu bay đến.
- ATC cung cấp ELDT của tàu bay đến cho ACDM Portal.
- Tại thời điểm máy bay đến vùng TMA, hệ thống ACDM Portal sẽ ghi nhận giờ ELDT dựa trên dữ liệu nhận được từ hệ thống ADS-B . ELDT được cập nhật tiếp theo từ tín hiệu ADS-B khi tàu bay giảm độ cao dưới 7000 ft, 4900 ft và 2000 ft.
- Hệ thống sẽ thay đổi trạng thái chuyến bay thành FNL sau khi: Hệ thống nhận dữ liệu ELDT cuối cùng từ hệ thống ADS-B của tàu bay tại độ cao 2 000 ft

– Hệ thống sẽ thay đổi trạng thái chuyến bay thành LND sau khi:

- Tàu bay hạ cánh.
- Thời gian chạm bánh trở thành thời gian tham chiếu cho ALDT và ALDT được nhận ban đầu từ hệ thống ADS-B, sau đó hệ thống ACDM Portal nhận dữ liệu tự động từ SMIS (cập nhật từ điện ATFN/AMHS)

3.2.4.3 Giai đoạn Phục vụ mặt đất:

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái IBK trên hệ thống sau khi: Tàu bay vào vị trí đỗ và đơn vị phục vụ mặt đất ghi nhận giá trị AIBT của chuyến bay

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái BRD trên hệ thống sau khi: Đơn vị phục vụ mặt đất cập nhật thời gian hành khách bắt đầu boarding lên tàu bay bằng cách nhập giờ ASBT trên hệ thống của đơn vị hoặc trực tiếp vào A-CDM Portal căn cứ vào thời gian thẻ boarding đầu tiên được quét tại cửa ra tàu bay.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái RDY trên hệ thống sau khi: Hoàn thành công tác phục vụ mặt đất và ARDT được nhập trên SMIS/VMS.

3.2.4.4 Giai đoạn tàu bay khởi hành:

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái OBK trên hệ thống sau khi:

- Tàu bay rời khỏi vị trí đỗ;

3.2.4 Phases of A-CDM flights

3.2.4.1 Planning phase

– Flight is established SCH status in the system when:

- Airlines schedule flight timetable for the next day and submit to Tan Son Nhat International Airport (TIA) and relating Ground handling (GH).
- For airlines without representative at the airport, flight schedule shall be submitted by GH.
- GH update flight schedule into SMIS/VMS to synchronise into A-CDM Portal.
- Tan Son Nhat International Airport arrange stands for flights.

– Flight is established INI status in the system when AO send proposal FPL to ARO/AIS via AMHS/AFTN system or AIS/AIM/ email system or submit directly no later than:

- 150 minutes before EOBT for domestic flights that submit FPL remotely.
- 210 minutes before EOBT for international flights that submit FPL remotely.
- 60 minutes before EOBT when submitting proposal FPL directly at Tan Son Nhat ARO/AIS.

3.2.4.2 Arrival phase:

– Flight is established FIR status in the system when:

- Aircraft approach Ho Chi Minh FIR and start planning to arrange landing sequence for arrival aircraft.
- ATC provide ELDT for ACDM Portal
- At the time the aircraft arrives at the TMA area, the ACDM Portal system will record the ELDT time based on data received from the ADS-B system. The ELDT is next updated from the ADS-B signal when the aircraft descends to 7000 ft, 4900 ft and 2000 ft.
- Flight is established FNL status in the system: final ELDT updated from the aircraft's ADS-B system at an altitude of 2 000 ft.

– Flight is established LND status in the system when:

- Aircraft land.
- The time aircraft touch down RWY is the reference time for ALDT. ALDT is initially received from the ADS-B system, then the ACDM Portal system receives the data automatically from SMIS (updated from ATFN/AMHS).

3.2.4.3 Ground handling Phase:

– Flight is established IBK status in the system when: Aircraft is into stands and GH unit accept flight AIBT value.

– Flight is established BRD status in the system when: GH unit update the time customers start boarding by inserting ASBT in the system or directly insert into A-CDM Portal, based on the time the first boarding card scanned at the boarding gate.

– Flight is established RDY status in the system when: GH services are completed and ARDT is inserted in SMIS/VMS.

3.2.4.4 Departure phase:

– Flight is established OBK status in the system when:

- Aircraft is out of the stand;

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Đơn vị phục vụ mặt đất nhập giờ AOBT vào hệ thống. A-CDM Portal cập nhật dữ liệu mới từ SMIS/VMS.

– Chuyến bay được thiết lập trạng thái DEP trên hệ thống sau khi:

- Tàu bay cất cánh khỏi đường CHC;
- A-CDM Portal nhận được thông báo ATOT ban đầu từ hệ thống ADS-B, sau đó được cập nhật chính thức bởi SMIS từ giải mã điện văn DEP ATFN/AMHS.

3.3 Trở lại phương thức khai thác hiện hành

Trong trường hợp không thể tiếp tục triển khai thực tế A-CDM do không có khả năng cung cấp/ban hành 02 mốc thời gian TOBT/ TSAT, tổ lái và kiểm soát viên không lưu sẽ trở lại áp dụng phương án khai thác "Đến trước, phục vụ trước". Việc tạm ngưng triển khai hoặc khôi phục lại thử nghiệm khai thác thực tế quy trình khai thác A-CDM sẽ được thông báo bằng NOTAM.

VVTS AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Lề đất bảo hiểm đường cất hạ cánh

Sử dụng lề đất bảo hiểm đường cất hạ cánh cho tàu bay hạ cánh trong trường hợp khẩn nguy.

a) Sử dụng lề đất bảo hiểm sườn phía bắc đường cất hạ cánh 25R/ 07L cho tàu bay hạ cánh trong trường hợp khẩn nguy.

b) Vị trí:

- Về phía bắc đường cất hạ cánh 25R/07L;
- Cự ly: cách đầu thềm 07L = 548 M; cách đầu thềm 25R = 500 M.

c) Kích thước:

- Chiều dài: 2 000 M;
- Chiều rộng: 75 M.

d) Nhận dạng:
Tổ lái phải căn cứ vào hàng đèn biên phía Bắc của đường cất hạ cánh 25R làm chuẩn khi hạ cánh vào ban đêm.

2 Khai thác tàu bay B747-8

2.1 Tần suất và tải trọng khai thác

a) Đối với đường CHC 25L/07R (PCR 790/R/B/X/U)

Tham chiếu AIP Việt Nam, VVTS AD 2.23, mục 8 về tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC.

b) Đối với đường CHC 25R/07L (PCR 1010/R/B/W/U)

Tham chiếu AIP Việt Nam, VVTS AD 2.23, mục 8 về tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC.

2.2 Khu vực khai thác: Vị trí đỗ 33, 34

2.3 Phương thức vận hành tàu bay B747-8

2.3.1 Đối với tàu bay cất cánh

a) Đường CHC 25R - Tại vị trí đỗ 33, 34: Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Bắc, tàu bay lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S6 → đường lăn S → đường lăn S5 → đường lăn P2/(đường lăn P2 → đường lăn P3 → đường lăn P1) → điểm chờ đường CHC 25R để khởi hành.

b) Đường CHC 07R - Tại vị trí đỗ 33, 34: Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Bắc, tàu bay lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S6 → đường lăn S → đường lăn S8/S10 → điểm chờ đường CHC 07R để khởi hành.

c) Đường CHC 07L - Tại vị trí đỗ 33, 34: Tàu bay được đẩy lùi ra vệt lăn Y1, mũi tàu bay quay về hướng Bắc, tàu bay lăn theo vệt lăn Y1 → đường lăn S6 → đường lăn S → (đường lăn S8 → đường lăn P5 → đường lăn P4 → đường lăn P6)/(đường lăn S10 → đường lăn P6) → điểm chờ đường CHC 07L để khởi hành.

- GH Agent inserts AOBT in the system. A-CDM Portal updates AOBT from SMIS/VMS.

– Flight is established DEP status in the system when:

- Aircraft depart from RWY;
- A-CDM Portal receive initial ATOT from the ADS-B system, then is officially updated by SMIS from decoding the DEP message from ATFN/AMHS.

3.3 Reversion to current operational procedures

In case the A-CDM live operation is postponed due to TOBT or TSAT becoming unavailable, Pilot and ATCs shall resume "First come, first served" operational procedure. The temporary discontinuation or the resumption of the A-CDM live trial shall be notified by NOTAM.

VVTS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Runway strip

A runway strip available for aircraft landing in emergency

a) A runway strip of defined dimensions on the north of runway 25R/07L to be used for aircraft landing in the case of emergency.

b) Location:

- On the north of runway 25R/07L;
- Distance: 548 M from threshold 07L; 500 M from threshold 25R.

c) Dimensions:

- Length: 2 000 M;
- Width: 75 M.

d) Identifications:
Pilot have to define runway edge lights on the North of runway 25R as the standard mark while landing at night.

2 Operation of aircraft B747-8

2.1 Frequency and aircraft loading

a) For RWY 25L/07R (PCR 790/R/B/X/U)

Applied as AIP Viet Nam, VVTS AD 2.23, item 8 about the aircraft loading on RWY

b) For RWY 25R/07L (PCR 1010/R/B/W/U)

Applied as AIP Viet Nam, VVTS AD 2.23, item 8 about the aircraft loading on RWY.

2.2 Operated area: Stand 33, 34

2.3 Operational procedures of aircraft B747-8

2.3.1 For take-off aircraft

a) RWY 25R - At stand 33, 34: Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of aircraft face North, aircraft taxi via taxilane Y1 → TWY S6 → TWY S → TWY S5 → TWY P2/(TWY P2 → TWY P3 → TWY P1) → RWY-holding position of RWY 25R for departure.

b) RWY 07R - At stand 33, 34: Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of aircraft face North, aircraft taxi via taxilane Y1 → TWY S6 → TWY S → TWY S8/S10 → RWY-holding position of RWY 07R for departure.

c) RWY 07L - At stand 33, 34: Aircraft are pushed back to taxilane Y1, the nose of aircraft face North, aircraft taxi via taxilane Y1 → TWY S6 → TWY S → (TWY S8 → TWY P5 → TWY P4 → TWY P6)/(TWY S10 → TWY P6) → RWY-holding position of RWY 07L for departure

2.3.2 Đối với tàu bay hạ cánh

a) Đường CHC 25R: Đường CHC 25R/07L → đường lăn P5/(đường lăn P4 → đường lăn P5) → đường lăn S8/(đường lăn P6 → đường lăn S10) → đường lăn S → đường lăn S6 → vệt lăn Y1 → vị trí đỗ 33, 34.

b) Đường CHC 25L: Đường CHC 25L/07R → đường lăn S8/S10 → đường lăn S → đường lăn S6 → vệt lăn Y1 → vị trí đỗ 33, 34.

c) Đường CHC 07L: Đường CHC 07L/25R → (đường lăn P3 → đường lăn P2)/đường lăn P2/(đường lăn P1 → đường lăn P3 → đường lăn P2) → đường lăn S5 → đường lăn S6 → vệt lăn Y1 → vị trí đỗ 33, 34.

2.4 Các yêu cầu khai thác

– Giới hạn vận tốc tàu bay B747-8 lăn không quá 12 kts trên đường lăn.

– Sử dụng xe dẫn tàu bay (Follow-me) trong suốt lộ trình khi tàu bay B747-8 hạ cánh (rời đường CHC đến vị trí đỗ 33, 34) và khi tàu bay khởi hành (từ vị trí đỗ 33, 34 đến điểm chờ cất cánh).

– Tàu bay B747-8 không dừng chờ trên đường lăn S8 tại vạch dừng chờ trước đường CHC 07R/25L khi có tàu bay hạ cánh đầu đường CHC 07R.

– Trường hợp tàu bay B747-8 cất cánh đầu đường CHC 07R phải hủy lệnh cất cánh và tàu bay chạy xả đà vượt qua đường lăn S5, tàu bay phải tuân thủ nghiêm ngặt các chỉ dẫn của Đài kiểm soát tại sân và cơ quan kiểm soát mặt đất.

– Khi tàu bay lăn tại các nút giao giữa đường lăn nối với đường CHC, đường lăn, sân đỗ tàu bay, yêu cầu người lái phải điều chỉnh tốc độ và bánh mũi tàu bay để đảm bảo khoảng cách an toàn tính từ mép ngoài bánh càng chính đến mép ngoài của đường lăn tối thiểu 4.5 M theo quy định của ICAO.

3 Phương thức khai thác hai đường cất hạ cánh song song

3.1 Nguyên tắc chung

3.1.1 Việc sử dụng hai đường CHC song song tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất phải tuân thủ nghiêm các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức HKDD quốc tế (đặc biệt là các tiêu chuẩn về phân cách nhiễu động); các quy định và hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam (HKVN); VATM, các hãng hàng không, người khai thác tàu bay, tổ lái và KSVKL liên quan chịu trách nhiệm về an toàn bay.

3.1.2 Hai đường CHC song song tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất được sử dụng theo chế độ khai thác phụ thuộc và được xem gần như là một đường CHC trong công tác điều hành bay.

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

3.1.4 Khi nhận huấn lệnh “Line-up”, tổ lái phải nhanh chóng lên đường CHC hoặc thông báo ngay cho KSVKL nếu tàu bay chưa sẵn sàng cất cánh.

3.1.5 Tổ lái có trách nhiệm tuân thủ nghiêm phương thức tiếp cận đã được công bố; nghe và nhắc lại, thực hiện đúng và kịp thời huấn lệnh, chỉ thị của KSVKL, nếu không thực hiện được phải thông báo ngay cho KSVKL.

3.1.5.1 Đối với tàu bay cất cánh

– Trường hợp nhận được huấn lệnh cất cánh khi tàu bay ở điểm chờ, tổ lái phải khẩn trương lên đường CHC và cất cánh một cách liền mạch.

– Trường hợp nhận được huấn lệnh cất cánh khi tàu bay đã đối chuẩn trên đường CHC, tổ lái phải thực hiện việc chạy đà ngay lập tức.

3.1.5.2 Đối với tàu bay hạ cánh

2.3.2 For landing aircraft

a) RWY 25R: RWY 25R/07L → TWY P5/(TWY P4 → TWY P5) → TWY S8/(TWY P6 → TWY S10) → TWY S → TWY S6 → taxilane Y1 → stand 33, 34.

b) RWY 25L: RWY 25L/07R → TWY S8/S10 → TWY S → TWY S6 → taxilane Y1 → stand 33, 34.

c) RWY 07L: RWY 07L/25R → (TWY P3 → TWY P2)/TWY P2/(TWY P1 → TWY P3 → TWY P2) → TWY S5 → TWY S6 → taxilane Y1 → stand 33, 34.

2.4 Requirements for operation

– Speed restriction for aircraft B747-8 is not exceed 12 kts during taxiing on TWY.

– Follow-me car are used during the taxiing when the aircraft B747-8 landing (leaving the RWY to the stand 33, 34) and when departing aircraft (from the aircraft stand 33, 34 to the holding point for departure).

– Aircraft B747-8 does not stop and wait on TWY S8 at the stop line in front of RWY 07R/25L when there is an aircraft landing at the beginning of RWY 07R.

– In case aircraft B747-8 taking off at the beginning of RWY 07R must cancel the take-off clearance and aircraft must decelarate via TWY S5, aircraft requested to follow TWR and Ground Control Unit instructions strictly.

– Aircraft shall have to control the speed and need small amount of judgemental oversteering to maintain ICAO recommended 4.5 M clearances of outside main gear track and pavement edge when taxiing on the intersections of RWYs and TWYs, and of TWYs and apron.

3 Operational procedure of two parallel runways

3.1 General rule

3.1.1 The use of two parallel RWYs at Tan Son Nhat International Airport shall strictly comply with the Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organization (especially on wake turbulence separation standards); regulations and guidances of Civil Aviation Authority of Viet Nam; VATM, airlines, aircraft operators, pilots and relevant air traffic controllers are responsible for flights safety.

3.1.2 Two parallel RWYs at Tan Son Nhat International Airport are operated dependently and considered as one RWY for air traffic control service

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

3.1.4 When pilots receive “Line-up” clearance, pilots must quickly line up on the RWY or inform ATC immediately if the aircraft is not ready to take off.

3.1.5 Pilots are responsible for strictly complying with the published approach procedures; hear back and read back, following strictly and conducting timely clearances, instructions from ATC, immediately notifying ATC if unable to perform.

3.1.5.1 For take-off aircraft

– In case of receiving the take-off clearance when the aircraft is at the holding point, pilots must immediately line up on RWY and take off seamlessly.

– In case pilots receive take-off clearance when aircraft has lined up RWY, pilots must immediately starts rolling.

3.1.5.2 For landing aircraft

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

– Duy trì tốc độ trong giai đoạn tiếp cận hạ cánh như sau:
  - Từ 190 đến 200 knot: Khi tàu bay ở khoảng cách 25 track-mile so với ngưỡng đường CHC;
  - Từ 160 đến 180 knot: Khi tàu bay thiết lập trên trục tiếp cận;
  - Từ 150 đến 160 knot: Khi tàu bay trên trục tiếp cận đang ở khoảng cách 05 NM so với ngưỡng đường CHC;
  - Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể yêu cầu tổ lái giữ tốc độ tiếp cận tối thiểu.
– 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 lăn thoát ly.
– Khi nhận được huấn lệnh cắt qua đường CHC, tổ lái phải thực hiện trong vòng 45 giây tính từ thời điểm tàu bay tiến nhập đường CHC đến khi thoát ly hoàn toàn đường CHC.

3.1.6 Tàu bay bị mất liên lạc vô tuyến phải thoát ly đường CHC, dừng lại trên đường lăn và theo dõi chỉ thị, tín hiệu đèn từ TWR Tân Sơn Nhất.

3.1.7 Tất cả tàu bay khi đến hạ cánh tại Tân Sơn Nhất phải đáp ứng RNP-APCH, kể cả tàu bay lựa chọn Tân Sơn Nhất làm sân bay dự bị.

3.1.8 Trường hợp có xuất hiện nhiễu động thì KSVKL và tổ lái phải tuân thủ quy định của Cục HKVN về phân cách nhiễu động.

3.1.9 Việc sử dụng đường CHC cho các hoạt động bay kiểm tra hiệu chuẩn thiết bị hàng không dân dụng, bay huấn luyện phương thức bay và bay làm quen thực hiện theo phép bay, kế hoạch bay hoặc bài bay đã được phê duyệt.

3.1.10 Phương thức khai thác này không áp dụng trong các trường hợp khẩn nguy, khẩn cấp và các trường hợp cần thiết khác để đảm bảo an toàn và điều hòa hoạt động bay.

3.2 Chế độ sử dụng đường cất hạ cánh

3.2.1 Điều kiện để tàu bay lên dừng chờ trên đường CHC

a) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành lăn lên và chờ trên đường CHC, không phụ thuộc vào vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh đường CHC còn lại với điều kiện đáp ứng tất cả các yêu cầu sau:
  – KSVKL giám sát chặt chẽ quỹ đạo tàu bay, kịp thời khuyến cáo tổ lái khi phát hiện nguy cơ nhầm lẫn đường CHC.
  – Hệ thống thiết bị giám sát PSR/SSR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo tiêu chuẩn yêu cầu, màn hình hiển thị của hệ thống ATM được thiết lập ở chế độ quan sát được 10 NM cuối của giai đoạn tiếp cận chót.
  – Tầm nhìn không dưới 1 200 m và trần mây không thấp hơn 130 m.
  – Thời điểm tầm nhìn từ 1 200 m đến dưới 3 000 m hoặc trần mây từ 130 m đến dưới 180 m: Hệ thống SMR hoạt động ổn định, các mục tiêu được hiển thị chính xác theo tiêu chuẩn yêu cầu, màn hình hiển thị của hệ thống SMR được thiết lập ở chế độ quan sát được 02 NM cuối của giai đoạn tiếp cận chót; KSVKL giám sát của kíp trực TWR Tân Sơn Nhất kịp thời hỗ trợ các vị trí trực, đặc biệt là quan sát và phán đoán quỹ đạo tàu bay để kịp thời cảnh báo KSVKL trực điều hành.

b) Trong trường hợp tàu bay đang dừng chờ trên đường CHC mà một trong các yêu cầu tại khoản a, mục 3.2.1 không còn đảm bảo, KSVKL phải:
  – Cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay theo điều kiện tại khoản c, mục 3.2.2.1.1; hoặc.

– Maintain speed during the approach segment as follows:
  - From 190 to 200 knots: When the aircraft is at a distance of 25 track-miles from the THR;
  - From 160 to 180 knots: When the aircraft is established on the final approach;
  - From 150 to 160 knots: When the aircraft is on the final approach which is at a distance of 05 NM from THR;
  - In case of necessity, ATC can request pilots to maintain the minimum approach speed.
– After landing, pilots must vacate RWY within 60 seconds from the time the aircraft crossed THR until it completely passes holding position of exit TWY.
– When receiving clearance to cross RWY, pilot must carry out within 45 seconds from the time the aircraft taxies into RWY until it completely vacates RWY.

3.1.6 When the aircraft lost radio communication, it must vacate RWY, stop on the TWY and follow instructions and light signals from Tan Son Nhat TWR.

3.1.7 All aircraft landing at Tan Son Nhat shall meet the RNP-APCH requirements; including those choose Tan Son Nhat Aerodrome as an alternate aerodrome.

3.1.8 In case of turbulence, ATC and pilots must comply with the CAAV regulations about turbulence separation.

3.1.9 The usage of RWY for calibration flights of civil navigation aids, exercises, has to comply with the approved flight permissions, ATS flight plans or training flight exercise

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

3.2 Usage of runway

3.2.1 Conditions for aircraft to hold at the RWY holding point.

a) ATC can issue clearances for departing aircraft to line up and wait, regardless position of approaching aircraft on remaining RWY, it must meet all of the following requirements:
  – ATC monitors the aircraft trajectory and provides timely recommendations to the pilots when realizing the risk of landing on the wrong RWY
  – The PSR/SSR are in normal operation, the targets are accurately displayed as standard requirements, the screen of ATM system is displayed to monitor the last 10 NM of the final approach segment;
  – The visibility is not less than 1 200 m, ceiling is not less than 130 m;
  – At the time, when the visibility is from 1 200 m up to but not including 3 000 m or ceiling from 130 m up to but not including 180 m: The SMR is in normal operation, the targets are accurately displayed as standard requirement, the screen of ATM system is displayed to monitor the last 02 NM of the final approach segment; the supervisor of Tan Son Nhat TWR shift promptly assist duty positions, particularly in aircraft trajectory observation and judgment, to issue timely warnings to the on-duty ATC.

b) In case the aircraft is holding on RWY and one of the requirements in section 3.2.1, item a which is not met, ATC must:
  – Issue take-off clearances for aircraft according to the conditions in section 3.2.2.1.1, item c; or.

– Cấp huấn lệnh cho tàu bay rời khỏi đường CHC; hoặc.

– Cấp huấn lệnh bay lại cho tàu bay đang tiếp cận hạ cánh đường CHC còn lại, tùy vào cách xử lý nào an toàn hơn.

c) Trong trường hợp một trong các yêu cầu tại khoản a, mục 3.2.1 không đảm bảo, KSVKL chỉ được phép cho tàu bay khởi hành lên đường CHC khi:

– Tàu bay bên đường CHC còn lại đã hạ cánh bình thường; và.

– Đảm bảo tàu bay khởi hành bắt đầu chạy đà khi tàu bay đến tiếp theo đang ở vị trí:

• Tối thiểu 06 NM cách ngưỡng đường CHC (Trường hợp có radar giám sát); hoặc

• 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh (Trường hợp không có radar giám sát).

3.2.2 Điều kiện cho phép tàu bay cất hạ cánh

3.2.2.1 Trường hợp không áp dụng giảm thiểu phân cách trong khu vực sân bay

3.2.2.1.1 Đường CHC 25R/L

a) Đường CHC 25R sử dụng chủ yếu cho tàu bay hạ cánh;

b) Đường CHC 25L sử dụng chủ yếu cho tàu bay cất cánh;

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 25R. Với điều kiện:

• Từ 00:00 đến 10:00;

• 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 trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 25R.

– 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 25R 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.

hoặc:

– Trường hợp không có ra đa giám sát là 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh; hoặc

– Trường hợp có ra đa giám sát, vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh cách ngưỡng đường CHC 25R không nhỏ hơn:

– Issue clearances for aircraft to vacate the RWY; or

– Issue clearances to implement the missed approach for approaching aircraft, depends on which solution is safer.

c) In case one of the requirements in section 3.2.1, item a is not met, ATC is only allowed for departing aircraft to line up on the RWY, when:

– The aircraft on the remaining RWY landed normally; and.

– Ensure that the departing aircraft starts rolling when the next arriving aircraft is at:

• At least 06 NM from THR (Under radar surveillance); or

• 03 minutes before estimated landing time (Without radar surveillance).

3.2.2 Conditions for take-off/landing aircraft

3.2.2.1 In case of not application for the reduced minimum separation within aerodrome

3.2.2.1.1 RWY 25R/L

a) RWY 25R is mainly used for landing aircraft;

b) RWY 25L is mainly used for take-off aircraft;

c) ATC is allowed to issue take-off clearance for departing aircraft that is holding on RWY, when:

– The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 25R. With the following conditions:

• From 0000 to 1000;

• Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of the RWY) not exceeding 15 kts).

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the TDZ of RWY 25R.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing for take-off to ensure that the cancellation of take-off clearance for aircraft departing on the adjacent RWY which is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear in the TDZ of RWY 25R to execute a go-around.

– Pilots must pay attention to monitoring radio frequency, hear back and accurately read back the clearances or instructions of ATC before implementing them; enhance to observe landing aircraft the adjacent RWY, comply with the operational procedure.

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

or:

– Without radar surveillance: 03 minutes before estimated landing time; or

– Under radar surveillance: The position of the aircraft approaching to land from the THR 25R, not less than:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

		Tàu bay hạ cánh ***Landing aircraft***			
		SUPER	***HEAVY***	***MEDIUM***	***LIGHT***
Tàu bay cất cánh Take-off aircraft	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

d) KSVKL được phép cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận theo đường CHC 25R khi tàu bay khởi hành đang chạy đà trên đường CHC 25L.

e) Khi đường lăn P4, P5 khai thác bình thường, các tàu bay sau khi hạ cánh trên đường CHC 25R được ấn định phải:

- Rời đường CHC 25R càng sớm càng tốt theo đường lăn thoát ly nhanh P4 hoặc P5;
- Dừng chờ trước đường CHC 25L; và
- Chỉ được phép cắt qua đường CHC 25L khi có huấn lệnh của KSVKL.
- Trường hợp dự kiến không thể thực hiện thoát ly theo đường lăn P4 hoặc P5 thì tổ lái phải thông báo sớm cho KSVKL khi tàu bay còn trên trục tiếp cận chót đường CHC 25R.

3.2.2.1.2 Đường CHC 07L/R:

a) Đường CHC 07R: Sử dụng chủ yếu cho tàu bay cất cánh

b) Đường CHC 07L: Sử dụng chủ yếu cho tàu bay hạ cánh

c) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07L, với điều kiện:

- Trong khoảng thời gian từ 00:00 đến 10:00 (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 trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10 - 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07L.

– 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 07L 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.

hoặc:

d) ATC can issue landing clearances for aircraft approaching to land on RWY 25R when a departing aircraft is rolling on RWY 25L.

e) When TWYs P4, P5 are in normal operation, after landing on RWY 25R, aircraft are assigned to:

- Vacate RWY 25R via exit TWY P4 or P5 as soon as possible;
- Hold short of RWY 25L; and
- Only be allowed to cross RWY 25L when receiving the clearance from ATC.
- If unable to vacate via TWY P4 or TWY P5, the pilot must notify to ATC early when the aircraft is still on the final approach track of RWY 25R.

3.2.2.1.2 RWY 07L/R:

a) RWY 07R is mainly used for take-off aircraft

b) RWY 07L is mainly used for landing aircraft

c) ATC can issue take-off clearance to departing aircraft which is hold short of RWY when:

– The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 07L, with the following conditions:

- From 0000 to 1000 (UTC);
- Good weather conditions (no thunderstorms, no dangerous weather phenomena in the aerodrome or vicinity of aerodrome; horizontal visibility over 5 km, crosswind (component perpendicular to the direction of the RWY) not exceeding 15 kts).

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the TDZ of RWY 07L.

– ATC must observe continuously the landing aircraft and aircraft preparing for take-off to ensure that the cancellation of take-off clearance for aircraft departing on the adjacent RWY which is carried out within 20 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear in the TDZ of RWY 07L to execute a go-around.

– Pilots must pay attention to monitoring radio frequency, hear back and accurately read back the clearances or instructions of ATC before implementing them; enhance to observe landing aircraft the adjacent RWY, comply with the operational procedure.

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

or:

– Trường hợp không có ra đa giám sát: 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh; hoặc

– Trường hợp có ra đa giám sát, vị trí của tàu bay đang tiếp cận hạ cánh cách ngưỡng đường CHC 07L không nhỏ hơn:

– Without radar surveillance: 03 minutes before estimated landing time; or

– Under radar surveillance: The position of the aircraft approaching to land from the THR 07L, not less than:

		Tàu bay hạ cánh ***Landing aircraft***			
		SUPER	***HEAVY***	***MEDIUM***	***LIGHT***
Tàu bay cất cánh Take-off aircraft	**SUPER**	**4NM**	6NM	8NM	9NM
	HEAVY	**4NM**	5NM	6NM	7NM
	MEDIUM	**4NM**	**4NM**	**4NM**	6NM
	LIGHT	**4NM**	**4NM**	**4NM**	**4NM**

d) KSVKL có thể cấp huấn lệnh hạ cánh cho tàu bay đang tiếp cận đường CHC 07L khi tàu bay khởi hành đang chạy đà trên đường CHC 07R.

e) Khi đường lăn P3 khai thác bình thường, các tàu bay hạng trung trở xuống sau khi hạ cánh trên đường CHC 07L phải:

- Rời đường CHC 07L càng sớm càng tốt theo đường lăn P3
- Dừng chờ trước đường CHC 07R
- Chỉ được phép cắt qua đường CHC 07R khi có huấn lệnh của KSVKL
- Trường hợp dự kiến không thể thoát ly theo đường lăn P3 thì tổ lái phải thông báo cho KSVKL khi tàu bay còn trên trục tiếp cận chót đường CHC 07L.

Ghi chú: Trong thời gian sử dụng đường CHC 07L để hạ cánh, hệ thống ILS đường CHC 07R phải ngừng khai thác để giảm thiểu nguy cơ nhầm lẫn đường CHC.

3.2.2.1.3 Trường hợp độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh bị suy giảm khi sử dụng đường CHC 07

Trong trường hợp không thể thực hiện phương thức RNP-APCH đường CHC 07L, sử dụng đường CHC 07L cho cất cánh và đường CHC 07R cho hạ cánh. Khi đó:

a) Tàu bay khởi hành đang dừng chờ trước đường CHC 07R được phép cắt đường CHC 07R khi tàu bay đến đang ở vị trí:

– Tối thiểu 04 NM so với ngưỡng đường CHC 07R (Trường hợp có radar giám sát); hoặc.

– 03 phút trước giờ dự kiến hạ cánh (Trường hợp không có radar giám sát).

– KSVKL giám sát chặt chẽ quá trình tàu bay lăn cắt qua đường CHC 07R, đảm bảo thời gian không vượt quá 45s.

b) KSVKL được phép cấp huấn lệnh cất cánh cho tàu bay khởi hành đang dừng chờ trên đường CHC khi:

– Tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07R. Với điều kiện:

- Từ 00:00 đến 10:00 (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 trên thì KSVKL chỉ được cấp huấn lệnh cho tàu bay cất cánh ít nhất 10- 15 giây sau khi tàu bay hạ cánh đã chạm càng chính xuống khu vực chạm bánh đường CHC 07R.

d) ATC can issue landing clearances for aircraft approaching to land on RWY 07L when a departing aircraft is rolling on RWY 07R.

e) When TWY P3 is in normal operation, medium and light aircraft after landing on RWY 07L must:

- Vacate RWY 07L via TWY P3 as soon as possible
- Hold short of RWY 07R
- Only be allowed to cross RWY 07R when receiving the clearance from ATC.
- If unable to vacate via TWY P3, the pilot must notify to ATC early when the aircraft is still on the final approach track of RWY 07L.

Note: While using RWY 07L for landing, the ILS system of RWY 07R must be unavailable to minimize the risk of landing on the wrong RWY.

3.2.2.1.3 In case the integrity of the satellite signal is degraded when using RWY 07

In case the RNP-APCH procedure for RWY 07L cannot be performed, RWY 07L is used for take-off and RWY 07R is used for landing. Then:

a) Departing aircraft holding short of RWY 07R are allowed to cross RWY 07R when arriving aircraft are at the following position:

– At least 04 NM from THR 07R (Under radar surveillance); or.

– 03 minutes before estimated landing time (Without radar surveillance).

– ATC shall observe strictly when the aircraft cross RWY 07R, ensure the time does not exceed 45 seconds.

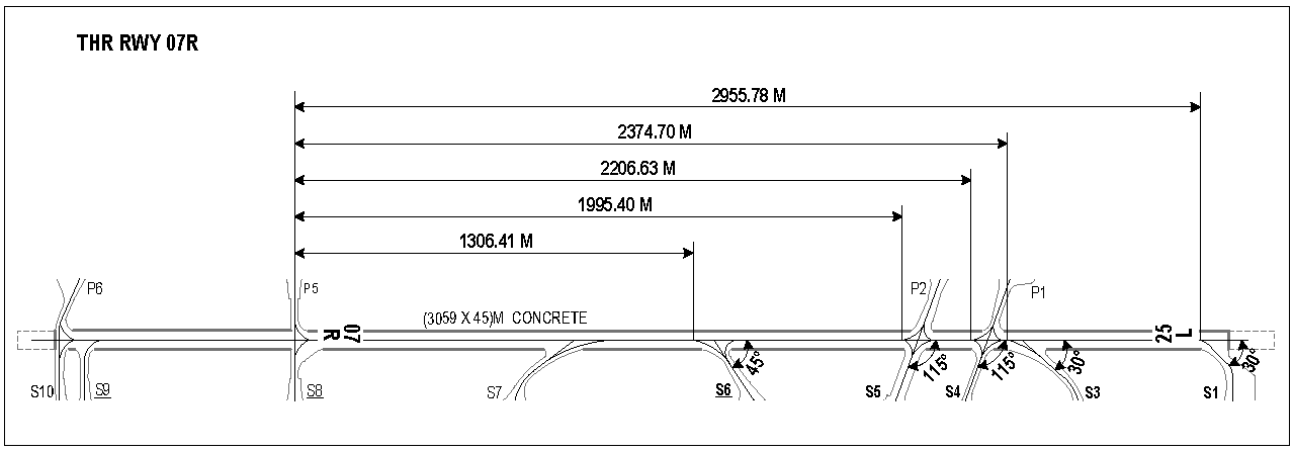
b) ATC can issue take-off clearance to departing aircraft that is holding short of RWY when:

– The landing aircraft has touched down the main gear to TDZ of RWY 07R. With the following conditions:

- From 0000 to 1000 (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 the RWY) not exceeding 15 kts).

– When one of the above conditions is not met, ATC shall only issue take-off clearance for the departing aircraft at least 10 - 15 seconds after the landing aircraft has touched down the main gear to the TDZ of RWY 07R.

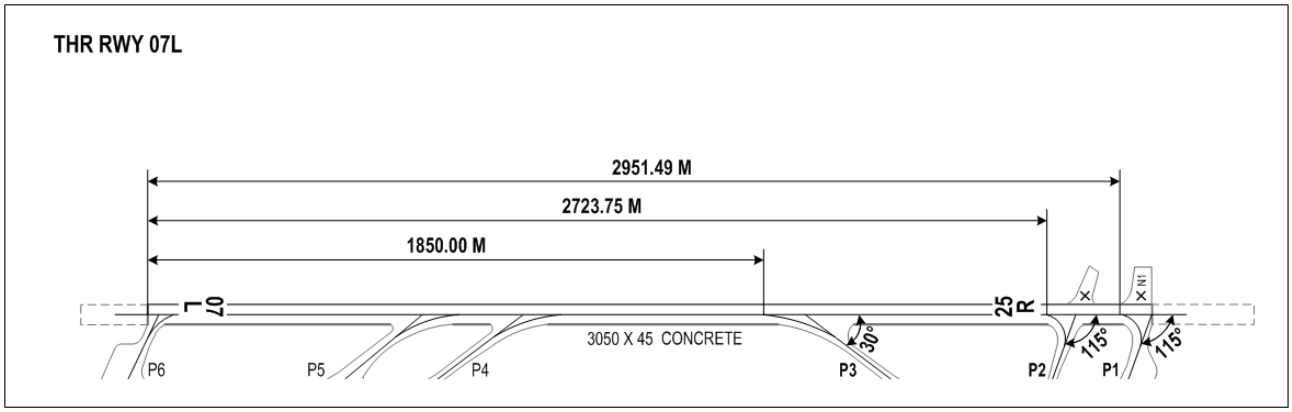
© Civil Aviation Authority of Viet Nam



4.4 Các cự ly từ ngưỡng đường cất hạ cánh 07L tới các đường lăn thoát ly

4.4 Distances from THR 07L to exit taxiways

Đường CHC *RWY*	*Đường lăn thoát ly* *Exit TWY*	*Góc tạo bởi tim đường lăn thoát ly và tim đường CHC* *Intersection angle of exit TWY with the RWY*	*Khoảng cách từ ngưỡng đường CHC đến giao điểm giữa tim đường CHC và tim đường lăn thoát ly* *Distance from THR to intersection between RCL and centre line of exit TWY*	*Ghi chú* *Remarks*
07L	P3	30°00'	1850.00	Đường lăn thoát nhanh Rapid exit TWY
	P2	115°00'	2723.75	Đường lăn kết nối Connecting TWY
	P1	115°00'	2951.49	Đường lăn kết nối Connecting TWY



5 Khai thác tàu bay A350-900, B787-9

- Chủ yếu sử dụng đường CHC 25L/07R cho các loại tàu bay này để cất/hạ cánh.
- Hạn chế sử dụng đường CHC 25R/07L cho các loại tàu bay này để cất/hạ cánh.

5 Operation of aircraft A350-900, B787-9

- Use RWY 25L/07R as main RWY for these aircraft types to take off and land.
- Limited use of RWY 25R/07L for these aircraft types to take off and land.

6 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

6 Table of friction coefficients

Đường CHC 25L/07R *RWY 25R/07L*	*Chiều dài đo (M)* *Measured length (M)*	*Hệ số ma sát (μ)* *Friction coefficients*				
		1.5 M	*4 M*	*7 M*	*11 M*	*17 M*
25L	3 520	0.77	0.76	0.83	0.86	0.88
07R	3 520	0.72	0.74	0.86	0.86	0.88

Đường CHC 25R/07L *RWY 25R/07L*	*Chiều dài đo (M)* *Measured length (M)*	*Hệ số ma sát (μ)* *Friction coefficients*				
		1.5 M	*4 M*	*7 M*	*11 M*	*17 M*
25R	2 750	0.75	0.76	0.81	0.83	0.83
07L	2 750	0.80	0.80	0.84	0.83	0.79

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

Phương thức khai thác:

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

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

Operational procedure:

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

8 Tải trọng tàu bay khai thác trên đường CHC

Đường CHC 25R/07L: PCR 1010/R/B/W/U.

- Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code E như tàu bay B747-400, B787, A350…và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn hoặc bằng chỉ số PCR của đường CHC được công bố.
- Đối với tàu bay Code F có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

Đường CHC 25L/07R: PCR 790/R/B/X/U.

- Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code E như tàu bay B747-400, B787, A350…và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn hoặc bằng chỉ số PCR của đường CHC được công bố.
- Đối với những Tàu bay Code E, Code F có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

8 The aircraft loading on RWY

RWY 25R/07L: PCR 1010/R/B/W/U.

- Capability to accommodate: Aircraft up to Code E such as B747-400, B787, A350... and equivalent with ACRmax smaller than or equal to PCR of RWY.
- For aircraft Code F with ACRmax over PCR of RWY comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

RWY 25L/07R: PCR 790/R/B/X/U.

- Capability to accommodate: Aircraft up to Code E such as B747-400, B787, A350… and with ACRmax smaller than or equal to PCR of RWY.
- For aircraft Code E, Code F with ACRmax over PCR of RWY comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

12 Danh mục không đáp ứng

12 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	1 công trình quân sự nằm trong dải bay của đường CHC 07L, không đảm bảo độ dễ gãy 1 military structure located in the strip of runway 07L, not guaranteed to be fragile	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	1 lô cốt quân sự nằm ở đầu đường CHC 07L, không đảm bảo độ dễ gãy 1 military structure located at the beginning of runway 07L, not guaranteed to be fragile	
3	Hàng rào ANHK và tường rào tại khu vực phía Tây Bắc đầu đường CHC 07L/25R nằm trong dải bay đường CHC 07L/25R Security fence and airside surrounding wall in the Northwest area of the beginning of runway 07L/25R is in the runway strip of runway 07L/25R	
4	Đoạn hàng rào ANHK song song với đường lăn V (cao 1.2 M) giữa chốt gác ANHK số 20 và 21 nằm trong phạm vi giới hạn 37 M tính từ tim đường lăn V đến vật thể khi khai thác tàu bay Code D, E trên đường lăn V, không đảm bảo khoảng cách an toàn khai thác tàu bay The security fence section parallel to TWY V (1.2 M high) between security guard post Nos. 20 and 21 is within a limit of 37 M from the centerline of TWY V to the object when operating Code D and E aircraft. on TWY V, the safe distance for aircraft operations is not guaranteed	
5	Chưa lắp đặt đèn đoạn dừng (Stopway light) Stopway lights have not been installed yet	

VVTS AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT

VVTS AD 2.24 CHARTS RELATED TO TAN SON NHAT AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVTS-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVTS-3-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVTS-3-2
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu (tiếp) AD Operating Minima (cont.)	AD 2-VVTS-3-3
Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVTS-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay The INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVTS-4-2
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ tàu bay (tiếp) The INS coordinates and elevation for ACFT Stands (cont.)	AD 2-VVTS-4-3
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVTS-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 07R/25L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A (Operating limitations) – RWY 07R/25L	AD 2-VVTS-6-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) – Đường CHC 07L/25R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations) – RWY 07L/25R	AD 2-VVTS-6-3
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại B Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type B	AD 2-VVTS-6-5
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVTS-8-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 07R: ANRAN 1P, AC 1P, BAOMY 1P, BACHU 1P, BITIS 1P, ENPAS 1P, LANHI 1P, XOBAV 1P, KADUM 1P, MISAN 1P, SAPEN 1P, VTV 1P Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 07R: ANRAN 1P, AC 1P, BAOMY 1P, BACHU 1P, BITIS 1P, ENPAS 1P, LANHI 1P, XOBAV 1P, KADUM 1P, MISAN 1P, SAPEN 1P, VTV 1P	AD 2-VVTS-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 07L: ANRAN 1Q, AC 1Q, BAOMY 1Q, BACHU 1Q, BITIS 1Q, ENPAS 1Q, LANHI 1Q, XOBAV 1Q, KADUM 1Q, MISAN 1Q, SAPEN 1Q, VTV 1Q Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 07L: ANRAN 1Q, AC 1Q, BAOMY 1Q, BACHU 1Q, BITIS 1Q, ENPAS 1Q, LANHI 1Q, XOBAV 1Q, KADUM 1Q, MISAN 1Q, SAPEN 1Q, VTV 1Q	AD 2-VVTS-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 25L/R: AC 1R, BAOMY 1R, DONXO 1R, BITIS 1R, BACHU 1R, ENPAS 1R, LANHI 1R, XOBAV 1R, KADUM 1R, MISAN 1R, SAPEN 1R, VTV 1R Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 25L/R: AC 1R, BAOMY 1R, DONXO 1R, BITIS 1R, BACHU 1R, ENPAS 1R, LANHI 1R, XOBAV 1R, KADUM 1R, MISAN 1R, SAPEN 1R, VTV 1R	AD 2-VVTS-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A	AD 2-VVTS-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Bảng mã hóa phương thức) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Procedure coding)	AD 2-VVTS-9-8
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVTS-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07L/R: BACHU 3A, KADUM 2A, MISAN 3A, SAPEN 3A (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVTS-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07L/R: ANTRI 2B, ENPAS 2B, SAPEN 2B Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07L/R: ANTRI 2B, ENPAS 2B, SAPEN 2B	AD 2-VVTS-9-11

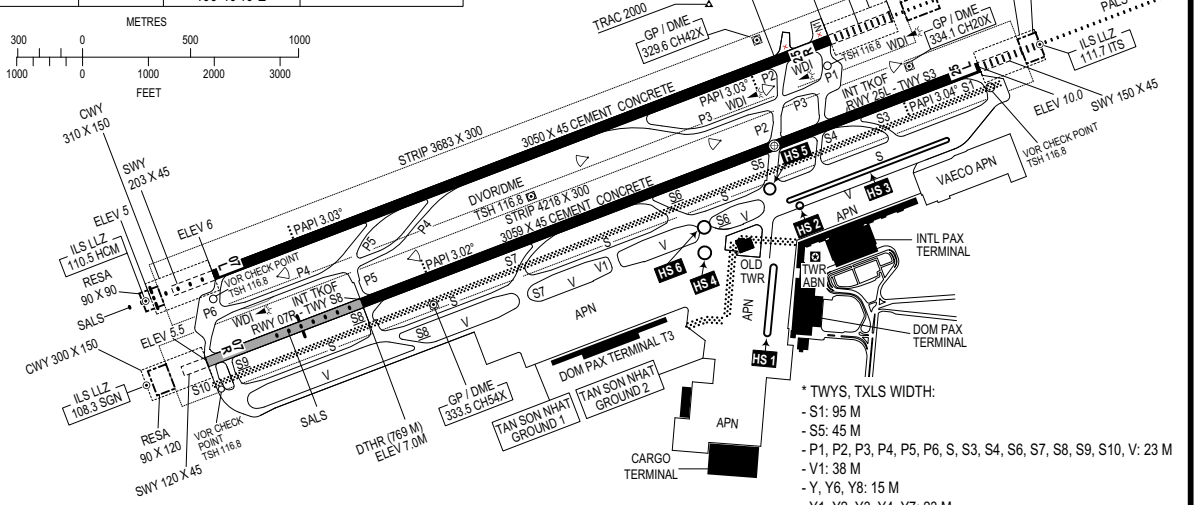
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME CHART - ICAO | 10°49'14"N 106°39'39"E | AD ELEV *10M* | TWR: 118.7 | **HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL (VVTS)**

RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
07L	069°	10°48'54"N 106°38'14"E	PCR 1010/R/B/W/U
25R	249°	10°49'29"N 106°39'47"E	
07R	069°	10°48'41"N 106°38'13"E	PCR 790/R/B/X/U
07R (DISPLACED)	069°	10°48'50"N 106°38'36"E	
25L	249°	10°49'25"N 106°40'10"E	

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARING ARE MAGNETIC

COMMUNICATION FACILITES
TAN SON NHAT GROUND 1: 121.9 MHz PRI
121.975 MHz SRY
121.5 MHz EMERG
TAN SON NHAT GROUND 2: 121.6 MHz PRI
121.75 MHz SRY
121.5 MHz EMERG



* TWYS, TXLS WIDTH:
- S1: 95 M
- S5: 45 M
- P1, P2, P3, P4, P5, P6, S, S3, S4, S6, S7, S8, S9, S10, V: 23 M
- V1: 38 M
- Y, Y6, Y8: 15 M
- Y1, Y2, Y3, Y4, Y7: 23 M

* APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1 TO 8, 1A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 11, 12, 16 TO 22, 1E, 2E: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 9, 10, 13, 14, 15: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 23 TO 28: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 29 TO 32: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 33 TO 46: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 47 TO 54: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 71 TO 86, 77A, 79A, 81A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 91 TO 102, 103, 104, 103A, 103B, 104A, 104B: PCR 990/R/B/W/U

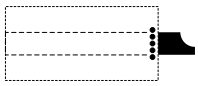
ALL ARE CEMENT CONCRETE

* TWYS, TXLS BEARING STRENGTH:
- P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V: PCR 790/R/B/X/U
- P3, P4, S, V1: PCR 1010/R/B/W/U
- Y, Y1, Y3, Y6, Y7, Y8: PCR 990/R/B/W/U
- Y2, Y4: PCR 670/R/B/X/U

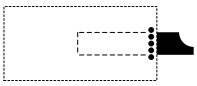
ALL ARE CEMENT CONCRETE

LEGEND	
RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	▷
HOT SPOT AND NAME	○ ← HS 1
CLOSED	×
BUILDING	■
ATC SERVICE BOUNDARY (GND)	⋯
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	≡
STOP BAR	●●●
ARP	⊕
RUNWAY AHEAD	❶
MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS (07R; 07R-25L; 25L-07R; 25L)	❷

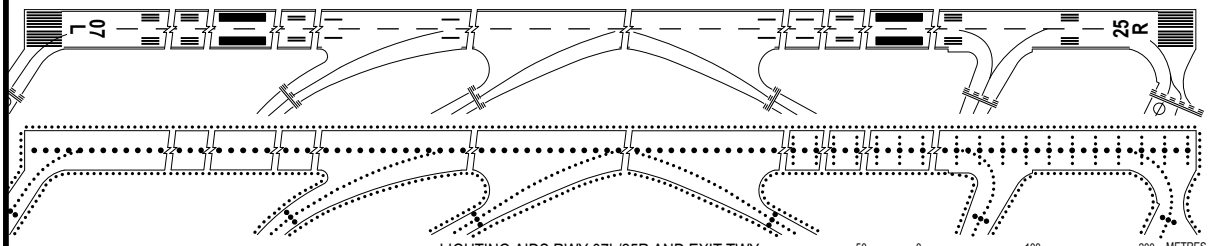
LIGHTING AIDS THR RWY 07L/25R



LIGHTING AIDS THR RWY 07R/25L



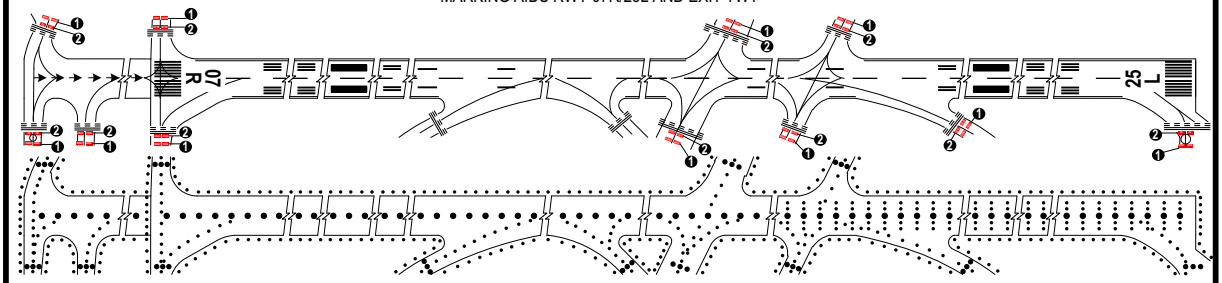
MARKING AIDS RWY 07L/25R AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 07L/25R AND EXIT TWY

METRES
FEET

MARKING AIDS RWY 07R/25L AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 07R/25L AND EXIT TWY

CHANGES: ADDITION OF VOR CHECK POINT, RUNWAY AHEAD, MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV *10M*

TWR: 118.7

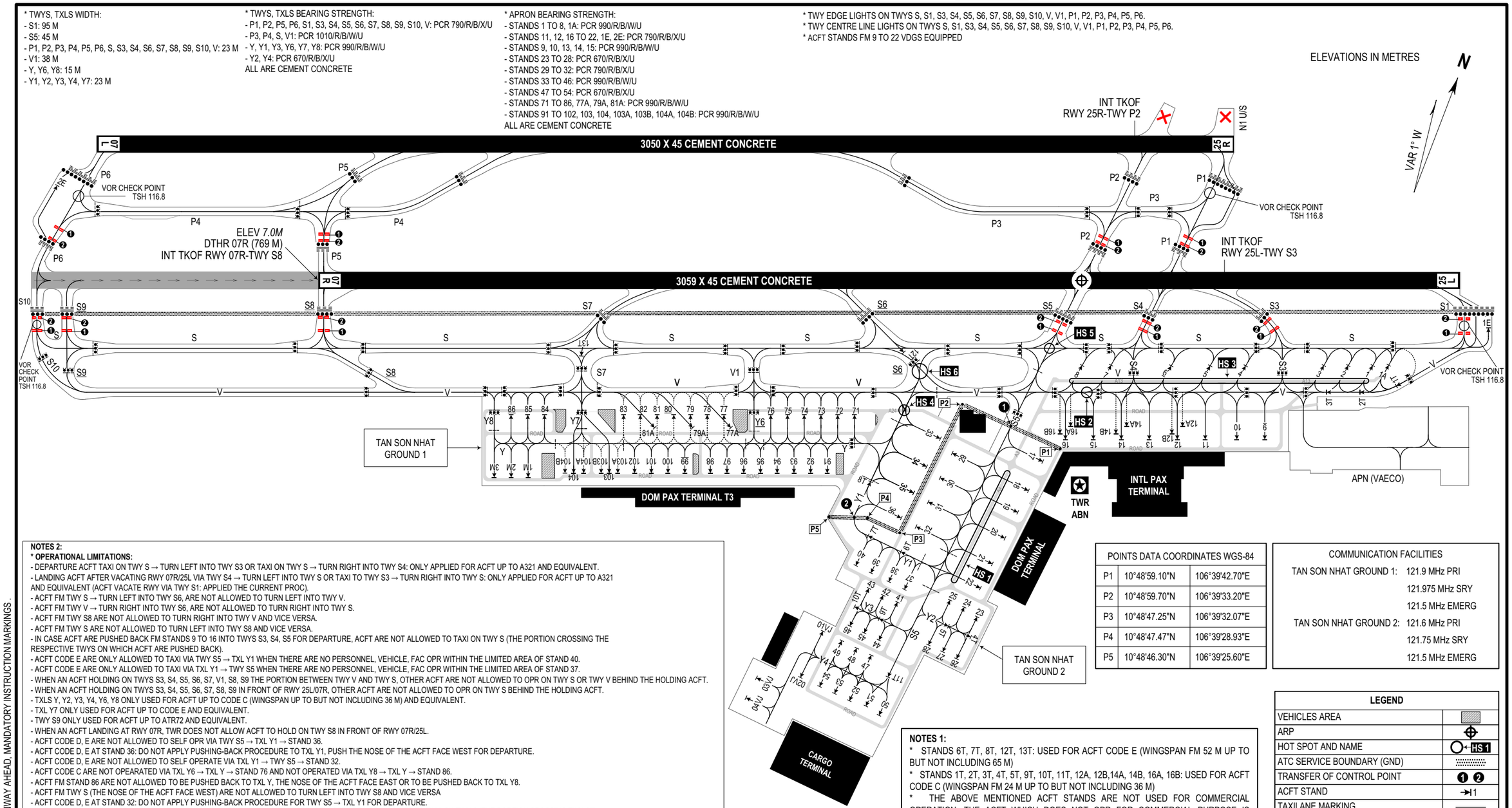
HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL (VVTS)

* TWYS, TXLS WIDTH:
- S1: 95 M
- S5: 45 M
- P1, P2, P3, P4, P5, P6, S, S3, S4, S6, S7, S8, S9, S10, V: 23 M
- V1: 38 M
- Y, Y6, Y8: 15 M
- Y1, Y2, Y3, Y4, Y7: 23 M

* TWYS, TXLS BEARING STRENGTH:
- P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V: PCR 790/R/B/X/U
- P3, P4, S, V1: PCR 1010/R/B/W/U
- Y, Y1, Y3, Y6, Y7, Y8: PCR 990/R/B/W/U
- Y2, Y4: PCR 670/R/B/X/U
ALL ARE CEMENT CONCRETE

* APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1 TO 8, 1A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 11, 12, 16 TO 22, 1E, 2E: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 9, 10, 13, 14, 15: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 23 TO 28: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 29 TO 32: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 33 TO 46: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 47 TO 54: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 71 TO 86, 77A, 79A, 81A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 91 TO 102, 103, 104, 103A, 103B, 104A, 104B: PCR 990/R/B/W/U
ALL ARE CEMENT CONCRETE

* TWY EDGE LIGHTS ON TWYS S, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V, V1, P1, P2, P3, P4, P5, P6.
* TWY CENTRE LINE LIGHTS ON TWYS S, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V, V1, P1, P2, P3, P4, P5, P6.
* ACFT STANDS FM 9 TO 22 VDGS EQUIPPED



NOTES 2:
*** OPERATIONAL LIMITATIONS:**
- DEPARTURE ACFT TAXI ON TWY S → TURN LEFT INTO TWY S3 OR TAXI ON TWY S → TURN RIGHT INTO TWY S4: ONLY APPLIED FOR ACFT UP TO A321 AND EQUIVALENT.
- LANDING ACFT AFTER VACATING RWY 07R/25L VIA TWY S4 → TURN LEFT INTO TWY S OR TAXI TO TWY S3 → TURN RIGHT INTO TWY S: ONLY APPLIED FOR ACFT UP TO A321 AND EQUIVALENT (ACFT VACATE RWY VIA TWY S1: APPLIED THE CURRENT PROC).
- ACFT FM TWY S → TURN LEFT INTO TWY S6, ARE NOT ALLOWED TO TURN LEFT INTO TWY V.
- ACFT FM TWY V → TURN RIGHT INTO TWY S6, ARE NOT ALLOWED TO TURN RIGHT INTO TWY S.
- ACFT FM TWY S8 ARE NOT ALLOWED TO TURN RIGHT INTO TWY V AND VICE VERSA.
- ACFT FM TWY S ARE NOT ALLOWED TO TURN LEFT INTO TWY S8 AND VICE VERSA.
- IN CASE ACFT ARE PUSHED BACK FM STANDS 9 TO 16 INTO TWYS S3, S4, S5 FOR DEPARTURE, ACFT ARE NOT ALLOWED TO TAXI ON TWY S (THE PORTION CROSSING THE RESPECTIVE TWYS ON WHICH ACFT ARE PUSHED BACK).
- ACFT CODE E ARE ONLY ALLOWED TO TAXI VIA TWY S5 → TXL Y1 WHEN THERE ARE NO PERSONNEL, VEHICLE, FAC OPR WITHIN THE LIMITED AREA OF STAND 40.
- ACFT CODE E ARE ONLY ALLOWED TO TAXI VIA TXL Y1 → TWY S5 WHEN THERE ARE NO PERSONNEL, VEHICLE, FAC OPR WITHIN THE LIMITED AREA OF STAND 37.
- WHEN AN ACFT HOLDING ON TWYS S3, S4, S5, S6, S7, V1, S8, S9 THE PORTION BETWEEN TWY V AND TWY S, OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO OPR ON TWY S OR TWY V BEHIND THE HOLDING ACFT.
- WHEN AN ACFT HOLDING ON TWYS S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9 IN FRONT OF RWY 25L/07R, OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO OPR ON TWY S BEHIND THE HOLDING ACFT.
- TXLS Y, Y2, Y3, Y4, Y6, Y8 ONLY USED FOR ACFT UP TO CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M) AND EQUIVALENT.
- TXL Y7 ONLY USED FOR ACFT UP TO CODE E AND EQUIVALENT.
- TWY S9 ONLY USED FOR ACFT UP TO ATR72 AND EQUIVALENT.
- WHEN AN ACFT LANDING AT RWY 07R, TWR DOES NOT ALLOW ACFT TO HOLD ON TWY S8 IN FRONT OF RWY 07R/25L.
- ACFT CODE D, E ARE NOT ALLOWED TO SELF OPR VIA TWY S5 → TXL Y1 → STAND 36.
- ACFT CODE D, E AT STAND 36: DO NOT APPLY PUSHING-BACK PROCEDURE TO TXL Y1, PUSH THE NOSE OF THE ACFT FACE WEST FOR DEPARTURE.
- ACFT CODE D, E ARE NOT ALLOWED TO SELF OPERATE VIA TXL Y1 → TWY S5 → STAND 32.
- ACFT CODE C ARE NOT OPEARATED VIA TXL Y6 → TXL Y → STAND 76 AND NOT OPERATED VIA TXL Y8 → TXL Y → STAND 86.
- ACFT FM STAND 86 ARE NOT ALLOWED TO BE PUSHED BACK TO TXL Y, THE NOSE OF THE ACFT FACE EAST OR TO BE PUSHED BACK TO TXL Y8.
- ACFT FM TWY S (THE NOSE OF THE ACFT FACE WEST) ARE NOT ALLOWED TO TURN LEFT INTO TWY S8 AND VICE VERSA
- ACFT CODE D, E AT STAND 32: DO NOT APPLY PUSHING-BACK PROCEDURE FOR TWY S5 → TXL Y1 FOR DEPARTURE.
- IN CASE ACFT ARE PUSHED BACK FM STANDS 103, 104 INTO TWY S7 FOR DEPARTURE, ACFT ARE NOT ALLOWED TO TAXI ON TWY S (THE PORTION CROSSING TWY S7)
- ACFT CODE E ARE NOT HOLD ON TXL Y7 IN FRONT OF TXL Y WHEN TAXIING INTO STANDS 103, 104.
- FOR ACFT WITH FAILURE OF GENERATORS (APU):
 + ACFT WITH FAILED APU ARE NOT OPERATED STANDS 23, 24, 25, 26, 27, 28, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 53, 54 AND ACFT CODE E AT STANDS 35, 36.
 + IN CASE OF UNEXPECTED FAILURE OF APU: THE ACFT MUST BE TOWED TO AN APPROPRIATE STAND FOLLOWING ATC CLEARANCES.

*** OPERATIONAL CAPABILITY OF ACFT STANDS:**
- STANDS FM 1 TO 8, 23, 41 TO 46, 51 USED FOR ACFT UP TO A320 AND EQUIVALENT.
- STANDS 1A USED FOR ACFT UP TO CODE B (WITH MAXIMUM WINGSPAN 21.50 M, MAXIMUM LENGTH 21.74 M) AND EQUIVALENT.
- STANDS FM 9 TO 16, 29, 35, 36, 103, 104 USED FOR ACFT UP TO CODE E AND EQUIVALENT.
- STANDS 17, 18, FM 20 TO 22 USED FOR ACFT UP TO B747-400 AND EQUIVALENT.
- STANDS 19, FM 24 TO 28, 37 TO 40, 47 TO 50, 52 TO 54, 71 TO 86, 91 TO 102, 103A, 103B, 104A, 104B USED FOR ACFT UP TO CODE C AND EQUIVALENT.
- STANDS 30, 31, 32 USED FOR ACFT UP TO B787 AND EQUIVALENT.
- STANDS 33, 34 USED FOR ACFT UP TO B747-8 AND EQUIVALENT.
- STANDS 77A, 79A, 81A USED FOR ACFT UP TO CODE E (B787-9, A330-300) AND EQUIVALENT.
- ISOLATED STANDS 1E, 2E USED FOR ACFT IN CASE EMERGENCY, UNLAWFUL INTERFERENCE.
 + WHEN ACFT CODE E PARK AT STAND 1E (EMERGENCY), TWY S1 IS ONLY USED FOR ACFT UP TO CODE C AND EQUIVALENT.
 + WHEN ACFT CODE E PARK AT STAND 2E (EMERGENCY), TWY P6 IS ONLY USED FOR ACFT UP TO CODE C AND EQUIVALENT.
*** INS COORDINATES FOR ACFT STANDS REFER TO TEXTUAL FOR DETAILS.**

NOTES 1:
* STANDS 6T, 7T, 8T, 12T, 13T: USED FOR ACFT CODE E (WINGSPAN FM 52 M UP TO BUT NOT INCLUDING 65 M)
* STANDS 1T, 2T, 3T, 4T, 5T, 9T, 10T, 11T, 12A, 12B,14A, 14B, 16A, 16B: USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN FM 24 M UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M)
* THE ABOVE MENTIONED ACFT STANDS ARE NOT USED FOR COMMERCIAL OPERATION, THE ACFT WHICH DOES NOT OPR FOR COMMERCIAL PURPOSE IS TOWED/PUSHED FOLLOWING ATC INSTRUCTIONS INTO ACFT STANDS ON TWYS AND INTO COMMERCIAL STANDS TO OPERATE.
* IN CASE THE ABOVE MENTIONED TWYS ARE NOT USED FOR PARKING ACFT: DEPARTING/ARRIVING ACFT APPLIED THE CURRENT TAXIING PROCEDURES.
* DO NOT OPERATE DEPARTING/ARRIVING ACFT AT STANDS 12, 14, 16 IN CASE THERE IS ACFT (NON – COMMERCIAL PURPOSE) PARKING RESPECTIVELY AT THESE STANDS;
* FOLLOW-ME CAR IS PROVIDED FOR FLIGHTS TO/FM TAN SON NHAT INTERNATIONAL AIRPORT INTO PARKING/PARKING OVERNIGHT STANDS DURING ARRANGEMENT OF PARKING/PARKING OVERNIGHT STANDS ON TWYS.

100 0 100 200 300 400 500 METRES
200 0 500 1000 1500 FEET

POINTS DATA COORDINATES WGS-84		
P1	10°48'59.10"N	106°39'42.70"E
P2	10°48'59.70"N	106°39'33.20"E
P3	10°48'47.25"N	106°39'32.07"E
P4	10°48'47.47"N	106°39'28.93"E
P5	10°48'46.30"N	106°39'25.60"E

COMMUNICATION FACILITIES	
TAN SON NHAT GROUND 1:	121.9 MHz PRI
	121.975 MHz SRY
	121.5 MHz EMERG
TAN SON NHAT GROUND 2:	121.6 MHz PRI
	121.75 MHz SRY
	121.5 MHz EMERG

LEGEND	
VEHICLES AREA	
ARP	
HOT SPOT AND NAME	HS 1
ATC SERVICE BOUNDARY (GND)	
TRANSFER OF CONTROL POINT	1 2
ACFT STAND	1
TAXILANE MARKING	
TAXILANE MARKING (CONDITIONAL)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
SERVICE ROAD	ROAD
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
STOP BAR	
CLOSED	
BUILDINGS	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHT (UNIDIRECTIONAL, YELLOW)	
RUNWAY AHEAD	1
MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS (07R; 07R-25L; 25L-07R; 25L)	2

CHANGES: ADDITION OF VOR CHECK POINT, RUNWAY AHEAD, MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS .

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates	Elevation (M)	Remarks
1E	104922.13N 1064013.09E		
2E	104846.91N 1063811.38E		
1	104915.67N 1064005.79E		
1A	104916.17N 1064007.10E		
2	104914.90N 1064003.77E		
3	104914.14N 1064001.75E		
4	104911.71N 1063955.35E		
5	104910.61N 1063952.42E		
6	104909.41N 1063949.23E		
7	104907.51N 1063944.22E		
8	104906.62N 1063941.85E		
9	104906.00N 1063959.00E		
10	104905.45N 1063957.19E		
11	104905.33N 1063954.80E		
12	104904.46N 1063952.50E		
13	104903.58N 1063950.19E		
14	104902.54N 1063947.42E		
15	104901.67N 1063945.12E		
16	104900.80N 1063942.81E		
17	104858.94N 1063941.27E		
18	104855.93N 1063941.00E		
19	104852.67N 1063940.77E		
20	104850.18N 1063941.03E		
21	104847.70N 1063940.80E		
22	104845.36N 1063940.58E		
23	104843.19N 1063941.15E		
24	104843.30N 1063939.97E		
25	104843.42N 1063938.41E		
26	104838.99N 1063940.78E		
27	104839.12N 1063939.41E		
28	104839.24N 1063938.03E		
29	104855.50N 1063933.75E		
30	104853.27N 1063933.66E		
31	104850.73N 1063933.44E		
32	104848.37N 1063933.76E		
33	104856.33N 1063932.44E		
34	104853.62N 1063932.18E		
35	104851.01N 1063931.96E		
36	104848.59N 1063931.73E		
37	104842.87N 1063934.18E		
38	104843.01N 1063932.70E		
39	104843.16N 1063930.96E		
40	104843.30N 1063929.48E		
41	104841.82N 1063934.10E		
42	104841.94N 1063932.70E		

INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	Coordinates	Elevation (M)	Remarks
43	104842.07N 1063931.31E		
44	104837.41N 1063933.68E		
45	104837.54N 1063932.24E		
46	104837.67N 1063930.80E		
47	104836.37N 1063933.59E		
48	104836.50N 1063932.16E		
49	104836.63N 1063930.71E		
50	104831.74N 1063936.11E		
51	104831.87N 1063934.66E		
52	104832.01N 1063933.21E		
53	104832.13N 1063931.76E		
54	104832.26N 1063930.29E		
71	104855.60N 1063925.03E		
72	104855.08N 1063923.65E		
73	104854.56N 1063922.27E		
74	104854.04N 1063920.88E		
75	104853.52N 1063919.50E		
76	104853.00N 1063918.11E		
77	104851.66N 1063914.57E		
77A	104850.73N 1063915.30E		
78	104851.14N 1063913.19E		
79	104850.61N 1063911.80E		
79A	104849.53N 1063912.15E		
80	104850.09N 1063910.42E		
81	104849.57N 1063909.03E		
81A	104848.36N 1063909.00E		
82	104849.05N 1063907.65E		
83	104848.53N 1063906.27E		
84	104845.80N 1063859.02E		
85	104845.29N 1063857.63E		
86	104844.77N 1063856.25E		
91	104849.68N 1063924.62E		
92	104849.16N 1063923.23E		
93	104848.64N 1063921.85E		
94	104848.11N 1063920.47E		
95	104847.59N 1063919.09E		
96	104847.07N 1063917.70E		
97	104846.55N 1063916.32E		
98	104846.03N 1063914.93E		
99	104845.24N 1063912.82E		
100	104844.72N 1063911.44E		
101	104844.19N 1063910.06E		
102	104843.67N 1063908.67E		

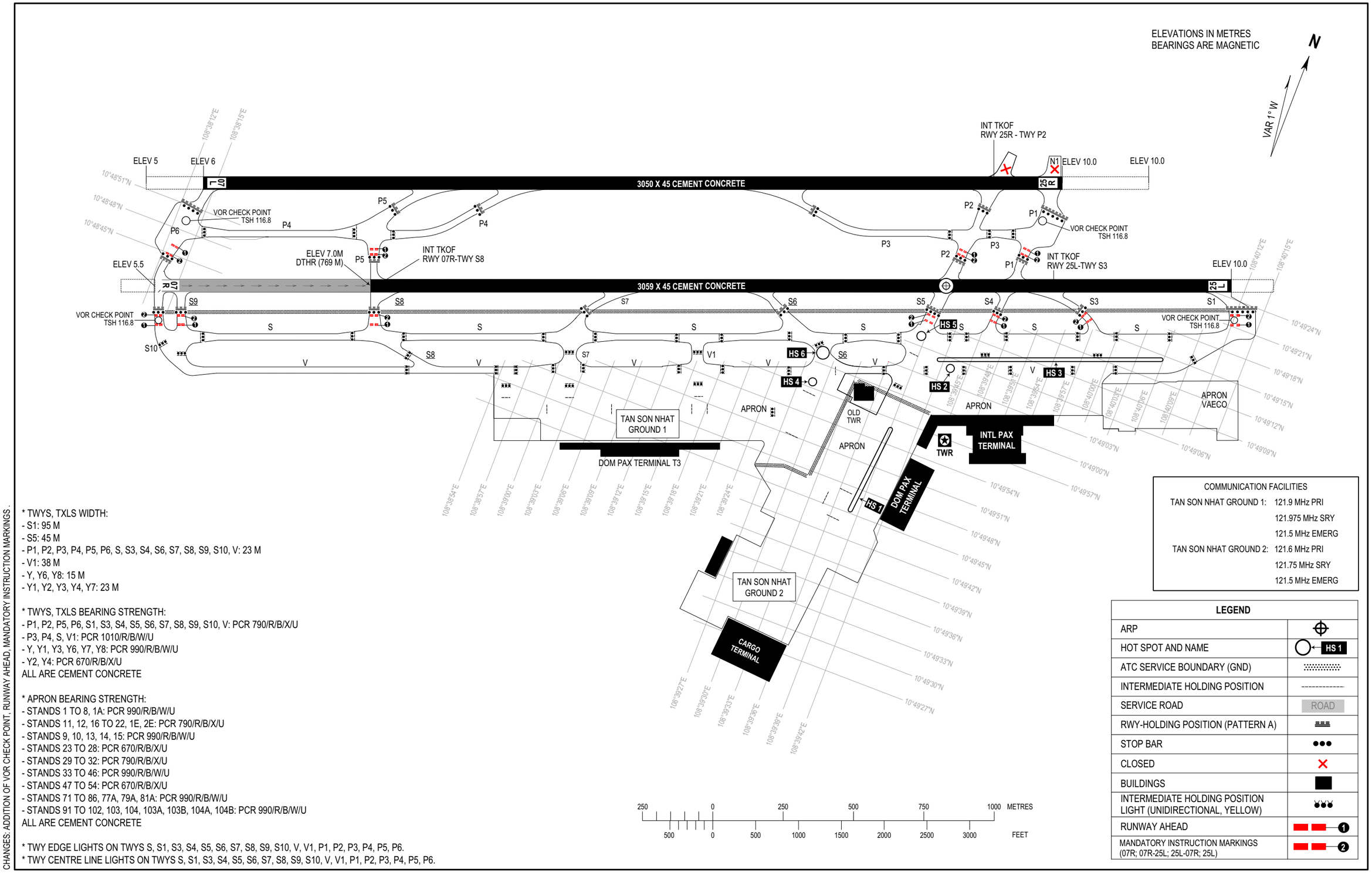
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV *10M*

TWR: 118.7

HO CHI MINH/TAN SON NHAT INTL (VVTS)



COMMUNICATION FACILITIES

TAN SON NHAT GROUND 1:	121.9 MHz PRI
	121.975 MHz SRY
	121.5 MHz EMERG
TAN SON NHAT GROUND 2:	121.6 MHz PRI
	121.75 MHz SRY
	121.5 MHz EMERG

LEGEND

ARP	
HOT SPOT AND NAME	HS 1
ATC SERVICE BOUNDARY (GND)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
SERVICE ROAD	ROAD
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
STOP BAR	
CLOSED	
BUILDINGS	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHT (UNIDIRECTIONAL, YELLOW)	
RUNWAY AHEAD	1
MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS (07R; 07R-25L; 25L-07R; 25L)	2

* TWYS, TXLS WIDTH:
- S1: 95 M
- S5: 45 M
- P1, P2, P3, P4, P5, P6, S, S3, S4, S6, S7, S8, S9, S10, V: 23 M
- V1: 38 M
- Y, Y6, Y8: 15 M
- Y1, Y2, Y3, Y4, Y7: 23 M

* TWYS, TXLS BEARING STRENGTH:
- P1, P2, P5, P6, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V: PCR 790/R/B/X/U
- P3, P4, S, V1: PCR 1010/R/B/W/U
- Y, Y1, Y3, Y6, Y7, Y8: PCR 990/R/B/W/U
- Y2, Y4: PCR 670/R/B/X/U
ALL ARE CEMENT CONCRETE

* APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1 TO 8, 1A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 11, 12, 16 TO 22, 1E, 2E: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 9, 10, 13, 14, 15: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 23 TO 28: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 29 TO 32: PCR 790/R/B/X/U
- STANDS 33 TO 46: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 47 TO 54: PCR 670/R/B/X/U
- STANDS 71 TO 86, 77A, 79A, 81A: PCR 990/R/B/W/U
- STANDS 91 TO 102, 103, 104, 103A, 103B, 104A, 104B: PCR 990/R/B/W/U
ALL ARE CEMENT CONCRETE

* TWY EDGE LIGHTS ON TWYS S, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V, V1, P1, P2, P3, P4, P5, P6.
* TWY CENTRE LINE LIGHTS ON TWYS S, S1, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, V, V1, P1, P2, P3, P4, P5, P6.

CHANGES: ADDITION OF VOR CHECK POINT, RUNWAY AHEAD, MANDATORY INSTRUCTION MARKINGS .

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân Tiếng Anh, Tiếng Việt Tho Xuan TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	2300 - 1600
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVTX AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVTX AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Thọ Xuân Tho Xuan TWR	118.650 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	133.650 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		128.150 MHZ	H24		Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVTX AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVTX AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phù trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference poin t*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	C	410 KHZ	HJ	195316.5B 1052918.6Đ 195316.5N 1052918.6E		Không NIL	
NDB	CB	252 KHZ	H24	195154.0B 1053107.1Đ 195154.0N 1053107.1E		Không NIL	Cách đầu đường CHC 31 là 5 030 M 5 030 M FM RWY 31
DVOR/DME	THX	114.800 MHZ CH 95X	H24	195305.0B 1052933.8Đ 195305.0N 1052933.8E		Không NIL	Tầm phủ: 320 KM Cách tim đường CHC 205 M, cách ngưỡng đường CHC 31 1 400 M Coverage: 320 KM 205 M from RCL, 1 400 M from THR of RWY 31
ILS/GP - DME		332.300 MHZ CH 50X	H24	195340.6B 1052841.3Đ 195340.6N 1052841.3E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage GP: 10 NM Coverage DME: 25 NM
ILS/LOC	ITX	111.300 MHZ	H24	195448.8B 1052717.4Đ 195448.8N 1052717.4E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM

VVTX AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định sân bay

Một số quy định riêng áp dụng tại sân bay Thọ Xuân. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị trí đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên hướng dẫn đỗ.

VVTX AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport Regulations

At Tho Xuan Domestic Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVD AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVVD AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Vân Đồn Van Don TWR	118.100 MHZ	H24	30 KM	Tần số chính Primary frequency
		118.850 MHZ	H24	30 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	30 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Tiếp cận APP	Tiếp cận Nội Bài Noi Bai APP	125.100 MHZ	H24	90 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.000 MHZ	H24	90 KM	Tần số phụ Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24	90 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi CTL	133.650 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		132.925 MHZ	H24		Tần số dự phòng Secondary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVVD AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVVD AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ Độ lệch từ Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	VDO	115.400 MHZ CH 101X	H24	210423.9B 1072323.8Đ 210423.9N 1072323.8E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM (tại mực bay FL 375) Coverage: 300 KM (at FL 375)
ILS/LOC	IVD	109.900 MHZ	H24	210814.7B 1072526.8Đ 210814.7N 1072526.8E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM. Cách ngưỡng đường CHC 21 về phía Bắc 290 M. Coverage: 25 NM. 290 M from THR 21 to the North.
ILS/GP-DME	IVD	338.800 MHZ CH 36X	H24	210631.4B 1072429.1Đ 210631.4N 1072429.1E		Không NIL	- Tầm phủ GP: 10 NM. - Tầm phủ DME: 25 NM. - Cách ngưỡng đường CHC 03 về phía Tây Bắc 328 M. - Coverage of GP: 10 NM. - Coverage of DME: 25 NM. - 328 M from THR 03 to the North West.

VVVD AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 CÁC QUY ĐỊNH TẠI SÂN BAY

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn. Các quy định này được ban hành trong Tài liệu hướng dẫn khai thác có tại Trung tâm Điều hành sân bay Vân Đồn. Tài liệu này bao gồm các quy định cụ thể với các nội dung hướng dẫn như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các điểm đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ các vị trí đỗ tàu bay kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay.

2 DỜI VÀ LĂN TỚI VỊ TRÍ ĐỖ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Vân Đồn sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC CÁC VỊ TRÍ ĐỖ TÀU BAY

VVVD AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 AIRPORT REGULATIONS

At Van Don INTL Airport a number of local regulations have been applied. The regulations are published in a manual which is available at Van Don Airport Operation Centre. This manual includes, among other subjects, the followings:

a) The meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and follow-me car services.

2 TAXIING TO AND FROM STANDS

2.1

Arriving aircraft will be allocated a stand number by Van Don TWR.

2.2 OPERATIONAL PROCEDURE OF AIRCRAFT STANDS

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.1 TÊN VÀ CHỈ ĐỊA DANH SÂN BAY

VVVH AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

VVVH - NGHE AN/VINH DOMESTIC

VVVH AD 2.2 DỮ LIỆU HÀNH CHÍNH VÀ ĐỊA LÝ SÂN BAY

VVVH AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay ARP coordinates and site at AD	184348B – 1054018Đ Giao điểm của tim đường CHC 17/35 và tim đường lăn W2 vào sân đỗ tàu bay 184348N - 1054018E Intersection of RCL 17/35 and CL of TWY W2 into apron
2	Hướng và cự ly so với thành phố Direction and distance from (city)	Nằm ở phía Bắc phường Vinh Hưng, cách trụ sở phường Thành Vinh 9 KM; thuộc địa giới hành chính phường Vinh Hưng, tỉnh Nghệ An Located to the North of Vinh Hung ward, 9 KM from the centre of Thanh Vinh ward; within the administrative boundaries of Vinh Hung ward, Nghe An province
3	Mức cao/Nhiệt độ trung bình Elevation/Reference temperature	6 M/38.5°C
4	Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại vị trí mức cao sân bay Geoid undulation at AD ELEV PSN	Không NIL
5	Độ lệch từ/Thay đổi hàng năm MAG VAR/Annual change	1°Tây/Không 1°W/NIL
6	Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam Đại diện cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Vinh Tel: +84 916 287063; +84 919 620035 (hotline) Fax: +84 238 3519877 Email: vinh@naa.gov.vn; namhs@naa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV) Representative of Northern Airports Authority (NAA) at Vinh Airport Tel: +84 916 287063; +84 919 620035 (hotline) Fax: +84 238 3519877 Email: vinh@naa.gov.vn; namhs@naa.gov.vn AFS: NIL Web: NIL
		Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam Cảng hàng không Vinh Tel: +84 238 3851476; +84 949 213460 (hotline) Fax: +84 238 3851888 Email: nmtuan.vii@acv.vn AFS: VVVHYDYX Web: NIL Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV) Vinh Airport Tel: +84 238 3851476; +84 949 213460 (hotline) Fax: +84 238 3851888 Email: nmtuan.vii@acv.vn AFS: VVVHYDYX Web: NIL
7	Loại chuyến bay được phép (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/ VFR
8	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.3 GIỜ HOẠT ĐỘNG

VVVH AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Nhà chức trách/khai thác sân bay Aerodrome Operator	H24
2	Hải quan và xuất nhập cảnh Customs and immigration	HO
3	Chăm sóc sức khỏe và vệ sinh dịch tễ Health and sanitation	H24
4	Cơ sở AIS sân bay AIS Briefing Office	H24
5	Phòng thủ tục bay ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Cơ sở khí tượng sân bay MET Briefing Office	H24
7	Dịch vụ không lưu Air Traffic Services (ATS)	H24
8	Nhiên liệu Fuelling	H24
9	Dịch vụ bốc dỡ Handling	H24
10	An ninh Security	H24
11	Dọn tuyết De-icing	Không NIL
12	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.4 DỊCH VỤ BỐC DỠ VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ

VVVH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Phương tiện bốc dỡ hàng hóa Cargo-handling facilities	Băng chuyền, xe kéo, xe nâng hàng, chuồng, mâm Conveyor, cargo tugger, fork lift, cage, pallet
2	Loại nhiên liệu/dầu Fuel/oil types	JET A1 JET A1
3	Phương tiện nạp nhiên liệu/sức chứa Fuelling facilities/capacity	04 xe loại 5000 US Gallon 04 trucks 5000 US Gallon
4	Phương tiện dọn tuyết De-icing facilities	Không NIL
5	Nhà vòm cho tàu bay vãng lai Hangar space for visiting aircraft	Không NIL
6	Phương tiện sửa chữa cho tàu bay vãng lai Repair facilities for visiting aircraft	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.5 PHƯƠNG TIỆN PHỤC VỤ HÀNH KHÁCH / VVVH AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Khách sạn Hotels	Gần sân bay và trong thành phố Near the AD and in the city
2	Nhà hàng Restaurants	Trong thành phố In the city
3	Phương tiện giao thông Transportation	Taxi Taxis
4	Thiết bị y tế Medical facilities	Sơ cứu tại sân bay. Bệnh viện trong thành phố First aid at AD. Hospitals in the city
5	Ngân hàng và bưu điện Bank and Post Office	Không NIL
6	Văn phòng du lịch Tourist Office	Tại sân bay và trong thành phố At AD and in the City
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.6 DỊCH VỤ CỨU NẠN VÀ CỨU HOẢ SÂN BAY / VVVH AD 2.6 RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	Cấp 7 CAT 7
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng foam: 3 200 L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: 25 200 L • Tốc độ xả foam bọt: 18 000 L/min • Khối lượng bột khô: 500 kg • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: 3 200 L (AFFF 3%); type B • Capacity of water: 25 200 L • Discharge rate foam solution:18 000 L/min • Dry chemical powders: 500 kg • First aid vehicle: 1
3	Khả năng di chuyển tàu bay bị hỏng Capability for removal of disabled aircraft	– A321, A320, B737 và tương đương trở xuống. – Liên hệ: Đại diện người khai thác cảng chịu trách nhiệm về công tác khẩn nguy Điện thoại: +84 983512345 – Up to A321, A320, B737 and equivalent. – Contact: Representative of airport operators is responsible for the emergency Tel: +84 983512345
4	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.7 MÙA HOẠT ĐỘNG - DỌN QUANG / VVVH AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY − CLEARING

1	Các loại thiết bị dọn quang Types of clearing equipment	Không NIL
2	Ưu tiên dọn quang Clearance priorities	Không NIL
3	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.8 SÂN ĐỖ, ĐƯỜNG LĂN VÀ DỮ LIỆU CỦA VỊ TRÍ KIỂM TRA

VVVH AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA

1	Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ Apron designation, surface and strength	Sân đỗ: – Vị trí đỗ 1, 2, Bê tông xi măng, PCR 780/R/A/W/T – Vị trí đỗ 3, 4, Bê tông xi măng, PCR 760/R/A/W/T – Vị trí đỗ 5, 6, 7, 8, 9, Bê tông xi măng, PCR 800/R/A/W/T Apron: – Stands 1, 2, Cement concrete, PCR 780/R/A/W/T – Stands 3, 4, Cement concrete, PCR 760/R/A/W/T – Stands 5, 6, 7, 8, 9, Cement concrete, PCR 800/R/A/W/T
2	Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn Taxiway designation, width, surface and strength	– Đường lăn W1, 18 M, Bê tông xi măng, PCR 760/R/A/W/T – Đường lăn W2, 18 M, Bê tông xi măng, PCR 800/R/A/W/T – TWY W1, 18 M, Cement concrete, PCR 760/R/A/W/T – TWY W2, 18 M, Cement concrete, PCR 800/R/A/W/T
3	Vị trí và mức cao của điểm kiểm tra đồng hồ độ cao Altimeter checkpoint location and elevation	Vị trí: Không Mức cao: Không Location: NIL Elevation: NIL
4	Điểm kiểm tra VOR VHF omnidirectional radio range (VOR) checkpoints	Gồm 2 điểm kiểm tra đài VOR như sau 1. Vị trí: Nằm trên đường lăn W1 Tọa độ: 184336.48B – 1054016.52Đ Góc phương vị: 162° Cự ly: 0.5 NM Tần số: 113.1 MHZ 2. Vị trí: Nằm trên đường lăn W2 Tọa độ: 184347.99B – 1054014.94Đ Góc phương vị: 151° Cự ly: 0.3 NM Tần số: 113.1 MHZ Including 2 VOR checkpoints as follows: 1. Position: Located on TWY W1 Coordinates: 184336.48N – 1054016.52E Azimuth: 162° Distance: 0.5 NM Frequency: 113.1 MHZ 2. Position: Located on TWY W2 Coordinates: 184347.99N – 1054014.94E Azimuth: 151° Distance: 0.3 NM Frequency: 113.1 MHZ
5	Điểm kiểm tra INS INS checkpoints	Không NIL
6	Ghi chú Remarks	Không NIL

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

VVVH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Các ký hiệu chỉ dẫn cho tàu bay đậu, chỉ dẫn lăn và vị trí đậu của tàu bay Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Các ký hiệu chỉ dẫn lăn có ở tất cả các điểm giao nhau của đường lăn, đường CHC và tất cả các vị trí chờ Hướng dẫn lăn trên sân đỗ Taxiing guidance signs at all intersections with TWY, RWY and at all holding positions Guidelines at apron

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC: RWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Ký hiệu đường CHC, tim, lề, khu chạm bánh, ngưỡng, điểm ngắm,vị trí chờ lên đường CHC, sân quay đầu đường CHC 17, khu vực trước ngưỡng đường CHC. **Đèn:** Đèn cánh, đèn lề đường CHC, đèn giới hạn đường CHC, đèn đoạn dừng, sân quay đầu đường CHC 17. Markings: Designation, RCL, Edge, TDZ, THR, aiming point, holding position to RWY, turn pad RWY 17, Pre-threshold area. Lights: WBAR, Edge, End, SWY, turn pad RWY 17.
		Đường lăn: TWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu:** Tim, lề, giới hạn sải cánh, vạch dừng trước khi lên đường CHC, sơn tín hiệu điểm kiểm tra đài VOR. **Đèn:** Đèn lề **Marking:** CL, edge, wingspan limitation, RWY-Holding position, VOR checkpoint. **Lights:** Edge
3	Đèn vạch dừng Stop bars	Không NIL	
4	Các phương pháp khác bảo vệ đường CHC Other runway protection measures	Không NIL	
5	Ghi chú Remarks	Không NIL	

VVVH AD 2.10 CHƯỚNG NGẠI VẬT SÂN BAY **VVVH AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVVHOB001	Cây Tree	184505.8N 1054010.3E	14/9 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB002	Cây Tree	184516.6N 1054006.1E	20/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB003	Cây Tree	184519.1N 1054004.9E	27/23 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB004	Ăng ten Antenna	184613.7N 1053959.4E	38/33 M	Có sơn Marked	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB005	Cây Tree	185014.5N 1053944.4E	212/15 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVVHOB008	Cây Tree	184322.5N 1054024.9E	27/23 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB009	Cây Tree	184319.6N 1054019.1E	30/25 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB010	Ăng ten Antenna	184140.1N 1054031.7E	65/60 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB011	Nhà House	184120.0N 1054027.8E	75/69 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB012	Nhà House	184107.0N 1054031.1E	116/111 M	Có đèn LGTD	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17
VVVHOB013	Ăng ten Antenna	184443.8N 1054007.0E	20/15 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB014	Cây Tree	184437.9N 1054015.4E	21/17 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB015	Cây Tree	184430.2N 1054007.6E	24/20 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB016	Cây Tree	184415.1N 1054007.2E	30/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB017	Ăng ten Antenna	184349.6N 1054007.9E	31/25 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVVHOB018	Ăng ten Antenna	184351.9N 1054006.1E	35/30 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB019	Ăng ten Antenna	184535.1N 1053938.9E	51/46 M	Có sơn Marked	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB020	Ăng ten Antenna	184644.2N 1053903.3E	57/52 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB021	Cây Tree	184453.3N 1054015.7E	30/26 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB022	Cây Tree	184350.2N 1054025.9E	30/25 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB023	Nhà House	184257.6N 1054037.7E	43/38 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB024	Nhà thờ Church	184252.8N 1054053.4E	52/46 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB025	Ăng ten Antenna	184600.3N 1054110.2E	57/53 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB026	Nhà House	184146.0N 1054124.0E	65/60 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB027	Nhà House	184110.1N 1054117.5E	116/110 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB028	Cây Tree	184501.5N 1054013.4E	21/16 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB029	Cây Tree	184513.3N 1054013.0E	28/24 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Trong khu vực 2 / In Area 2					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
VVVHOB030	Cột đèn Lamp Pole	184330.0N 1054020.9E	8/3 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB031	Trạm thu lôi Lightning station	184155.9N 1054036.5E	53/48 M	Không NIL	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB032	Ăng ten Antenna	184140.1N 1054031.7E	65/60 M	Có sơn/Có đèn Marked/LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB033	Nhà House	184120.0N 1054027.8E	75/69 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB034	Nhà House	184106.9N 1054031.1E	116/111 M	Có đèn LGTD	Sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B To be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB035	Ăng ten LOC LOC antenna	184326.8N 1054021.3E	10/5 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B
VVVHOB036	Cây Tree	184326.2N 1054023.9E	21/17 M	Không NIL	Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B

Trong Khu vực 3 / In Area 3					
Nhận dạng/ Ký hiệu chướng ngại vật *OBST ID/ Designation*	*Loại chướng ngại vật* *OBST type*	*Vị trí của chướng ngại vật* *OBST position*	*Mức cao/ Chiều cao* *ELEV/HGT*	*Dấu hiệu/Loại, màu sắc, đèn* *Markings/Type, colour, lighting (LGT)*	*Ghi chú* *Remarks*
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*
Sẽ được bổ sung sau To be developed					

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.11 LOẠI TIN TỨC KHÍ TƯỢNG ĐƯỢC CUNG CẤP **VVVH AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Cơ sở khí tượng liên quan Associated MET Office	Trạm quan trắc khí tượng Vinh Vinh MET Station
2	Giờ hoạt động Hours of service	H24
	Cơ sở MET ngoài giờ hoạt động MET Office outside hours	Không NIL
3	Cơ sở chịu trách nhiệm chuẩn bị bản tin TAF Office responsible for TAF preparation	Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài Noi Bai Aerodrome Meteorological Centre
	Thời gian hiệu lực Periods of validity	24 giờ (Cập nhật 6 giờ/lần với thời gian bắt đầu có hiệu lực vào lúc 0000, 0600, 1200 và 1800; phát hành không sớm hơn 1 giờ và không trễ hơn trước 30 phút so với giờ bắt đầu hiệu lực của bản tin TAF) 24 HR (Updated every 6 hours with effect at 0000, 0600, 1200, 1800; issued not earlier than 1 hour and not later than 30 minutes prior to the beginning of TAF message validity period)
4	Dự báo xu hướng Trend forecast	TREND (được đưa vào METAR) TREND (to be added to METAR)
	Khoảng cách phát hành Interval of issuance	2 giờ 2 HR
5	Cung cấp tư vấn/ thuyết trình Briefing/consultation provided	Nhân viên khí tượng tư vấn MET consultant
6	Hồ sơ bay Flight documentation	Bao gồm bản đồ hoặc biểu mẫu, có chứa thông tin khí tượng cho chuyến bay (bản đồ Wind/Temp, SIGWX, số liệu OPMET,…) Including charts or forms, containing meteorological information for a flight (Wind/Temp chart, SIGWX, OPMET data,…)
	Ngôn ngữ được sử dụng Language(s) used	Tiếng Anh/Tiếng Việt English/Vietnamese
7	Các bản đồ và các tin tức khác có sẵn để thuyết trình hoặc tư vấn Charts and other information available for briefing or consultation	Có sẵn Available
8	Thiết bị bổ sung sẵn có để cung cấp tin tức Supplementary equipment available for providing information	Thiết bị đầu cuối để thuyết trình Briefing terminal
9	Các cơ sở ATS được cung cấp tin tức khí tượng ATS units provided with information	Vinh TWR
10	Tin tức bổ sung (hạn chế của dịch vụ, v.v…) Additional information (limitation of service, etc..)	Địa chỉ AMHS: VVVHYMYX AMHS address: VVVHYMYX

VVVH AD 2.12 CÁC SỐ LIỆU VÀ ĐẶC TÍNH ĐƯỜNG CHC **VVVH AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimensions of RWY(M)*	*Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC* *Toạ độ cuối đường CHC* *Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates* *RWY end coordinates* *THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
17	172.58°	2 400 x 45	760/R/A/W/T Bê tông xi măng 760/R/A/W/T Cement concrete	184454.02N 1054009.35E NIL NIL	THR 6.1 M
35	352.58°	2 400 x 45	760/R/A/W/T Bê tông xi măng 760/R/A/W/T Cement concrete	184336.62N 1054019.93E	THR 6.0 M
35 (Dịch chuyển ngưỡng 300 M) 35 (Threshold displaced by 300 M)	352.58°	2 400 x 45	760/R/A/W/T Bê tông xi măng 760/R/A/W/T Cement concrete	184346.29N 1054018.61E	THR 6.0 M

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
17	0.0154 %	100 x 60	300 x 160	2 620 x 100	140 x 90
35	0.0154 %	Không NIL	300 x 160	2 620 x 100	240 x 90

Ký hiệu đường CHC Số *Designations RWY NR*	*Vị trí và mô tả của hệ thống vật liệu kỹ thuật trợ giúp dừng tàu bay (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	*OFZ* *OFZ*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*12*	*13*	*14*
17	Không NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Không NIL	Không NIL

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.13 CÁC CỰ LY CÔNG BỐ / VVVH AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
17	2 400	2 700	2 500	2 400	Không NIL
35	2 400	2 700	2 400	2 100	Dịch chuyển ngưỡng 300 M Threshold displaced by 300 M

VVVH AD 2.14 ĐÈN TIẾP CẬN VÀ ĐÈN ĐƯỜNG CHC / VVVH AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận* *Loại* *Chiều dài* *Cường độ* *APCH LGT* *Type* *LEN* *INTST*	*Đèn ngưỡng* *Màu sắc* *Đèn cánh* *THR LGT* *colour* *WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh* *Chiều dài* *TDZ LGT* *LEN*	*Đèn tim đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY Centre Line LGT* *Length* *Spacing* *Colour* *INTST*	*Đèn lề đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY edge LGT* *LEN* *Spacing* *Colour* *INTST*	*Đèn cuối đường CHC* *Màu sắc* *Đèn cánh* *RWY End LGT* *Colour* *WBAR*	*Đèn đoạn dừng* *Chiều dài (M)* *Màu sắc* *SWY LGT* *LEN (M)* *Colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
17	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 420 M LIH SALS 420 M LIH	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.04° PAPI Left/3.04°	Không NIL	Không NIL	2 400 M 60 M Vàng/Trắng LIH 2400 M 60 M Yellow/White LIH	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
35	Không NIL	Xanh Không Green NIL	PAPI Trái/3.07° PAPI Left/3.07°	Không NIL	Không NIL	2 100 M 60 M Vàng/Trắng LIH và 300 M 60 M dịch ngưỡng Đỏ/vàng LIH 2100 M 60 M Yellow/White LIH and 300 M 60 M displaced THR Red/yellow LIH	Đỏ Không Red NIL	Đỏ Không Red NIL	Không NIL

VVVH AD 2.15 CÁC LOẠI ĐÈN KHÁC, NGUỒN ĐIỆN DỰ PHÒNG

VVVH AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay, màu trắng, xanh, 12 vòng một phút HO ABN: On the top of TWR, white and green, 12 RPM HO
2	Đèn và vị trí ký hiệu chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Chỉ hướng hạ cánh: Không Ống gió: 1 ống đầu đường CHC 35, cách tim đường CHC 100 M về phía Tây; 1 ống đầu đường CHC 17, cách tim đường CHC 140 M về phía Tây LDI: NIL Anemometer: 1 at the beginning of RWY 35, 100 M from RWY CL to the West, 1 at the beginning of RWY 17, 140 M from RWY CL to the West
3	Đèn lề, đèn tim đường lăn và đèn vạch dừng (nếu có) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	See AD 2.9
4	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	02 máy phát điện 220 KVA Thời gian chuyển nguồn: 15 giây 02 generators 220 KVA Switch-over time: 15 SEC
5	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.16 KHU VỰC DÀNH CHO TRỰC THĂNG HẠ CÁNH

VVVH AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Tọa độ TLOF hoặc ngưỡng của FATO Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Không NIL
2	Mức cao TLOF và/hoặc FATO M/FT TLOF and/or FATO elevation M/FT	Không NIL
3	Kích thước, bề mặt, sức chịu tải, sơn tín hiệu khu vực TLOF và FATO TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Không NIL
4	Hướng thực của FATO True BRG of FATO	Không NIL
5	Cự ly công bố có sẵn Declared distance available	Không NIL
6	Đèn APP và FATO APP and FATO lighting	Không NIL
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.17 VÙNG TRỜI CÓ KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU

VVVH AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Tên và giới hạn ngang Designation and lateral limits	Khu vực kiểm soát tại sân bay Vinh: 1 vòng tròn với bán kính 30 KM tâm là điểm quy chiếu sân bay VINH CTR: A circle, radius 30 KM centred at ARP
2	Giới hạn cao Vertical limits	Mặt đất/nước đến FL 100 SFC up to FL 100 inclusive
3	Phân loại vùng trời Airspace classification	D

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

4	Tên gọi cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu Ngôn ngữ ATS unit call sign Language(s)	Đài kiểm soát tại sân bay Vinh Tiếng Anh, Tiếng Việt Vinh TWR English, Vietnamese
5	Độ cao chuyển tiếp Transition altitude	2 750 M
6	Giờ áp dụng (hoặc giờ hoạt động) Hours of applicability (or activation)	H24
7	Ghi chú Remarks	Không NIL

VVVH AD 2.18 PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI KHÔNG

VVVH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Loại dịch vụ *Service designation*	*Tên gọi* *Call sign*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Tầm phủ lý thuyết* *Theoretical Coverage*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Tại sân TWR	Tại sân Vinh Vinh TWR	118.300 MHZ	H24	60 KM	Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24	60 KM	Tần số khẩn nguy Emergency frequency
Đường dài ACC	Đường dài Hà Nội Ha Noi ACC	125.900 MHZ	H24		Tần số chính Primary frequency
		121.500 MHZ	H24		Tần số khẩn nguy Emergency frequency

VVVH AD 2.19 ĐÀI PHỤ TRỢ VÔ TUYẾN DẪN ĐƯỜNG VÀ HẠ CÁNH

VVVH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	X	448 KHZ	HJ, HO	184529.0B 1054004.6Đ 184529.0N 1054004.6E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 25 KM Coverage: 25 KM
NDB	XW	218 KHZ	HO	184731.5B 1053948.3Đ 184731.5N 1053948.3E	30 M	Không NIL	Tầm phủ: 165 KM Cách ngưỡng đường CHC 17 là 4 868 M Coverage: 165 KM 4 868 M from THR of RWY 17

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăngten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
DVOR/DME	VIN	113.100 MHZ CH 78X	H24	184402.8B 1054006.2Đ 1054006.2E 184402.8N		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách ngưỡng đường CHC 35 861 M, cách tim đường CHC 17/35 về phía Tây 300 M. Coverage: 300 KM 861 M from THR of RWY 35, 300 M from RCL of RWY 17/35 to the West
ILS/LOC	IVH	108.300 MHZ	H24	184326.8B 1054021.3Đ 184326.8N 1054021.3E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Vị trí: Nằm trên tim đường CHC kéo dài và cách đầu đường CHC 35 là 300 M Coverage: 25 NM Position: Located on CL of extended RWY and 300 M from the beginning of RWY 35
ILS/GP-DME		334.100 MHZ CH 20X	H24	184443.4B 1054006.7Đ 184443.4N 1054006.7E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM DME: 20 NM Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 17 315 M, cách tim đường CHC về phía Tây là 120 M Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 20 NM Position: 315 M from THR RWY 17, 120 M from RCL to the West

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.20 CÁC QUY ĐỊNH HOẠT ĐỘNG TẠI SÂN BAY

1 Các quy định Cảng hàng không

Một số quy định riêng áp dụng tại Cảng hàng không Vinh. Các quy định này được nêu trong bảng chỉ dẫn có sẵn tại Cơ sở AIS sân bay như sau:

a) Ý nghĩa của sơn kẻ, biển báo;

b) Tin tức về các vị tri đỗ tàu bay;

c) Tin tức về việc lăn đến và đi từ vị trí đỗ kể cả huấn lệnh lăn;

d) Trợ giúp của nhân viên đánh tín hiệu và xe dẫn dắt tàu bay

2 Dời và lăn tới các vị trí đỗ

2.1

Đài kiểm soát tại sân bay Vinh sẽ chỉ định vị trí đỗ cho tàu bay đến.

2.2 Phương thức khai thác

VVVH AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Airport Regulations

At Vinh Airport, a number of local regulations are applied. The regulations are published in a manual which is available at the AIS Briefing Office as follows:

a) Meaning of markings and signs;

b) Information about aircraft stands;

c) Information about taxiing to and from aircraft stands including taxi clearance;

d) Marshaller assistance and towing assistance.

2 Taxiing to and from stands

2.1

Arriving aircraft will be assigned a stand by Vinh TWR.

2.2 Operational procedures

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stands***	***Phương thức khai thác*** ***Operational procedures***
1, 6, 7, 8, 9	Sử dụng tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống. Có 2 vạch dừng bánh mũi, cụ thể: – Vạch dừng số 1: • Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào • Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành – Vạch dừng số 2: • Sử dụng cho tàu bay A320 và tương đương trở xuống • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào • Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành Usable by aircraft up to code C, A321. There are 2 stop lines, details as follows: – Stop line 1: • Usable by aircraft up to A321. • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in. • For departing aircraft: Use tow tractors for departure. – Stop line 2: • Usable by aircraft up to A320 • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in • For departing aircraft: Use tow tractors for departure
2, 3	– Sử dụng cho tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành **Ghi chú:** Vị trí số 2 và 3 có trang bị cầu hành khách – Useable by aircraft up to code C, A321 – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in – For departing aircraft: Push-back required **Note:** Stands 2, 3 are equipped with passenger bridge

Vị trí đỗ tàu bay ***Aircraft stands***	***Phương thức khai thác*** ***Operational procedures***
4, 5	Sử dụng tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống hoặc tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn hoặc bằng 24.5 M và sải cánh nhỏ hơn hoặc bằng 26.3 M. Có 3 vạch dừng bánh mũi, cụ thể: – Vạch dừng số 1: • Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống. • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. • Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành. – Vạch dừng số 2: • Sử dụng cho tàu bay A320 và tương đương trở xuống. • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. • Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành. – Vạch dừng số 3: • Khai thác tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn hoặc bằng 24.5 M, sải cánh nhỏ hơn hoặc bằng 26.3 M. • Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. • Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra. Useable by aircraft up to code C, A321 or aircraft with length up to 24.5 M and wingspan up to 26.3 M. There are 3 stop lines, details as follows: – Stop line 1: • Useable by aircraft up to A321. • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in. • For departing aircraft: Push-back required. – Stop line 2: • Useable by aircraft up to A320 • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in. • For departing aircraft: Push-back required. – Stop line 3: • Useable by aircraft with length up to 24.5 M and wingspan up to 26.3 M. • For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in. • For departing aircraft: Aircraft self-taxi out.

2.3 Phương thức vận hành tàu bay

a) Đối với tàu bay đến sau khi hạ cánh:

– Phương thức vận hành: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ

– Đường CHC 17: Từ đầu đường CHC 17 → đường lăn W1/W2 → vệt lăn dẫn vào vị trí đỗ → Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

– Đường CHC 35: Từ đầu đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → đường lăn W1/W2 → vệt lăn dẫn vào vị trí đỗ → Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

b) Đối với tàu bay khởi hành:

– Đường CHC 17:

• Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

• Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

• Vị trí đỗ 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

• Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5 mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1→ đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

• Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5 mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

2.3 Aircraft operational procedure

a) For arrival aircraft, after landing:

– Aircraft operational procedure: Aircraft self-taxi into stands

– RWY 17: From the beginning of RWY 17 → TWY W1/W2 → taxi-lane into stands → stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

– RWY 35: From the beginning of RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 17 → TWY W1/W2 → taxi-lane into stands → stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

b) For departure aircraft:

– RWY 17:

• Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W1 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

• Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → aircraft is pushed back with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

• Stands 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

• From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing South → TWY W1→ RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

• From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4 mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4 mũi tàu bay theo hướng Bắc→ đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.

– Đường CHC 35:

- Vị trí đỗ số 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Vị trí đỗ 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W2 → đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5, mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5, mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4, mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4, mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → quay đầu tại sân quay đầu 35 đường CHC → cất cánh.

2.4 Hạn chế khai thác của các vị trí đỗ tàu bay

Hạn chế khai thác tại vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí đỗ 4 và 5:

– Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4, phải để trống vị trí số 5 khi tàu tự lăn ra.

– Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5, phải để trống vị trí số 4 khi tàu tự lăn ra.

– Trong trường hợp khai thác tàu bay tự lăn, khu vực tập kết phương tiện, trang thiết bị phía trước và giữa vị trí đỗ số 4 và 5 phải trống. Trong quá trình tàu bay lăn phải có nhân viên cảnh giới, đảm bảo khoảng cách an toàn theo quy định.

VVVH AD 2.21 CÁC PHƯƠNG THỨC GIẢM TIẾNG ỒN

Sẽ được bổ sung sau

VVVH AD 2.22 CÁC PHƯƠNG THỨC BAY

1 Phương thức khai thác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH

1.1 Tổng quan

1.1.1 Để đáp ứng khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Vinh, hệ thống dẫn đường của tàu bay phải đáp ứng được tiêu chuẩn về độ chính xác RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH của ICAO dựa trên cơ sở hạ tầng dẫn đường Hệ thống vệ tinh định vị toàn cầu.

1.1.2 Tổ lái, nhân viên không lưu và nhân viên liên quan có trách nhiệm kiểm tra dự báo độ toàn vẹn tín hiệu dẫn đường vệ tinh theo Phương thức khai thác dịch vụ dự báo độ toàn vẹn tín hiệu vệ tinh RAIM.

- From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing South→ TWY W1 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
- From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.

– RWY 35:

- Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → aircraft is pushed back with its nose facing North → TWY W2 → RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- Stands 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W2 → RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing North→ TWY W2 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
- From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing North → TWY W2 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.

2.4 Operational limitations of aircraft stands

Operational limitations of nose wheel stop line number 3 at stands 4 and 5:

– If an aircraft is parked at nose wheel stop line number 3 of stand 4, stand 5 shall be kept vacant for self-taxi out.

– If an aircraft is parked at nose wheel stop line number 3 of stand 5, stand 4 shall be kept vacant for self-taxi out.

– In case of self-taxiing operations, the area for vehicle and equipment in front of and between stands 4 and 5 shall be kept vacant. Marshalling assistance are required during taxiing to ensure safety distances in accordance with regulations.

VVVH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

To be developed.

VVVH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 The operational procedures for RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH

1.1 General

1.1.1 In order to operate RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH at Vinh Aerodrome, the aircraft navigation systems shall meet ICAO RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH standard of accuracy based on GNSS infrastructure.

1.1.2 Pilots, ATS personnel and related personnel are responsible for checking RAIM Prediction in accordance with operational

1.1.3 Người khai thác tàu bay/tổ lái không được phê chuẩn để thực hiện bay phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH dựa trên GNSS phải thông báo cho Kiểm soát viên không lưu (KSVKL) và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS dựa trên vệt bay của những phương thức đã được công bố hoặc sử dụng các phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.1.4 Đối với hoạt động khai thác phương thức SID/STAR RNAV 1 tại sân bay Vinh, bắt buộc phải có giám sát ATS.

1.1.5 Các phương thức chuyển tiếp được thiết lập nhằm đáp ứng yêu cầu kết nối vệt bay SID/STAR RNAV 1, RNP 1 với hệ thống đường bay ATS hiện hành.

1.1.6 Khi tình hình hoạt động bay cho phép, KSVKL sẽ chỉ dẫn, dẫn dắt tàu bay theo vệt bay ngắn nhất để tiếp cận hạ cánh hay tiến nhập vào đường hàng không liên quan.

1.2 Phương thức khai thác

1.2.1 Người khai thác tàu bay/tổ lái dự kiến sử dụng phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH tại sân bay Vinh phải điền các ký hiệu mô tả năng lực dẫn đường phù hợp trong kế hoạch bay không lưu như sau:

- Điền R (PBN approved) vào Mục 10a;
- Điền D1 (RNAV 1 all permitted sensors) hoặc D2 (RNAV 1 GNSS), điền O1 (RNP 1 all permitted sensors) hoặc O2 (RNP 1 GNSS), điền S1 (RNP APCH) hoặc S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) vào sau PBN/ tại Mục 18;
- Xác định trang thiết bị hỗ trợ từng loại năng lực dẫn đường tại Mục 18 và điền vào Mục 10a (G, D, I đối với D1/O1 hoặc G đối với D2/O2, S1 và S2).

1.2.2 Trước khi thực hiện chuyến bay, tổ lái phải kiểm tra cơ sở dữ liệu dẫn đường đã được cập nhật theo thời điểm hiện hành và vị trí tàu bay đã được nạp chính xác. Tổ lái phải xác nhận điểm ra vào trên đường bay ATS được chỉ định trong huấn lệnh ban đầu và các thay đổi sau đó, đảm bảo thứ tự các lộ điểm được thể hiện trên hệ thống dẫn đường trùng khớp với đường bay được thể hiện trong sơ đồ và lộ trình đã được chỉ định.

1.2.3 Tổ lái chỉ được phép thực hiện phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH khi có thể trích xuất các phương thức từ cơ sở dữ liệu dẫn đường trên tàu bay và tuân thủ theo lộ trình được thể hiện trong sơ đồ (lộ trình này có thể được chỉnh sửa theo huấn lệnh của KSVKL sau đó). Tổ lái không được phép nạp hoặc tạo thủ công các lộ điểm mới bằng cách điền kinh độ/vĩ độ hoặc các giá trị cự ly/ hướng của lộ điểm so với đài dẫn đường (rho/theta). Ngoài ra, tổ lái không được phép thay đổi loại lộ điểm trong cơ sở dữ liệu của phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH từ lộ điểm bay tham chiếu thành lộ điểm bay qua hoặc ngược lại.

1.2.4 Tổ lái cần duy trì bay trên trục tim đường bay trong suốt quá trình khai thác, trừ khi được KSVKL cho phép bay lệch hoặc trong điều kiện khẩn nguy.

1.2.5 Tổ lái phải tuân thủ độ cao được ấn định bởi KSVKL chỉ định, đồng thời cũng phải tuân thủ các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH. Huấn lệnh của KSVKL sẽ được ưu tiên hơn nếu huấn lệnh đó không cho phép tổ lái có khả năng tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ được thể hiện trong phương thức.

procedure for RAIM Prediction Service.

1.1.3 Aircraft operators/pilots not authorized to fly RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures based on GNSS shall inform Air traffic controller (ATC) and expect ATS surveillance vector on the track of published procedures or expect to use conventional procedures in accordance with actual conditions.

1.1.4 For RNAV 1 SID/STAR operation at Vinh Aerodrome, ATS surveillance is mandatory.

1.1.5 The transition routes have been establish to connect RNAV 1, RNP 1 SID/STAR with the existing ATS routes.

1.1.6 When the air traffic condition allows, ATC will instruct, vector aircraft on the shortest track to intercept the related ATS route.

1.2 Operational procedures

1.2.1 Aircraft operators/pilots expecting to use RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures at Vinh Aerodrome shall fill appropriate navigation capability indicators in flight plan, as follows:

- Insert R (PBN approved) into Item 10a;
- Insert D1 (RNAV 1 all permitted sensors) or D2 (RNAV 1 GNSS), insert O1 (RNP 1 all permitted sensors) or O2 (RNP 1 GNSS), insert S1 (RNP APCH) or S2 (RNP APCH with BARO-VNAV) after PBN/ in Item 18;
- Specify equipment to support each type of navigation capability in Item 18 and insert them into Item 10a (G,D, I for D1/O1 or G for D2/O2, S1 and S2).

1.2.2 Before implementation of flights, pilots must confirm that the navigation database is updated to current time and verify that the aircraft position has been entered correctly. Pilots must confirm the entry and exit points on the ATS route assigned on initial clearance and any subsequent changes of route, ensuring the waypoints sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

1.2.3 Pilots must not fly a RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures unless it is retrievable by procedure name from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure (this procedure may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to ATC clearances). The manual entry, or creation of new waypoints by manual entry of latitude/longitude or rho/theta values is not permitted. Additionally, pilots must not change any RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH database waypoint type from a fly-by waypoint to a fly-over or vice versa.

1.2.4 Pilots are expected to maintain route centreline during all operations unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

1.2.5 Pilots shall comply with altitude assigned by ATC, as well as adhere to the altitude and speed restrictions depicted on the cleared RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures. ATC clearance will take precedence when the ATC clearance does not allow the pilots to adhere to the

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

1.2.6 Trong trường hợp KSVKL chỉ định cho tàu bay không thực hiện theo phương thức bay dự kiến, tổ lái không được chỉnh sửa kế hoạch bay trong hệ thống cho đến khi nhận được huấn lệnh quay trở lại phương thức hoặc KSVKL xác nhận huấn lệnh về đường bay mới.

1.2.7 Trong quá trình khai thác các phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và RNP APCH, KSVKL và tổ lái áp dụng thuật ngữ theo tiêu chuẩn được quy định tại Tài liệu 4444 của ICAO về phương thức không lưu (Doc 4444 PANS-ATM).

1.3 Đối với tàu bay khởi hành

1.3.1 Phương thức dành cho tàu bay khởi hành gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức khởi hành; và
- Phương thức chuyển tiếp nếu có.

1.3.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ điểm cuối của phương thức khởi hành đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu tiến nhập vào đường bay ATS.

1.3.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay khởi hành với chướng ngại vật và với tàu bay đến.

1.3.4 KSVKL sẽ cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành bao gồm những nội dung sau:

- Tên gọi tàu bay;
- Giới hạn huấn lệnh, thông thường là sân bay đến;
- Phương thức khởi hành và phương thức chuyển tiếp nếu có;
- Đường bay;
- Độ cao/Mực bay chỉ định;
- Mã SSR; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức khởi hành.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh cung cấp phương thức khởi hành không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự lấy độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.4 Đối với tàu bay đến

1.4.1 Phương thức dành cho tàu bay đến gồm 2 thành phần chính:

- Phương thức chuyển tiếp nếu có; và
- Phương thức đến.

1.4.2 Phương thức chuyển tiếp bắt đầu từ một điểm trên đường bay ATS đến vị trí mà tàu bay sẽ bắt đầu phương thức đến.

1.4.3 Các giới hạn về độ cao nhằm thiết lập phân cách giữa tàu bay đến với chướng ngại vật và với tàu bay khởi hành.

1.4.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay thực hiện làm phương thức tiếp cận sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

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

altitude and speed restrictions depicted on the procedures.

1.2.6 In case ATC issues an instruction for aircraft not to conduct the expected procedure, the pilots should not modify the flight plan in the system until a clearance is received to rejoin the procedure or the ATC confirms a new route clearance.

1.2.7 During the operation of the RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures, ATC and pilots apply the standard phraseology specified in DOC 4444 - PANS – ATM - ICAO, Procedures For Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.3 For departing aircraft

1.3.1 The procedures for departing aircraft includes 2 main elements:

- SID; and
- Transition route if applicable.

1.3.2 A transition route starts at the last point of SID to a waypoint from which the aircraft will intercept the ATS route.

1.3.3 Altitude restrictions are designed to separate departing aircraft from obstacles and arriving aircraft.

1.3.4 ATC shall issue clearance for departing aircraft including the following contents:

- Aircraft identification;
- Clearance limit, normally destination aerodrome;
- SID and transition route if applicable;
- Route;
- Assigned flight level/altitude;
- SSR code; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the SID description.

Note: In case a clearance provided SID is not assigned altitude/flight level, the pilots are not allowed to reach the altitude/flight level itself on the SID altitude profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.4 For arriving aircraft

1.4.1 The procedures for arriving aircraft includes 2 main elements:

- Transition route if applicable; and
- STAR.

1.4.2 A transition route starts from a waypoint on the ATS route to the waypoint that starts the STAR.

1.4.3 Altitude restrictions are designed to separate arriving aircraft from obstacles and departing aircraft.

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

1.4.5 ATC shall issue clearance for arriving aircraft including the

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức đến và phương thức chuyển tiếp nếu có;
- Đường CHC sử dụng;
- Độ cao/Mực bay chỉ định; và
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức đến.

Ghi chú: Trường hợp huấn lệnh phương thức đến không ấn định độ cao/mực bay, tổ lái không được phép tự giảm độ cao theo quỹ đạo độ cao của phương thức mà phải xác nhận lại với KSVKL để được ấn định độ cao/mực bay cụ thể nhằm đảm bảo an toàn bay.

1.5 Đối với tàu bay tiếp cận

1.5.1 Phương thức dành cho tàu bay tiếp cận gồm 2 thành phần chính:

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

1.5.2 Phương thức tiếp cận bắt đầu từ một điểm tiếp cận đầu đến ngưỡng đường cất hạ cánh hoặc đến khu chờ tiếp cận.

1.5.3 Các giới hạn về tốc độ cũng như độ cao nhằm đảm bảo phân cách giữa tàu bay tiếp cận với chướng ngại vật và đảm bảo phù hợp với tính năng tàu bay.

1.5.4 Huấn lệnh cho phép tàu bay hạ cánh sẽ được KSVKL cấp phù hợp với điều kiện khai thác thực tế.

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

- Tên gọi tàu bay;
- Phương thức tiếp cận;
- Đường CHC sử dụng;
- Các thông tin về điều kiện gió, bề mặt đường cất hạ cánh (nếu có);
- Chỉ thị hoặc thông tin liên quan khác không có trong nội dung mô tả của phương thức tiếp cận.

Ghi chú: Trong trường hợp tàu bay phải thực hiện tiếp cận hụt, cung cấp cho tổ lái các thông tin liên quan đến phương thức tiếp cận hụt như hướng bay, lộ điểm, khu chờ dự kiến.

1.6 Phương thức dự phòng

1.6.1 Tàu bay không đáp ứng RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái phải thông báo ngay về việc không đáp ứng RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

1.6.2 Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNAV/RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái phải thông báo ngay cho KSVKL và dự kiến được dẫn dắt bằng giám sát ATS theo lộ trình các phương thức bay PBN đã được công bố hoặc sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

following contents:

- Aircraft identification;
- STAR and transition route, if applicable;
- Runway-in-use;
- Cleared flight level/altitude; and
- Any other related and necessary instruction or information not contained in the STAR description.

Note: In case a clearance provided STAR is not assigned altitude/ flight level, the pilots are not allowed to reduce the altitude/flight level itself on the STAR altitude profile. Pilots shall re-confirm with ATC to assign a specified altitude/flight level to ensure flight safety.

1.5 For approaching aircraft

1.5.1 The procedures for approaching aircraft includes 2 main elements:

- IAP; and
- Missed approach.

1.5.2 Approach procedures start from an initial approach fix to the THR or the missed approach holding in case aircraft must conduct the missed approach.

1.5.3 Speed as well as altitude restrictions ensure the separation between approach aircraft and obstacle and ensure in compliance with aircraft performance.

1.5.4 Landing clearances shall be issued by ATC appropriate to practical operation conditions.

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

- Aircraft identification;
- IAP;
- Runway-in-use;
- Information of wind conditions, RWY surface conditions (if applicable);
- Any other related instructions or information not contained in the IAP description.

Note: In case aircraft must conduct the missed approach, provide pilots with information relating to the missed approach procedure such as track, waypoint, estimated holding pattern.

1.6 Contingency procedures

1.6.1 Aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements

If aircraft is unable to comply with RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH requirements, pilots shall inform ATC immediately and expect ATS surveillance vector on the route of published PBN procedures or use conventional procedure in accordance with actual conditions.

1.6.2 Aircraft degrade the RNAV/RNP capability or failure of GNSS signal

When the aircraft degrade the RNAV/RNP capability or fail in GNSS signal, if unable to comply with the requirements of RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH, pilots must advise ATC immediately and expect to be vectored by ATS surveillance on the route of published PBN procedures or use conventional procedure in accordance with actual

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

conditions.

1.6.3 Tàu bay gặp thời tiết xấu

Khi tàu bay đang bay thực hiện phương thức RNAV 1, RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức bay đã được cấp, tổ lái phải thông báo cho KSVKL và yêu cầu chỉ thị khác

1.6.4 Phương thức mất liên lạc vô tuyến

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái dự kiến thực hiện các phương thức sau

- Thiết lập máy phát đáp Mode A/C, mã 7600
- Đối với tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức STAR đã được chỉ định, tuân thủ tất cả các hạn chế về độ cao và tốc độ, đến cuối phương thức thực hiện phương thức tiếp cận phù hợp
- Đối với tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

1.6.5 Phương thức mất giám sát ATS

KSVKL thực hiện phương thức xử lý theo quy trình tác nghiệp được quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở điều hành bay.

Các tàu bay dự kiến sẽ được điều hành theo phương thức không giám sát cho đến khi hệ thống giám sát được khôi phục hoạt động bình thường.

1.6.6 Phương thức đổi đường CHC sử dụng

KSVKL sẽ ấn định thời gian thực hiện đổi đường CHC sử dụng, xác định thứ tự tàu bay tương ứng với đường CHC sử dụng để thông báo và cấp huấn lệnh chỉ định phương thức SID/STAR RNAV 1, RNP 1 và phương thức tiếp cận RNP APCH phù hợp cho tổ lái.

Trong trường hợp cần thiết, KSVKL có thể sử dụng phương pháp dẫn dắt bằng giám sát ATS để giải quyết các tình huống phức tạp.

1.6.3 Aircraft experiencing bad weather

When the aircraft flying on RNAV 1, RNP 1 or RNP APCH procedures encounters bad weather which is likely to impact the aircraft's adherence to the cleared flight procedures, pilots will notify ATC and request revised clearance.

1.6.4 Radio communications failure procedure

In case of a radio communication failure, the pilots are expected to follow the procedures:

- Set transponder to Mode A/C, code 7600.
- For arriving aircraft: Continue flying on the assigned STAR procedure, complying with the altitude and speed restrictions and at the end of the procedure conduct appropriate approach procedure.
- For departing aircraft: Continue flying on the procedure, complying with the altitude and speed restrictions and further climb to cruising level as mentioned in the current flight plan.

1.6.5 ATS surveillance failure procedure

ATC implement processing method according to the operating procedure specified in the operations Manual of ATC unit.

Aircraft are expected to be controlled follow nonradar procedure until radar surveillance system resumes normal operation.

1.6.6 Procedure for changing runway-in-use

ATC shall assign time to conduct for changing the runway-in-use, determine aircraft sequence with runway-in-use to notify and issue the assigned clearance for RNAV 1, RNP 1 SID/STAR and RNP APCH procedures which are suitable for the pilots.

In case of necessity, ATS surveillance vectoring will be used by ATC to deal with complicated situations.

2 Các lộ điểm RNP SID/STAR/IAP/Transition **2 SID/STAR/IAP/Transition waypoints**

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	BAXIK	190001.5N1054133.7E	
2	BIDUM	185019.6N 1054901.2E	
3	BIVIM	193034.0N 1060628.0E	
4	BUXEN	183631.0N 1055533.4E	
5	CAURO	184246.0N 1052316.0E	
6	DAKOD	182826.6N 1055355.6E	
7	DOMPU	190646.1N 1054613.6E	
8	DOXAT	185455.0N 1053120.5E	
9	DULAG	182749.2N 1053711.0E	
10	GUKAL	185121.2N 1052510.9E	
11	HABAN	183117.0N 1055125.0E	
12	IDOTA	184136.0N 1050822.0E	
13	KAMSU	181513.0N 1060536.0E	
14	LALEB	184755.2N 1052347.4E	
15	MIBOS	185829.9N 1053259.0E	
16	MONVA	183156.6N 1053429.8E	
17	NAH	202314.0N 1060704.0E	
18	NUBTO	183004.5N 1054926.6E	
19	RW35D	184346.3N 1054018.6E	DTHR RWY 35
20	RWY17	184454.0N 1054009.3E	THR RWY 17
21	TEBIR	192434.1N 1055102.8E	
22	VAMLU	185643.9N 1054558.9E	
23	VETES	185955.9N 1053805.9E	
24	VH101	183750.8N 1052822.5E	
25	VH117	183833.1N 1054101.4E	
26	VH135	184952.7N 1053928.5E	
27	VH170	185050.9N 1053920.5E	
28	VH171	185549.6N 1053839.7E	
29	VH202	185310.6N 1054724.9E	
30	VH317	183754.2N 1053548.1E	
31	VH335	184913.7N 1053414.9E	
32	VH350	183750.0N 1054107.2E	
33	VH351	183251.2N 1054148.1E	
34	VH417	183523.4N 1054532.8E	
35	VH435	184106.3N 1053521.8E	
36	VH500	184548.0N 1055246.0E	

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STT *NR*	*Tên lộ điểm* *Waypoints*	*Tọa độ (WGS-84)* *Coordinates (WGS-84)*	*Ghi chú* *Remarks*
37	VH517	184826.4N 1053421.7E	
38	VH616	184010.5N 1055206.9E	
39	VH626	183759.9N 1055459.1E	
40	VH636	183446.4N 1055624.0E	
41	VH646	183117.8N 1055600.6E	
42	VH653	182304.2N 1055840.4E	
43	VH717	183035.6N 1055758.8E	
44	VH727	183503.8N 1055829.0E	
45	VH735	183646.4N 1054227.1E	
46	VH737	183912.6N 1055639.9E	
47	VH747	184200.4N 1055258.4E	
48	VH801	190240.6N 1054955.3E	
49	VH802	185953.2N 1055231.1E	
50	VH803	185614.7N 1055321.0E	
51	VH804	185243.0N 1055202.5E	
52	VH911	185059.7N 1055438.3E	
53	VH912	185602.1N 1055630.4E	
54	VH913	190116.3N 1055223.6E	
55	VH914	190513.4N 1055136.6E	
56	VH935	183307.0N 1054825.6E	
57	VIGAS	184245.7N 1054819.5E	
58	XIMSO	185847.9N 1054655.4E	
59	XODIS	183345.5N 1054906.5E	

VVVH AD 2.23 CÁC TIN TỨC BỔ SUNG

1 Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay

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

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

VVVH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Putting the safety cones around the aircraft

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

2 The birds and wildlife activities affect to AD

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
Chim sẻ Sparrow	– Số lượng: 3-52 con – Độ cao hoạt động: 25-35 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 3-52 birds – Heightband (AGL): 25-35 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Trung Bình Average
Chim cắt Falcon	– Số lượng: 1-5 con – Độ cao hoạt động: 10-40 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Cả ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Đông đường CHC – Number of birds: 1-5 birds – Heightband (AGL): 10-40 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: All day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the East of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Cú mèo Owl	– Số lượng: 2-10 con – Độ cao hoạt động: 10-35 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc, Phía Đông và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 2-10 birds – Heightband (AGL): 10-35 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North, the East and the West of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chim cói Sedge	– Số lượng: 1-10 con – Độ cao hoạt động: 20-25 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Tây và Phía Đông đường CHC – Number of birds: 1-10 birds – Heightband (AGL): 20-25 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The West and the East of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
Chim cò Stork	– Số lượng: 4-33 con – Độ cao hoạt động: 0-20 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 4-33 birds – Heightband (AGL): 0-20 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim bìm bịp Boucal	– Số lượng: 2-11 con – Độ cao hoạt động: 2-30 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 2-11 birds – Heightband (AGL): 2-30 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chào mào Red–whiskered bulbul	– Số lượng: 1-13 con – Độ cao hoạt động: 10-20 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc đường CHC – Number of birds: 1-13 birds – Heightband (AGL): 10-20 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chim én Swallow	– Số lượng: 6-45 con – Độ cao hoạt động: 15-30 M – Mật độ chim: Hoạt động theo đàn với số lượng ít – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; hai đầu đường CHC và sân đỗ. – Number of birds: 6-45 birds – Heightband (AGL): 15-30 M AGL – Bird density: Appears in flocks with small number – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; the beginning of 2 RWYs and the APN	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Chích chòe Magpie	– Số lượng: 1-2 con – Độ cao hoạt động: 0-15 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. – Number of birds: 1-2 birds – Heightband (AGL): 0-15 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
Sơn ca Nightingale	– Số lượng: 3-20 con – Độ cao hoạt động: 10-20 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. – Number of birds: 3-20 birds – Heightband (AGL): 10-20 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Bay lượn trên không Fly in the air	Thấp Low
Diều hâu Hawk	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: 10-35 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 2 birds – Heightband (AGL): 10-35 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim cút Quail	– Số lượng: 1-4 con – Độ cao hoạt động: 0.2-1 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Cả ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC – Number of birds: 1-4 birds – Heightband (AGL): 0.2-1 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: All day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chim diệc Herons	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: 10-20 M – Mật độ chim: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban đêm – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên; Phía Bắc và Phía Tây đường CHC. – Number of birds: 2 birds – Heightband (AGL): 10-20 M AGL – Bird density: Operate individually – Daily operating period: By night – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; The North and the West of RWY.	Đậu hoặc bay lượn trên không Perch or fly in the air	Thấp Low
Chó Dog	– Số lượng: 1 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất – Mật độ: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Ngoài hàng rào Phía Đông và Phía Tây đường CHC – Number of dog: 1 dog – Heightband (AGL): On the ground – Dog density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Outside the East and West of RWY fences.	Đi lại Walk	Thấp Low

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Loài chim *Birds species*	*Số lượng, độ cao hoạt động, mật độ, thời gian di cư, thời gian hoạt động, hướng di chuyển, vị trí cư trú và kiếm ăn* *Number of birds, height band, density, migration period, operating period, movement direction, roost and feeding position*	*Sự di chuyển hàng ngày, có cắt qua khu vực sân bay* *Daily movement, across the aerodrome*	*Mức độ rủi ro an toàn* *Safety risk level*
Bò Cow	– Số lượng: 2 con – Độ cao hoạt động: Mặt đất – Mật độ: Hoạt động riêng lẻ – Thời gian hoạt động hàng ngày: Ban ngày – Vị trí cư trú và kiếm ăn: Khu vực xã Nghi Ân, Nghi Liên và giáp ranh sân bay. – Number of dog: 2 cows – Heightband (AGL): On the ground – Cow density: Operate individually – Daily operating period: By day – Roost and feeding position: Nghi An and Nghi Lien commune areas; and adjacent to the AD.	Đi lại Walk	Thấp Low

3 Danh mục không đáp ứng

3 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	Chiều rộng dải bay được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang chưa đáp ứng tiêu chuẩn 140 M tại Annex 14 The RWY strip width extended laterally on each side does not comply with the 140 M standard specified in Annex 14.	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	Các chòi gác an ninh nằm trong Dải bay theo tiêu chuẩn của Annex 14 là 140 M (các chòi gác hiện tại cách tim đường CHC 70 M) Security guard huts are located within the RWY strip, for which the Annex 14 standard width is 140 M (the existing guard huts are located 70 M from the RCL)	

4 Bảng hệ số ma sát đường cất hạ cánh

4 Table of friction coefficients

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		Vị trí đo tính từ tim đường CHC (1.5 M) Measured position from RCL (1.5 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (4 M) Measured position from RCL (4 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (7 M) Measured position from RCL (7 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (11 M) Measured position from RCL (11 M)	Vị trí đo tính từ tim đường CHC (17 M) Measured position from RCL (17 M)
1	2	3	4	5	6	7
17	-	0.74	0.75	0.74	0.73	0.75
35	-	0.73	0.73	0.73	0.72	0.73

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

Sức chịu tải của đường CHC 17/35: PCR 760/R/A/W/T.

– Đáp ứng khai thác: Tàu bay Code C (A321, A320...) và tương đương trở xuống có chỉ số ACRmax nhỏ hơn chỉ số PCR của đường CHC được công bố.

– Đối với tàu bay Code C có chỉ số ACRmax > PCR của đường CHC 17/35 đã công bố thì thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

5 The aircraft loading on RWY

RWY 17/35: PCR 760/R/A/W/T.

– Capability to accommodate: Aircraft up to Code C (A321, A320...) and equivalent with ACRmax smaller than PCR of RWY.

– For aircraft Code C with ACRmax over PCR of RWY 17/35 comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.

6 Vị trí đỗ biệt lập

– Số lượng: 02

– Vị trí: Khu vực quay đầu đường CHC 17 và đường CHC 35.

6 Isolated aircraft stands

– Number of stand: 02.

– Position: Turn pad at RWY 17 and RWY 35.

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

VVVH AD 2.24 SƠ ĐỒ LIÊN QUAN ĐẾN SÂN BAY VINH

VVVH AD 2.24 CHARTS RELATED TO VINH AERODROME

Chart name	*Page*
Sơ đồ sân bay – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	AD 2-VVVH-2-1
Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu AD Operating Minima	AD 2-VVVH-3-1
Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2-VVVH-4-1
Mức cao và tọa độ INS vị trí đỗ của tàu bay INS coordinates and elevation for ACFT stands	AD 2-VVVH-4-2
Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2-VVVH-5-1
Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)	AD 2-VVVH-6-1
Sơ đồ khu vực – ICAO Area Chart – ICAO	AD 2-VVVH-8-1
Sơ đồ vùng trời ủy quyền của ACC Hà Nội cho TWR Vinh Chart for delegated airspace of Ha Noi ACC to Vinh TWR	AD 2-VVVH-8-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17: NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO – RWY 17: NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A	AD 2-VVVH-9-1
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17:HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E	AD 2-VVVH-9-3
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 1) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular description 1)	AD 2-VVVH-9-4
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 2) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular descritiption 2)	AD 2-VVVH-9-5
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 3) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular description 3)	AD 2-VVVH-9-6
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 35: NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO – RWY 35: NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B	AD 2-VVVH-9-7
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G	AD 2-VVVH-9-9
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Tabular description and waypoint list)	AD 2-VVVH-9-10
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Bảng miêu tả và danh mục lộ điểm (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Tabular descritiption and waypont list (cont.))	AD 2-VVVH-9-11
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vệt bay kết nối) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-9-12
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-9-13
Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 35: HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-9-14

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17/35: NAH 1C, KAMSU 1C, IDOTA 1C Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17/35: NAH 1C, KAMSU 1C, IDOTA 1C	AD 2-VVVH-11-1
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 17/35: NAH 1D, KAMSU 1D, IDOTA 1D Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO – RWY 17/35: NAH 1D, KAMSU 1D, IDOTA 1D	AD 2-VVVH-11-3
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H	AD 2-VVVH-11-5
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Procedure coding)	AD 2-VVVH-11-6
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-11-7
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 17: BUXEN 1H, GUKAL 1H, TEBIR 1H (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-8
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J	AD 2-VVVH-11-9
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Procedure coding)	AD 2-VVVH-11-10
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-11-11
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-12
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 17: BUXEN 1J, TEBIR 1J (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-13
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K	AD 2-VVVH-11-15
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Procedure coding)	AD 2-VVVH-11-16
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Bảng mã hóa phương thức (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Procedure coding (cont.))	AD 2-VVVH-11-17
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-11-18
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 35: KAMSU 1K, CAURO 1K, GUKAL 1K, DOMPU 1K (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-19
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L	AD 2-VVVH-11-21
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Bảng mã hóa phương thức) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Procedure coding)	AD 2-VVVH-11-22

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chart name	*Page*
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vệt bay kết nối) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification)	AD 2-VVVH-11-23
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-24
Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Thông số vệt bay kết nối (tiếp)) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 35: KAMSU 1L, GUKAL 1L, DOMPU 1L (Connecting track specification (cont.))	AD 2-VVVH-11-25
Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2-VVVH-12-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 17	AD 2-VVVH-13-1
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 17	AD 2-VVVH-13-3
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 17	AD 2-VVVH-13-5
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 17	AD 2-VVVH-13-7
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 17	AD 2-VVVH-13-9
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 17	AD 2-VVVH-13-11
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 17 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-12
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 17	AD 2-VVVH-13-13
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 17 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-14
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 17	AD 2-VVVH-13-15
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS X Đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS X RWY 17 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-16
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 17 Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 17	AD 2-VVVH-13-17
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS W đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS W RWY 17 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-18
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 35	AD 2-VVVH-13-19
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 35 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-20
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35 Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 35	AD 2-VVVH-13-21
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 35 (Tabular description)	AD 2-VVVH-13-22
Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO Visual Approach Chart – ICAO	AD 2-VVVH-14-1

VVVH AD 2.25 XÂM PHẠM BỀ MẶT GIAI ĐOẠN BAY BẰNG MẮT (VSS)

Sẽ được bổ sung sau.

VVVH AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

To be developed.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

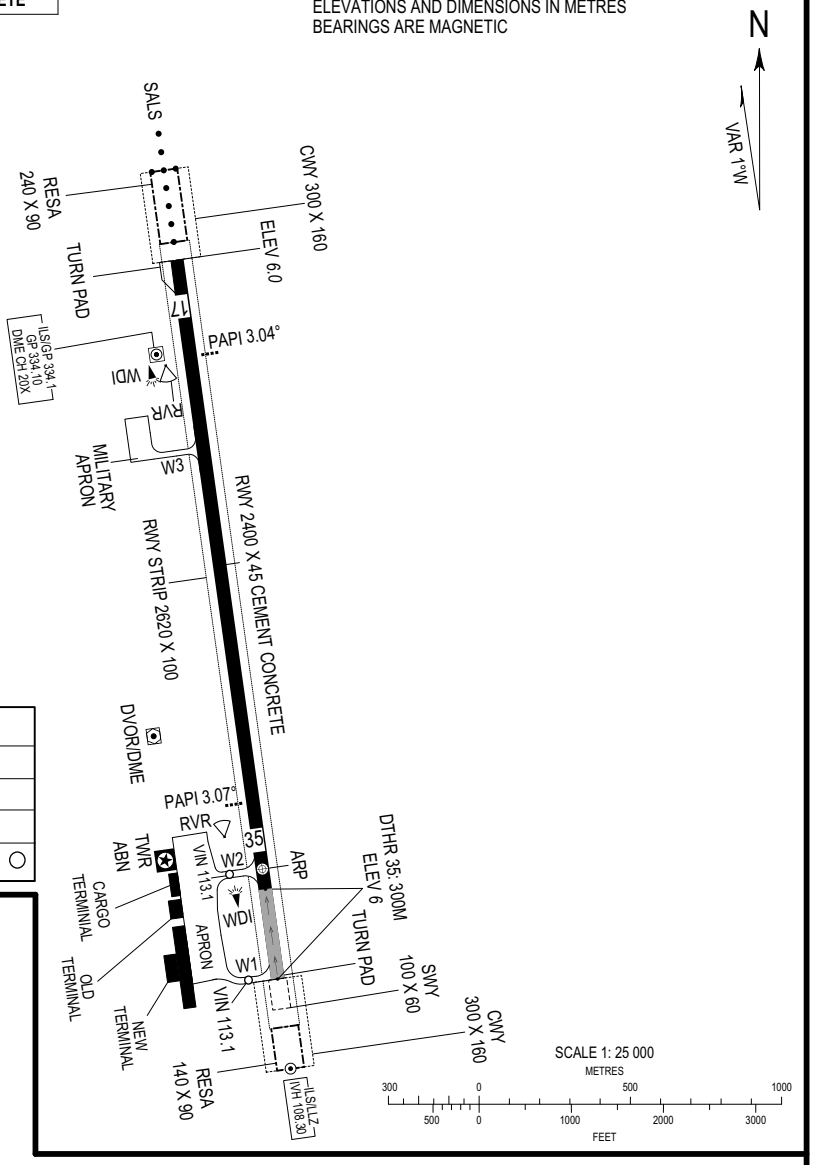
AERODROME CHART - ICAO 18°43'48"N 105°40'18"E AD ELEV *6M* TWR: 118.3 **NGHE AN/VINH DOM (VVVH)**

TAXIWAYS	W1	PCR 760/R/A/W/T CEMENT CONCRETE
	W2	PCR 800/R/A/W/T CEMENT CONCRETE
APRON	STANDS 1, 2	**PCR 780/R/A/W/T** CEMENT CONCRETE
	STANDS 3, 4	**PCR 760/R/A/W/T** CEMENT CONCRETE
	STANDS 5 TO 9	**PCR 800/R/A/W/T CEMENT CONCRETE**

TAXIWAYS WIDTH:
W1, W2: 18M

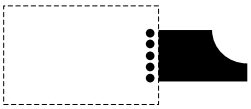
RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
17	173°	18°44'54"N 105°40'09"E	PCR 760/R/A/W/T
35	353°	18°43'37"N 105°40'20"E	
35 DISPLACED	353°	18°43'46"N 105°40'19"E	

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

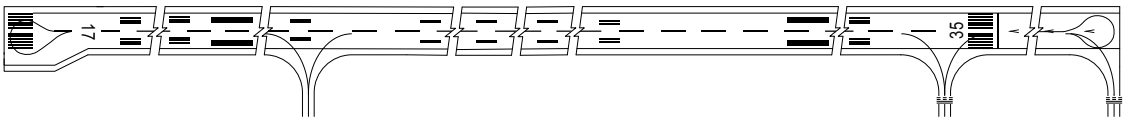


LEGEND	
BUILDINGS	▬
TWY/RWY EDGE LIGHTS	•
RWY – HOLDING POSITION (PATTERN A)	▬ ▬
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	VIN 113.1 ○

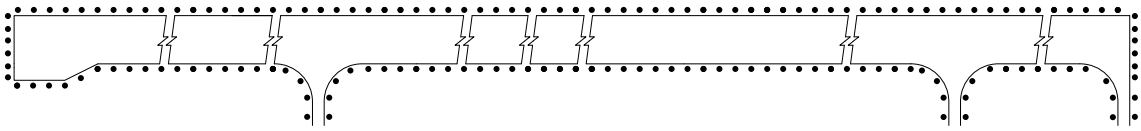
LIGHTING AIDS THR RWY 17/35



MARKING AIDS RWY 17/35 AND EXIT TWY



MARKING AIDS RWY 17/35 AND EXIT TWY



NOT TO SCALE

CHANGE: PCR FOR STANDS.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD OPERATING MINIMA

VINH WEATHER MNM
VVVH

TAKE-OFF MINIMA FOR RWY 17/35

RWY	ACFT CAT	RVR (M) or VIS (M)
17	A, B, C, D	800/1 000
35	A, B, C, D	600/900

LANDING MINIMA FOR RWY 17/35

VOR/DME approach procedures

Procedures	ACFT CAT	MDH (M)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
VOR Z, Y RWY 17	A, B, C, D	135	-	2 200	-	2 600

ILS approach procedures

Procedures	ACFT CAT	MDH/DH (M)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
ILS Z, V, U, X, W RWY 17	A, B, C, D	-/85	900	1 200	1 300	1 600
ILS Z, V, U, X, W GP INOP RWY 17	A, B, C, D	135/-	-	2 200	-	2 600

Note: Use VIS values only when RVR values are unavailable or the RVR system is out of service.

RNP approach procedures

Procedures	ACFT CAT	MDH (M)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
RNP Z Y LNAV/VNAV RWY 17	A, B, C, D	100	1 100	1 200	1 500	1 800
RNP Z Y LNAV RWY 17	A, B, C, D	130	-	2 000	-	2 400
RNP Z Y LNAV/VNAV RWY 35	A, B, C, D	100	-	-	1 500	1 800
RNP Z Y LNAV RWY 35	A, B, C, D	190	-	-	-	3 500

Note: Use VIS values only when RVR values are unavailable or the RVR system is out of service.

Circling procedures

	ACFT CAT	MDH (M)	With APCH LGT serviceable	
			RVR (M)	VIS (M)
Circling RWY 17/35	A, B	205	-	3 100
	C, D	425	-	4 400

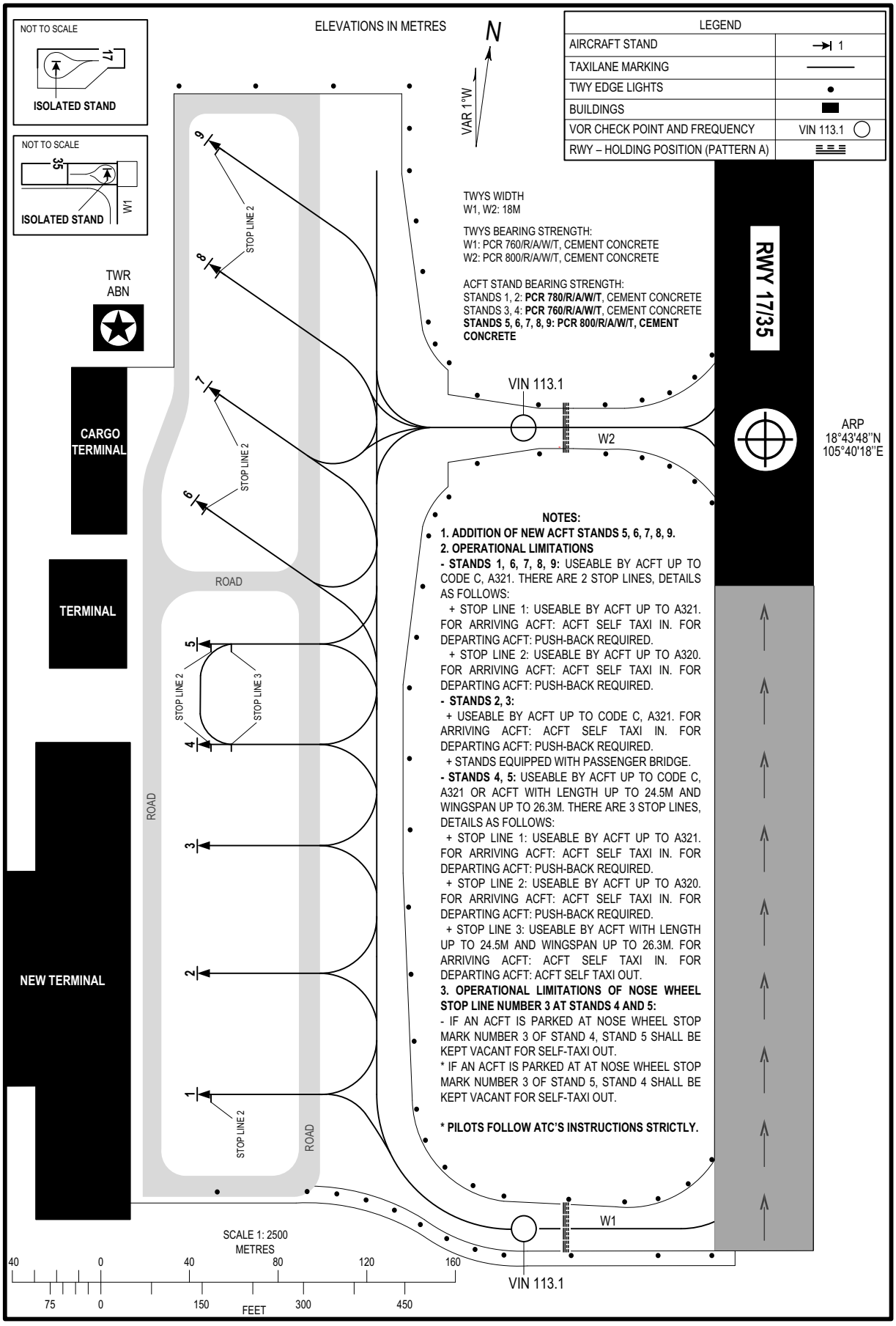
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING/ DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV ***2M***

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)



INS coordinates and elevation for aircraft stands

Aircraft stands	*Coordinates*	*Elevation (M)*	*Remarks*
1	184337.75N 1054010.76E	2.255	
2	184339.49N 1054010.53E	2.255	
3	184341.32N 1054010.28E	2.255	
4	184342.77N 1054010.06E	2.255	
5	184344.22N 1054009.86E	1.701	
6	184346.29N 1054009.56E	1.954	
7	184347.96N 1054009.54E	2.099	
8	184349.73N 1054009.29E	2.099	
9	184351.50N 1054009.05E	2.099	

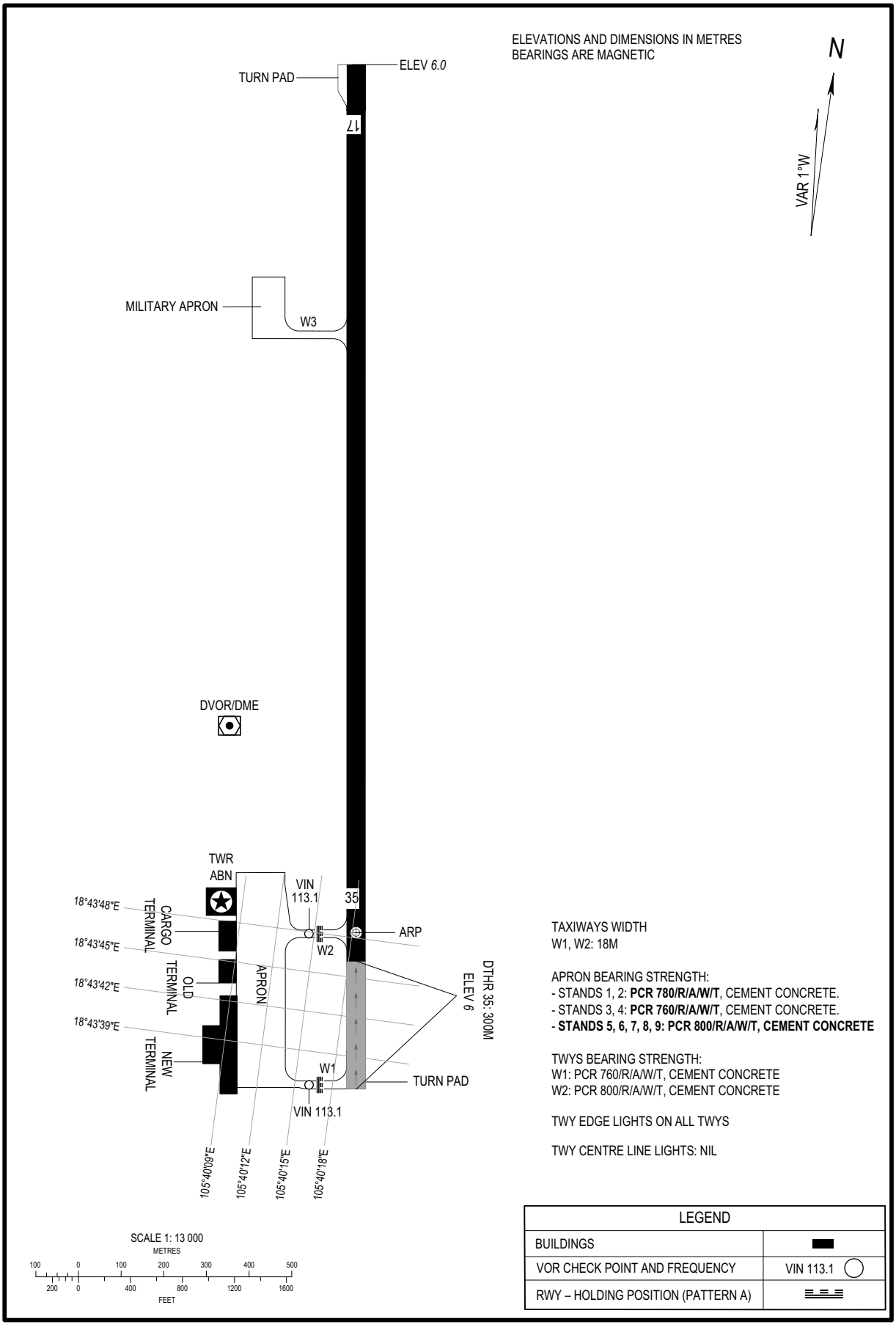
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV ***2M***

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)



TAXIWAYS WIDTH
W1, W2: 18M

APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS 1, 2: **PCR 780/R/A/W/T**, CEMENT CONCRETE.
- STANDS 3, 4: **PCR 760/R/A/W/T**, CEMENT CONCRETE.
- **STANDS 5, 6, 7, 8, 9: PCR 800/R/A/W/T, CEMENT CONCRETE**

TWYS BEARING STRENGTH:
W1: PCR 760/R/A/W/T, CEMENT CONCRETE
W2: PCR 800/R/A/W/T, CEMENT CONCRETE

TWY EDGE LIGHTS ON ALL TWYS

TWY CENTRE LINE LIGHTS: NIL

CHANGE: PCR FOR STANDS; APRON ELEV.

PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

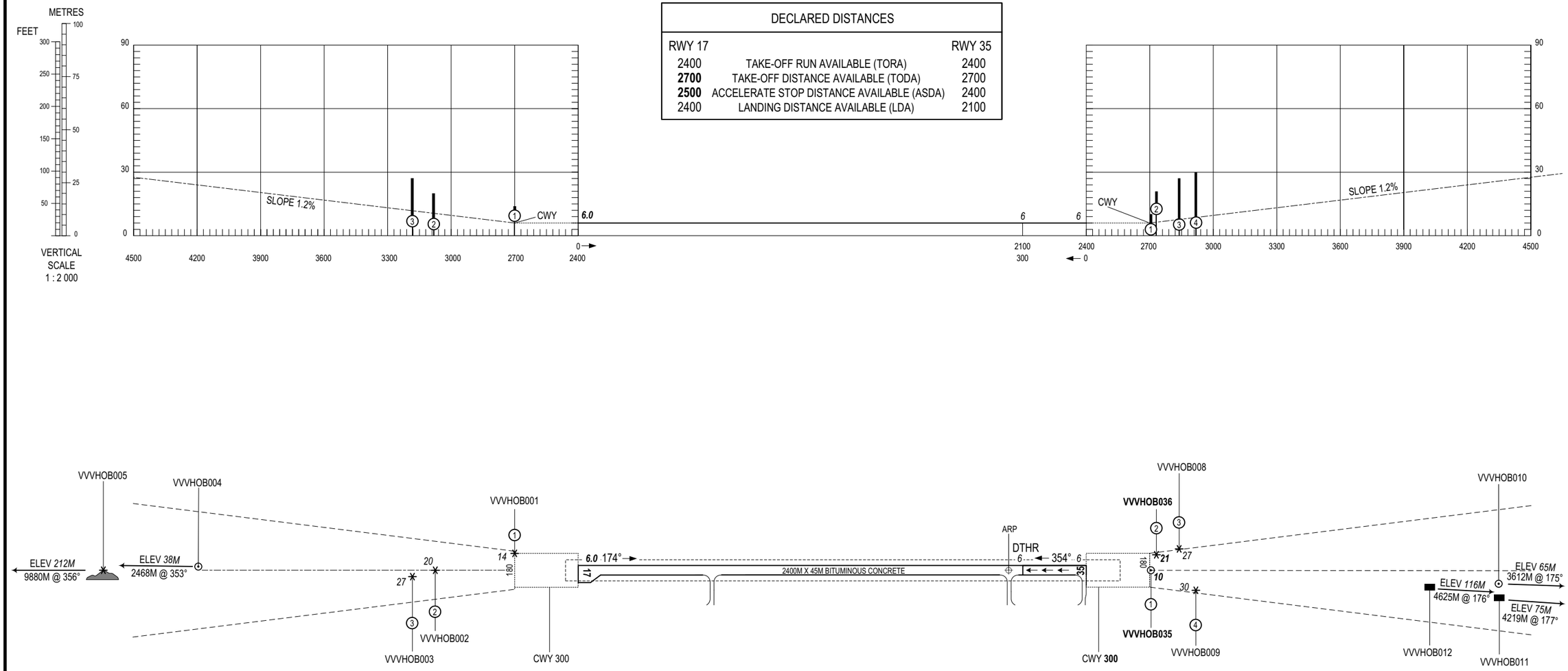
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RWY 17 / 35

MAGNETIC VARIATION 1° W

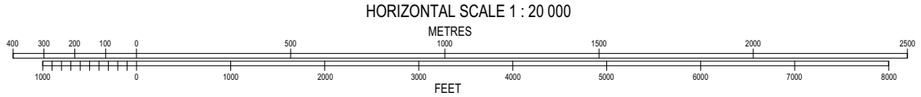
RWY 17 / 35

DECLARED DISTANCES		
RWY 17		RWY 35
2400	TAKE-OFF RUN AVAILABLE (TORA)	2400
2700	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE (TODA)	2700
2500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE (ASDA)	2400
2400	LANDING DISTANCE AVAILABLE (LDA)	2100



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREE	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC	⊙
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE	▲

HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000



ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 00M.
VERTICAL 00M.

AMENDMENT RECORD		
NO.	DATE	ENTERED BY

CHANGE: WITHDRAWAL OF OBST 6, 7; ADDN OF OBST 35, 36; ELEV RWY 17; CWY 17; TODA, ASDA OF RWY 17.

© 2026 Civil Aviation Authority of Viet Nam

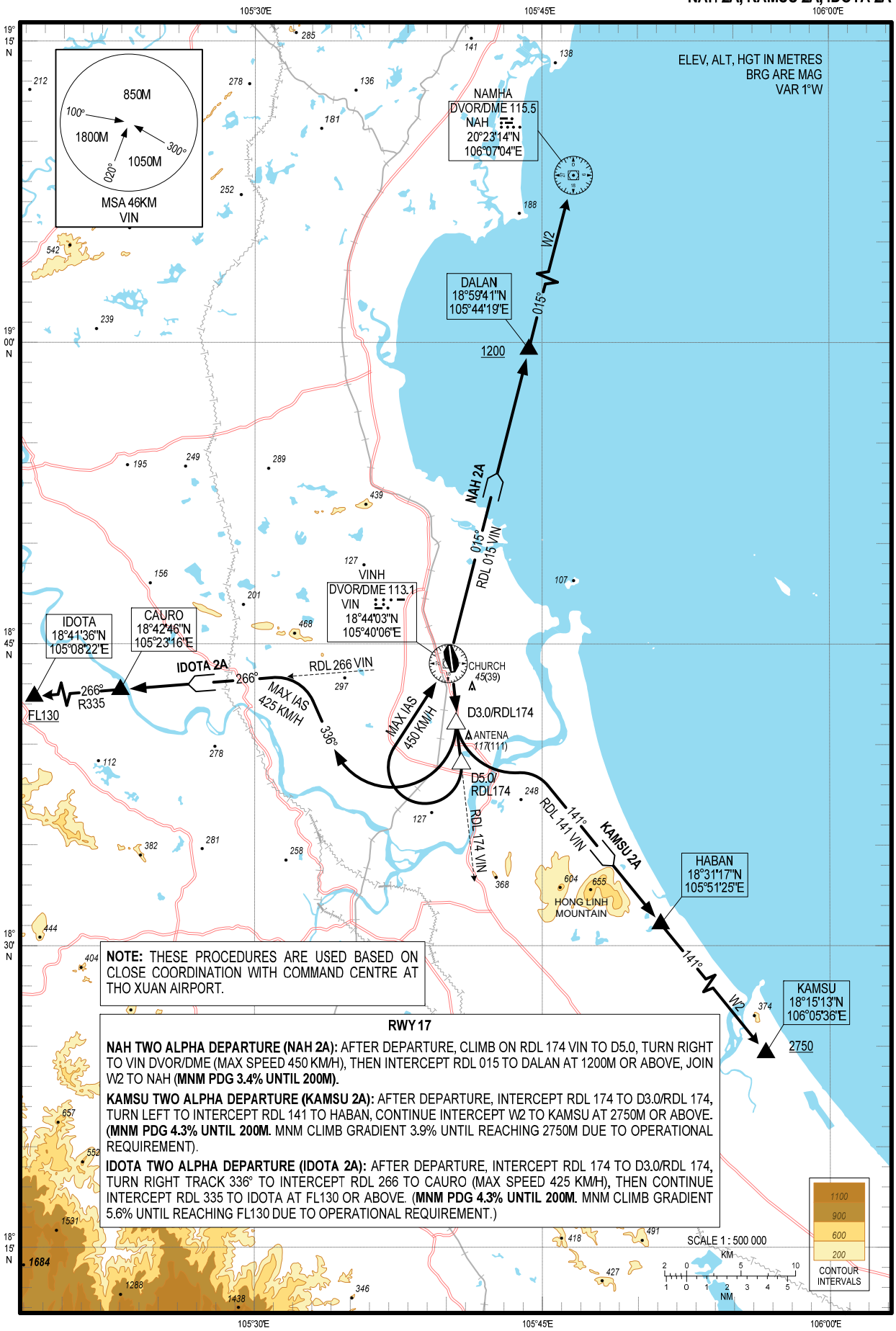
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750M

TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RWY 17
NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A



NOTE: THESE PROCEDURES ARE USED BASED ON CLOSE COORDINATION WITH COMMAND CENTRE AT THO XUAN AIRPORT.

RWY 17

NAH TWO ALPHA DEPARTURE (NAH 2A): AFTER DEPARTURE, CLIMB ON RDL 174 VIN TO D5.0, TURN RIGHT TO VIN DVOR/DME (MAX SPEED 450 KM/H), THEN INTERCEPT RDL 015 TO DALAN AT 1200M OR ABOVE, JOIN W2 TO NAH (**MNM PDG 3.4% UNTIL 200M).**

KAMSU TWO ALPHA DEPARTURE (KAMSU 2A): AFTER DEPARTURE, INTERCEPT RDL 174 TO D3.0/RDL 174, TURN LEFT TO INTERCEPT RDL 141 TO HABAN, CONTINUE INTERCEPT W2 TO KAMSU AT 2750M OR ABOVE. **(MNM PDG 4.3% UNTIL 200M.** MNM CLIMB GRADIENT 3.9% UNTIL REACHING 2750M DUE TO OPERATIONAL REQUIREMENT).

IDOTA TWO ALPHA DEPARTURE (IDOTA 2A): AFTER DEPARTURE, INTERCEPT RDL 174 TO D3.0/RDL 174, TURN RIGHT TRACK 336° TO INTERCEPT RDL 266 TO CAURO (MAX SPEED 425 KM/H), THEN CONTINUE INTERCEPT RDL 335 TO IDOTA AT FL130 OR ABOVE. (**MNM PDG 4.3% UNTIL 200M.** MNM CLIMB GRADIENT 5.6% UNTIL REACHING FL130 DUE TO OPERATIONAL REQUIREMENT.)

CHANGE: ADDN OF MNM PDG.

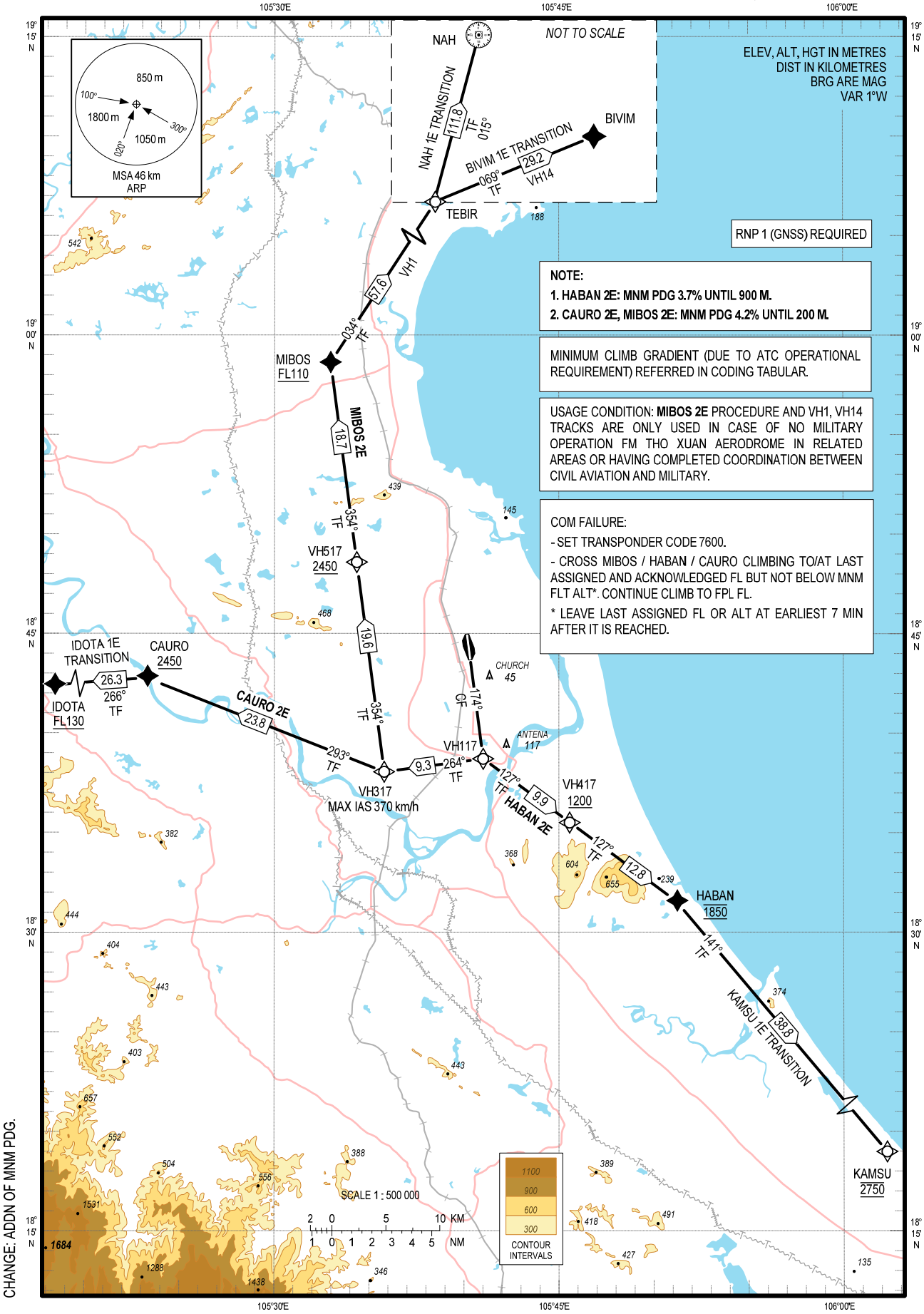
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750M

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 17
HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E



CHANGE: ADDN OF MNM PDG.

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 17
HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E

1. TABULAR DESCRIPTION

HABAN 2E DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH117	–	174(172.6)	+1	–	–	–	–	6.4	RNP 1
020	TF	VH417	–	127(126.2)	+1	9.9	–	+1200	–	6.4	RNP 1
030	TF	HABAN	–	127(126.2)	+1	12.8	–	@1850	–	5.1	RNP 1

KAMSU 1E TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	HABAN	–	–	+1	–	–	@1850	–	–	RNP 1
020	TF	KAMSU	–	141(139.8)	+1	38.8	–	@2750	–	–	RNP 1

CAURO 2E DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH117	–	174(172.6)	+1	–	–	–	–	6.0	RNP 1
020	TF	VH317	–	264(262.6)	+1	9.3	–	–	-370	6.0	RNP 1
030	TF	CAURO	–	293(292.2)	+1	23.8	–	+2450	–	6.0	RNP 1

IDOTA 1E TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	CAURO	–	–	+1	–	–	+2450	–	–	RNP 1
020	TF	IDOTA	–	266(265.3)	+1	26.3	–	+FL130	–	5.8	RNP 1

MIBOS 2E DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH117	–	174(172.6)	+1	–	–	–	–	6.9	RNP 1
020	TF	VH317	–	264(262.6)	+1	9.3	–	–	-370	6.9	RNP 1
030	TF	VH517	–	354(352.6)	+1	19.6	–	+2450	–	6.9	RNP 1
040	TF	MIBOS	–	354(352.6)	+1	18.7	–	+FL110	–	4.9	RNP 1

NAH 1E TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	MIBOS	–	–	+1	–	–	+FL110	–	–	RNP 1
020	TF	TEBIR	–	034(033.3)	+1	57.6	–	–	–	–	RNP 1
030	TF	NAH	–	015(014.4)	+1	111.8	–	–	–	–	RNP 1

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 17
HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E

BIVIM 1E TRANSITION											
Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	MIBOS	–	–	+1	–	–	+FL110	–	–	RNP 1
020	TF	TEBIR	–	034(033.3)	+1	57.6	–	–	–	–	RNP 1
030	TF	BIVIM	–	069(067.7)	+1	29.2	–	–	–	–	RNP 1

2. WAYPOINT LIST

WAYPOINT ID	COORDINATES (WGS-84)	
BIVIM	19°30'34.0"N	106°06'28.0"E
CAURO	18°42'46.0"N	105°23'16.0"E
HABAN	18°31'17.0"N	105°51'25.0"E
IDOTA	18°41'36.0"N	105°08'22.0"E
KAMSU	18°15'13.0"N	106°05'36.0"E
MIBOS	18°58'29.9"N	105°32'59.0"E
NAH	20°23'14.0"N	106°07'04.0"E
TEBIR	19°24'34.1"N	105°51'02.8"E
VH117	18°38'33.1"N	105°41'01.4"E
VH317	18°37'54.2"N	105°35'48.1"E
VH417	18°35'23.4"N	105°45'32.8"E
VH517	18°48'26.4"N	105°34'21.7"E

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Connecting track specification

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True)↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH1	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition NAH 1E			
MIBOS	18°58'30"N 105°32'59"E			
	033	58	FL460 FL110	
TEBIR	19°24'34"N 105°51'03"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with SID RNP 1 design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True)↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH14	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition BIVIM 1E			
MIBOS	18°58'30"N 105°32'59"E			
	033	58	FL460 FL110	
TEBIR	19°24'34"N 105°51'03"E			
	068	29	FL460 FL110	
BIVIM	19°30'34"N 106°06'28"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with SID RNP 1 design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

Notes:
- The connecting tracks serve the purpose of internal coordination between civil ATC units and military airspace management units .
- The connecting tracks are components of the flight procedures.
- Operators, data houses, etc. do not use the specification of the above connecting tracks for the purpose of flight procedure data coding and production.

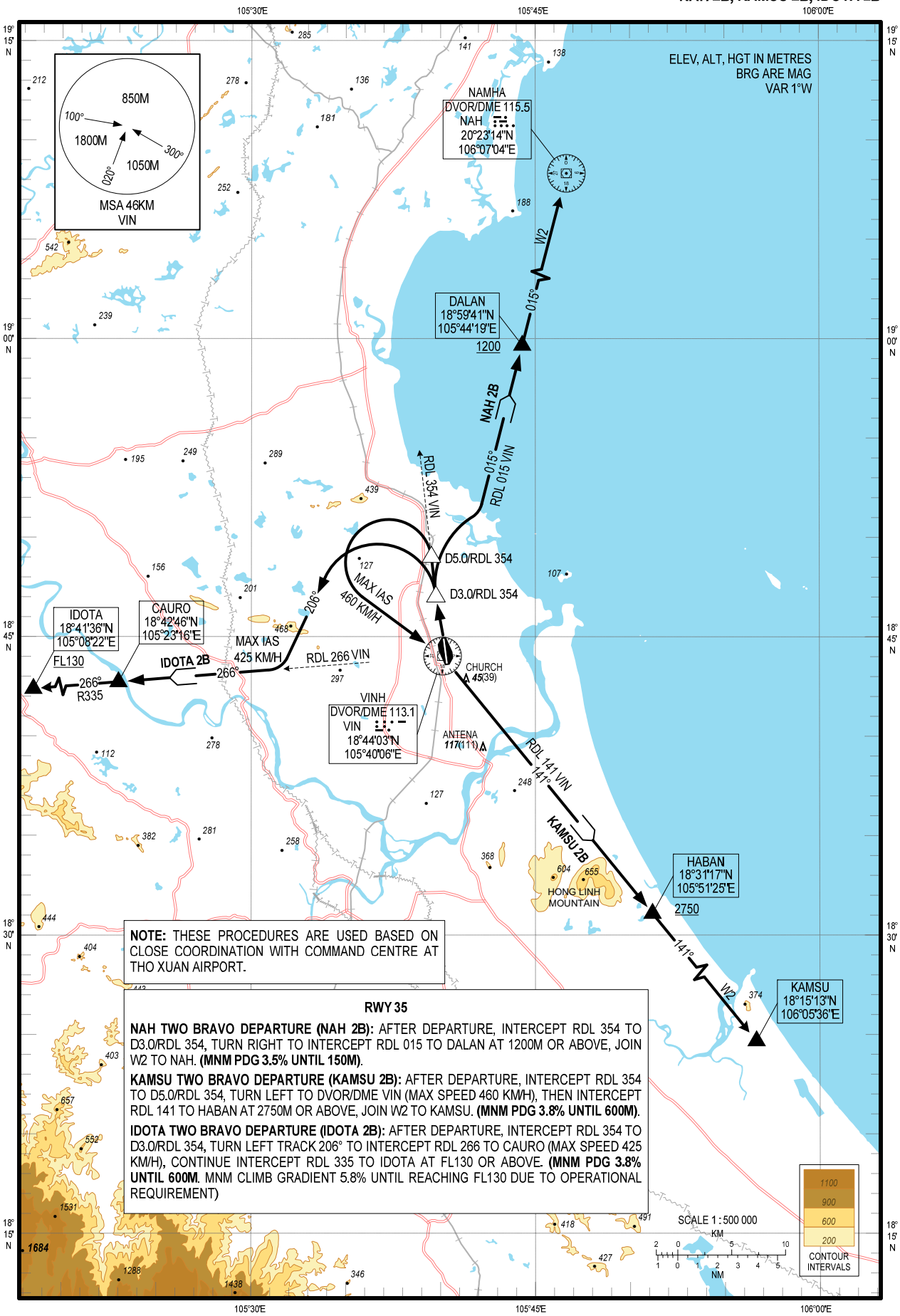
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750M

TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RWY 35
NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B



NOTE: THESE PROCEDURES ARE USED BASED ON CLOSE COORDINATION WITH COMMAND CENTRE AT THO XUAN AIRPORT.

RWY 35

NAH TWO BRAVO DEPARTURE (NAH 2B): AFTER DEPARTURE, INTERCEPT RDL 354 TO D3.0/RDL 354, TURN RIGHT TO INTERCEPT RDL 015 TO DALAN AT 1200M OR ABOVE, JOIN W2 TO NAH. **(MNM PDG 3.5% UNTIL 150M)**.

KAMSU TWO BRAVO DEPARTURE (KAMSU 2B): AFTER DEPARTURE, INTERCEPT RDL 354 TO D5.0/RDL 354, TURN LEFT TO DVOR/DME VIN (MAX SPEED 460 KM/H), THEN INTERCEPT RDL 141 TO HABAN AT 2750M OR ABOVE, JOIN W2 TO KAMSU. **(MNM PDG 3.8% UNTIL 600M)**.

IDOTA TWO BRAVO DEPARTURE (IDOTA 2B): AFTER DEPARTURE, INTERCEPT RDL 354 TO D3.0/RDL 354, TURN LEFT TRACK 206° TO INTERCEPT RDL 266 TO CAURO (MAX SPEED 425 KM/H), CONTINUE INTERCEPT RDL 335 TO IDOTA AT FL130 OR ABOVE. **(MNM PDG 3.8% UNTIL 600M**. MNM CLIMB GRADIENT 5.8% UNTIL REACHING FL130 DUE TO OPERATIONAL REQUIREMENT)

CHANGE: ADDN OF MNM PDG.

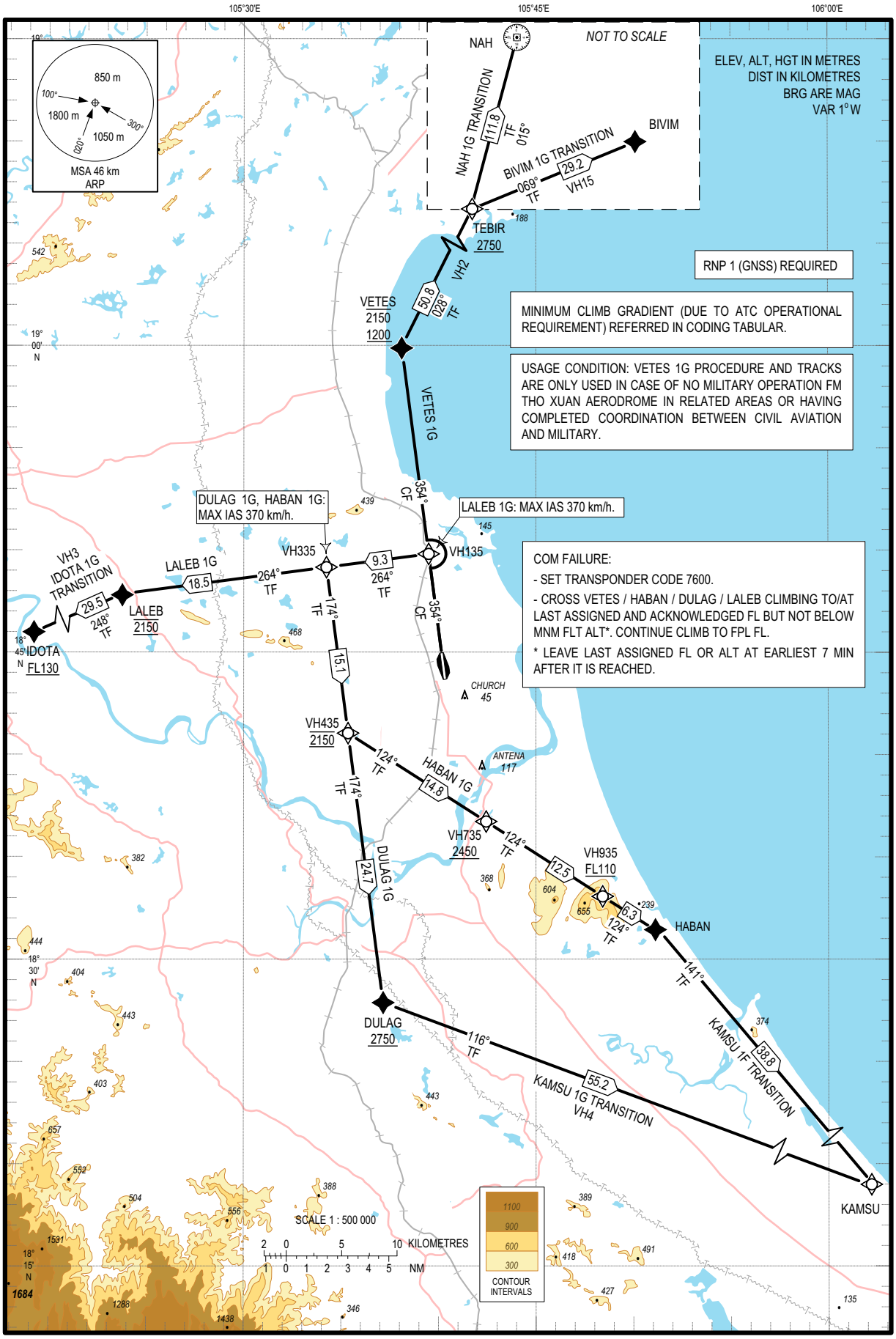
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR: 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 35
HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G



STANDARD DEPARTURE CHART-INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 35
HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G

1. TABULAR DESCRIPTION

HABAN 1G DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH135	–	354(352.6)	+1	–	–	–	–	7.0	RNP 1
020	TF	VH335	–	264(262.6)	+1	9.3	–	–	-370	7.0	RNP 1
030	TF	VH435	–	174(172.6)	+1	15.1	–	@2150	–	7.0	RNP 1
040	TF	VH735	–	124(122.6)	+1	14.8	–	+2450	–	–	RNP 1
050	TF	VH935	–	124(122.7)	+1	12.5	–	+FL110	–	7.3	RNP 1
060	TF	HABAN	–	124(122.7)	+1	6.3	–	–	–	–	RNP 1

KAMSU 1F TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	HABAN	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	KAMSU	–	141(139.8)	+1	38.8	–	–	–	–	RNP 1

DULAG 1G DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH135	–	354(352.6)	+1	–	–	–	–	7.0	RNP 1
020	TF	VH335	–	264(262.6)	+1	9.3	–	–	-370	7.0	RNP 1
030	TF	VH435	–	174(172.6)	+1	15.1	–	@2150	–	7.0	RNP 1
040	TF	DULAG	–	174(172.6)	+1	24.7	–	+2750	–	–	RNP 1

KAMSU 1G TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	DULAG	–	–	+1	–	–	+2750	–	–	RNP 1
020	TF	KAMSU	–	116(114.8)	+1	55.2	–	–	–	–	RNP 1

LALEB 1G DEPARTURE

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VH135	–	354(352.6)	+1	–	–	–	-370	6.4	RNP 1
020	TF	VH335	–	264(262.6)	+1	9.3	–	–	–	6.4	RNP 1
030	TF	LALEB	–	264(262.6)	+1	18.5	–	@2150	–	6.4	RNP 1

IDOTA 1G TRANSITION

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	LALEB	–	–	+1	–	–	@2150	–	–	RNP 1
020	TF	IDOTA	–	248(246.8)	+1	29.5	–	+FL130	–	6.2	RNP 1

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

STANDARD DEPARTURE CHART-INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP RWY 35
HABAN 1G, DULAG 1G, LALEB 1G, VETES 1G

VETES 1G DEPARTURE											
Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	CF	VETES	–	354(352.6)	+1	–	–	-2150 +1200	–	4.4	RNP 1

NAH 1G TRANSITION											
Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	VETES	–	–	+1	–	–	-2150 +1200	–	–	RNP 1
020	TF	TEBIR	–	028(026.5)	+1	50.8	–	+2750	–	–	RNP 1
030	TF	NAH	–	015(014.4)	+1	111.8	–	–	–	–	RNP 1

BIVIM 1G TRANSITION											
Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly–over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Min CG (%)	Nav Spec
010	IF	VETES	–	–	+1	–	–	-2150 +1200	–	–	RNP 1
020	TF	TEBIR	–	028(026.5)	+1	50.8	–	+2750	–	–	RNP 1
030	TF	BIVIM	–	069(067.7)	+1	29.2	–	–	–	–	RNP 1

2. WAYPOINT LIST

WAYPOINT ID	COORDINATES (WGS-84)	
BIVIM	19°30'34.0"N	106°06'28.0"E
DULAG	18°27'49.2"N	105°37'11.0"E
HABAN	18°31'17.0"N	105°51'25.0"E
IDOTA	18°41'36.0"N	105°08'22.0"E
KAMSU	18°15'13.0"N	106°05'36.0"E
LALEB	18°47'55.2"N	105°23'47.4"E
NAH	20°23'14.0"N	106°07'04.0"E
TEBIR	19°24'34.1"N	105°51'02.8"E
VETES	18°59'55.9"N	105°38'05.9"E
VH135	18°49'52.7"N	105°39'28.5"E
VH335	18°49'13.7"N	105°34'14.9"E
VH435	18°41'06.3"N	105°35'21.8"E
VH735	18°36'46.4"N	105°42'27.1"E
VH935	18°33'07.0"N	105°48'25.6"E

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Connecting track specification

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True) ↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH2	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition NAH 1G			
VETES	18°59'56"N 105°38'06"E			
	027	51	FL460 1200 m	
TEBIR	19°24'34"N 105°51'03"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with RNP 1 SID design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True) ↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH3	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition IDOTA 1G			
LALEB	18°47'55"N 105°23'47"E			
	247	30	FL460 2150 m	
IDOTA	18°41'36"N 105°08'22"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with RNP 1 SID design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Connecting track specification (cont.)

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True) ↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH4	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition KAMSU 1G			
DULAG	18°27'49"N 105°37'11"E			
	115	55	FL460 2750 m	
KAMSU	18°15'13"N 106°05'36"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with RNP 1 SID design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

Track Designator	Usage Notes			
Waypoint Name	Waypoint Coordinates			
	Course (° True) ↓	Distance (km)	Upper Limit Lower Limit	Remarks
VH15	Operation Hours: 24/24 Width: 15 km Connecting SID Transition BIVIM 1G			
VETES	18°59'56"N 105°38'06"E			
	027	51	FL460 1200 m	
TEBIR	19°24'34"N 105°51'03"E			
	068	29	FL460 2750 m	
BIVIM	19°30'34"N 106°06'28"E			
Notes: - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances. - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with RNP 1 SID design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2.				

Notes:

- The connecting tracks serve the purpose of internal coordination between civil ATC units and military airspace management units.

- The connecting tracks are components of the flight procedures.

- Operators, data houses, etc. do not use the specification of the above connecting tracks for the purpose of flight procedure data coding and production.

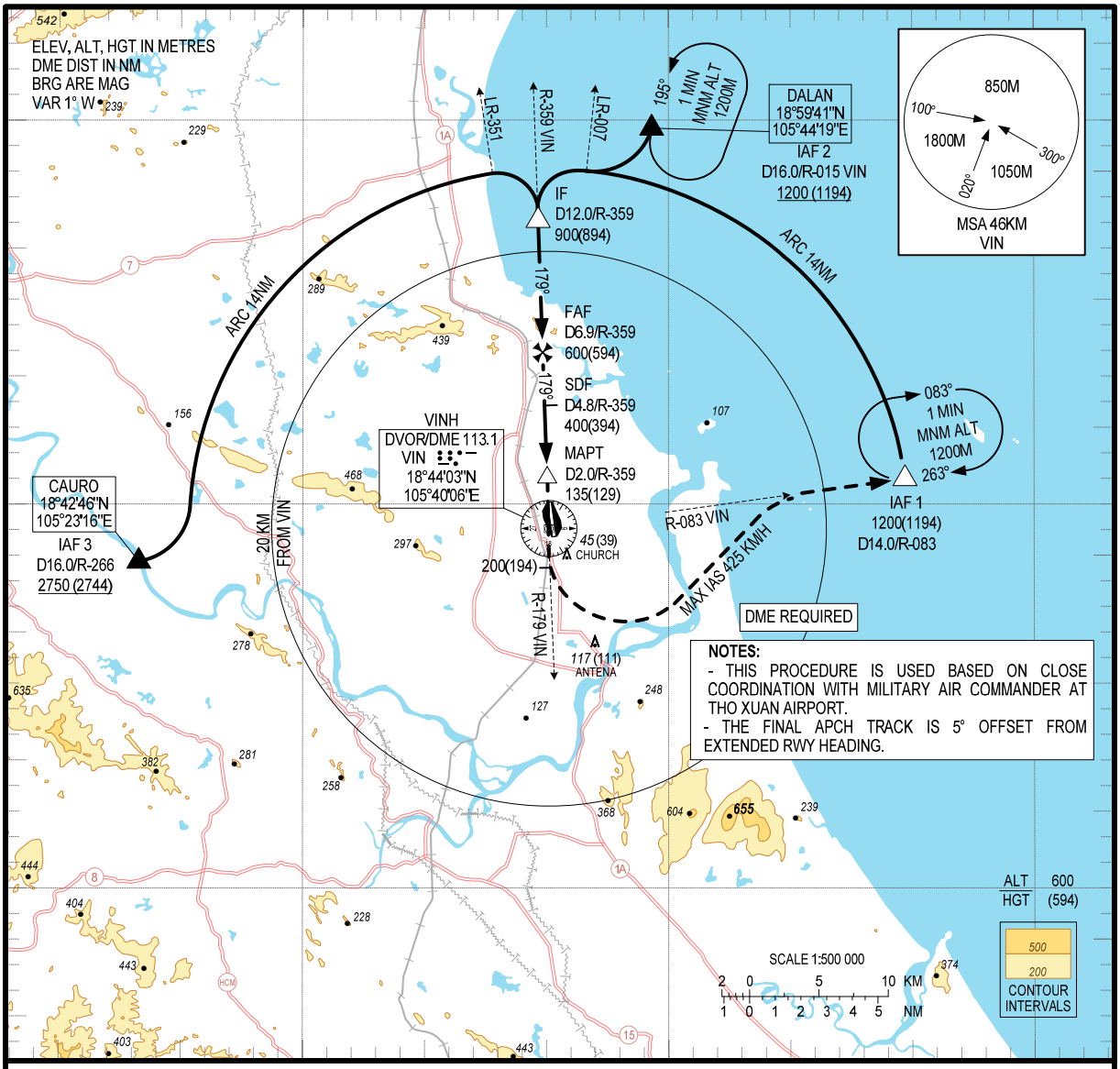
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

TWR 118.3

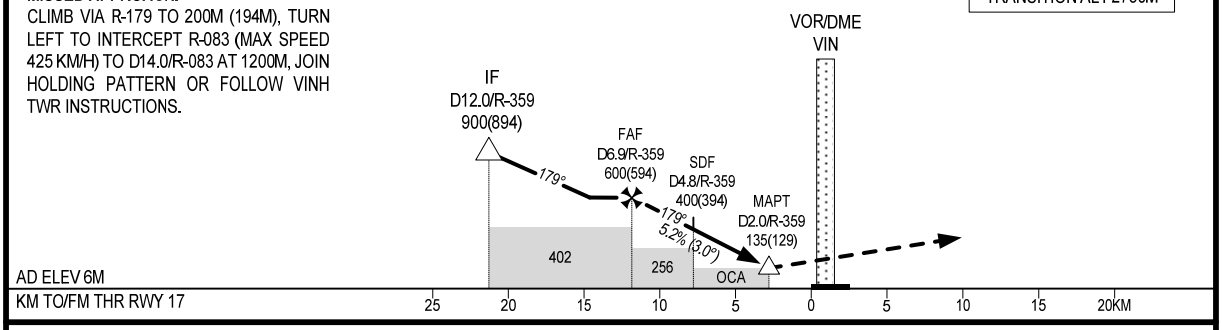
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
VOR Y RWY 17



NOTES:
- THIS PROCEDURE IS USED BASED ON CLOSE COORDINATION WITH MILITARY AIR COMMANDER AT THO XUAN AIRPORT.
- THE FINAL APCH TRACK IS 5° OFFSET FROM EXTENDED RWY HEADING.

MISSED APPROACH:
CLIMB VIA R-179 TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 (MAX SPEED 425 KM/H) TO D14.0/R-083 AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



CHANGE: OCA(H) CIRCLING CAT C.

OCA(H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	135(129)			
CIRCLING	210(204)		**430(424)**	

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

GS	KM/H	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN : SEC	5:26	3:38	2:43	2:11	1:49	1:34
RATE OF DESCENT 5.2%	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

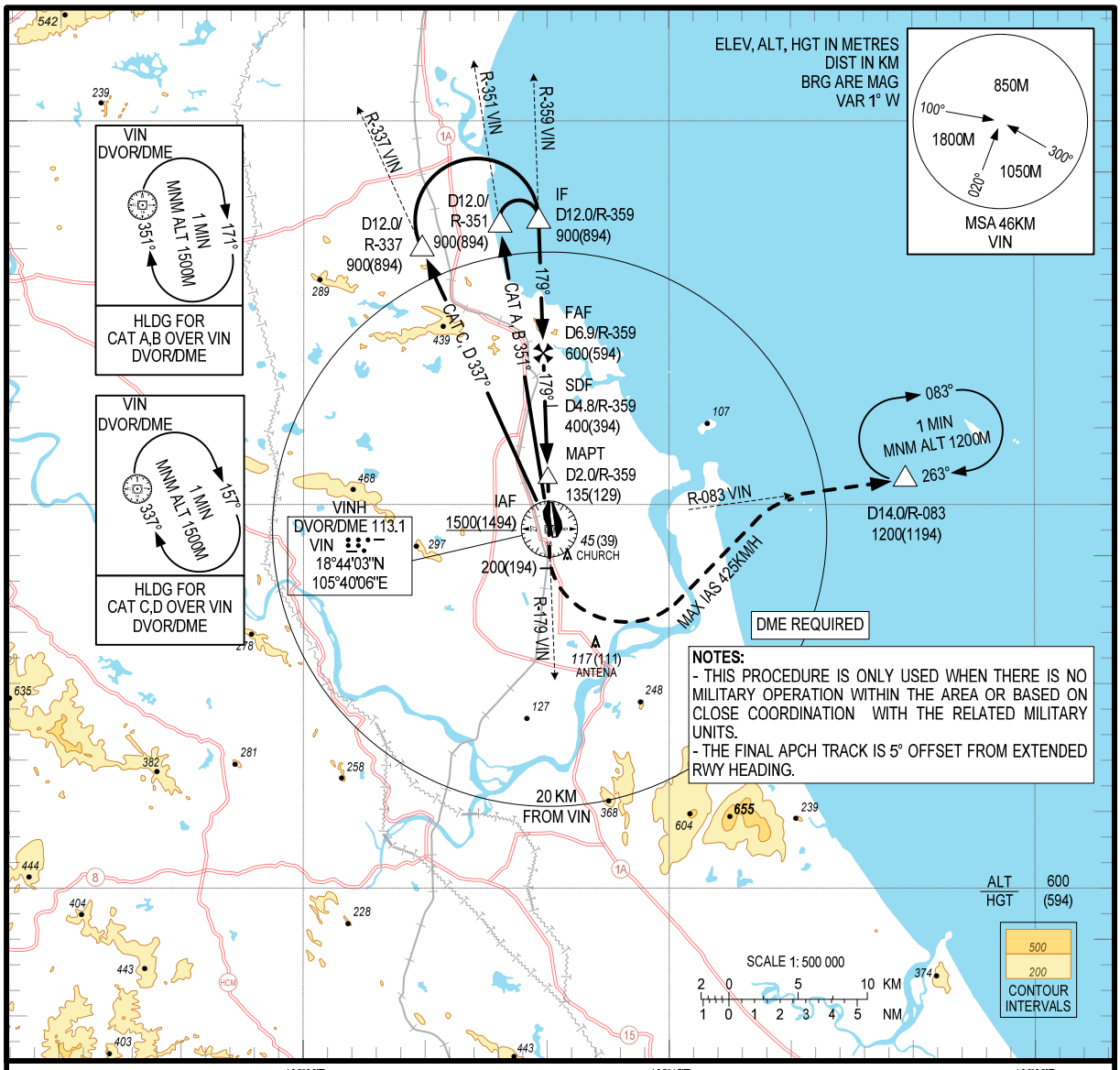
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

TWR 118.3

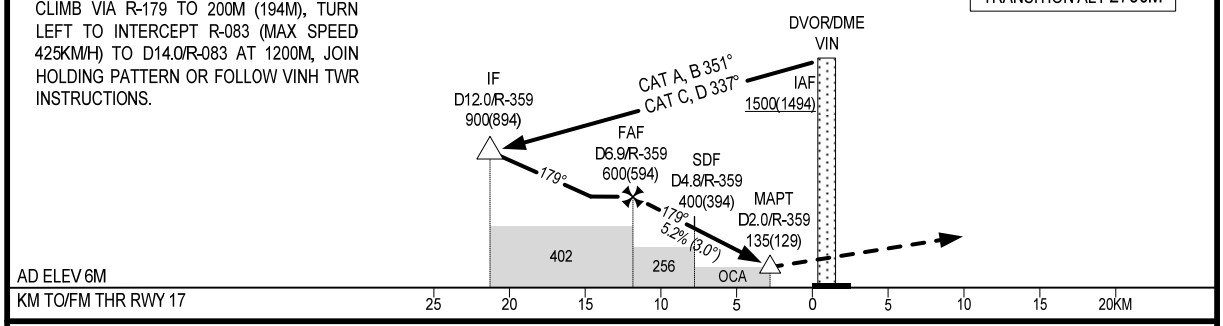
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
VOR Z RWY 17



NOTES:
- THIS PROCEDURE IS ONLY USED WHEN THERE IS NO MILITARY OPERATION WITHIN THE AREA OR BASED ON CLOSE COORDINATION WITH THE RELATED MILITARY UNITS.
- THE FINAL APCH TRACK IS 5° OFFSET FROM EXTENDED RWY HEADING.

MISSED APPROACH:
CLIMB VIA R-179 TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 (MAX SPEED 425KM/H) TO D14.0/R-083 AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



CHANGE: OCA(H) CIRCLING CAT C.

OCA(H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	135(129)			
CIRCLING	210(204)		**430(424)**	

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

GS	KM/H	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN : SEC	5:26	3:38	2:43	2:11	1:49	1:34
RATE OF DESCENT 5.2%	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

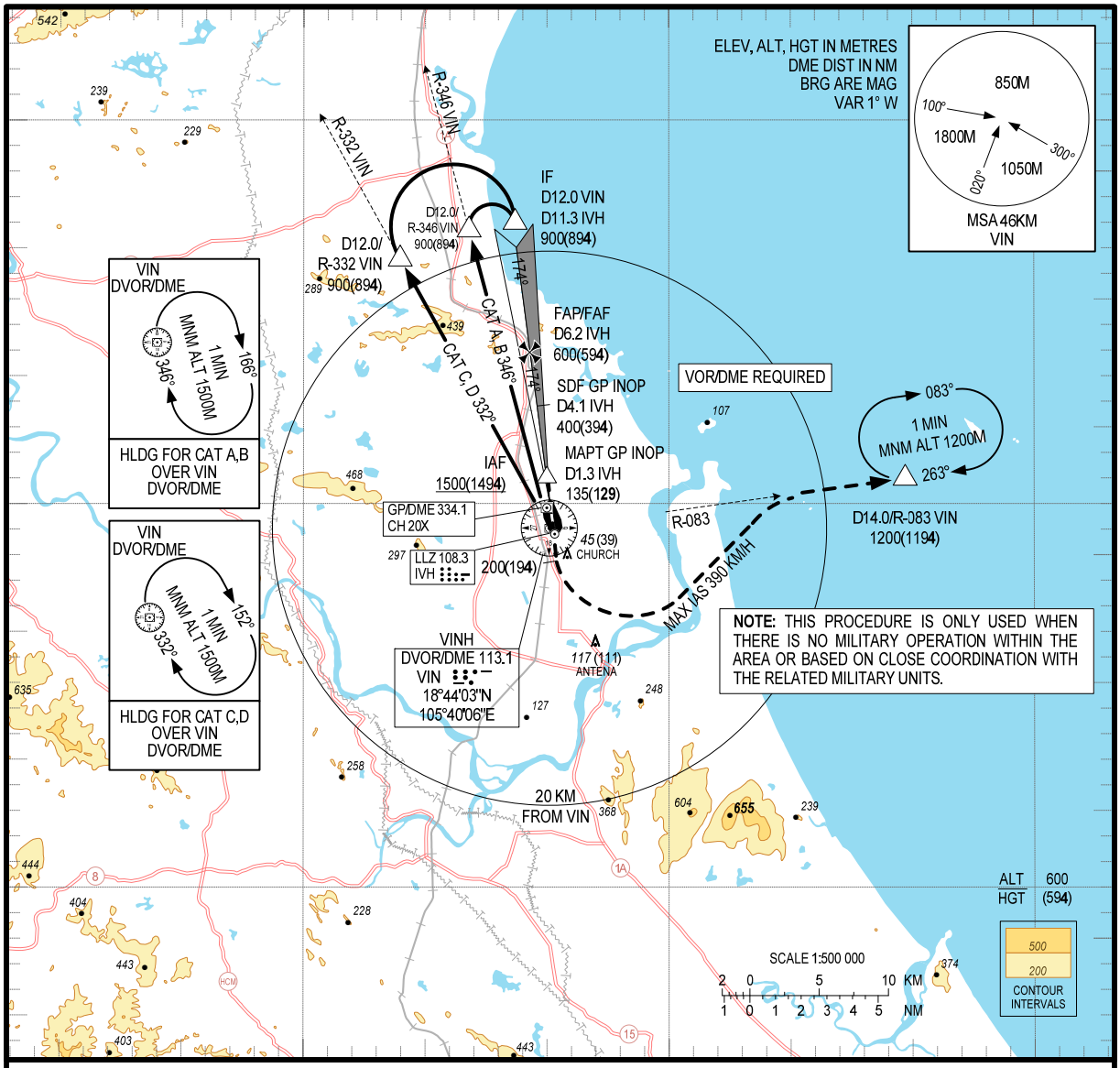
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATEDTO
THR RWY 17 - ELEV **6.1M**

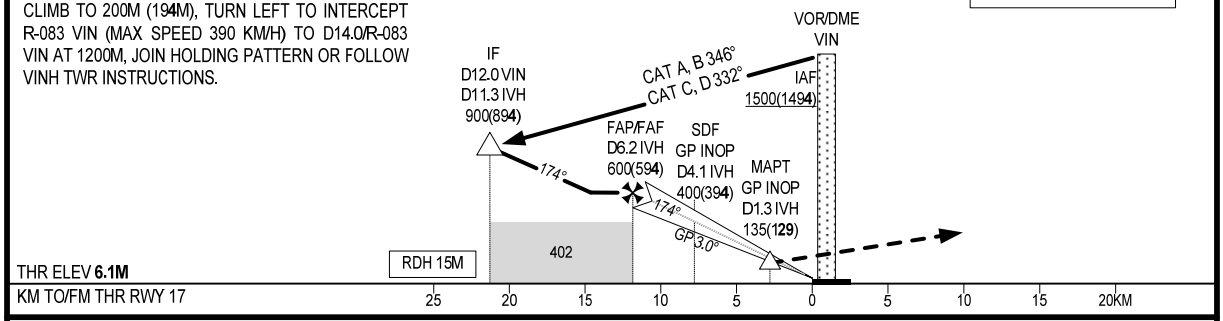
TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
ILS Z RWY 17



MISSED APPROACH:
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX SPEED 390 KM/H) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



OCA(H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	**85 (79)**			
	GP INOP	135**(129)**			
VÒNG LƯỢN		210(204)		**430(424)**	

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

GS	KM/H	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN : SEC	5:26	3:38	2:43	2:11	1:49	1:34
RATE OF DESCENT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

CHANGE: ELEV OF THR RWY 17, OCA(H).

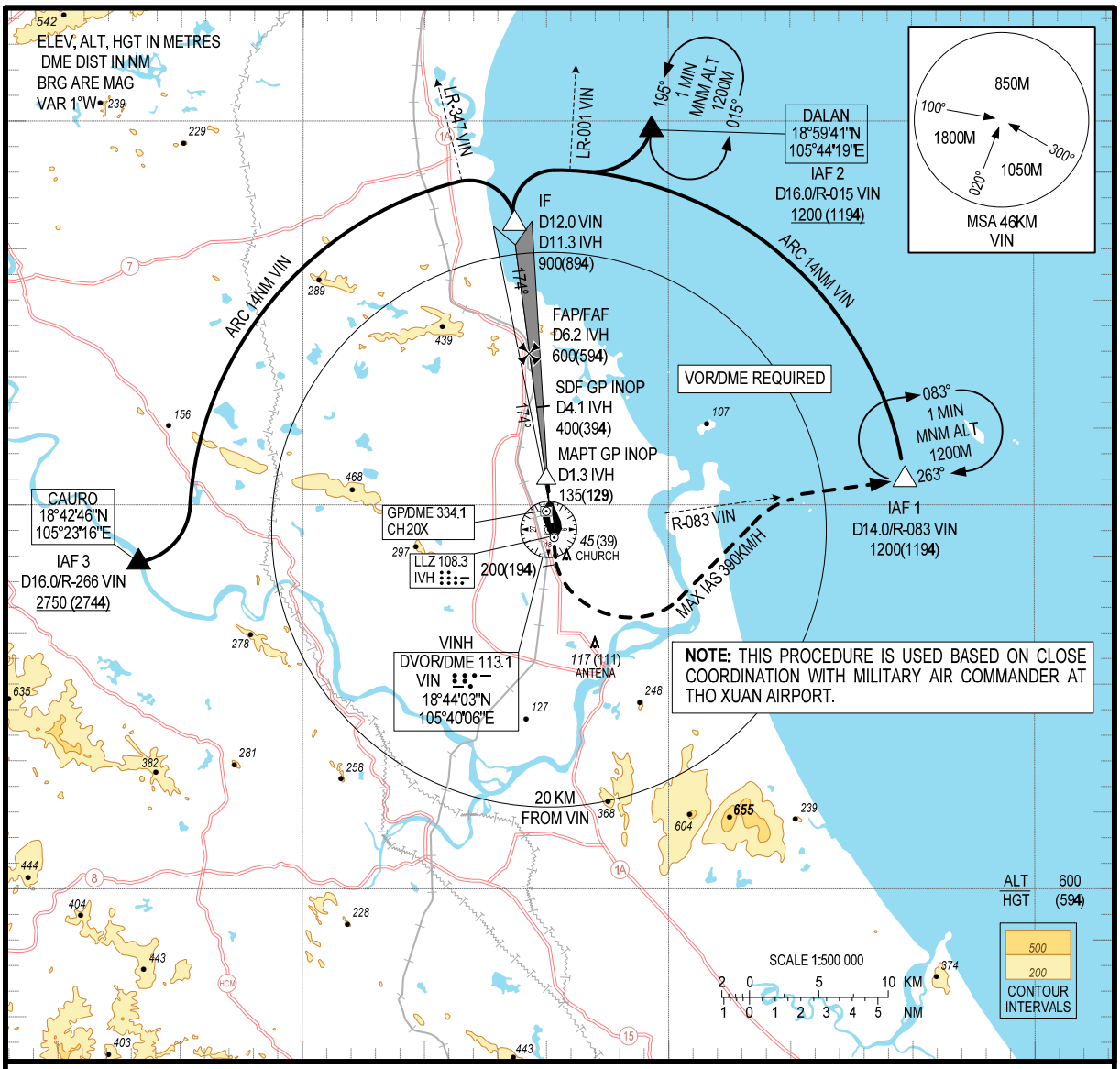
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 - ELEV **6.1M**

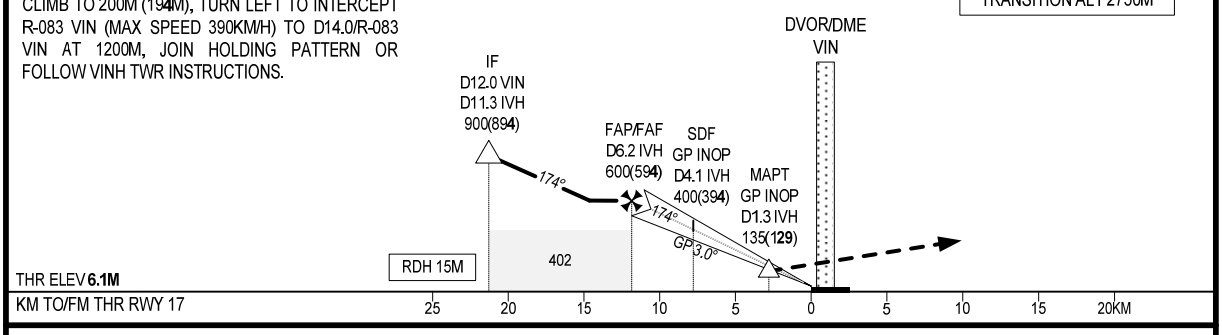
TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
ILS V RWY 17



MISSED APPROACH:
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX SPEED 390KM/H) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, OCA(H).

OCA(H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	**85 (79)**			
	GP INOP	135(**129**)			
CIRCLING		210(204)		**430(424)**	

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

GS	KM/H	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN : SEC	5:26	3:38	2:43	2:11	1:49	1:34
RATE OF DESCENT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

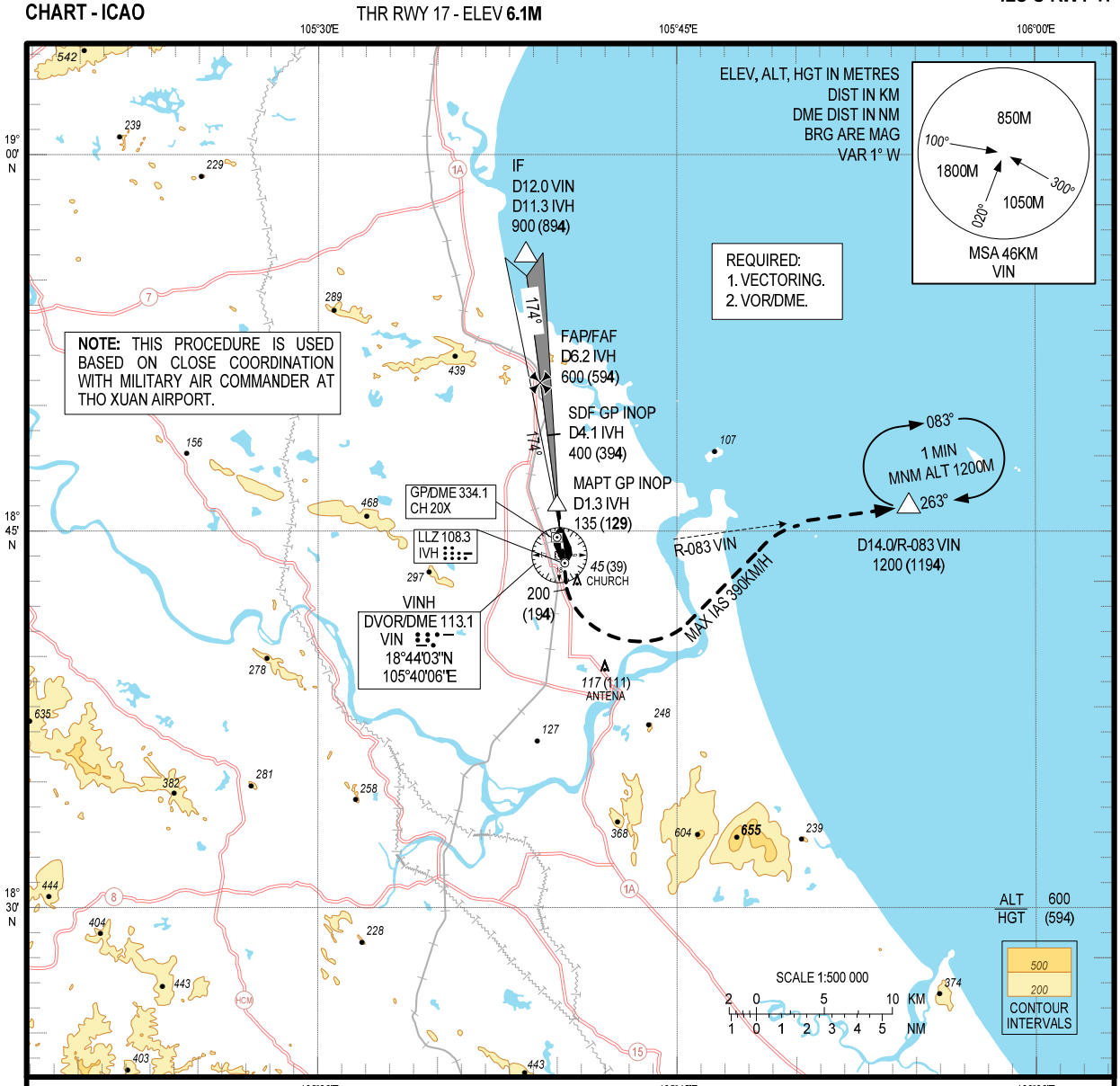
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 - ELEV **6.1M**

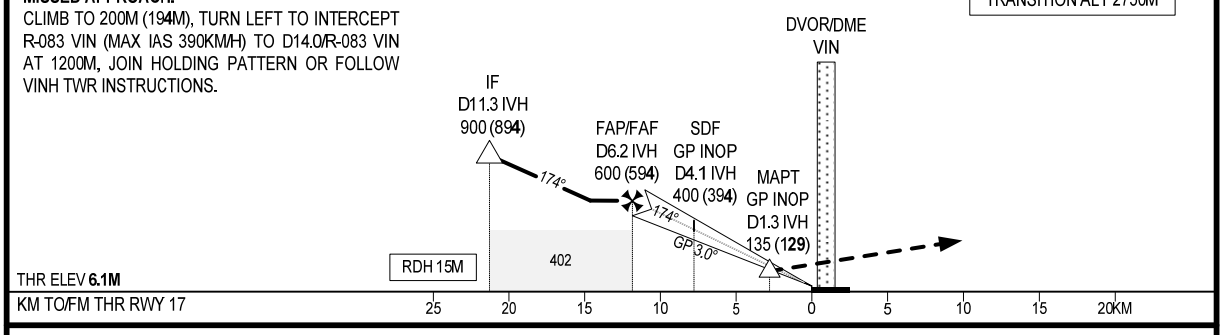
TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
ILS U RWY 17



MISSED APPROACH:
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX IAS 390KM/H) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, OCA(H).

OCA(H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	**85 (79)**			
	GP INOP	135**(129)**			
CIRCLING		**210(204)**		**430(424)**	

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

GS	KM/H	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN : SEC	5:26	3:38	2:43	2:11	1:49	1:34
RATE OF DESCENT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

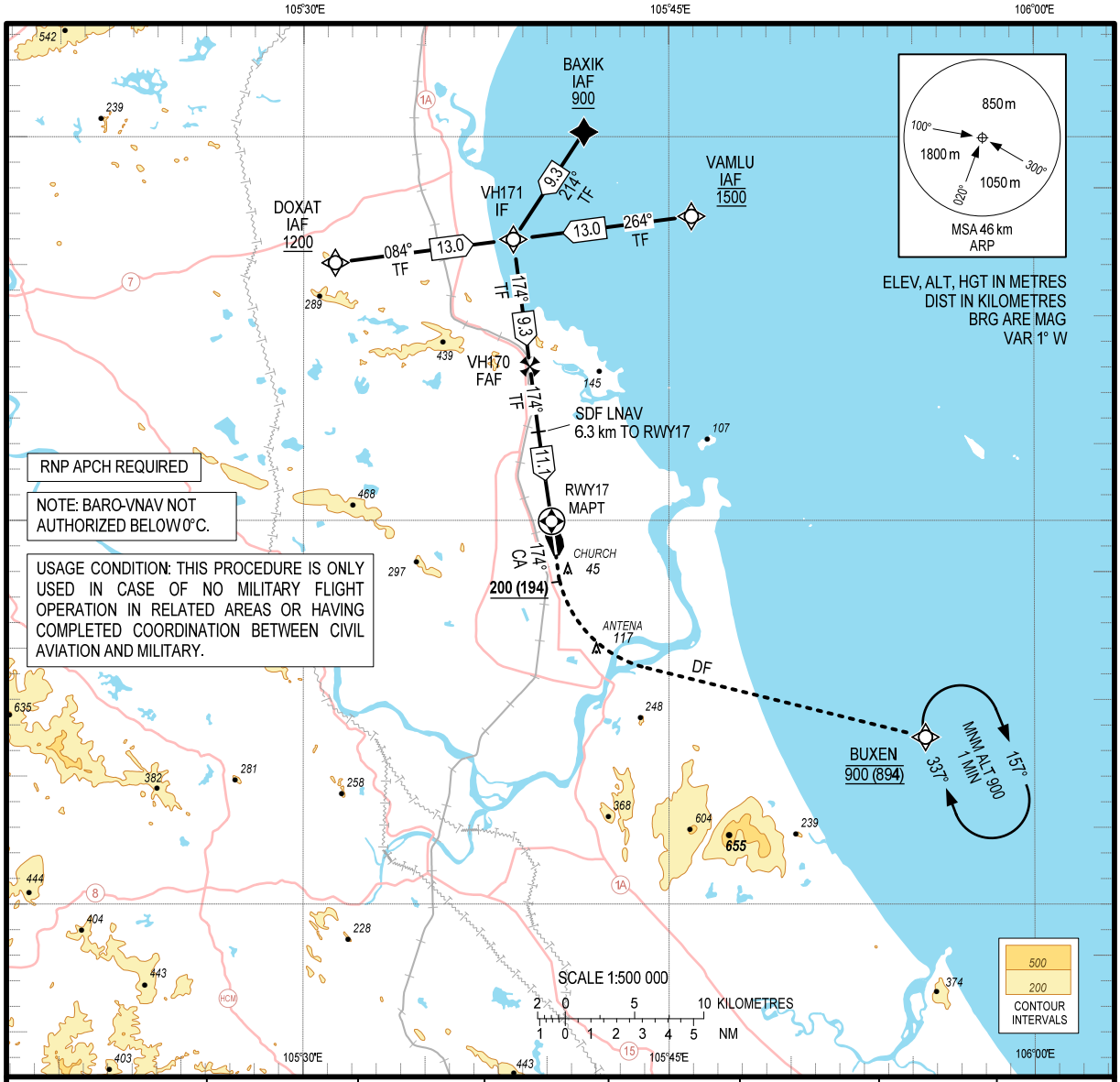
PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 – ELEV **6M**

TWR 118.3

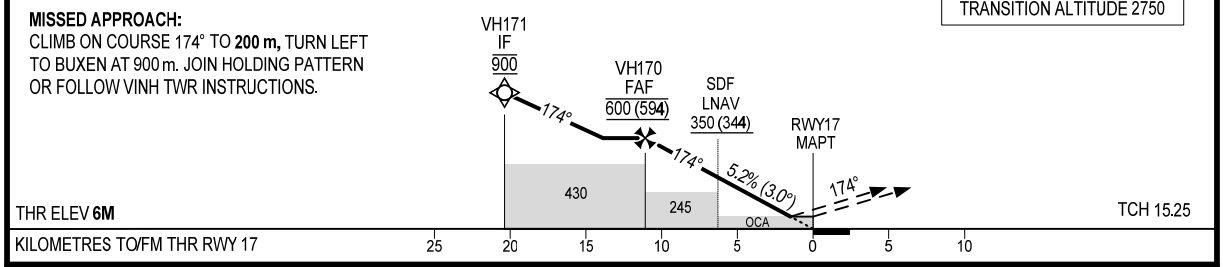
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP Z RWY 17



KILOMETRES TO NEXT WPT	RWY17	1.2	3	5	7	9	11.1
ALT		85	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 174° TO **200 m,** TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA(H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	**105 (99)**			
LNAV	**130 (124)**			
CIRCLING	210 (204)		**430 (424)**	

FAF - MAPT: 11.1 km

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

PROCEDURE CODING

1. RNP Z RWY 17

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM VAMLU

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	VAMLU	-	-	+1	-	-	@1500	-	-	RNP APCH
2	TF	VH171	-	264 (262.6)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM DOXAT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	DOXAT	-	-	+1	-	-	+1200	-	-	RNP APCH
2	TF	VH171	-	084 (082.5)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM BAXIK

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	BAXIK	-	-	+1	-	-	+900	-	-	RNP APCH
2	TF	VH171	-	214 (213.3)	+1	9.3	-	@900	-	-	RNP APCH

FROM INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	VH171	-	-	+1	-	-	@900	-	-	RNP APCH
2	TF	VH170	-	174 (172.6)	+1	9.3	-	@600	-	-	RNP APCH
3	TF	RWY17 (MAPT)	Y	174 (172.6)	+1	11.1	-	**@21**	-	-3.0/ 15.25	RNP APCH
4	CA	-	-	174 (172.6)	+1	-	-	**+200**	-	-	RNP APCH
5	DF	BUXEN	-	-	+1	-	-	@900	-	-	RNP APCH
6	HM	BUXEN	-	337 (335.7)	+1	-	R	+900	-	-	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
BUXEN	337 (335.7)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+900	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

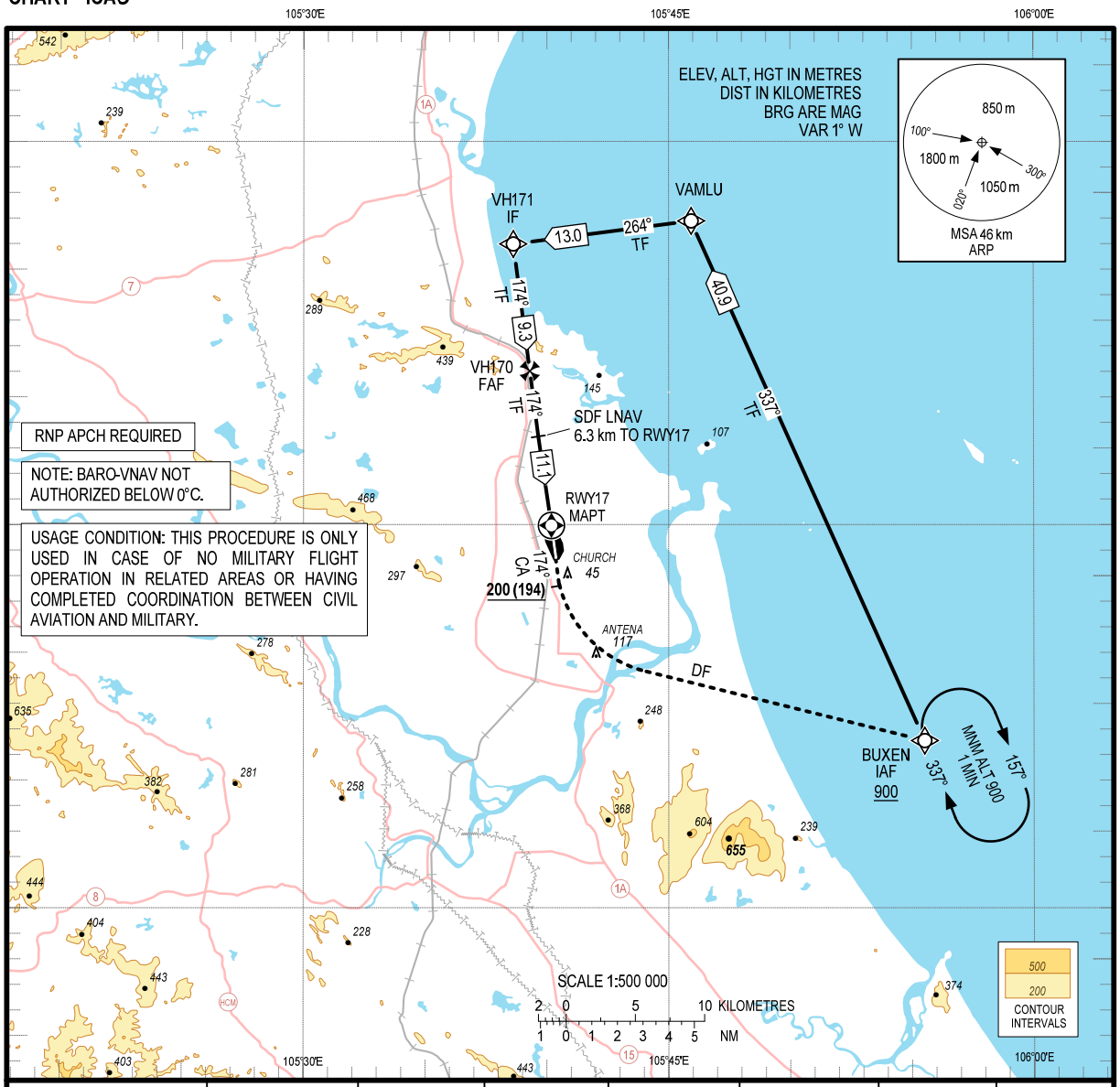
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 – ELEV **6M**

TWR 118.3

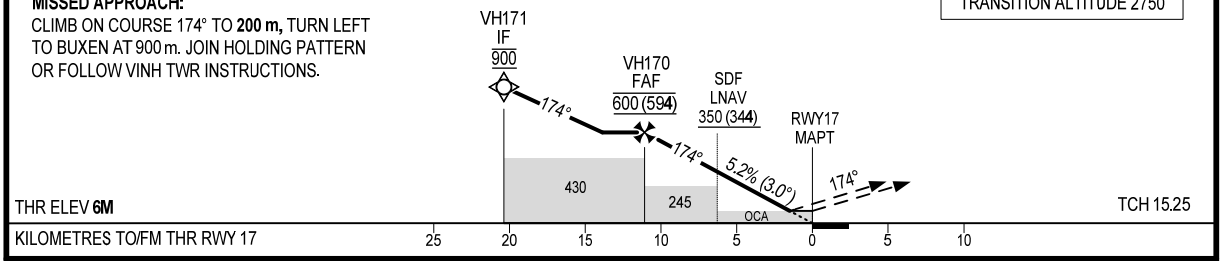
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP Y RWY 17



KILOMETRES TO NEXT WPT	RWY17	1.2	3	5	7	9	11.1
ALT		85	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 174° TO **200 m,** TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA(H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	**105 (99)**			
LNAV	**130 (124)**			
CIRCLING	210 (204)		**430 (424)**	

FAF - MAPT: 11.1 km

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

PROCEDURE CODING

1. RNP Y RWY 17

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	BUXEN	-	-	+1	-	-	+900	-	-	RNP APCH
2	TF	VAMLU	-	337 (335.7)	+1	40.9	-	-	-	-	RNP APCH
3	TF	VH171	-	264 (262.6)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP APCH
4	TF	VH170	-	174 (172.6)	+1	9.3	-	@600	-	-	RNP APCH
5	TF	RWY17 (MAPT)	Y	174 (172.6)	+1	11.1	-	**@21**	-	-3.0/ 15.25	RNP APCH
6	CA	-	-	174 (172.6)	+1	-	-	**+200**	-	-	RNP APCH
7	DF	BUXEN	-	-	+1	-		@900	-	-	RNP APCH
8	HM	BUXEN	-	337 (335.7)	+1	-	R	+900	-	-	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
BUXEN	337 (335.7)	+1.0	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+900	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

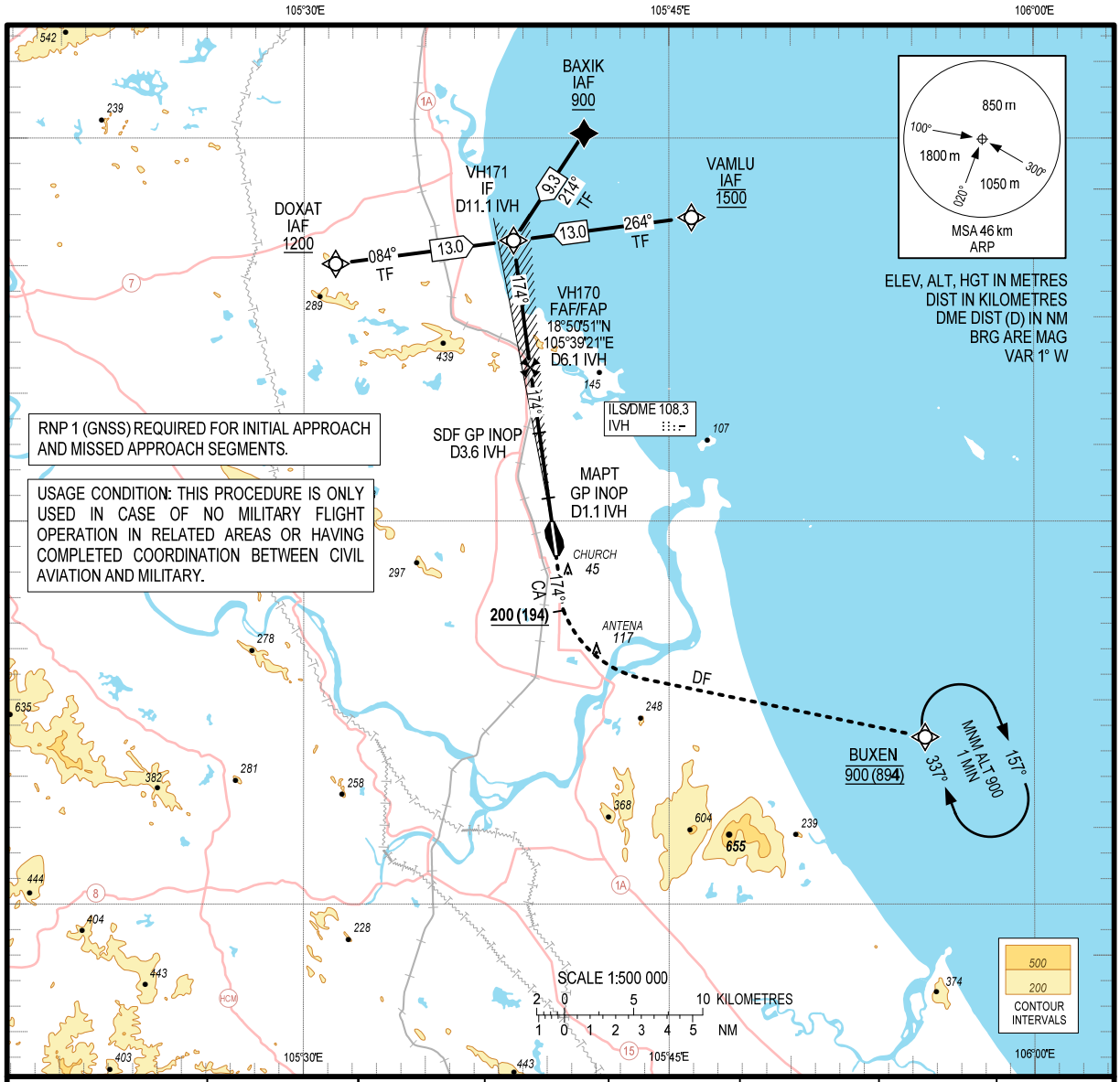
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6 M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 - ELEV **6.1M**

TWR 118.3

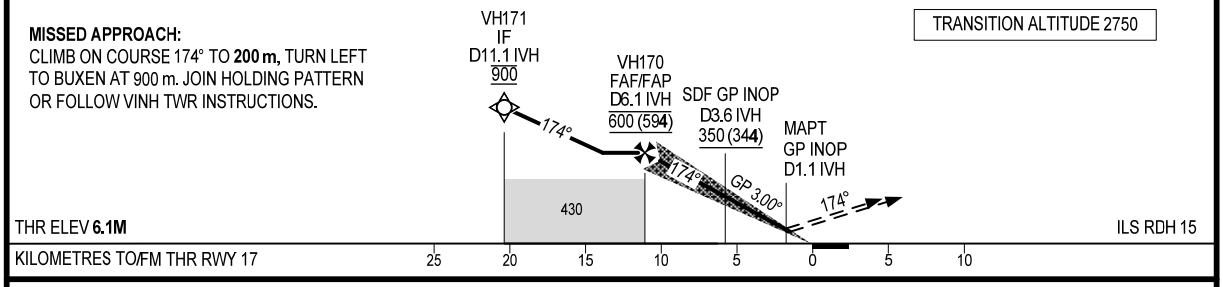
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
ILS X RWY 17



KILOMETRES TO NEXT WPT	RWY17	1.2	3	5	7	9	11.1
ALT		85	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 174° TO **200 m**, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



FAF - MAPT: 9.26 km

OCA(H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	**85 (79)**			
	GP INOP	135 (**129**)			
CIRCLING		210 (204)		**430 (424)**	

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

PROCEDURE CODING

1. ILS X RWY 17

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM VAMLU

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	VAMLU	-	-	+1	-	-	@1500	-	-	RNP 1
2	TF	VH171	-	264 (262.6)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP 1

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM DOXAT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	DOXAT	-	-	+1	-	-	+1200	-	-	RNP 1
2	TF	VH171	-	084 (082.5)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP 1

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM BAXIK

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	BAXIK	-	-	+1	-	-	+900	-	-	RNP 1
2	TF	VH171	-	214 (213.3)	+1	9.3	-	@900	-	-	RNP 1

MISSED APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	CA	-	-	174 (172.6)	+1	-	-	**+200**	-	-	RNP 1
2	DF	BUXEN	-	-	+1	-	-	@900	-	-	RNP 1
3	HM	BUXEN	-	337 (335.7)	+1	-	R	+900	-	-	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
BUXEN	337 (335.7)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+900	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

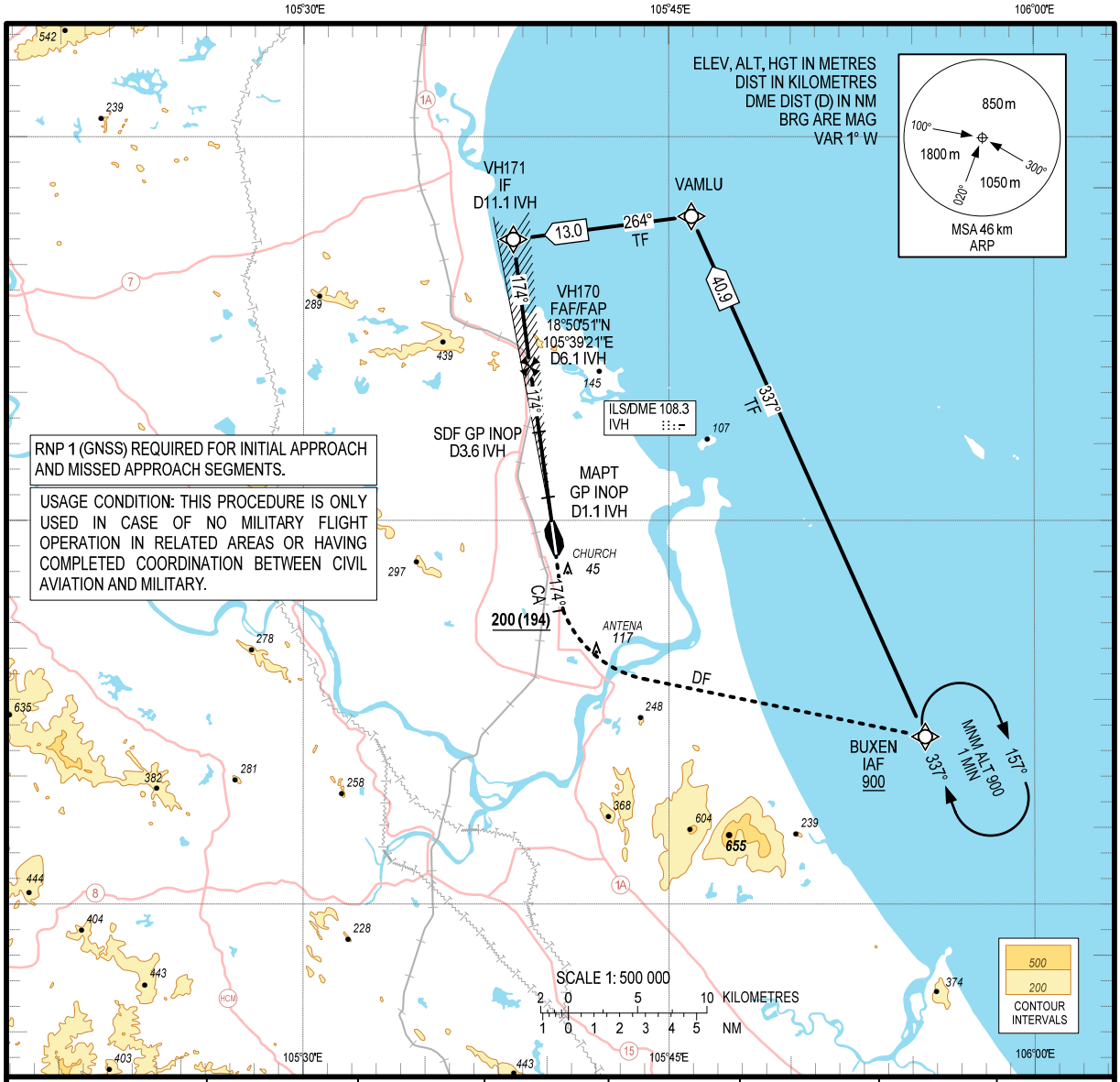
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6 M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 17 - ELEV **6.1M**

TWR 118.3

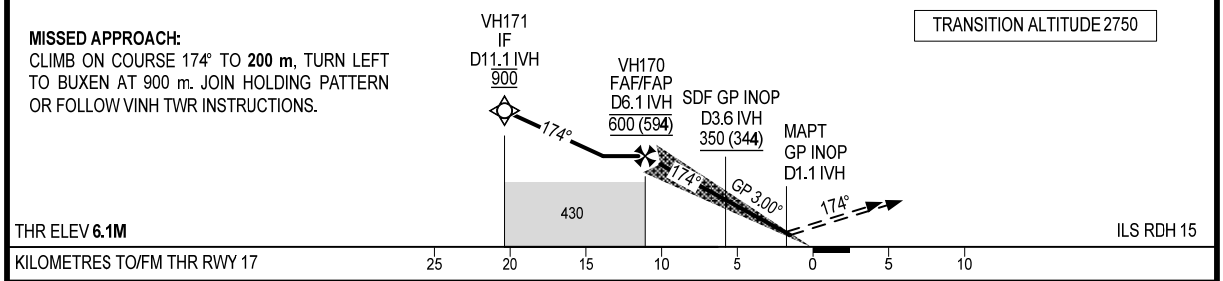
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
ILS W RWY 17



KILOMETRES TO NEXT WPT	RWY17	1.2	3	5	7	9	11.1
ĐỘ CAO		85	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 174° TO **200 m**, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



FAF - MAPT: 9.26 km

OCA(H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	**85 (79)**			
	GP INOP	135 (**129**)			
CIRCLING		210 (204)		**430 (424)**	

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

PROCEDURE CODING

1. ILS W RWY 17

INITIAL APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	BUXEN	-	-	+1	-	-	+900	-	-	RNP 1
2	TF	VAMLU	-	337 (335.7)	+1	40.9	-	-	-	-	RNP 1
3	TF	VH171	-	264 (262.6)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP 1

MISSED APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	CA	-	-	174 (172.6)	+1	-	-	**+200**	-	-	RNP 1
2	DF	BUXEN	-	-	+1	-	-	@900	-	-	RNP 1
3	HM	BUXEN	-	337 (335.7)	+1	-	R	+900	-	-	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
BUXEN	337 (335.7)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+900	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

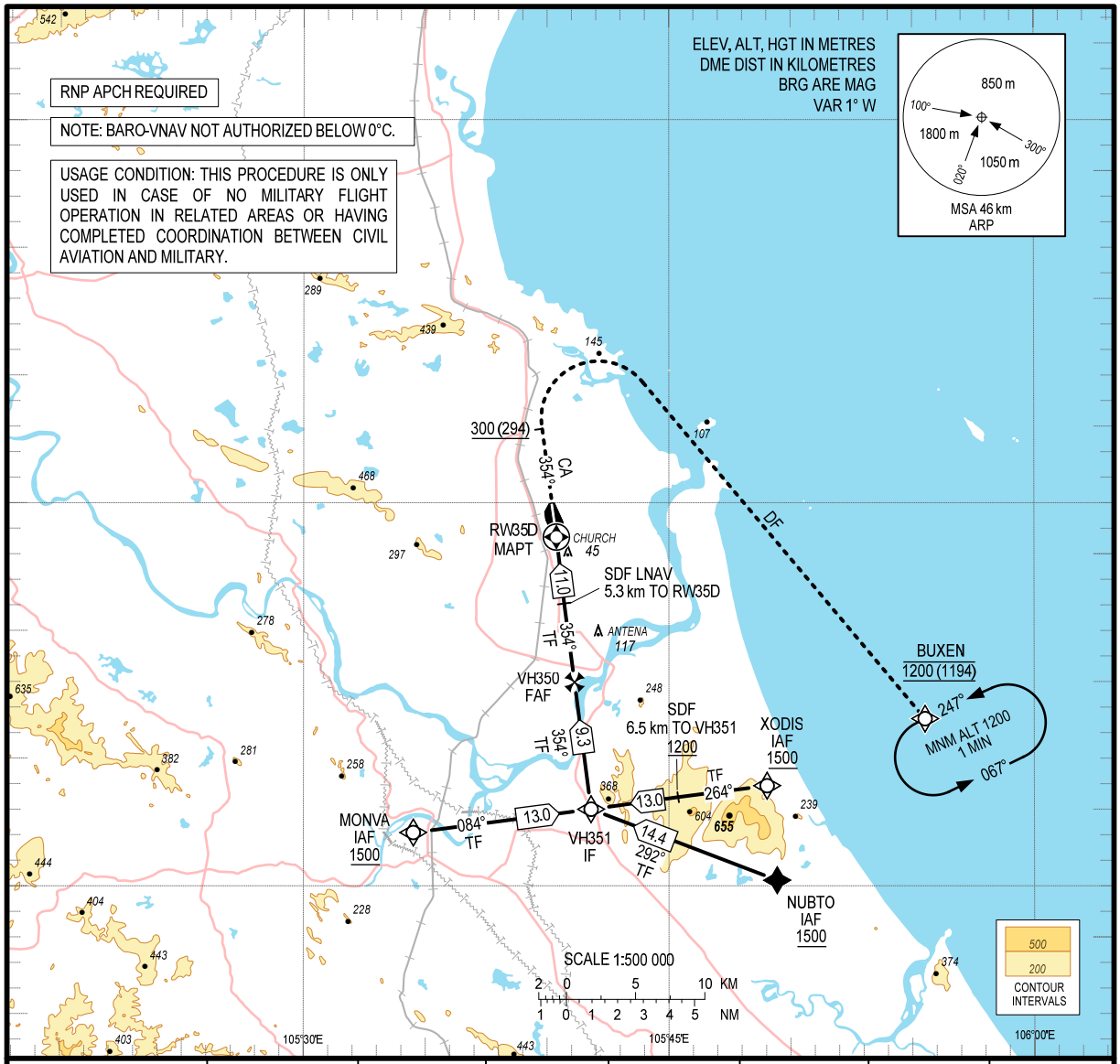
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
DTHR RWY 35 – ELEV 6M

TWR 118.3

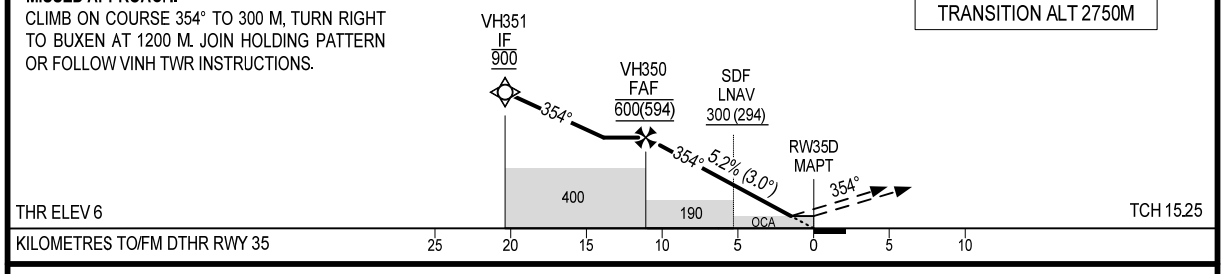
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP Z RWY 35



KILOMETRES TO NEXT WPT	RW35D	1.5	3	5	7	9	11
ALT		100	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 354° TO 300 M, TURN RIGHT TO BUXEN AT 1200 M. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



OCA(H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	**105 (99)**			
LNAV	**195 (189)**			
CIRCLING	210 (204)		**430 (424)**	

FAF - MAPT: 11.0 km

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGE: OCA(H).

Procedure coding

1. RNP Z RWY 35

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM XODIS

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	XODIS	-	-	+1	-	-	+1500	-	-	RNP APCH
2	TF	VH351	-	264 (262.6)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM NUBTO

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	NUBTO	-	-	+1	-	-	+1500	-	-	RNP APCH
2	TF	VH351	-	292 (290.9)	+1	14.4	-	@900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM MONVA

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	MONVA	-	-	+1	-	-	+1500	-	-	RNP APCH
2	TF	VH351	-	084 (082.5)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP APCH

FROM INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	VH351	-	-	+1	-	-	@900	-	-	RNP APCH
2	TF	VH350	-	354 (352.6)	+1	9.3	-	@600	-	-	RNP APCH
3	TF	RW35D (MAPT)	Y	354 (352.7)	+1	11.0	-	@21	-	-3.0/ 15.25	RNP APCH
4	CA	-	-	354 (352.6)	+1	-	-	+300	-	-	RNP APCH
5	DF	BUXEN	-	-	+1	-	-	@1200	-	-	RNP APCH
6	HM	BUXEN	-	247 (245.9)	+1	-	L	+1200	-	-	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
BUXEN	247 (245.9)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

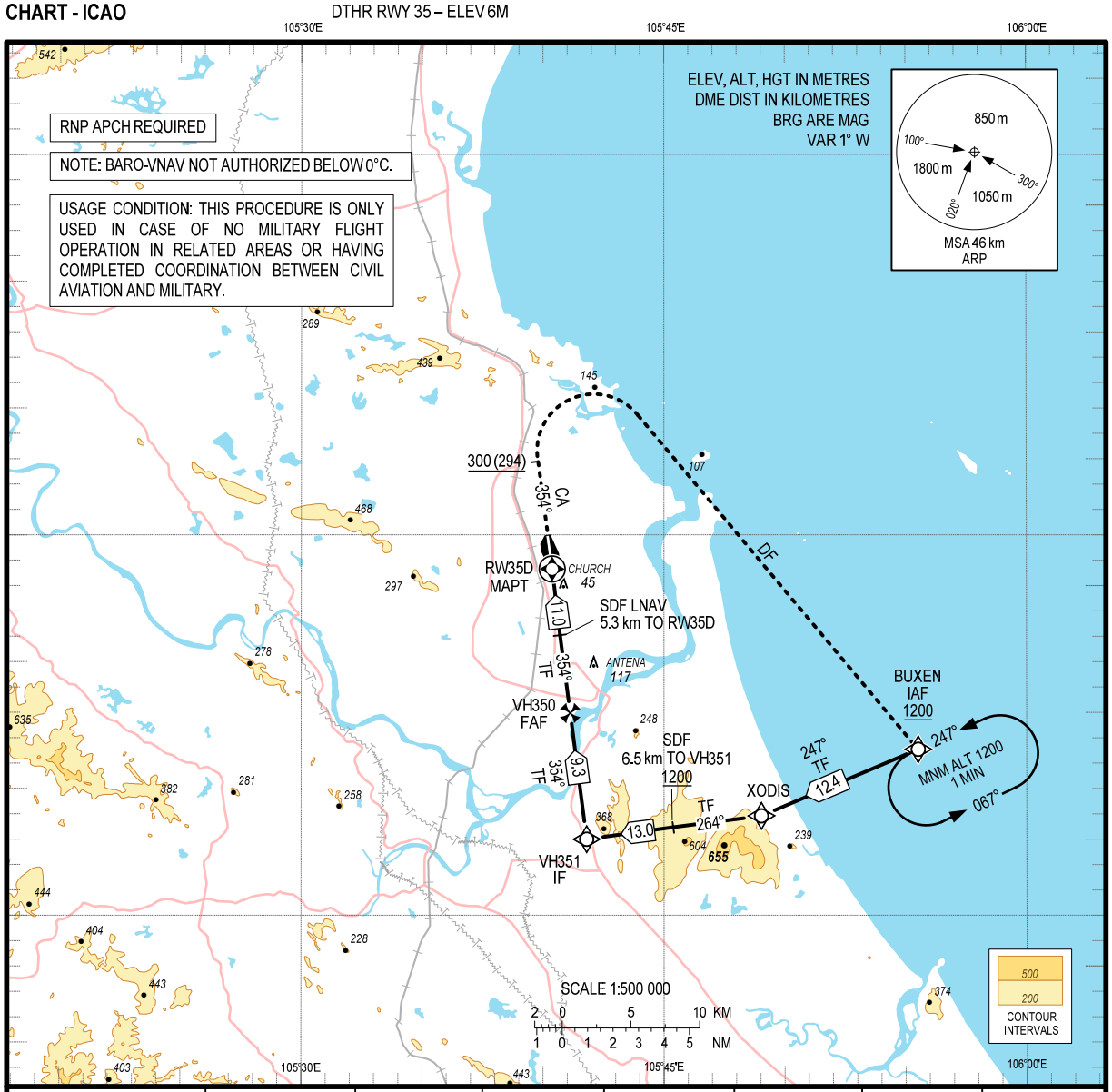
© Civil Aviation Authority of Viet Nam

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 6M
HEIGHTS RELATED TO
DTHR RWY 35 – ELEV 6M

TWR 118.3

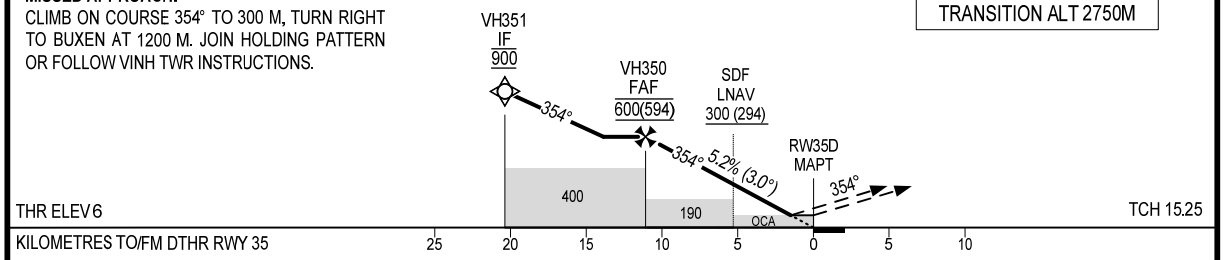
NGHE AN/VINH DOM (VVVH)
RNP Y RWY 35



KILOMETRES TO NEXT WPT	RW35D	1.5	3	5	7	9	11
ALT		100	175	280	385	490	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 354° TO 300 M, TURN RIGHT TO BUXEN AT 1200 M. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALT 2750M



OCA(H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	**105 (99)**			
LNAV	**195 (189)**			
CIRCLING	210 (204)		**430 (424)**	

FAF - MAPT: 11.0 km

GS	km/h	130	170	210	250	290
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0° (5.2%)	m/s	1.9	2.5	3.0	3.6	4.2

CHANGE: OCA(H).

Procedure coding

1. RNP Y RWY 35

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	VPA/ TCH	Nav Spec
1	IF	BUXEN	–	–	+1	–	–	+1200	–	–	RNP APCH
2	TF	XODIS	–	247 (245.9)	+1	12.4	–		–	–	RNP APCH
3	TF	VH351	–	264 (262.6)	+1	13.0	–	@900	–	–	RNP APCH
4	TF	VH350	–	354 (352.6)	+1	9.3	–	@600	–	–	RNP APCH
5	TF	RW35D (MAPT)	Y	354 (352.7)	+1	11.0	–	@21	–	-3.0/ 15.25	RNP APCH
6	CA	–	–	354 (352.6)	+1	–	–	+300	–	–	RNP APCH
7	DF	BUXEN	–	–	+1	–	–	@1200	–	–	RNP APCH
8	HM	BUXEN	-	247 (245.9)	+1	-	L	+1200	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURE

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
BUXEN	247 (245.9)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

© Civil Aviation Authority of Viet Nam