

Số: 1593/QĐ-CHK

Hà Nội, ngày 01 tháng 9 năm 2020

TCT QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay Phú Bài

CÔNG VĂN ĐẾN

Số: 4984

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Ngày 21 tháng 9 năm 2020

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29/6/2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21/11/2014;

Căn cứ Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay;

Căn cứ Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay và Thông tư số 09/2020/TT-BGTVT ngày 23/4/2020 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT;

Căn cứ Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/09/2017 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam; Quyết định số 1055/QĐ-BGTVT ngày 31/05/2019 về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017;

Căn cứ công văn số 5684/TC-QC ngày 21/8/2020 của Cục Tác chiến Bộ Tham mưu và số 3018/BTM-QLĐHB ngày 28/8/2020 của Bộ Tham mưu Quân chủng PK-KQ về Quy chế bay trong khu vực sân bay Phú Bài;

Xét đề nghị của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam và Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam-CTCP;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay Cục Hàng không Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy chế bay trong khu vực sân bay Phú Bài.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày 09/9/2020. Bãi bỏ Quyết định số 2974/QĐ-CHK ngày 28/12/2004 và các quy định liên quan trái với Quyết định này.

Điều 3. Tổng Giám đốc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam-CTCP, Trưởng phòng Quản lý hoạt động bay, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. / 4

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Cục trưởng (để b/c);
- PCT Đào Văn Chương;
- Cục Tác chiến BTTM;
- Bộ Tham mưu QC PK-KQ;
- VNA, PIC, BAV, VJC;
- VASCO, VNH, HAA;
- Cảng HKQT Phú Bài, Cty QLBMĐT;
- Cảng vụ HKMT;
- Lưu: VT, QLHĐB (18b).



**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Đào Văn Chương

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Mục lục

MỤC LỤC

Mục	Nội dung	Số trang
	Chương I: Nguyên tắc chung	
	Chương II: Thuyết minh sân bay	
2.1	Vị trí địa lý	II-1
2.2	Đường cất hạ cánh (CHC)	II-1
2.3	Đường lăn	II-3
2.4	Sân đỗ	II-3
2.5	Nhà ga	II-4
2.6	Công tác phục vụ kỹ thuật mặt đất	II-5
2.7	Công tác bảo vệ sân bay	II-5
2.8	Qui định ra, vào và hoạt động trong khu vực sân bay	II-5
2.9	Thời gian hoạt động	II-6
2.10	Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu cho cất cánh, hạ cánh	II-6
2.11	Quản lý chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay	II-6
	Chương III: Khu vực sân bay	
3.1	Vùng trời khu vực sân bay	III-1
3.2	Những đặc điểm định hướng trong khu vực sân bay	III-1
3.3	Độ cao an toàn tối thiểu quy định trong khu vực sân bay (HKDD)	III-1
3.4	Độ cao/mức bay chuyên tiếp HKDD	III-2
3.5	Các đường hàng không, hành lang ra, vào trong khu vực sân bay	III-2
3.6	Khu chờ	III-3
3.7	Sân bay dự bị	III-4
	Chương IV: Bảo đảm phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và ánh sáng	
4.1	Giới thiệu chung	IV-1
4.2	Thành phần	IV-1
4.3	Nguyên tắc sử dụng và lực lượng đảm bảo	IV-4
4.4	Các quy định khác	IV-4
	Chương V: Bảo đảm khí tượng và thông báo hoạt động của chim	
5.1	Khái quát đặc điểm khí hậu trong khu vực sân bay	V-1
5.2	Lực lượng và thiết bị	V-2
5.3	Chế độ bảo đảm	V-3
5.4	Thông báo hoạt động của chim và biện pháp xử lý	V-4
5.5	Số liệu thống kê về khí tượng tại khu vực sân bay	V-4

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Mục lục

	Chương VI: Quản lý, điều hành bay	
6.1	Tổ chức điều hành bay và thông báo tin tức hàng không	VI-1
6.2	Quyền hạn và trách nhiệm chỉ huy điều hành bay	VI-2
6.3	Hiệp đồng thông báo bay	VI-3
6.4	Chế độ điều hành, chỉ huy bay	VI-3
6.5	Xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay	VI-6
6.6	Trường hợp nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn	VI-8
6.7	Trường hợp phát hiện tàu bay/mục tiêu lạ	VI-9
	Chương VII: Thực hành bay	
7.1	Các phương thức hoạt động	VII-1
7.2	Các phương thức bay đối với tàu bay dân dụng và vận tải quân sự	VII-1
7.3	Phương thức đi sân bay dự bị	VII-1
7.4	Những quy định chung khi thực hiện phương thức bay tại sân bay	VII-1
7.5	Xử lý các tình huống bất trắc	VII-2
	Chương VIII: Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay	
8.1	Đối với hoạt động bay HKDD và vận tải Quân sự	VIII-1
8.2	Đối với hoạt động bay Quân sự	VIII-2
8.3	Địa tiêu dễ nhận biết trong khu vực sân bay	VIII-2
	Chương IX: Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay	
9.1	Phạm vi trách nhiệm	IX-1
9.2	Lực lượng và phương tiện	IX-1
9.3	Chế độ tổ chức trực và thực hiện nhiệm vụ trợ giúp	IX-3
9.4	Hành động của các thành phần, lực lượng tìm kiếm cứu nạn khi có tai nạn bay	IX-4
9.5	Kết thúc công tác tìm kiếm, cứu nạn:	IX-5
	Phần phụ lục	
	- Danh mục các phụ lục - Các phụ lục	

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương I: Nguyên tắc chung

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1593/QĐ-CHK ngày 01 tháng 9 năm 2020 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

CHƯƠNG I

NGUYÊN TẮC CHUNG

- 1.1 Quy chế bay trong khu vực sân bay Phú Bài được soạn thảo trên cơ sở Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay, Thông tư và bản Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam do Bộ Quốc phòng ban hành (số 100/2004/QĐ-QP ngày 16/7/2004).
- 1.2 Quy chế bay trong khu vực sân bay Phú Bài là cơ sở pháp lý để ngành Hàng không dân dụng (HKDD), Quân chủng Phòng không - Không quân và các cơ quan, đơn vị khác có liên quan đến vùng trời sân bay Phú Bài cùng phối hợp khai thác, sử dụng một cách hợp lý, có hiệu quả và đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.
- 1.3 Sân bay Phú Bài là sân bay cấp 4C theo tiêu chuẩn HKDD, sân bay có một đường cất hạ cánh (CHC) bằng bê tông nhựa, phục vụ chủ yếu cho các hoạt động bay của HKDD. Sân bay hoạt động 24/24 giờ hàng ngày.
- 1.4 Sân bay Phú Bài có khả năng tiếp thu tàu bay Code C trở xuống (A321 và các loại tàu bay khác có tính năng kỹ thuật và trọng tải cất hạ cánh tương đương trở xuống).
- 1.5 Cảng hàng không quốc tế (HKQT) Phú Bài thuộc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam-CTCP. Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài là người chịu trách nhiệm chủ trì và phối hợp với Đài trưởng Đài kiểm soát không lưu Phú Bài (Công ty Quản lý bay miền Trung, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam) và Tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn bảo đảm kỹ thuật sân bay Phú Bài tổ chức khai thác, sử dụng sân bay, đảm bảo an ninh trật tự và an toàn trong khu vực sân bay. Đại diện Cảng vụ HK miền Trung tại Cảng HKQT Phú Bài thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo quy định.
- 1.6 Các thay đổi trong Quy chế bay này sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt sẽ được thông báo kịp thời để các thông tin trong bản Quy chế bay này luôn được cập nhật, nhằm phục vụ cho các hoạt động bay trong khu vực sân bay. Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài, Công ty Quản lý bay miền Trung, Cảng vụ HK miền Trung, Thủ trưởng các đơn vị có liên quan khác có trách nhiệm rà soát, đề xuất Cục Hàng không Việt Nam sửa đổi, bổ sung nội dung Quy chế bay này.



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

CHƯƠNG II THUYẾT MINH SÂN BAY

2.1 Vị trí địa lý

- Vị trí sân bay: Cảng HKQT Phú Bài trên địa bàn thị xã Hương Thủy - tỉnh Thừa Thiên Huế, cách trung tâm thành phố Huế 13km về phía Đông Nam.
- Điểm quy chiếu sân bay: Là giao điểm của trục tim đường CHC 09/27 và trục tim đường lăn E1 vào sân đỗ tàu bay, tọa độ địa lý: 16°24'02,46" N - 107°42'08,98" E (hệ tọa độ WGS-84).
- Múi giờ: + 07.
- Độ lệch từ tại khu vực sân bay: 1,25° Tây.
- Mức cao sân bay: 15,5 m so với mực nước biển trung bình (MSL)
 - + Mức cao ngưỡng đường CHC 09: 13,41 m (MSL).
 - + Mức cao ngưỡng đường CHC 27: 4,61 m (MSL).
- Địa danh sân bay theo ký hiệu theo ICAO: VVPB.
- Địa chỉ sân bay: Cảng HKQT Phú Bài - Khu 8, phường Phú Bài, thị xã Hương Thủy, tỉnh Thừa Thiên Huế.

2.2 Đường cất hạ cánh (CHC)

- Ký hiệu đường CHC: 09/27.
- Hướng đường CHC: 93°10' - 273°10'
- Độ lệch từ: 1,25° Tây.
- Kích thước đường CHC:
 - + Chiều dài: 2700 m.
 - + Chiều rộng: 45 m.
- Kích thước lề đường CHC:
 - + Chiều dài: 2700 m.
 - + Chiều rộng: 7,5 m.
- Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường CHC.
 - + Độ dốc dọc trung bình: 0,4%.
 - + Độ dốc ngang điển hình: 1%.
- Tọa độ ngưỡng đường CHC (Theo hệ WGS-84):
 - + Tọa độ ngưỡng đường CHC 09: 16°24'04.66" N - 107°41'27.95" E.
 - + Tọa độ ngưỡng đường CHC 27: 16°23'59.79" N - 107°42'58.84" E.
- Mức cao ngưỡng:

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

- + Đường CHC 09: 13,41 m (MSL).
- + Đường CHC 27: 4,61 m (MSL).
- Loại tầng phủ mặt đường CHC, sức chịu tải đường CHC:
 - + Loại tầng phủ mặt đường CHC: bê tông nhựa.
 - + Sức chịu tải: PCN= 55/F/B/W/T.
- Vùng không có chướng ngại vật (OFZ) trong trường hợp tiếp cận hạ cánh chính xác.
 - + Vùng không có chướng ngại vật (OFZ- Obstacle free zone) tại sân bay Phú Bài là khoảng không gian phía trên bề mặt tiếp cận trong, bề mặt chuyển tiếp trong, bề mặt tiếp cận hệt và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật (OLS - Obstacle Limitation Surface) khác đảm bảo không chướng ngại vật nhô lên.
 - + Trong khu vực tiếp cận/cất cánh: Ăng ten cao 6 m.
 - + Trong khu vực vòng lượn và ở sân bay: Núi cao 296 m ở phía Nam đường CHC 09/27.
- Kích thước dải bay, khu vực bảo hiểm cuối đường CHC, đoạn dừng và khoảng trống đầu đường CHC.
 - + Dải bay (Runway strip) có kích thước: 2913 m x 300 m
 - + Kích thước dải bảo hiểm đường CHC: 2900 m x 300 m.
 - + Đoạn dừng (Stopway) bằng bê tông nhựa có kích thước:
 - Đoạn dừng đầu đường CHC 09: 45 m x 60 m.
 - Đoạn dừng đầu đường CHC 27: 33 m x 60 m.
 - + Khoảng trống (Clearway):
 - Đường CHC 09: 140 m x 150 m.
 - Đường CHC 27: 170 m x 150 m.
- Các cự ly công bố:

Ký hiệu đường CHC	Cự ly có thể chạy đà cất cánh TORA (m)	Cự ly có thể cất cánh TODA (m)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp ASDA (m)	Cự ly có thể hạ cánh LDA (m)
Đường CHC 09	2700	2840	2745	2700
Đường CHC 27	2700	2870	2733	2700

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

2.3 Đường lăn

- Sân bay Phú Bài có 01 đường lăn chính về phía Nam, song song với đường lăn chính, tên gọi là SP; Ngoài đường lăn chính còn có các đường lăn nhánh tên gọi lần lượt tính từ (Tây sang Đông) là W4, W3, W2, W1, E1, E2.
- Kích thước đường lăn:
 - + SP : 1640 m x 18 m
 - + W4 : 180 m x 18 m W3 : 190 m x 18 m
 - + W2 : 200 m x 18 m W1 : 190 m x 23 m
 - + E1 : 180 m x 23 m E2 : 180 m x 75 m
- Kích thước lề đường lăn: 10,5 m.
- Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường lăn.
 - + Đường lăn E1:
 - Độ dốc dọc trung bình: 0.68%.
 - Độ dốc ngang điển hình: 1%.
 - + Đường lăn W1:
 - Độ dốc dọc trung bình: 0.235%.
 - Độ dốc ngang điển hình: 1%.
- Loại tầng phủ mặt đường lăn, sức chịu tải đường lăn công bố theo phương pháp ACN/PCN; loại tầng phủ bề mặt lề đường lăn.
 - + E1, W1: Bê tông nhựa, 55/F/B/W/T.
 - + SP: Bê tông xi măng, một phần của SP có sức chịu tải 45/F/B/W/T.
- Những hạn chế/lưu ý của đường lăn:
 - + Đường lăn: W2, W3, W4, E2 và một phần của đường lăn SP (đoạn từ đường lăn W4 đến đường lăn W1 và từ đường lăn E1 đến đường lăn E2) không sử dụng được.
 - + Đường lăn E2 được sử dụng để đỗ tàu bay trong trường hợp khẩn nguy.

2.4 Sân đỗ

- Ký hiệu: P
- Kích thước, kiểu loại:
 - + Kích thước: 408 m x 103,5 m.
 - + Kiểu loại: Sân đỗ tàu bay phục vụ vận chuyển khách, hàng hóa dùng chung.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

- Gồm 08 vị trí đỗ đảm bảo khai thác cho loại tàu bay A321 và các tàu bay có tính năng kỹ thuật trọng tải tương đương trở xuống (Phụ lục 2).
- Tọa độ các vị trí đỗ tàu bay:

Tên vị trí đỗ	Vĩ độ	Kinh độ
Vị trí đỗ số 1	16 ⁰ 23'54.59"	107 ⁰ 41'59.79"
Vị trí đỗ số 2	16 ⁰ 23'54.50"	107 ⁰ 42'01.42"
Vị trí đỗ số 3	16 ⁰ 23'54.04"	107 ⁰ 42'03.04"
Vị trí đỗ số 4	16 ⁰ 23'54.32"	107 ⁰ 42'04.66"
Vị trí đỗ số 5	16 ⁰ 23'54.24"	107 ⁰ 42'06.28"
Vị trí đỗ số 6	16 ⁰ 23'54.15"	107 ⁰ 42'07.90"
Vị trí đỗ số 7	16 ⁰ 23'53.86"	107 ⁰ 42'09.92"
Vị trí đỗ số 8	16 ⁰ 23'53.77"	107 ⁰ 41'11.60"

- Loại tầng phủ bề mặt của sân đỗ, sức chịu tải:
 - + Vị trí đỗ tàu bay số 1-6:
 - Kết cấu: Bê tông xi măng.
 - Sức chịu tải: PCN = 45/R/B/W/T.
 - + Vị trí đỗ tàu bay số 7,8:
 - Kết cấu: Bê tông xi măng lưới thép.
 - Sức chịu tải: PCN = 60/R/A/W/T.
- Phương án vận hành tàu bay từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ và dùng xe kéo đẩy đẩy tàu bay ra đường lăn SP để tự lăn ra đường lăn E1, W1, đường cất cánh, khởi hành.

2.5 Nhà ga

Sân bay Phú Bài có 01 nhà ga hành khách với quy mô như sau:

- + Diện tích sàn: 6.539 m²
- + Tầng cao công trình: 02 tầng
- + Công suất phục vụ: 1,5 triệu lượt hành khách/năm (1.000 hành khách/giờ cao điểm)

2.6 Công tác phục vụ kỹ thuật mặt đất

- Người, phương tiện khi lưu thông trên khu bay phải có bộ đàm để liên lạc hai chiều, tuân thủ huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu và quy định an toàn của Cảng HK;

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

- Thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động trên khu bay phải đảm bảo các yêu cầu về an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường. Nhân viên điều khiển, vận hành phải có giấy phép, năng định nhân viên hàng không còn hiệu lực;
- Các phương tiện chuyên ngành hàng không tại Cảng HK được nêu chi tiết tại Tài liệu khai thác sân bay.

2.7 Công tác bảo vệ sân bay

- Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài chịu trách nhiệm tổ chức và đảm bảo an ninh hàng không, trật tự trong khu vực ga HKDD, đường CHC, hệ thống đèn đêm, hệ thống đài ILS/DME, NDB, đường lăn, sân đỗ tàu bay HKDD.
- Đội An ninh kiểm soát thuộc Phòng An ninh hàng không tổ chức tuần tra, canh gác đảm bảo an ninh hàng không khu vực đường CHC, đường lăn, hệ thống đèn đêm, hệ thống đài ILS/DME, đài NDB liên tục 24/24h; tổ chức kiểm tra, kiểm soát, giám sát đảm bảo an ninh hàng không, trật tự nhà ga và sân đỗ tàu bay theo các chuyến bay, hết giờ phục vụ đóng khóa cổng, cửa, giám sát bằng hệ thống camera an ninh, bố trí 02 nhân viên kiểm soát an ninh hàng không trực theo khu vực.
- Chế độ kiểm tra: Đội Khẩn nguy-PCCC phối hợp Đội Điều phối khai thác thuộc Phòng Điều hành sân bay có trách nhiệm tổ chức kiểm tra 02 lần/ngày khu vực đường CHC, đường lăn và sân đỗ tàu bay; Đội vận hành kỹ thuật nhà ga, khu bay thuộc Phòng Kỹ thuật có trách nhiệm kiểm tra hệ thống đèn đêm, hệ thống đài ILS/DME, NDB.
- Kết quả kiểm tra phải được thông cáo về cho Trục ban Cảng HKQT Phú Bài.

2.8 Quy định ra, vào và hoạt động trong khu bay

- Người, phương tiện khi ra, vào và hoạt động tại khu bay phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không được phép ra, vào khu vực đó, còn hiệu lực.

Trong thời gian có hoạt động bay:

- Người, phương tiện hoạt động trong khu bay phải chạy đúng luồng, tuyến, đúng tốc độ, dừng, đỗ đúng vị trí quy định; chịu sự kiểm tra, giám sát và tuân theo sự hướng dẫn của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không đang làm nhiệm vụ. Người được cấp thẻ kiểm soát an ninh ngắn hạn; phương tiện được cấp giấy phép có giá trị sử dụng dài hạn nhưng người điều khiển phương tiện chỉ được cấp thẻ kiểm soát an ninh có giá trị sử dụng ngắn

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

hạn; phương tiện được cấp giấy phép có giá trị sử dụng ngắn hạn; phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay phải được giám sát hoặc dẫn đường.

- Nghiêm cấm người, phương tiện di chuyển trên đường CHC, đường lăn và trong dải bay vào bất cứ thời điểm nào khi chưa được phép của Đài kiểm soát không lưu tại Phú Bài.
- Mọi hoạt động trên đường CHC, đường lăn và trong dải bay khi được phép phải duy trì liên lạc 2 chiều với Đài kiểm soát không lưu tại Phú Bài và tuyệt đối tuân thủ các chỉ dẫn, yêu cầu của Đài kiểm soát không lưu tại Phú Bài nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động bay.
- Tốc độ di chuyển của các phương tiện đặc chủng và ô tô trên đường lăn không được vượt quá 35km/h, trên sân đỗ không được vượt quá 15km/h và trong khu vực an toàn tại vị trí đỗ tàu bay không được vượt quá 5km/h, trừ xe làm nhiệm vụ cấp cứu, khẩn nguy.
- Người điều khiển phương tiện phải quan sát mọi hoạt động bay và phục vụ bay, dừng và tránh xa tàu bay đang lăn ít nhất là 200m, không được ở phía trước tàu bay và không được gây ảnh hưởng tới hoạt động của tàu bay.

2.9 Thời gian hoạt động: 24/24 giờ.

2.10 Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu cho cất cánh, hạ cánh

Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu cho cất cánh, hạ cánh tại sân bay xem tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP Việt Nam) và các Tập bổ sung AIP (AIP SUP) có liên quan còn hiệu lực.

2.11 Quản lý chướng ngại vật HK trong khu vực sân bay

- Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài có trách nhiệm giám sát và kiểm tra các chướng ngại vật trong khu vực sân bay. Trong trường hợp phát hiện chướng ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Giám đốc Cảng HK có trách nhiệm xác định mức độ vi phạm và thông báo đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài.
- Cảng vụ HK miền Trung có trách nhiệm được quy định tại Điều 70 Thông tư 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.
- Trong trường hợp phát hiện chướng ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, TWR Phú Bài có trách nhiệm thông báo cho trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài và đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương II: Thuyết minh sân bay

- Trường hợp xác định chướng ngại vật có khả năng uy hiếp an toàn bay, Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài chủ trì, phối hợp với đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài và TWR Phú Bài đề nghị tạm thời đình chỉ sử dụng phương thức bay liên quan để đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay; báo cáo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam.

Ghi chú: Sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A xem tại Phụ lục 4 Quy chế bay này.



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương III: Khu vực sân bay

CHƯƠNG III KHU VỰC SÂN BAY

3.1 Vùng trời khu vực sân bay

- Khu vực sân bay Phú Bài nằm trên địa phận tỉnh Thừa Thiên và thành phố Huế được giới hạn bởi đường tròn bán kính 30 km, tâm là vị trí đài DVOR/DME HUE, giới hạn từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2150 m (7000 ft) (tính so với mực nước biển trung bình - MSL), riêng phần trùng giữa Đài kiểm soát tại sân bay Đà Nẵng và Đài kiểm soát tại sân bay Phú Bài giới hạn cao là 1550 m (5000 ft) (MSL).
- Phía Tây - Bắc sân bay Phú Bài có không vực 43 của Không quân, tọa độ $16^{\circ}20'B - 107^{\circ}24'D$ (theo hệ tọa độ Hà Nội 72). Độ cao huấn luyện từ 2400 m đến 8000 m.

Ghi chú: Sơ đồ khu vực sân bay xem chi tiết tại Phụ lục 5 Quy chế này.

3.2 Những đặc điểm định hướng trong khu vực sân bay

- Phía Đông là biển Đông cách sân bay 15 km.
- Phía Đông Nam có ngọn núi Hải Vân cao 1413 m.
- Phía Tây Nam là các dãy núi thấp. Địa tiêu dễ nhận biết là đường tàu Bắc Nam.
- Quốc lộ 1A đi qua khu vực sân bay theo hướng tương đối $120^{\circ} - 300^{\circ}$.
- Vũng Cầu Hai cách sân bay 15 km về phía Đông Nam.
- Phía Đông Nam là: Sân bay Đà Nẵng cách 63 km.

3.3 Độ cao an toàn tối thiểu quy định trong khu vực sân bay (HKDD)

Độ cao an toàn tối thiểu của từng phân khu (tính so với mực nước biển trung bình) với bán kính 46km, có tính tới vùng đệm 10 km, tâm là vị trí đài NDB PB, DVOR/DME HUE:

- Trong dải hình quạt từ $180^{\circ} - 270^{\circ}$: 1000 m (phía Đông Bắc).
- Trong dải hình quạt từ $270^{\circ} - 360^{\circ}$: 2350 m (phía Đông Nam).
- Trong dải hình quạt từ $360^{\circ} - 090^{\circ}$: 2450 m (phía Tây Nam).
- Trong dải hình quạt từ $090^{\circ} - 180^{\circ}$: 1800 m (phía Tây Bắc).

(Hướng tính theo hướng bay về đài phụ trợ dẫn đường)

3.4 Độ cao/mực bay chuyển tiếp HKDD

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương III: Khu vực sân bay

- Độ cao chuyển tiếp: 2750 m/9000 ft (tính theo khí áp tại sân bay quy về mực nước biển trung bình - QNH).
- Mực bay chuyển tiếp: FL 100 (tính theo khí áp tiêu chuẩn 1013,2 HPa hay 760 mmHg).

3.5 Các đường hàng không, hành lang ra, vào trong khu vực sân bay

Bảng 3.1: Các thông số của đường hàng không

Đường HK	Các điểm trọng yếu (Hệ tọa độ WGS-84)	Hướng từ (độ)	Cự ly (km)	Chiều rộng (km)	Giới hạn cao/ Giới hạn thấp	Độ cao bay an toàn tối thiểu (m)
W1	HAMIN DVOR/DME DAN	155/335	132	20/30	FL285/FL070	2000
W2	KONCO DVOR/DME HUE	140/320	86	20	FL460/FL090	2700
	DVOR/DME HUE DVOR/DME DAN	126/306	66	20	FL460/FL090	2700
W10	HAMIN DVOR/DME HUE	178/358	81	20	FL460/FL070	2100
R328	TORED DVOR/DME HUE	093/273	109	30	FL460/FL120	

Bảng 3.2: Các thông số của các hành lang ra/vào trong khu vực sân bay

Đường HK	Các điểm trọng yếu (Hệ tọa độ WGS-84)	Hướng từ (độ)	Cự ly (km)	Giới hạn cao/ Giới hạn thấp	Độ cao bay tối thiểu (m)
W2	PHUVA DVOR/DME (HUE)	141/321	30	FL460/FL090	1800
	DVOR/DME (HUE) BACMA	127/307	31	FL460/FL090	2350
W10	ANTHU DVOR/DME (HUE)	179/359	30	FL460/FL070	1800
R328	HUTRO DVOR/DME (HUE)	093/273	30	FL460/FL120	1800

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương III: Khu vực sân bay

3.6 Khu chờ

Bảng 3.3: Các thông số của các khu bay chờ tại sân bay Phú Bài

Tên khu chờ	Điểm chờ quy định	Tuyến hướng đài (độ)	Tuyến rời đài (độ)	Vòng lượn	Thời gian bay rời đài (phút)	Độ cao/Mức bay chờ thấp nhất
PB	NDB PB (ILSx 27)	273	093	Vòng phải	01	1900 m
	NDB PB (NDB 27)	265	085	Vòng phải	01	1900 m
HUE	VOR/DME HUE (IAF3) VOR 27	066	246	Vòng trái	01	2150 m
	VOR/DME HUE (IAF3) ILS _z 27	065	245	Vòng trái	01	2150 m
PHUVA	R321/D.15 (IAF1) VOR 27 ILS _z 27	141	321	Vòng phải	01	2150 m
ANTHU	R359/D.15 (IAF2) VOR 27 ILS _z 27	179	359	Vòng trái	01	2150 m
BIPHU	BIPHU	162	342	Vòng trái	01	1850 m
PB402	PB402	184	004	Vòng trái	01	1200 m
PHADE	PHADE	337	157	Vòng trái	01	2450 m
HUTRO	HUTRO	067	247	Vòng trái	01	FL 130
PB602	PB602	124	304	Vòng trái	01	900 m

Ghi chú:

- D.15: Khoảng cách 15 DME tính từ Đài DVOR/DME HUE.
- Vùng bảo vệ của vòng chờ được giới hạn với vận tốc IAS tối đa không vượt

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương III: Khu vực sân bay

quá 425 km/h (230 kt) và độ cao khí áp 2450 m (8000 ft).

- Không được bố trí các tàu bay bay chờ đồng thời tại độ cao chuyển tiếp và mực bay chuyển tiếp.

3.7 Sân bay dự bị

3.7.1 Sân bay quốc tế Đà Nẵng

- Vị trí: Nằm phía Đông Nam sân bay Phú Bài, cách sân bay Phú Bài 63km. Hướng bay từ Phú Bài - Đà Nẵng 137°.
- Thời gian hoạt động: 24/24 giờ.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay: 16°02'38.01" B - 108°12'01.40" Đ (WGS-84).
- Độ lệch từ: 01° Tây.
- Mức cao sân bay: 9 m.
- Đường CHC: Có hai đường CHC, hướng thực 352°/172° (35/17).
 - + Đường CHC 35R/17L: Kích thước 3500 m x 45 m bằng bê tông xi măng, sức chịu tải PCN 56/R/A/X/T;
 - + Đường CHC 35L/17R: Kích thước 3049 m x 45 m bằng bê tông nhựa, sức chịu tải PCN 44/F/B/X/T.

Ghi chú: Hệ thống, thiết bị thông tin liên lạc, dẫn đường và các thông tin liên quan khác xem tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP Việt Nam và Tập bổ sung AIP (AIP SUP) có liên quan còn hiệu lực.

3.7.2. Sân bay quốc tế Nội Bài

- Vị trí: Cách sân bay Phú Bài 563 km về phía Bắc.
- Thời gian hoạt động: 24/24 giờ.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay: 21°13'17.57" B - 105°48'19.70" Đ (WGS-84).
- Độ lệch từ: 01° Tây.
- Mức cao sân bay 12,3 m (MSL).
- Sân bay có hai đường CHC bằng bê tông xi măng và cách nhau 250m, tên gọi: 11L/29R và 11R/29L.
 - + Đường CHC 11L/29R: 3200m x 45m; Sức chịu tải: PCN 62/R/B/X/T;
 - + Đường CHC 11R/29L: 3800m x 45m; Sức chịu tải: PCN 60/R/B/W/T.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương III: Khu vực sân bay

Ghi chú: Hệ thống, thiết bị thông tin liên lạc, dẫn đường và các thông tin liên quan khác xem tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP Việt Nam và Tập bổ sung AIP (AIP SUP) có liên quan còn hiệu lực.

3.7.3 Sân bay quốc tế Cam Ranh

- Vị trí: Nằm ở Nam Đông Nam và cách sân bay Phú Bài 537 km.
- Thời gian hoạt động: 24/24 giờ.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay: 11°59'43.69"B - 109°13'06.26"Đ (hệ tọa độ WGS-84).
- Độ lệch từ: 1° Tây.
- Mức cao sân bay: 14,1 m (so với mực nước biển trung bình).
- Đường CHC: Sân bay có 02 đường CHC bằng bê tông xi măng:
 - + Đường CHC 02L/20R: Kích thước 3051m x 45m; hướng thực 019° -199°; sức chịu tải: 47/R/B/X/T.
 - + Đường CHC 02R/20L: Kích thước 3048m x 45m; hướng thực 019° - 199°; sức chịu tải: 66/R/A/W/T.

Ghi chú: Hệ thống, thiết bị thông tin liên lạc, dẫn đường và các thông tin liên quan khác xem tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP Việt Nam và Tập bổ sung AIP (AIP SUP) có liên quan còn hiệu lực.

3.7.4 Sân bay Vinh

- Vị trí: Nằm về phía Tây Bắc sân bay Phú Bài và cách sân bay Phú Bài 350 km.
- Thời gian hoạt động: 24/24 giờ.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay: 18°43'48.42"B - 105°40'18.33"Đ (hệ tọa độ WGS-84).
- Độ lệch từ: 1° Tây.
- Mức cao sân bay: 6 m (so với mực nước biển trung bình).
- Đường CHC: Sân bay có 01 đường CHC bằng bê tông nhựa; Kích thước 2400 m x 45 m; hướng thực 172° – 352°; sức chịu tải: 48/F/B/X/T.

Ghi chú: Hệ thống, thiết bị thông tin liên lạc, dẫn đường và các thông tin liên quan khác xem tại Tập tin tức hàng không sân bay nội địa Việt Nam (DAP Việt Nam) và Tập bổ sung DAP (DAP SUP) có liên quan còn hiệu lực.

CHƯƠNG IV
ĐẢM BẢO PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN VÀ
KỸ THUẬT VÔ TUYẾN, ÁNH SÁNG

4.1 Giới thiệu chung

Sân bay Phú Bài được trang bị các thiết bị thông tin liên lạc điểm đối điểm, điểm đối không để trao đổi các kế hoạch và điều hành chỉ huy các hoạt động bay trong khu vực sân bay, đảm bảo cho tàu bay di chuyển trên sân đỗ, lăn và cất hạ cánh an toàn.

Hiện tại sân bay Phú Bài có các đơn vị đảm bảo và khai thác thông tin liên lạc, kỹ thuật vô tuyến dẫn đường gồm: Phòng kỹ thuật thuộc Cảng HKQT Phú Bài, Bộ phận đảm bảo, khai thác kỹ thuật của Đài kiểm soát không lưu Phú Bài, Đài dẫn đường DVOR/DME HUE của Công ty TNHH Kỹ thuật quản lý bay thuộc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam.

4.2 Thành phần

4.2.1 Phương tiện thông tin liên lạc

- Liên lạc VHF đối không: Tần số 118.8 MHz và tần số khẩn nguy 121.5 MHz, do Đài kiểm soát không lưu Phú Bài thuộc Công ty Quản lý bay miền Trung quản lý.
- Liên lạc điểm nối điểm: Qua các phương tiện AIS/AFTN/AMHS; điện thoại (nội bộ, bưu điện), máy fax.
- Ngoài ra, Cảng HKQT Phú Bài, Đài kiểm soát không lưu Phú Bài còn trang bị hệ thống bộ đàm để liên lạc nội bộ, điều hành hoạt động mặt đất.
- Các địa chỉ AFTN/AMHS liên quan:
 - + Cảng hàng không quốc tế Phú Bài (AOC): VVPBYDYX.
 - + Đài kiểm soát tại sân bay (TWR): VVPBZTZX.
 - + Bộ phận thủ tục bay, thông báo tin tức HK tại sân bay: VVPBZPZX.
 - + Bộ phận khí tượng tại sân bay: VVPBYMYX.

4.2.2 Phương tiện dẫn đường, hạ cánh

Kiểu đài	Tên hiệu	Tần số	Tọa độ	Giờ h/đ	Ghi chú
NDB	PB	440 KHz	16°23'45"N 107°46'19"E	24/24	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 27 là 5251 m.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IV: Đảm bảo phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến, ánh sáng

NDB	P	348 KHz	16°23'55"N 107°43'32"E	24/24	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 27 là 950 m.
DVOR/DME	HUE	115.8 MHz CH105X	16°24'08"N 107°42'06"E	24/24	Vị trí: Phía Bắc đường CHC 09, cách tâm đường CHC 170 m và cách ngưỡng đường CHC 09 về phía trái 1141 m.
ILS/LLZ LOC	PBA	109.5 MHz	16°24'05"N 107°41'19"E	24/24	Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 09 là 280 m.
ILS/GP-DME	PBA	332.6 MHz CH 32X	16°23'56"N 107°42'50"E	24/24	Vị trí: Phía Nam đường CHC 27, cách tâm đường CHC 120 m và ngưỡng đường CHC27 về phía trái là 262 m.

Ghi chú: Sơ đồ bố trí đài dẫn đường xem chi tiết tại Phụ lục 6 Quy chế bay này.

4.2.3 Hệ thống đèn tín hiệu sân bay

- Hệ thống đèn tín hiệu tiếp cận: Đường CHC 27 là hệ đèn tiếp cận giản đơn có chiều dài 420 m cách thêm đường CHC 27 60 m được lắp thành 7 hàng, mỗi hàng cách nhau 60m, trên mỗi hàng gồm 5 bộ đèn tiếp cận mỗi đèn cách nhau 1m. Riêng hàng cách thêm 300 m mỗi bên có thêm 1 cánh gồm 10 đèn (*Crossbar*). Hệ thống được cấp nguồn điện theo hai mạch gồm 55 bộ biến dòng cách li 200 W từ hai máy điều dòng công suất 10 KVA.
- Đèn PAPI: Gồm 2 tổ hợp đèn hỗ trợ hướng hạ cánh 27 và 09. Mỗi tổ hợp gồm 4 hộp đèn nằm trên trục thẳng vuông góc với tim đường CHC, cách lề CHC 15 m, mỗi hộp đèn cách nhau 9 m và nằm bên trái theo hướng hạ cánh. Tổ hợp PAPI 27 cách thêm 276 m, PAPI 09 cách thêm khoảng 264m. Mỗi bộ đèn gồm 2 bóng 200 W và được kết nối với 2 bộ biến áp 200 W. Nguồn điện là nguồn sơ cấp đơn được cấp bởi 2 máy điều dòng công suất 5 KVA. Hệ đèn đáp ứng nhu cầu sử dụng cả ban ngày và ban đêm.
- Đèn thêm: Đèn thêm đầu 09 và 27 đường CHC được thiết lập bởi 16 đèn mỗi đầu là loại đèn pha một hướng, ánh sáng màu xanh, bố trí cách thêm đường CHC 1,5 m nằm vuông góc với tim đường CHC. Tại mỗi đầu thêm lắp đặt 2 bộ đèn chớp nhận dạng thêm. Toàn bộ mỗi dãy được cấp 16 bộ biến áp cách li 200 W, được cấp nguồn bởi hai máy điều dòng công suất 10 KVA và 15 KVA.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IV: Đảm bảo phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến, ánh sáng

- Đèn đường CHC: Hệ thống đèn đường CHC gồm đèn lê 82 bộ đặt nổi, 6 bộ đặt chìm và đèn giới hạn 12 bộ, các bộ đèn lê được bố trí dọc đường CHC, đối xứng nhau qua tim đường CHC. Khoảng cách dọc giữa đèn với đèn là 60 m, khoảng cách ngang là 50 m. Đoạn 600 m từ thềm đường CHC 09/27 có ánh sáng màu trắng/vàng, đoạn còn lại là màu trắng.
- Đèn đường lăn, sân đỗ và sân quay đầu: Gồm 78 đèn màu xanh được lắp dọc hai bên đường lăn E1, W1, sân đỗ và 2 sân quay đầu. Trong đó đường lăn E1, W1 và sân đỗ 68 đèn, 2 sân quay mỗi đầu 5 đèn.
- Đèn pha xoay: Được lắp trên nóc Đài chỉ huy tại sân bay Phú Bài dùng để định vị sân bay, gồm hai bóng công suất 1000 W đối xứng nhau cho ánh sáng trắng và ánh sáng xanh, quay 12 vòng/phút và được cấp nguồn ổn áp 110 VAC từ nguồn điện Đài kiểm soát không lưu.
- Ngoài ra trên đường lăn, sân đỗ còn được lắp đặt 27 các loại biển báo bắt buộc và biển hướng dẫn thông tin cho tổ lái, 7 cột đèn chiếu sáng phục vụ khai thác sân đậu.

4.2.4 Nguồn điện dự phòng

- Tại Cảng HKQT Phú Bài, ngoài nguồn điện chính lấy từ nguồn điện lưới quốc gia từ trạm biến áp 250 KVA - 22/0.4 KV có nguồn điện dự phòng bảo đảm chắc chắn cho điều hành bay, thông tin liên lạc, chiếu sáng cũng như cung cấp cho các hệ thống thiết bị trong khu vực sân bay.
- Nguồn điện dự phòng cung cấp cho hệ thống đài phụ trợ dẫn đường và đèn tín hiệu sân bay: Sử dụng 01 tổ hợp 2 máy phát điện dự phòng 3 pha, 250 KVA – 400 V, 50 Hz hoạt động dự phòng ở chế độ tự động cấp nguồn cho phụ tải trong trường hợp nguồn điện chính có sự cố mất điện. Thời gian chuyển đổi cấp điện cho phụ tải không quá 15 giây.
- Nguồn điện dự phòng cho hệ thống thông tin liên lạc tại Đài KSKL Phú Bài gồm 02 máy phát điện SDMO công suất 80 KVA/máy, có bộ phận khởi động tự động khi mất điện lưới và đảm bảo thời gian gián đoạn nguồn điện nhỏ hơn hoặc bằng 15 giây.

4.3 Nguyên tắc sử dụng và lực lượng đảm bảo

4.3.1 Nguyên tắc sử dụng

- Việc quản lý các hệ thống kỹ thuật trên theo nguyên tắc thiết bị của bên nào do bên đó quản lý, bảo trì. Việc sử dụng phải được tiến hành theo Văn bản phối hợp hiệp đồng giữa hai đơn vị. Ngoài ra, còn phải hỗ trợ lẫn nhau khi cần thiết nhằm đảm bảo thông tin thông suốt, phục vụ bay được an toàn.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IV: Đảm bảo phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến, ánh sáng

- Các đơn vị có trách nhiệm thông báo cho nhau biết các hỏng hóc của hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị có ảnh hưởng đến hoạt động bay để xử lý kịp thời.
- Các hệ thống, trang thiết bị thường xuyên được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, có dự bị cũng như có nguồn gốc rõ ràng và được khai thác theo đúng Tài liệu hướng dẫn khai thác của nhà chế tạo thiết bị.
- Các hệ thống, thiết bị kỹ thuật của HKDD khi đưa vào khai thác phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép theo quy định. Các hoạt động khai thác phải tuân thủ Giấy phép đã được cấp và Tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan.

4.3.2 Tổ chức lực lượng đảm bảo

- Bộ phận kỹ thuật thuộc Cảng HKQT Phú Bài đảm bảo khai thác, bảo dưỡng, bảo trì thiết bị liên lạc, dẫn đường do Cảng HK quản lý.
- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam: Đài Kiểm soát không lưu Phú Bài có Tổ kỹ thuật đảm bảo khai thác các thiết bị do Đài đang quản lý, ngoài ra còn có Trung tâm Bảo đảm kỹ thuật thuộc Công ty Quản lý bay miền Trung, Công ty TNHH Kỹ thuật quản lý bay chịu trách nhiệm đảm bảo khai thác các hệ thống, thiết bị liên quan công tác bảo đảm hoạt động bay tại Cảng HKQT Phú Bài.
- Tất cả các hệ thống, thiết bị thông tin tại Cảng HKQT Phú Bài đều có dự phòng nhằm khắc phục nhanh nhất khi sự cố xảy ra.
- Thiết bị dẫn đường được kiểm tra, hiệu chuẩn theo quy định.

4.4 Các quy định khác

4.4.1 Khả năng dự phòng và thời gian chuyển đổi

- Đài DVOR/DME, ILS/DME, NDB, hệ thống đèn đêm: Không quá 15 giây.
- Thiết bị điều hành bay: Không quá 05 giây.
- Nguồn điện dự phòng: Chuyển đổi không chậm hơn 30 giây khi nguồn điện lưới bị gián đoạn.
- Tất cả những quy định trên phải được thực hiện nếu có trục trặc xảy ra trong thời gian phục vụ các hoạt động bay.

4.4.2 Quy định tần số liên lạc

TWR Phú Bài sử dụng tần số 118.8 MHz để liên lạc, điều hành mọi hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm của mình, thực hiện canh nghe trên tần số khẩn nguy 121.5 MHz để phối hợp, điều hành các chuyến bay trong khu vực đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IV: Đảm bảo phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến, ánh sáng

4.4.3 Trường hợp các dịch vụ mặt đất bị gián đoạn

Tổ lái tàu bay tuân theo các yêu cầu đối với trường hợp mất liên lạc trong “Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam” do Bộ Quốc phòng ban hành, “Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay” do Bộ Giao thông vận tải ban hành và các quy định về xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay tại Chương VI và Chương VII bản Quy chế bay này.

4.4.4 Tại Đài kiểm soát tại sân bay Phú Bài phải lắp đặt đồng hồ chỉ giờ địa phương, giờ quốc tế và thiết bị ghi âm để ghi lại diễn biến quá trình điều hành bay.



49

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương V: Đảm bảo khí tượng phục vụ bay và thông báo hoạt động của chim

CHƯƠNG V

ĐẢM BẢO KHÍ TƯỢNG PHỤC VỤ BAY VÀ THÔNG BÁO HOẠT ĐỘNG CỦA CHIM

5.1 Khái quát đặc điểm khí hậu trong khu vực

- Sân bay Phú Bài nằm ở phía Nam của khí hậu miền Bắc và tiếp giáp với khí hậu miền Nam của Việt Nam.
- Chế độ khí hậu ở đây có 02 mùa rõ rệt: mùa mưa và mùa khô khá phức tạp, chế độ mưa theo khí hậu miền Nam, còn chế độ nhiệt gần tương tự với chế độ khí hậu miền Bắc.

5.1.1 Mùa khô

Thời gian từ tháng 01 đến tháng 08. Tổng lượng mưa trong thời kỳ này chiếm gần 16% tổng lượng mưa của toàn năm và có thể phân chia thành 02 thời kỳ:

a) Giai đoạn từ tháng 01 đến tháng 04:

- Gió mùa Đông Bắc liên tiếp chi phối thời tiết khu vực, nhưng cường độ và tần suất các tháng sau giảm hơn các tháng trước. Hướng gió thịnh hành là hướng Tây Bắc với tốc độ trung bình tương ứng 02 - 03 m/s; tốc độ gió mạnh nhất từ 14 m/s đến 16 m/s.
- Sân bay Phú Bài có số ngày có sương mù và mù nhiều nhất trong các sân bay khu vực miền Trung. Sương mù và mù thường xuất hiện sau nửa đêm đến trước 8 giờ sáng, trong một số trường hợp có thể kéo dài đến 10 giờ sáng. Sương mù và mù xuất hiện làm giảm tầm nhìn từ xuống dưới 5000 m.
- Các hiện tượng dông, mây CB, mưa rào, v.v xuất hiện từ tháng 03, nhưng tần suất tương đối thấp. Khi Áp cao lạnh lục địa trên vùng Biển Đông biến tính và tĩnh lại thường gây ra mưa phùn, mây thấp. Giữa hai đợt ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc, thời tiết tốt, thuận lợi cho cho hoạt động bay.

b) Giai đoạn từ tháng 05 đến tháng 08:

- Là thời kỳ gió mùa Tây Nam và một số nhiễu động nhiệt đới chi phối thời tiết khu vực sân bay Phú Bài. Hướng gió thịnh hành trong tháng 05 và tháng 06 là hướng Đông Bắc, chuyển sang hướng Nam và Đông, đến tháng 07 và tháng 08 là hướng Tây Nam với tốc độ trung bình 02 - 03 m/s. Tốc độ gió mạnh nhất từ 14 m/s đến 18 m/s và thường xuất hiện trong dông, hoặc chịu ảnh hưởng trực tiếp của bão, áp thấp nhiệt đới.
- Lượng mây tổng quan trong ngày ít, thời tiết nắng nóng. Hiện tượng thời

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương V: Đảm bảo khí tượng phục vụ bay và thông báo hoạt động của chim

tiết ảnh hưởng đến hoạt động bay là mây đối lưu như: TCU, CB, dông nhiệt xuất hiện sau 13 giờ kèm theo mưa rào, gió giật, đôi khi có lốc xoáy.

5.1.2 Mùa mưa

- Thời gian từ tháng 09 đến tháng 12: Tổng lượng mưa trong thời kỳ này chiếm trên 84% tổng lượng mưa trong năm và trung bình mỗi tháng có 16 - 21 ngày mưa. Đây là thời kỳ chi phối của các nhiễu động nhiệt đới cùng với gió mùa Đông Bắc.
- Hướng gió thịnh hành là hướng Đông Bắc, Tây Bắc với tốc độ gió trung bình từ 03 - 04 m/s. Tốc độ gió mạnh nhất từ 21 đến 28 m/s và thường xuất hiện khi khu vực chịu ảnh hưởng trực tiếp của bão, áp thấp nhiệt đới hoặc có bão, áp thấp nhiệt đới đổ bộ.
- Lượng mây từ BKN đến OVC, lượng mây thấp từ SCT đến BKN (4/8 đến 6/8) với độ cao chân mây 200 - 400 m.
- Dông xuất hiện trung bình từ 01 đến 04 ngày trong mỗi tháng mùa mưa. Mây thấp, mưa kéo dài làm giảm tầm nhìn, cùng với dông, gió mạnh, v.v, gây trở ngại cho các hoạt động bay.

5.2 Lực lượng và thiết bị

5.2.1 Lực lượng và khả năng đảm bảo khí tượng

- Công tác đảm bảo khí tượng phục vụ bay HKDD trong khu vực sân bay do Bộ phận khí tượng sân bay thuộc Đài kiểm soát không lưu Phú Bài thực hiện kết hợp với sự trợ giúp của Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng.
- Bộ phận khí tượng đảm bảo việc quan trắc, lập và báo cáo bản tin thời tiết thường lệ và đặc biệt (METAR/ SPECI, MET REPORT/SPECIAL), cung cấp và thu thập các số liệu khí tượng, đáp ứng yêu cầu cho các hoạt động bay tại sân bay.
- Bản tin dự báo thời tiết phục vụ hạ cánh (TREND) do Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng lập và cung cấp cho bộ phận MET tại sân bay Phú Bài theo dạng mã luật qua điện thoại. Nhân viên khí tượng tại sân bay đính kèm bản tin TREND của sân bay vào cuối các bản tin METAR/SPECI, MET REPORT/SPECIAL dự báo xu thế diễn biến thời tiết trong vòng 02 (hai) giờ tiếp theo và phát hành tới các địa chỉ nhận theo quy định. Bản tin TREND cung cấp cho KSVKL và các đầu mối liên quan theo Văn bản hiệp đồng.
- Bản tin dự báo thời tiết tại sân bay (TAF) cho tàu bay khởi hành từ Cảng

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương V: Đảm bảo khí tượng phục vụ bay và thông báo hoạt động của chim

HKQT Phú Bài do Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng lập và cung cấp cho bộ phận MET tại sân bay Phú Bài theo dạng mã luật, sử dụng phương tiện website Cơ sở dữ liệu khí tượng hàng không Đà Nẵng, điện văn AFTN/AMHS hoặc điện thoại để nhân viên khí tượng tại sân bay cung cấp cho KSVKL và các đầu mối liên quan theo Văn bản hiệp đồng.

5.2.2 Thiết bị

- Hệ thống quan trắc thời tiết tự động AWOS đảm bảo đo các yếu tố: Gió, tầm nhìn, vận lượng và độ cao chân mây, nhiệt độ, điểm sương, khí áp, hiện tượng thời tiết.
- Ống gió được lắp đặt trước Đài Kiểm soát không lưu Phú Bài.
- Phương tiện thông tin liên lạc trao đổi số liệu: Hệ thống liên lạc AFTN/AMHS và điện thoại.

5.3 Chế độ đảm bảo

5.3.1 Đối với HKDD

a) Bộ phận khí tượng tại sân bay

Quan trắc, báo cáo bản tin thời tiết sân bay:

- Lập và báo cáo bản tin MET REPORT/SPECIAL để cung cấp cho TWR Phú Bài phục vụ điều hành tàu bay cất hạ cánh.
- Lập và báo cáo METAR (30 phút một lần)/SPECI (khi có một hoặc nhiều yếu tố khí tượng thay đổi đạt hoặc vượt ngưỡng quy định) để trao đổi, phục vụ bay và chuyển về Trung tâm khí tượng hàng không Đà Nẵng và các Trung tâm khí tượng hàng không khác theo quy định qua địa chỉ AFTN/AMHS hoặc bằng điện thoại.
- Nhận bản tin dự báo xu thế TREND, bản tin cảnh báo sân bay AD WRNG do bộ phận dự báo tại Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng thiết lập; cung cấp cho các đầu mối liên quan.

Cung cấp hồ sơ khí tượng:

- Cập nhật các thông tin về kế hoạch bay, phối hợp với bộ phận thủ tục bay để thực hiện cung cấp kịp thời hồ sơ khí tượng cho các hãng HK theo quy định.
- Căn cứ vào kế hoạch bay, phối hợp với bộ phận dự báo tại Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng để nhận và cung cấp cho tổ lái hay đại diện nhà khai thác bộ hồ sơ khí tượng cho các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Phú Bài. Thực hiện ký giao, nhận hồ sơ khí tượng đúng quy định.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương V: Đảm bảo khí tượng phục vụ bay và thông báo hoạt động của chim

- Cung cấp và lưu trữ các tài liệu, hồ sơ khí tượng đã được Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng lập sẵn trên Website Cơ sở dữ liệu Khí tượng Đà Nẵng cho các chuyến bay chuyên cơ theo đúng quy định của công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ.
- Phối hợp với Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng để cung cấp thông tin thời tiết bổ sung cho các chuyến bay khởi hành từ Cảng HKQT Phú Bài.

b) Công tác hiệp đồng giữa các bộ phận khí tượng liên quan

Công tác hiệp đồng giữa bộ phận khí tượng tại Cảng HKQT Phú Bài và Trung tâm Khí tượng hàng không Đà Nẵng thực hiện theo Văn bản hiệp đồng bảo đảm dịch vụ giữa hai bên.

5.3.2 Đối với Quân sự

Sẽ được bổ sung khi Quân sự tổ chức hoạt động bay.

5.4 Thông báo hoạt động của chim và biện pháp xử lý

- Tất cả nhân viên quan trắc khí tượng, nhân viên Đài kiểm soát không lưu Phú Bài, nhân viên bảo vệ đường CHC của sân bay và tổ lái có trách nhiệm theo dõi, báo cáo một cách kịp thời và thường xuyên về sự hoạt động của chim trong khu vực sân bay.
- Biện pháp trước mắt là Đài kiểm soát không lưu Phú Bài quan sát bằng mắt, bằng ống nhòm cũng như dựa vào thông báo của Bộ phận bảo vệ đường CHC (qua hệ thống bộ đàm) để thông báo kịp thời hoạt động của chim trong khu vực sân bay cho tổ lái liên quan. Khi phát hiện dấu hiệu có chim, Đài kiểm soát không lưu Phú Bài yêu cầu ngay Bộ phận bảo vệ đường CHC ra đuổi chim và đồng thời báo cáo trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài để dùng ô tô đuổi chim nếu hoạt động của chúng trên đường CHC có ảnh hưởng đến hoạt động bay.
- Bộ phận an ninh Cảng HKQT Phú Bài là nơi tổng hợp tình hình hoạt động của chim và xem xét các việc sau: Thời kỳ và những nơi chim thường đậu; Thời gian di chuyển và thời gian họp thành đàn chim; Đường di chuyển và độ cao bay của chim; Những đặc điểm thu hút sự chú ý của chim, v.v nhằm tìm ra, thực hiện các biện pháp xua đuổi chim một cách hữu hiệu trong khu vực sân bay.

5.5 Các số liệu thống kê về khí tượng tại khu vực sân bay

Bảng Thống kê các số liệu khí tượng trung bình hàng năm trong khu vực Cảng HKQT Phú Bài xem chi tiết tại Phụ lục 7 Quy chế bay này.

CHƯƠNG VI
QUẢN LÝ, ĐIỀU HÀNH BAY

6.1 Tổ chức điều hành bay và thông báo tin tức hàng không

6.1.1 Tổ chức điều hành bay

Đài trưởng Đài kiểm soát không lưu Phú Bài thuộc Công ty Quản lý bay miền Trung - Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam chủ trì phối hợp Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài và các đơn vị liên quan trong khu vực sân bay để đảm bảo thống nhất về công tác điều hành bay trong khu vực sân bay một cách an toàn, điều hòa và hiệu quả.

6.1.2 Cơ sở điều hành bay

Đài kiểm soát tại sân bay Phú Bài (TWR Phú Bài): Là cơ sở trực tiếp kiểm soát, điều hành các hoạt động bay HKDD và vận tải Quân sự (khi được ủy quyền) đi, đến và bay qua khu vực sân bay Phú Bài.

Khi có hoạt động hỗn hợp HKDD và Quân sự tại sân bay Phú Bài, việc chỉ huy bay được thực hiện thống nhất tại TWR Phú Bài.

6.1.3 Khu vực trách nhiệm

Đối với HKDD, khu vực trách nhiệm của TWR Phú Bài được quy định tại Mục 3.1 Chương III của Quy chế bay này.

6.1.4 Ranh giới chuyển giao kiểm soát

Giữa TWR Phú Bài và CTL Đà Nẵng:

- Việc chuyển giao kiểm soát giữa TWR Phú Bài và CTL Đà Nẵng được thực hiện tại thời điểm tàu bay qua ranh giới khu vực trách nhiệm của 02 cơ sở này hoặc tại một thời điểm theo sự thỏa thuận giữa 02 Kiểm soát viên không lưu đương nhiệm của 02 cơ sở.
- Việc chuyển giao kiểm soát tàu bay phải được tiến hành phù hợp với Văn bản hiệp đồng điều hành bay giữa CTL Đà Nẵng và TWR Phú Bài.

Ghi chú: Đối với các chuyến bay thực hiện theo kế hoạch bay ngoài hành lang bay hoặc được phép bay lệch, điểm chuyển giao kiểm soát là ranh giới giữa CTL Đà Nẵng và TWR Phú Bài.

6.1.5 Thông báo tin tức hàng không

- a) Phòng thủ tục bay/Thông báo tin tức hàng không tại sân bay

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Thu thập, xử lý NOTAM nhận từ Phòng NOTAM quốc tế.
- Thu thập tin tức có thể ảnh hưởng đến an toàn bay trong phạm vi trách nhiệm của Cảng HK. Nếu tin tức phù hợp phát hành NOTAM thì soạn dự thảo NOTAM và chuyển cho Phòng NOTAM quốc tế, những tin tức không phù hợp phát hành NOTAM thì chuyển cho Phòng AIP và Phòng Bản đồ phương thức bay để biên soạn các ấn phẩm tin tức hàng không phù hợp.
- Đảm bảo dịch vụ thông báo tin tức trước chuyến bay và sau chuyến bay.
- Nhận các ấn phẩm thông báo tin tức hàng không từ Phòng AIP thuộc Trung tâm Thông báo tin tức hàng không, lưu cơ sở dữ liệu để sẵn sàng cung cấp thông tin cho các đầu mối liên quan khi có yêu cầu.

Ghi chú: Phương thức cung cấp dịch vụ và quy trình tác nghiệp cụ thể quy định tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của cơ sở.

b) Cảng HKQT Phú Bài

Cảng HK có trách nhiệm duy trì liên lạc trực tiếp, thường xuyên với Phòng thủ tục bay/Thông báo tin tức hàng không tại sân bay nhằm cung cấp những tin tức hàng không để thực hiện thông báo tin tức hàng không theo quy định.

Tin tức hàng không khi cung cấp phải kịp thời, đầy đủ và đáp các yêu cầu về chất lượng và thời gian cần thiết để phát hành NOTAM hoặc ấn phẩm thông báo phù hợp.

6.2 Quyền hạn và trách nhiệm chỉ huy điều hành bay

- Việc chỉ huy, điều hành bay phải tiến hành liên tục và chặt chẽ. Trong trường hợp có cả hoạt động bay HKDD và Quân sự hoạt động tại sân bay Phú Bài, việc chỉ huy, điều hành bay thực hiện từ TWR Phú Bài. Tàu bay bên nào thì bên ấy chịu trách nhiệm điều hành chỉ huy. Cụ thể:
- TWR Phú Bài chịu trách nhiệm điều hành tàu bay HKDD, vận tải quân sự (nếu được Quân chủng Phòng không - Không quân ủy quyền) hạ cánh và cất cánh đi từ sân bay Phú Bài hoặc bay qua khu vực trách nhiệm của TWR Phú Bài. Các tàu bay này của Quân sự phải bay theo hướng dẫn của TWR Phú Bài theo đúng nội dung hiệp đồng đã thỏa thuận trước và chỉ dẫn không lưu của TWR.
- Trong trường hợp có hoạt động bay quân sự sử dụng sân bay Phú Bài làm dự bị, TWR Phú Bài và Chỉ huy bay Không quân khi thực hiện và giải quyết các trường hợp cụ thể phải tuân theo các nội dung quy định tại bản “Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam”, các quy định trong bản Quy chế bay này và các văn bản hiệp đồng hiện hành.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Ngôn ngữ điều hành bay sử dụng tiếng Anh (là chủ yếu) hoặc tiếng Việt (theo yêu cầu). Các thuật ngữ phải ngắn gọn, chính xác và dễ hiểu phù hợp với quy định hiện hành.

6.3 Hiệp đồng thông báo bay

- TWR Phú Bài và Phòng thủ tục bay Phú Bài nhận kế hoạch hoạt động bay ngày từ Trung tâm Quản lý luồng không lưu trước 15 giờ ngày hôm trước đối với hoạt động bay HKDD và trước 18 giờ ngày hôm trước đối với hoạt động bay Quân sự.
- Sau khi nhận được kế hoạch hoạt động bay ngày, Phòng thủ tục bay Phú Bài thông báo cho bộ phận liên quan của Cảng HKQT Phú Bài (theo văn bản hiệp đồng ký kết giữa hai đơn vị) để Cảng HK triển khai kế hoạch bay đến các cơ quan, đơn vị liên quan khai thác tại Cảng HKQT Phú Bài.
- TWR Phú Bài và Phòng thủ tục bay Phú Bài thông báo và cung cấp kịp thời cho Trung tâm Quản lý luồng không lưu ngay khi có các sai lệch so với kế hoạch hoạt động bay ngày để Trung tâm Quản lý luồng không lưu thực hiện công tác phối hợp hiệp đồng với Trung tâm Quản lý Điều hành bay Quốc gia.

6.4 Chế độ điều hành, chỉ huy bay

6.4.1 Quy tắc hiệp đồng tiếp thu tàu bay bay đến, đi từ sân bay

- Trong điều kiện bình thường, sân bay mở cửa khai thác theo đúng thời gian hoạt động quy định tại Mục 2.9 Chương II Quy chế bay này.
- Trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh, ô nhiễm môi trường, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không, việc đóng cửa tạm thời sân bay thực hiện theo quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (Điều 48, Thông tư 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay).
- Trong trường hợp thời tiết tại khu vực sân bay xấu (bão, áp thấp nhiệt đới v.v) không đảm bảo an toàn khai thác: Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài chủ trì phối hợp với Đài kiểm soát không lưu, đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài và các đơn vị liên quan tại sân bay thống nhất, làm thủ tục thông báo tạm ngừng tiếp thu tàu bay hạ cánh, cất cánh và việc sân bay khai thác trở lại.
- Các chuyến bay từ các sân bay khác đến sân bay Phú Bài phải căn cứ vào điều kiện thời tiết, tình trạng hệ thống, thiết bị kỹ thuật bảo đảm và cơ sở

hạ tầng của sân bay để quyết định khởi hành.

6.4.2 Khi cho tàu bay lặn ra vị trí cất cánh, TWR Phú Bài phải thông báo cho tổ lái:

- Đường CHC sử dụng.
- Hướng gió, tốc độ gió, khí áp tại sân.
- Huấn lệnh bay đường dài.
- Phương thức khởi hành.
- Các tin tức khác có liên quan.

Ghi chú: TWR Phú Bài liên lạc với CTL Đà Nẵng đề nghị cấp huấn lệnh đường dài. Khi cấp huấn lệnh, TWR Phú Bài phải thông báo cho CTL Đà Nẵng biết giờ dự định cất cánh. Huấn lệnh đường dài sẽ tự hết hiệu lực nếu tàu bay không cất cánh trong vòng 15 phút kể từ khi được cấp huấn lệnh, trừ khi có gia hạn thêm. Sau khi tàu bay cất cánh, TWR phải thông báo ngay giờ cất cánh thực tế cho Phòng thủ tục bay (không quá 03 phút sau khi tàu bay cất cánh) và các cơ quan, đơn vị liên quan theo Văn bản hiệp đồng giữa các bên.

6.4.3 TWR Phú Bài không được cho tàu bay cất cánh trong các trường hợp sau:

- Chuyến bay không có trong kế hoạch hoạt động bay ngày, chưa có kế hoạch bay không lưu (FPL).
- Trong dải hình quạt 60° (30° mỗi bên đầu đường CHC) có những hiện tượng nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn bay.
- Trên đường CHC có chướng ngại vật.
- Tàu bay hạ cánh chưa rời khỏi đường CHC.
- Tàu bay vào hạ cánh phải bay lại, không đảm bảo phân cách an toàn.
- Điều kiện thời tiết thực tế thấp hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu cho cất cánh của sân bay Phú Bài.
- Tổ lái từ chối cất cánh vì lý do chưa đảm bảo an toàn.
- Giám đốc Cảng vụ HK miền Trung hoặc Trưởng đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài yêu cầu đình chỉ thực hiện chuyến bay.
- Sớm trước 05 phút và chậm sau 01 giờ so với giờ dự báo trong kế hoạch bay hoặc giờ ghi trong phép bay, trừ trường hợp TWR Phú Bài đã hoàn thành thủ tục thông báo hiệp đồng và được Trung tâm Quản lý Điều hành bay quốc gia đồng ý (Điều 41, Quyết định số 2293/QĐ-BTL ngày 08/8/2013 của Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân).

Lưu ý: Trường hợp TWR Phú Bài đã nhận được Kế hoạch bay không lưu (FPL) của chuyến bay nhưng chuyến bay có trì hoãn vượt quá 30 phút so

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

với giờ dự kiến khởi hành (ETD) thì TWR Phú Bài phải phối hợp với Phòng thủ tục bay và tổ lái để có thông tin sửa đổi trước khi cấp huấn lệnh cho tàu bay khởi hành.

6.4.4 Khi điều hành tàu bay vào tiếp cận hạ cánh, TWR Phú Bài có trách nhiệm thông báo cho tổ lái:

- Tên gọi của phương thức tiếp cận và đường CHC đang sử dụng.
- Điều kiện thời tiết thực tế (hướng gió, tốc độ gió, tầm nhìn, lượng mây và độ cao chân mây, nhiệt độ, khí áp tại sân bay và các hiện tượng thời tiết nguy hiểm trong khu vực sân bay).
- Các tin tức khác có liên quan.

6.4.5 TWR Phú Bài không được cho tàu bay tiếp cận, hạ cánh trong những trường hợp sau:

- Trên đường CHC có chướng ngại vật.
- Điều kiện thời tiết tại sân bay thấp hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của phương thức tiếp cận hạ cánh đang thực hiện.
- Trong khu vực hạ cánh có hiện tượng nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn bay;
- Tổ lái báo cáo chưa sẵn sàng hạ cánh.
- Đối với tàu bay đã thực hiện 02 lần tiếp cận hạ cánh không thành công, trường hợp tổ lái đề nghị được tiếp tục tiếp cận hạ cánh, TWR Phú Bài phải khuyến cáo tổ lái về việc tuân thủ quy định đối với tổ lái không thực hiện quá 02 lần tiếp cận hạ cánh (*Chỉ thị số 2690/CT-CHK ngày 25/7/2014 của Cục Hàng không Việt Nam về việc đảm bảo an toàn bay*).

Tùy từng trường hợp cụ thể, TWR Phú Bài cấp huấn lệnh cho tổ lái thực hiện một trong các phương thức sau: Bay lại, tiếp cận hệt, bay chờ hoặc hiệp đồng với CTL Đà Nẵng cho tàu bay đi sân bay dự bị.

Ghi chú: Cục Hàng không Việt Nam có Hướng dẫn áp dụng thành phần gió xuôi trong việc chọn hướng đường cất hạ cánh sử dụng (số 527/QĐ-CHK ngày 27/03/2017).

6.4.6 Điều hành tàu bay bay qua khu vực trách nhiệm

- TWR Phú Bài chịu trách nhiệm điều hành tàu bay HKDD, vận tải quân sự (theo sự ủy quyền của Quân sự) bay qua khu vực trách nhiệm của mình.
- TWR Phú Bài điều hành tàu bay ngoài khu vực trách nhiệm khi được CTL Đà Nẵng ủy quyền bằng hiệp đồng cụ thể giữa hai cơ sở điều hành bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

6.4.7 *Tiêu chuẩn phân cách cho phép cất cánh và hạ cánh giữa các tàu bay*

Khi điều hành bay, TWR Phú Bài phải áp dụng đúng các tiêu chuẩn phân cách theo quy định.

6.4.8 *Điều hành các chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR)*

a) *Khởi hành bằng mắt:*

Chuyến bay bằng thiết bị (IFR flight) có thể thực hiện phương thức khởi hành bằng mắt (Visual departure) theo yêu cầu của tổ lái với các điều kiện sau:

- Phương thức này chỉ áp dụng vào thời gian ban ngày (daytime).
- Quỹ đạo bay không xung đột với các hoạt động bay khác trong khu vực trách nhiệm.
- Điều kiện khí tượng do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng thích hợp cung cấp cho tổ lái hay việc đánh giá thực tế của tổ lái trong phạm vi vùng trời liên quan đến quỹ đạo dự kiến thực hiện khởi hành bằng mắt phải đảm bảo tiêu chuẩn VMC hoặc cho phép chuyến bay khởi hành tham chiếu được địa hình bằng mắt cho đến thời điểm đạt độ cao an toàn tối thiểu công bố đối với phân khu/vùng trời liên quan.

b) *Tiếp cận bằng mắt:*

Chuyến bay bằng thiết bị (IFR flight) có thể thực hiện phương thức tiếp cận bằng mắt theo yêu cầu của tổ lái với các điều kiện sau:

- Phương thức này chỉ áp dụng vào thời gian ban ngày (daytime).
- Quỹ đạo bay không xung đột với các hoạt động bay khác trong khu vực trách nhiệm.
- Tổ lái báo cáo vị trí, báo cáo đã nhìn thấy sân bay và duy trì được việc quan sát các địa tiêu trong khu vực sân bay.
- Điều kiện khí tượng bằng mắt (VMC) thực tế và dự báo đảm bảo theo quy định trong quá trình tiếp cận hạ cánh.
- Tổ lái chịu trách nhiệm về an toàn chuyến bay.

6.4.9 *Điều hành các chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR)*

TWR Phú Bài có trách nhiệm như sau:

- Cho khung độ cao bay an toàn.
- Đảm bảo phân cách giữa các tàu bay theo tiêu chuẩn quy định.
- Kiểm tra theo báo cáo của tổ lái về việc giữ độ cao bay cho phép, hành lang bay, sơ đồ bay ra khỏi khu vực sân bay, việc giảm độ cao vào hạ cánh.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Thông báo kịp thời cho tổ lái về sự thay đổi tình hình thời tiết, tình hình hoạt động bay hiện tại có liên quan.
- Thông báo kịp thời cho cơ sở điều hành bay có liên quan những số liệu liên quan đến chuyến bay.

6.4.10 Phân cách giữa tàu bay HKDD và tàu bay Quân sự

Cơ sở điều hành bay HKDD và cơ quan Chỉ huy, điều hành bay Quân sự có trách nhiệm phối hợp hiệp đồng nhằm đảm bảo các hoạt động bay liên quan có phân cách, giãn cách an toàn theo chiều cao hoặc chiều ngang.

6.4.11 Khi có chuyên cơ hoạt động

Đối với HKDD, khi có tàu bay chuyên cơ cất, hạ cánh tại Cảng HKQT Phú Bài, áp dụng theo quy định về công tác đảm bảo chuyên cơ HKDD Việt Nam hiện hành.

6.5 Xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay

Khi tàu bay gặp phải những tình huống bất thường, phi công/tổ lái phải báo cáo ngay cho cơ sở điều hành bay (TWR Phú Bài hoặc Chỉ huy điều hành bay Không quân). Các cơ sở này phải sử dụng tất cả các phương tiện liên lạc, trang thiết bị hiện có, trợ giúp phi công/tổ lái xử lý theo phương án tối ưu. Trong các trường hợp này, TWR Phú Bài và Chỉ huy điều hành bay Không quân phải thông báo kịp thời cho nhau để phối hợp đảm bảo an toàn cho hoạt động bay chung.

Biện pháp xử lý của TWR Phú Bài và tổ lái tùy thuộc vào từng trường hợp đặc biệt cụ thể. Trong mọi tình huống, kiểm soát viên không lưu của TWR Phú Bài phải bình tĩnh, đánh giá đúng tình hình, hành động chính xác và kịp thời trước tiên phải tính đến an toàn bay, tính mạng của hành khách và tổ lái.

6.5.1 Trường hợp mất liên lạc

- Quy định đối với tổ lái trong trường hợp tàu bay mất liên lạc xem chi tiết tại Mục 17, phụ lục I Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện trên cơ sở tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định nêu trên.
- Các phương thức ứng phó liên quan đến liên lạc vô tuyến thực hiện theo Hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam về các phương thức ứng phó trong công tác điều hành bay.

6.5.2 Trường hợp điều kiện thời tiết xấu tại sân bay

Thực hiện đúng hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam về Phương thức phối hợp, hiệp đồng, điều hành bay trong điều kiện thời tiết xấu tại sân bay.

6.5.3 Trường hợp hỏng thiết bị trên tàu bay

Khi nhận được báo cáo của tổ lái về hỏng hóc thiết bị trên tàu bay, TWR Phú Bài phải:

- Hỏi tình trạng trên tàu bay, ý định và cách xử lý của tổ lái.
- Triển khai các công việc theo yêu cầu của tổ lái.
- Thông báo trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài về việc này.
- Nếu tổ lái quyết định đi sân bay dự bị: Thông báo và hiệp đồng với CTL/APP Đà Nẵng, trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài; thông báo cho tổ lái điều kiện thời tiết thực tế và dự báo tại sân bay dự bị để tàu bay về hạ cánh an toàn.
- Nếu tổ lái quyết định hạ cánh ở sân bay Phú Bài: Giải phóng những tàu bay đang bay trên hướng đó, ở độ cao thấp hơn dành quyền ưu tiên hạ cánh.

6.5.4 Trường hợp hệ thống đài dẫn đường bị hỏng

Khi nhận thấy hay nhận được thông báo về hệ thống đài dẫn đường bị hỏng hóc, TWR Phú Bài phải:

- Thông báo ngay cho tổ lái.
- Thông báo cho Bộ phận đảm bảo, khai thác kỹ thuật của đơn vị chủ quản đài dẫn đường để mở thiết bị dự phòng và triển khai công tác sửa chữa.
- Căn cứ vào điều kiện thời tiết và tình hình hoạt động của thiết bị dự phòng, thống nhất với tổ lái cách thức xử lý để tiếp tục hạ cánh hoặc hướng tàu bay đi sân bay dự bị.
- Thông báo cho trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài.

6.5.5 Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp

Khi nhận được thông báo về việc tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp, TWR Phú Bài phải:

- Hỏi tình trạng trên tàu bay, ý định và cách xử lý của tổ lái.
- Căn cứ vào tình hình hoạt động bay trên không, vị trí và độ cao của tàu bay, điều kiện thời tiết, lựa chọn đường bay ngắn nhất cho tàu bay. Thông báo cho tổ lái phương thức, hướng hạ cánh, điều kiện thời tiết, tình trạng

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

đường CHC tại sân bay và triển khai các công việc theo yêu cầu của tổ lái.

- Thông báo cho tất cả các tàu bay đang hoạt động trong khu vực. Hạn chế các tàu bay khác cất cánh tại sân bay, giải phóng đường CHC, các hành lang và các mực bay/độ cao.
- Thông báo cho CTL/APP Đà Nẵng để giám sát chặt chẽ tàu bay bằng giám sát ATS.
- Báo trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài để triển khai công tác khẩn nguy sân bay và đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài.
- Báo cáo tình hình cho trực Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung.

Ghi chú: Trường hợp tàu bay mất phương hướng xem ở Chương VIII.

6.5.6 Trường hợp hướng tàu bay đi sân bay dự bị

- Trong trường hợp nếu tàu bay không thể hạ cánh được tại sân bay Phú Bài, TWR Phú Bài điều hành tàu bay đi sân bay dự bị sau khi đã hiệp đồng với tổ lái và CTL/APP Đà Nẵng.
- Khi điều hành tàu bay đi sân bay dự bị, TWR Phú Bài phải thông báo cho tổ lái điều kiện thời tiết sân bay đến, hướng bay/đường bay, độ cao bay, cự ly đến sân bay dự bị (nếu có yêu cầu của tổ lái).
- Thông báo cho trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài và Phòng thủ tục bay, thông báo tin tức hàng không tại sân bay về việc tàu bay đi sân bay dự bị.
- Tiếp tục điều hành tàu bay cho đến khi tổ lái báo cáo đã bay ra khỏi khu vực trách nhiệm và CTL Đà Nẵng nhận kiểm soát tàu bay.

Ghi chú: Điều hành tàu bay trong các tình huống khẩn nguy, khẩn cấp, bất thường và phương án xử lý cụ thể của TWR Phú Bài được quy định chi tiết tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của Đài kiểm soát không lưu Phú Bài.

6.6 Trường hợp nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn

6.6.1 Đối với HKDD

Sau khi nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn, TWR Phú Bài phải:

- Giữ liên lạc với tàu bay, xác định vị trí và tình trạng cần trợ giúp, yêu cầu tổ lái báo lượng nhiên liệu còn lại (tính theo giờ bay).
- Thông báo cho CTL Đà Nẵng để hiệp đồng trong công tác điều hành bay và hiệp đồng với Trung tâm Hiệp đồng Tìm kiếm cứu nạn.
- Triển khai các công việc theo yêu cầu của tổ lái với khả năng cao nhất sẵn có.
- Trong trường hợp cần thiết, thông báo và yêu cầu các tàu bay khác canh nghe,

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

quan sát xác định vị trí nơi phát tín hiệu khẩn cấp/tai nạn nếu có thể được.

- Báo cáo ngay tình hình cho trực Giám đốc Công ty QLB miền Trung, trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài và đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài.

6.7 Quy tắc phát hiện tàu bay/mục tiêu lạ

Trong trường hợp phát hiện tàu bay/mục tiêu lạ trong khu vực sân bay, kiểm soát viên không lưu TWR Phú Bài thực hiện theo Hướng dẫn về xử lý khi xuất hiện tàu bay/mục tiêu lạ trong vùng thông báo bay của Việt Nam do Cục Hàng không Việt Nam ban hành.

CHƯƠNG VII

THỰC HÀNH BAY

7.1 Các phương thức hoạt động

- Trong khu vực vùng trời sân bay Phú Bài, tàu bay dân dụng hoạt động theo quy tắc bay IFR, VFR (khi đủ điều kiện). Tàu bay thực hiện theo các phương thức bay quy định.
- Tại sân bay Phú Bài cho phép sử dụng cả hai đầu đường CHC 09 và 27 cho cất cánh, hạ cánh.
- Kiểm soát viên không lưu chính của TWR Phú Bài là người quyết định đường CHC sử dụng và có trách nhiệm thông báo kịp thời về đường CHC sử dụng cho CTL/APP Đà Nẵng, tàu bay khai thác và các đơn vị liên quan.

7.2 Các phương thức bay đối với tàu bay dân dụng và vận tải quân sự

Danh mục và sơ đồ các phương thức bay của tàu bay HKDD xem tại các Phụ lục 8 đến Phụ lục 12 của Quy chế bay này.

7.3 Phương thức đi sân bay dự bị

Nếu điều kiện khí tượng hoặc nguyên nhân nào đó mà tàu bay không thể hạ cánh tại sân bay Phú Bài, tùy theo quyết định của tổ lái và tình hình tại sân bay dự bị trong kế hoạch bay, TWR Phú Bài điều hành tàu bay đi sân bay dự bị. Tổ lái phải tuân thủ theo huấn lệnh của TWR Phú Bài, CTL/APP Đà Nẵng về việc lấy độ cao, hướng bay để tiến nhập vào các hành lang bay/đường hàng không liên quan đi sân bay dự bị.

7.4 Những quy định chung khi thực hiện phương thức bay tại sân bay

7.4.1 Quy tắc bay trên các hành lang bay ra /vào khu vực sân bay

Khi bay trên các hành lang bay hay các hướng bay được phép khác trong khu vực sân bay, tổ lái phải giữ độ cao an toàn, duy trì việc quan sát địa hình bằng mắt và sử dụng phương tiện vô tuyến dẫn đường để xác định giữ đúng hành lang bay hay các hướng bay, thực hiện đầy đủ, kịp thời những huấn lệnh của TWR Phú Bài.

7.4.2 Chế độ ưu tiên đối với tàu bay

- a) Thứ tự ưu tiên đối với tàu bay khởi hành

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VII: Thực hành bay

- Tàu bay làm nhiệm vụ chiến đấu, diễn tập.
- Tàu bay cứu thương, tàu bay tìm kiếm - cứu nạn.
- Tàu bay mà thời gian làm việc của động cơ ở mặt đất bị hạn chế.
- Tàu bay chở khách.
- Tàu bay có tốc độ lớn hơn.
- Tàu bay huấn luyện, bay thử.

b) Thứ tự ưu tiên đối với tàu bay hạ cánh

- Tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp.
- Tàu bay có lượng nhiên liệu đảm bảo ít hơn.
- Tàu bay gặp điều kiện khí tượng dự báo có khả năng xấu đột ngột dưới tiêu chuẩn khai thác tối thiểu cho tàu bay hạ cánh.
- Tàu bay cứu thương, tàu bay tìm kiếm - cứu nạn.
- Tàu bay chở khách.
- Tàu bay huấn luyện, bay thử.

c) Thứ tự ưu tiên đối với tàu bay chuyên cơ

Tàu bay chuyên cơ có quyền ưu tiên được cất/hạ cánh hơn các tàu bay khác, cụ thể:

- Khi cất cánh: Tàu bay làm nhiệm vụ chuyên cơ có quyền ưu tiên cất cánh sau tàu bay cất cánh chiến đấu.
- Khi hạ cánh: Tàu bay chuyên cơ có quyền ưu tiên hạ cánh sau tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp và tàu bay mà lượng nhiên liệu còn lại không đủ để bay chờ hoặc bay đi sân bay dự bị.

d) Thứ tự ưu tiên trong các trường hợp đặc biệt

Trong quá trình điều hành bay, TWR Phú Bài áp dụng mức độ ưu tiên cho các tàu bay trong các trường hợp đặc biệt theo thứ tự sau:

- Tàu bay đã công bố hoặc kiểm soát viên không lưu tin rằng tàu bay đang trong tình huống khẩn nguy, kể cả trường hợp can thiệp bất hợp pháp.
- Tàu bay bị hỏng một động cơ nhưng chưa tới mức công bố khẩn nguy.
- Tàu bay trong tình trạng mất liên lạc vô tuyến.
- Tàu bay đang hoạt động vì mục đích nhân đạo.
- Tàu bay tham gia tìm kiếm cứu nạn, tàu bay cứu thương.
- Tàu bay hoạt động vì mục đích an ninh quốc gia.
- Tàu bay chở Lãnh đạo cao cấp của Đảng và Nhà nước (VIP).

7.5 Xử lý các tình huống bất trắc

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VII: Thực hành bay

Biện pháp xử lý của tổ lái tùy thuộc vào từng trường hợp đặc biệt cụ thể. Trong mọi tình huống, tổ lái phải bình tĩnh, đánh giá đúng tình hình, hành động chính xác và kịp thời, phối hợp chặt chẽ với TWR Phú Bài, trước tiên phải tính đến an toàn bay, tính mạng của hành khách và tổ lái.

7.5.1 Trong điều kiện thời tiết xấu đột biến

Tổ lái phải:

- Nhanh chóng sử dụng các hệ thống, thiết bị trên tàu bay xác định khu vực có thời tiết xấu đột biến và xu hướng phát triển.
- Báo cáo ngay cho TWR Phú Bài về lượng nhiên liệu và thời gian có thể tiếp tục bay được, thông báo ý định và cách xử lý sẽ thực hiện.
- Nếu xét thấy có thể bay chờ được, yêu cầu TWR Phú Bài hướng dẫn vào khu vực bay chờ.
- Nếu mọi cố gắng xét thấy không đảm bảo an toàn cho chuyến bay thì yêu cầu TWR Phú Bài hướng dẫn về sân bay dự bị, yêu cầu chuyển các thông tin cần thiết tới cơ sở điều hành bay kế tiếp.

7.5.2 Trường hợp mất liên lạc

a) Mất liên lạc do hỏng máy đổi không trên tàu bay

Tổ lái phải:

- Dùng mọi biện pháp để khôi phục liên lạc với mặt đất, sử dụng các phương tiện sẵn có trên tàu bay.
- Tùy theo điều kiện thời tiết chuyển sang chế độ bay bằng mắt (VFR) và tiếp tục hoặc hạ cánh xuống sân bay dự bị gần nhất.
- Nếu không thể chuyển sang chế độ bay bằng mắt (VFR) thì giữ chế độ bay bằng thiết bị (IFR) đến sân bay hạ cánh theo kế hoạch, giữ mực bay (độ cao) được chỉ định cuối cùng về đài dẫn đường hay về mốc tiếp cận đầu (IAF) quy định trong phương thức tiếp cận, giảm độ cao và hạ cánh theo phương thức đã quy định vào giờ dự kiến đến hoặc thời gian dự định tiếp cận mà TWR Phú Bài đã cấp (chọn giờ nào sớm hơn).
- Khi vào hạ cánh, nháy đèn xin hạ cánh.

b) Mất liên lạc do hỏng máy đổi không mặt đất

Tổ lái phải:

- Tiến hành chuyến bay theo kế hoạch, báo cáo đúng vị trí, độ cao mà không có báo nhận của TWR Phú Bài.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VII: Thực hành bay

- Khi vào hạ cánh, nháy đèn xin hạ cánh.
- Trong trường hợp cần thiết, thiết lập liên lạc với CTL/APP Đà Nẵng để chuyển tiếp các thông tin tới TWR Phú Bài hoặc bay về sân bay dự bị.

Ghi chú: Quy định đối với tổ lái trong trường hợp tàu bay mất liên lạc xem chi tiết tại mục 17, phụ lục I Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện trên cơ sở tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định nêu trên.

7.5.3 Khi đài dẫn đường mặt đất bị hỏng

Tổ lái phải:

- Tùy theo điều kiện thời tiết, đề nghị TWR Phú Bài để chuyển sang chế độ bay bằng mắt (VFR), nếu được phép, tiếp tục tiếp cận bằng mắt vào hạ cánh.
- Trong trường hợp điều kiện thời tiết không cho phép bay bằng mắt, thông nhất với TWR Phú Bài để tiếp tục bay chờ ở một khu vực nhất định cho đến khi nhận được tín hiệu của đài dự bị mặt đất hay đài bị hỏng đã khôi phục.
- Nếu xét thấy không thể bay chờ được, yêu cầu TWR Phú Bài hướng dẫn đi sân bay dự bị.

7.5.4 Trường hợp hỏng hóc kỹ thuật trên tàu bay

Tổ lái phải:

- Nhanh chóng xác định mức độ hỏng hóc để có biện pháp xử lý.
- Thông báo ngay cho TWR Phú Bài biết, yêu cầu cụ thể các hỗ trợ cần thiết ở mặt đất.
- Nếu quyết định hạ cánh tại sân bay dự bị, tổ lái yêu cầu TWR Phú Bài cung cấp các thông tin cần thiết và hướng dẫn tàu bay đi sân bay dự bị.

7.5.5 Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp

Tổ lái phải:

- Phát tín hiệu khẩn cấp, mở tín hiệu tai nạn của hệ thống nhận dạng, thông báo cho TWR Phú Bài về vị trí, độ cao, hướng bay, lượng nhiên liệu còn lại, tình trạng trên tàu bay và các yêu cầu trợ giúp cần thiết (trong trường hợp cần thiết, có thể thông báo cho CTL/APP Đà Nẵng).
- Các tổ lái khác khi nghe được tín hiệu khẩn cấp, phải thông báo ngay cho cơ sở điều hành bay đang trực tiếp liên lạc và tạm hạn chế đàm thoại vô tuyến, giúp đỡ tổ lái bị nạn theo khả năng của mình.

CHƯƠNG VIII
QUY TẮC PHỤC HỒI ĐỊNH HƯỚNG
TRONG KHU VỰC SÂN BAY

8.1 Đối với hoạt động bay HKDD và vận tải Quân sự

8.1.1 Xử lý của tổ lái

Khi không xác định được vị trí hay phương hướng, tổ lái phải:

- Liên lạc với TWR Phú Bài báo cáo tàu bay bị mất phương hướng, lượng nhiên liệu còn lại, thời gian và độ cao qua điểm báo cáo cuối cùng trước khi mất định hướng, độ cao và hướng bay hiện tại, dự đoán vị trí của tàu bay, đánh giá tình hình cụ thể và áp dụng biện pháp có lợi nhất để phục hồi định hướng.
- Chuyển sang chế độ động cơ đảm bảo thời gian bay tối đa và áp dụng các phương pháp có lợi nhất để phục hồi vật chuẩn trên cơ sở thỏa thuận với TWR Phú Bài.
- Trong quá trình khôi phục vật chuẩn trong khu vực sân bay và trên các hướng tiếp cận tổ lái dùng tất cả các đài dẫn đường mặt đất của HKDD cũng như của Không quân. Bật tín hiệu tai nạn của hệ thống nhận dạng và truyền tín hiệu cấp cứu, lấy độ cao thích hợp để các đài ra đa mặt đất dễ phát hiện.
- Sau khi xác định được vị trí, báo cáo TWR Phú Bài hoặc CTL/APP Đà Nẵng lượng nhiên liệu còn lại (tính theo thời gian bay), thực hiện theo sự hướng dẫn của cơ sở điều hành bay liên quan.
- Nếu khôi phục vật chuẩn không có kết quả, không đợi đến khi cạn nhiên liệu, hạ cánh bất kỳ sân bay nào gần nhất hoặc trên một bãi trống do tổ lái lựa chọn đồng thời báo cho cơ sở điều hành bay liên quan.
- Khi nhận thấy tàu bay có xu hướng tiến gần về biên giới quốc gia, phải lập tức lấy hướng bay vào sâu trong lãnh thổ nước mình, sau đó mới tìm biện pháp khắc phục mất định hướng.
- Trong mọi trường hợp, tổ lái phải bình tĩnh, sáng suốt để đánh giá đúng tình hình thực tế. Khi ra đa phát hiện được tàu bay, tổ lái nhất thiết phải tuân theo huấn lệnh chỉ dẫn của cơ sở điều hành bay ở mặt đất.

8.1.2 Xử lý của TWR Phú Bài

Khi tàu bay mất phương hướng, TWR Phú Bài phải:

- Kiểm tra lại việc bật tín hiệu tai nạn và tín hiệu khẩn cấp của tổ lái.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương VIII: Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay

- Yêu cầu tổ lái báo lượng dầu còn lại (tính theo thời gian bay), hướng bay và độ cao hiện tại, dự đoán của tổ lái về vị trí tàu bay.
- Thông báo ngay cho CTL/APP Đà Nẵng và báo cáo trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài để thông báo cho các cơ quan liên quan, sân bay dự bị hoặc các sân bay gần nhất để sẵn sàng tiếp nhận tàu bay.
- Yêu cầu tổ lái lấy độ cao có lợi nhất để các đài ra đa HKDD và Quân sự có thể phát hiện.
- Tạm dừng cho các tàu bay cất cánh và hạn chế liên lạc với các tàu bay khác.
- Mở hết các phương tiện sẵn có, cung cấp những địa tiêu gần sân bay để tổ lái xác định phương hướng.
- Khi được tổ lái báo cáo là tàu bay có xu hướng tiến về gần biên giới, phải yêu cầu tổ lái lấy hướng bay vào sâu lãnh thổ nước mình, sau đó mới tìm các biện pháp khắc phục phương hướng.
- Khi đã tìm hay xác định được vị trí tàu bay, căn cứ vào thời gian bay, lượng nhiên liệu còn lại và điều kiện thời tiết nhanh chóng dẫn tàu bay về hạ cánh hoặc hướng tới sân bay dự bị.
- Khi tình huống kết thúc, báo cáo trực Giám đốc cảng HKQT Phú Bài để thông báo cho các đầu mối liên quan.

8.2 Đối với hoạt động bay Quân sự

Sẽ được bổ sung khi Quân sự tổ chức hoạt động bay.

8.3 Địa tiêu dễ nhận biết trong khu vực sân bay

Xem tại Mục 3.2 Chương III Quy chế bay này.

CHƯƠNG IX
CÔNG TÁC TÌM KIẾM, CỨU NẠN VÀ KHẨN NGUY SÂN BAY

9.1 Phạm vi trách nhiệm

- Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài, Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tại khu vực sân bay Phú Bài tổ chức tìm kiếm, cứu nạn (TKCN) tàu bay bị nạn trong vùng trách nhiệm TKCN đã được phân công.
- Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài chủ trì, phối hợp với Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung và các cơ quan, đơn vị liên quan xây dựng Kế hoạch khẩn nguy sân bay trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Ghi chú: Vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu, nạn của Cảng HKQT Phú Bài xem tại Phụ lục 13 Quy chế bay này.

9.2 Lực lượng và phương tiện

9.2.1 Đối với HKDD

a) *Lực lượng:*

Các cán bộ, nhân viên Cảng HKQT Phú Bài phối hợp với các lực lượng địa phương thông qua Ủy ban tìm kiếm, cứu nạn tỉnh Thừa Thiên Huế thực hiện. Cảng HKQT Phú Bài có văn bản hợp đồng nguyên tắc với các lực lượng của tỉnh: Phòng cháy chữa cháy (PCCC), Công an tỉnh, Bộ chỉ huy Quân sự tỉnh, các bệnh viện trong khu vực, v.v về công tác TKCN. Khi xảy ra tình huống, theo yêu cầu, các lực lượng này sẽ tham gia trợ giúp.

b) *Phương tiện*

Phương tiện, trang bị, thiết bị:

- 02 xe cứu hỏa có tổng dung tích 20.800m³ nước, 2.650 lít Foam và 485kg bột khô (gồm: 01 xe Ziegler và 01 Rosenbauer Panther 6x6 CA-5).
- 01 xe cứu thương cùng cơ số thuốc khẩn nguy và các công cụ hỗ trợ như cáng, lều bạt, v.v.
- Cấp cứu hỏa: Đạt cấp CAT 7.

Ghi chú: Thông số cụ thể của các phương tiện được nêu chi tiết tại Tài liệu hướng dẫn khai thác của Cảng HK.

9.2.2 Đối với Quân sự

Sẽ được bổ sung khi Quân sự tổ chức hoạt động bay.

9.2.3 Chế độ sử dụng

- Các đơn vị phải bảo đảm phương tiện, trang thiết bị hiện có của mình trong tình trạng hoạt động tốt. Đảm bảo sẵn sàng hoạt động 24/24 giờ.
- Quy định việc phối hợp sử dụng các phương tiện, trang thiết bị cứu hộ, cứu nạn giữa các đơn vị phải ký kết Văn bản hợp đồng liên quan cụ thể, rõ ràng.
- Khi có sự cố, tai nạn liên quan đến HKDD xảy ra trong khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Cảng HKQT Phú Bài: Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài chỉ huy, điều hành các lực lượng hàng không để ứng phó ban đầu với các tình huống khẩn nguy sân bay, TKCN trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm được giao; bàn giao, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan thực hiện việc TKCN tàu bay trong khu vực trách nhiệm được giao sau khi hoàn thành công tác ứng phó ban đầu theo quy định của Thủ tướng Chính phủ về quy chế phối hợp TKCN, ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp trong lĩnh vực hàng không dân dụng.
- Khi có sự cố, tai nạn liên quan đến HKDD xảy ra ngoài khu vực trách nhiệm TKCN của Cảng HKQT Phú Bài: Thực hiện theo Kế hoạch TKCN Hàng không và Kế hoạch TKCN khu vực miền Trung của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

9.2.4 Chế độ quản lý phương tiện, trang bị, thiết bị

Phương tiện, trang bị, thiết bị của đơn vị nào sẽ do đơn vị đó quản lý, kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa.

- Các loại trang thiết bị và phương tiện phục vụ công tác TKCN, công tác PCCC tại sân bay Phú Bài phải luôn đảm bảo các thông số kỹ thuật, được tra nạp đầy đủ xăng dầu, nước, hóa chất và đưa vào vị trí quy định để sẵn sàng làm nhiệm vụ khi có tình huống khẩn nguy, cháy nổ xảy ra.
- Chế độ kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật: Phương tiện, thiết bị phục vụ công tác TKCN, PCCC phải được kiểm tra hàng ngày và bảo dưỡng định kỳ theo quy định.
- Nội dung kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật: Đối với trang thiết bị và phương tiện phục vụ công tác TKCN, PCCC phải được thực hiện theo hướng dẫn của nhà chế tạo. Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài căn cứ tài liệu hướng dẫn kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật của nhà chế tạo để xây dựng và tiến hành quy trình kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật cho các trang thiết bị và phương tiện của đơn vị và tổ chức thực hiện. Kết quả kiểm tra kỹ thuật hàng ngày và bảo dưỡng định kỳ phải được ghi đầy đủ vào lý lịch trang thiết bị.

- Trường hợp các trang thiết bị và phương tiện bị hỏng hóc: Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài và Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung phải báo cáo theo quy trình và tiến hành sửa chữa kịp thời.

9.3 Chế độ tổ chức trực và thực hiện nhiệm vụ trợ giúp

9.3.1 Chế độ tổ chức trực

1) Đối với HKDD

- Tổ chức trực khẩn nguy (bố trí người và phương tiện) 24/24 giờ kể cả ngày lễ, ngày Tết và ngày nghỉ. Ngoài ra, Bộ phận khẩn nguy sân bay tại Cảng HKQT Phú Bài, Trung tâm Hiệp đồng TKCN của Công ty Quản lý bay miền Trung bố trí trực nhằm đảm bảo triển khai kịp thời khi có sự cố xảy ra.
- Thông tin liên lạc phục vụ công tác khẩn nguy cứu nạn, công tác phòng cháy chữa cháy phải đảm bảo liên tục thông suốt nhằm tiếp nhận, truyền đạt và xử lý thông tin kịp thời, chính xác, đầy đủ trong mọi tình huống.
- Căn cứ vào tình hình bay cụ thể, mức độ khẩn nguy để thống nhất mức độ chuyển cấp. Yêu cầu về thời gian đối với lực lượng và phương tiện trong các trường hợp khẩn nguy phải có mặt và sẵn sàng lên đường qui định:
 - + Cấp 1: 10 phút.
 - + Cấp 2: 30 phút.
 - + Cấp 3: 60 phút.
- Khi có hoạt động bay tại sân bay Phú Bài, các lực lượng, phương tiện cứu thương, cứu hỏa, tìm kiếm, cứu nạn phải được triển khai ở tư thế sẵn sàng, có thể ra ngay hiện trường khi có lệnh của Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài hoặc theo yêu cầu của TWR Phú Bài.
- Khi có hoạt động bay qua, căn cứ vào tình hình bay cụ thể, tất cả lực lượng và phương tiện phục vụ cho công tác khẩn nguy luôn nằm trong tình trạng báo động cấp 3.
- Khi có tình huống khẩn nguy hoặc sự cố cháy nổ xảy ra tại khu vực Cảng HKQT Phú Bài, các cơ quan đơn vị hoặc cá nhân phải triển khai kịp thời việc cứu hộ, cứu hỏa và thông báo ngay cho trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài.

2) Đối với Quân sự

Sẽ được bổ sung khi Quân sự tổ chức hoạt động bay.

9.3.2 Thực hiện nhiệm vụ trợ giúp

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IX: Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay

Khi được yêu cầu điều động lực lượng, trang bị, thiết bị và phương tiện phục vụ công tác TKCN, PCCC của Cảng HKQT Phú Bài đi làm nhiệm vụ trợ giúp thì:

- Trục Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài có quyền điều động lực lượng, phương tiện phục vụ TKCN, PCCC của Cảng HK đi trợ giúp.
- Các đầu mối tiếp nhận sự trợ giúp bao gồm: Các phường, xã giáp ranh Cảng HKQT Phú Bài.
- Phải căn cứ vào tình hình thực tế tại thời điểm đó để quyết định và việc điều động lực lượng, phương tiện, trang bị, thiết bị đi trợ giúp trên cơ sở đảm bảo các điều kiện sau:
 - + Không có hoạt động bay tại Cảng HKQT Phú Bài (thời gian có hoạt động bay tại Cảng HK được tính là 01 giờ trước khi có tàu bay hạ cánh hoặc dự định hạ cánh tại cảng, thời gian tàu bay đang đậu tại sân đậu hoặc trong vòng 01 giờ sau khi tàu bay đã cất cánh rời sân bay Phú Bài).
 - + Có yêu cầu trợ giúp của Chính quyền, Công an, Quân đội đóng trên địa bàn và địa phương đã ký kết Văn bản hợp đồng nguyên tắc về công tác khẩn nguy cứu nạn, phòng cháy chữa cháy với Cảng HKQT Phú Bài.
 - + Duy trì liên lạc thường xuyên, liên tục giữa chỉ huy trực tại Cảng HKQT Phú Bài với lực lượng được điều động đi trợ giúp.
 - + Báo cáo cấp trên kịp thời và đầy đủ mọi vấn đề liên quan đến việc điều động lực lượng, phương tiện, trang bị, thiết bị đi trợ giúp.

9.4 Hành động của các thành phần, lực lượng tìm kiếm cứu nạn khi có tai nạn tàu bay

9.4.1 Đối với HKDD

Ngay sau khi nhận được thông báo về tai nạn, sự cố xảy ra từ cơ sở điều hành bay hoặc các cơ quan có liên quan, việc tổ chức thực hiện tìm kiếm, cứu nạn được thực hiện như sau:

- a) Khi có hỏa hoạn tại sân bay, người phát hiện phải nhanh chóng thông báo cho lực lượng trực hoặc bảo vệ gần nhất, đồng thời cúp cầu giao điện, báo cáo trực Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài để huy động lực lượng, phương tiện cứu hỏa sẵn có kết hợp với đội phòng cháy chữa cháy của địa phương, nhanh chóng chữa cháy và di chuyển các trang bị, thiết bị và vật dụng đến nơi an toàn.
- b) Khi tàu bay HKDD bị nạn trong khu vực trách nhiệm TKCN đã được phân công của Cảng HKQT Phú Bài, Giám đốc Cảng HK phải:

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Chương IX: Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay

- Nhanh chóng kích hoạt Trung tâm khẩn nguy tại sân bay và triển khai công tác cứu hộ, cứu nạn cho hành khách, tổ lái và tàu bay.
 - Thông báo ngay cho Lãnh đạo Tổng công ty Cảng HK Việt Nam, đại diện cảng vụ HK tại Cảng HKQT Phú Bài và các đơn vị TKCN liên quan tại địa bàn. Tin tức báo cáo phải đầy đủ chi tiết như: Đặc điểm tai nạn, sự cố, khu vực, thời gian mất liên lạc, thời gian nhận được tín hiệu tai nạn, biện pháp đã triển khai thực hiện, v.v.
 - Quyết định tạm thời ngừng khai thác sân bay nếu tai nạn xảy ra ảnh hưởng đến các hoạt động bay khác và thông báo cho các nơi liên quan.
 - Báo động và tập trung đưa các lực lượng tìm TKCN đến khu vực có tai nạn, lập vành đai TKCN và thao tác theo phương án đã phê duyệt.
 - Thông báo tới các cơ quan, đơn vị đã tham gia ký kết hợp đồng khẩn nguy - cứu nạn để triển khai lực lượng và phương tiện trợ giúp tới ứng cứu.
 - Chỉ huy các đội tìm kiếm và yêu cầu các đội tìm kiếm phải luôn luôn giữ liên lạc vô tuyến với sở chỉ huy tìm kiếm, thông báo các diễn biến trong quá trình tìm kiếm để nhận lệnh chỉ đạo.
 - Thường xuyên báo cáo diễn biến tình hình và nhận chỉ đạo từ các cấp có thẩm quyền liên quan.
- c) Khi tàu bay HKDD bị nạn ngoài khu vực trách nhiệm TKCN đã được phân công của Cảng HKQT Phú Bài: Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung chủ trì phối hợp với Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài, đại diện Cảng vụ HK tại Phú Bài và các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức TKCN.
- d) Khi tìm thấy tàu bay HKDD bị nạn, người chủ trì (Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài hoặc Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung) và các đội TKCN cần phải tiến hành các công việc sau:
- Trực tiếp chỉ huy giải quyết ban đầu công tác cứu hộ, cứu nạn cho người và tàu bay.
 - Kết hợp với lực lượng địa phương nhanh chóng sơ cấp cứu nạn nhân và đưa ra khỏi khu vực nguy hiểm.
 - Tổ chức canh gác bảo vệ hiện trường tạo điều kiện thuận lợi cho công tác điều tra tai nạn.

9.4.2 Đối với Quân sự

Sẽ được bổ sung khi Quân sự tổ chức hoạt động bay.

9.5 Kết thúc công tác tìm kiếm, cứu nạn

Sau khi TKCN xong, người chủ trì (Giám đốc Cảng HKQT Phú Bài hoặc Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Trung) phải tiến hành một số công

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI
Chương IX: Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay

việc sau:

- Báo cáo cấp có thẩm quyền chi tiết các công việc đã tiến hành.
- Phối hợp hay chủ trì giải quyết các vấn đề thanh toán chi phí liên quan.
- Tổ chức họp rút kinh nghiệm.
- Tiến hành tổng kết báo cáo về sự cố, tai nạn xảy ra trong khu vực.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Danh mục phụ lục

Danh mục các phụ lục

Phụ lục	Nội dung
Phụ lục 1:	Sơ đồ sân bay
Phụ lục 2:	Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay
Phụ lục 3:	Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất
Phụ lục 4:	Sơ đồ chướng ngại vật sân bay loại A
Phụ lục 5:	Sơ đồ khu vực sân bay
Phụ lục 6:	Sơ đồ bố trí đài dẫn đường tại sân bay
Phụ lục 7:	Thống kê số liệu khí hậu trung bình hàng năm trong khu vực sân bay
Phụ lục 8:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 09: PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, BACMA 1B, HUTRO 1A
Phụ lục 8-1:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 09: PHUVA 2B, ANTHU 2B, BACMA 2B, HUTRO 1B
Phụ lục 8-2:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 27: PHUVA 1C, ANTHU 1C, BACMA 1C, HUTRO 1C
Phụ lục 8-3:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 27: PHUVA 1D, ANTHU 1D, BACMA 1D, HUTRO 1D
Phụ lục 8-4:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) RNP đường CHC 27: PHUVA 1E, HUTRO 1E
Phụ lục 8-5:	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) RNP đường CHC 09: ANTHU 1F, HUTRO 1F, PHUVA 1F
Phụ lục 9:	Sơ đồ phương thức đến chuyển tiếp bằng thiết bị (STAR) đường CHC 27: LATOM 1A
Phụ lục 9-1:	Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) đường CHC 27: PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, NAMBI 1A, HUTRO 1A
Phụ lục 9-2:	Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) đường CHC 27: PHUVA 1B, ANTHU 1B, BACMA 1B, NAMBI 1B, HUTRO 1B

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Danh mục phụ lục

- Phụ lục 9-3: Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) RNP đường CHC 27: BIPHU 1A, HUTRO 2C, PHADE 2A
- Phụ lục 10: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR đường CHC 27
- Phụ lục 10-1: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị ILS x đường CHC 27
- Phụ lục 10-2: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị ILS z đường CHC 27
- Phụ lục 10-3: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị ILS y đường CHC 27
- Phụ lục 10-4: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị NDB đường CHC 27
- Phụ lục 10-5: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị RNAV đường CHC 27
- Phụ lục 11: Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt
- Phụ lục 12: Sơ đồ phương thức khởi hành bằng mắt
- Phụ lục 13: Sơ đồ vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Cảng HK

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 1

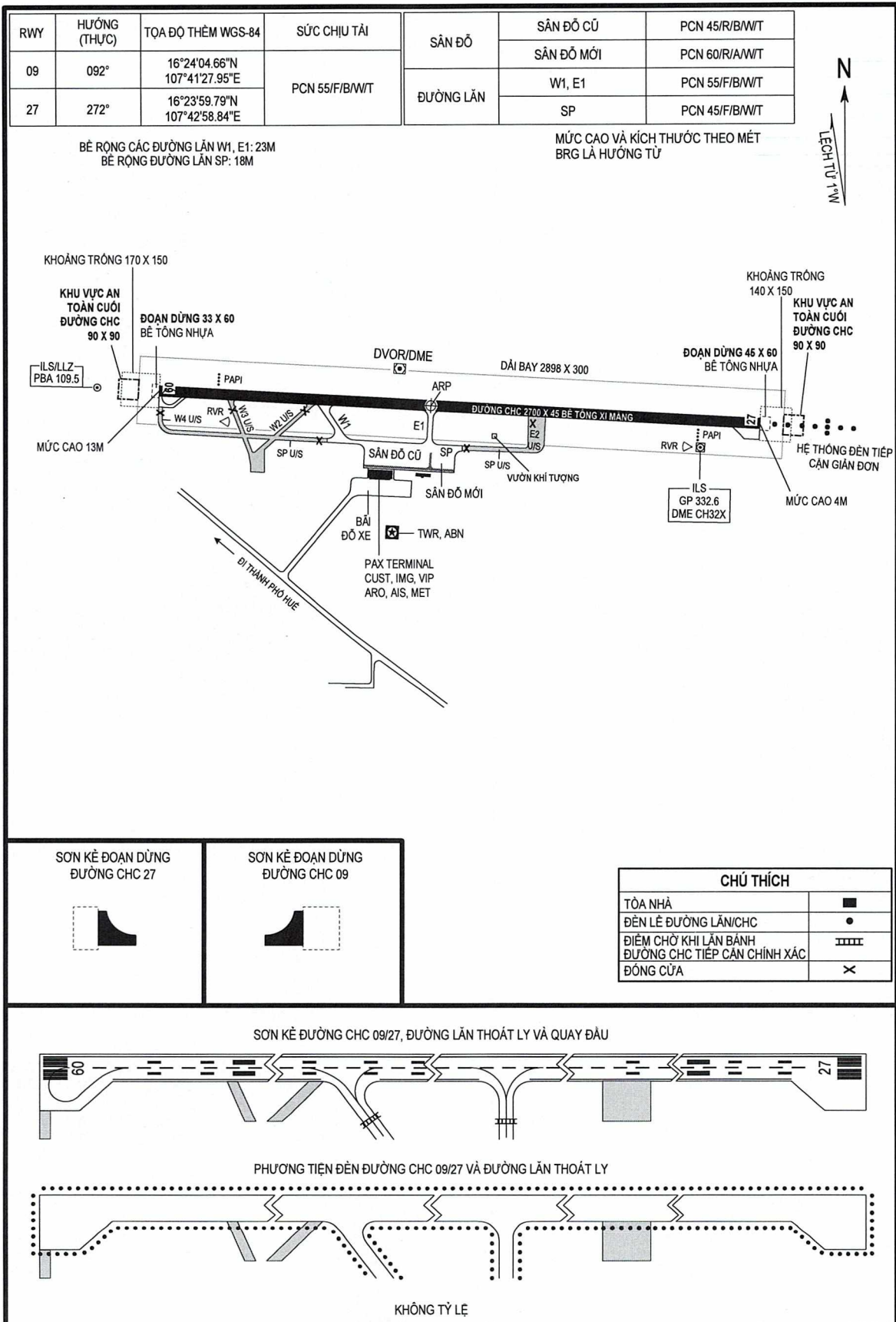
SƠ ĐỒ SÂN BAY - ICAO

16°24'02"N
107°42'09"E

MỨC CAO
SÂN BAY 15M

TWR 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

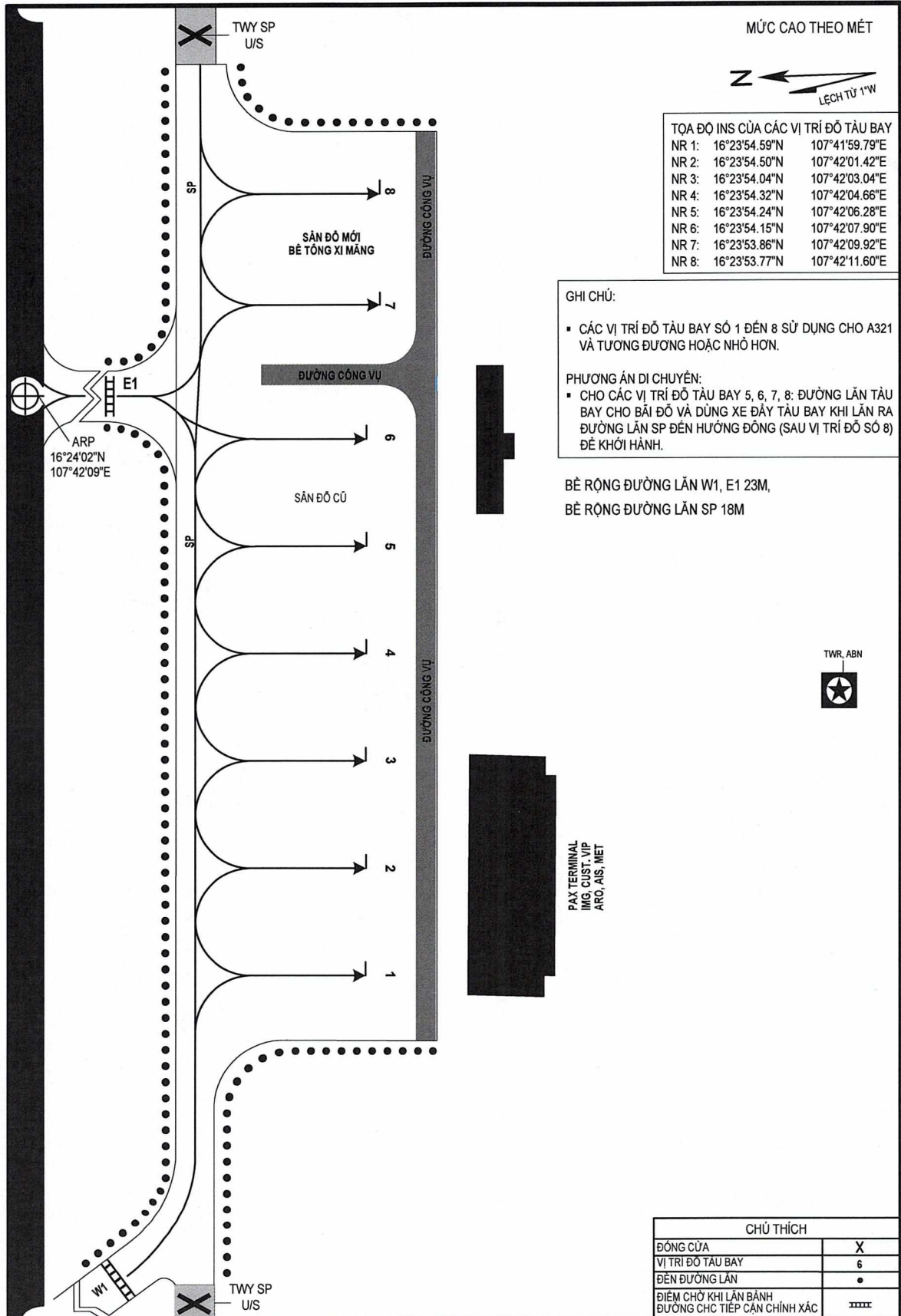
Phụ lục 2

SƠ ĐỒ SÂN ĐỒ
VỊ TRÍ ĐỒ TÀU BAY - ICAO

MỨC CAO
SÂN ĐỒ TÀU BAY 15M

TWR 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

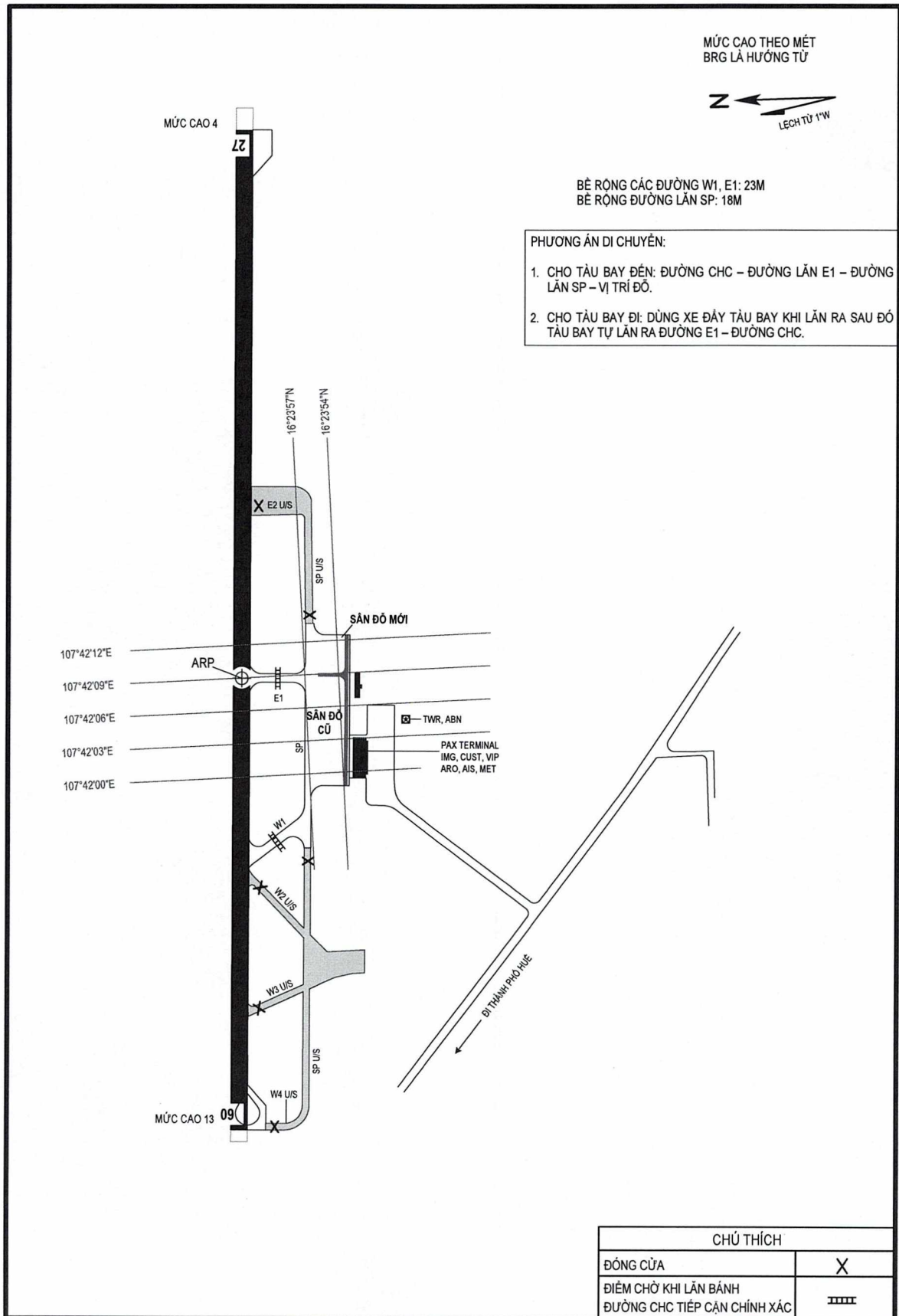
Phụ lục 3

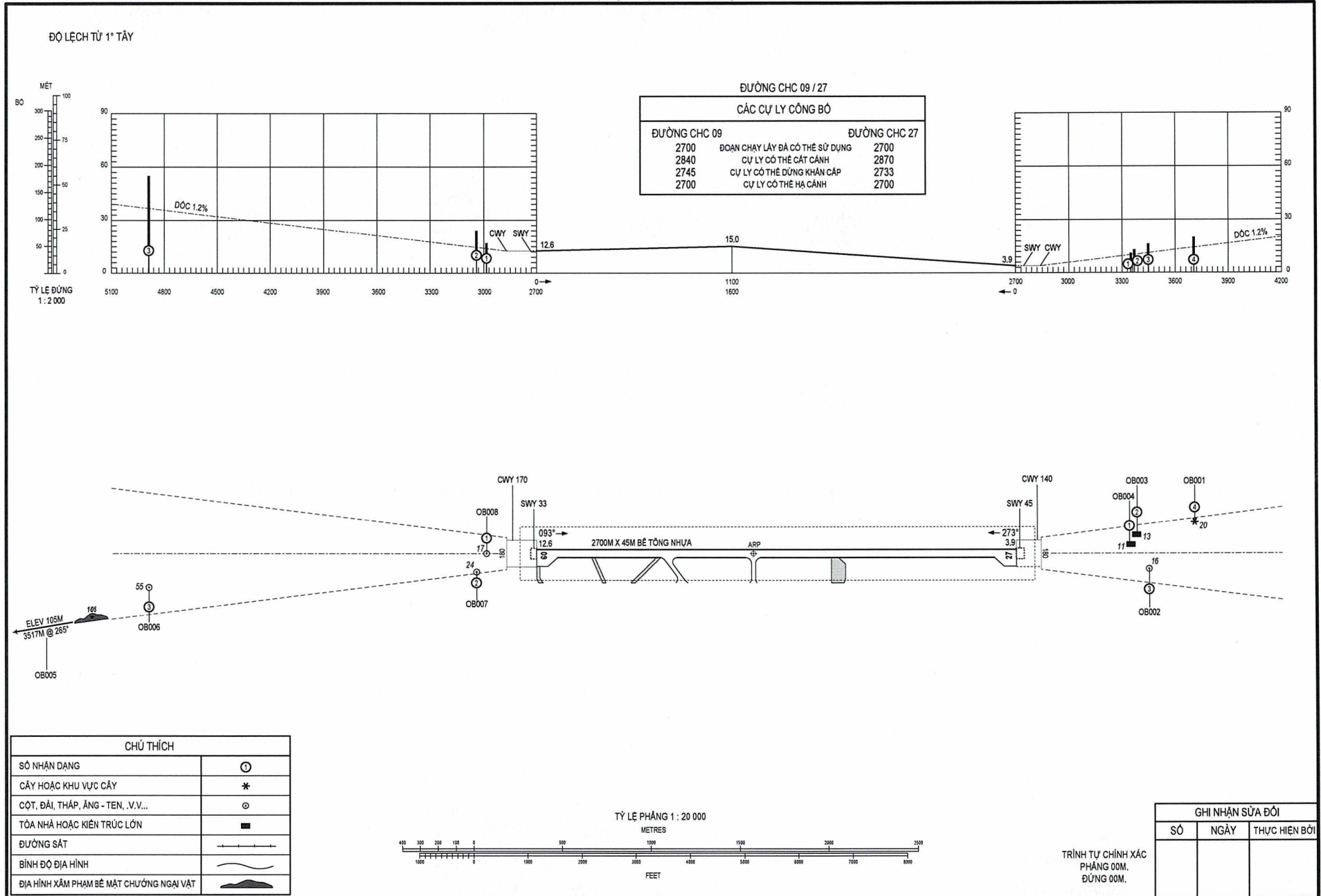
SƠ ĐỒ HƯỚNG DẪN
DI CHUYỂN MẶT ĐẤT - ICAO

MỨC CAO
SÂN ĐỒ TÀU BAY 15M

TWR 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VWPB)





81

SƠ ĐỒ KHU VỰC - ICAO

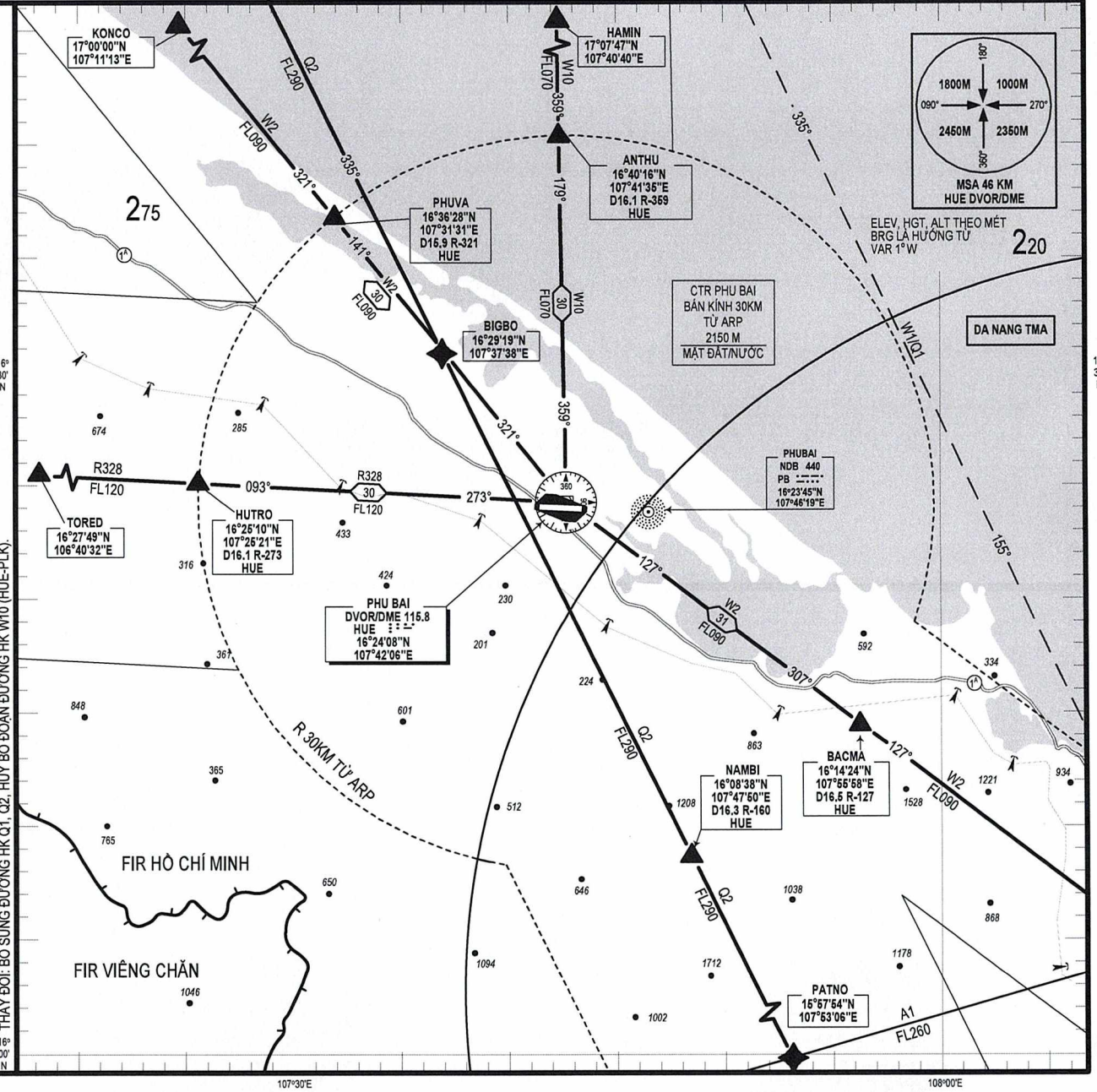
TWR 118.8

CTR PHU BAI

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI
Phụ lục 5

CHÚ THÍCH	
KHU VỰC KIỂM SOÁT (TMA) (AWY)	—————
ĐƯỜNG TỰ VẤN (ADR)	=====
KHU KIỂM SOÁT (CTR)	-----
ĐIỂM BÁO CÁO (BẮT BUỘC)	▲
ĐIỂM BÁO CÁO (THEO YÊU CẦU)	△
LỘ ĐIỂM (WPT) (BẮT BUỘC/BAY TẮT)	◆
TUYẾN KHỞI HÀNH/ĐÈN	W10
ĐƯỜNG BAY CHUYÊN TIẾP	---
TÊN ĐƯỜNG CỤ LY THEO KI LÔ MÉT GIỚI HẠN THẤP	W10 30 FL070
ĐỘ CAO BAY TỐI THIỂU	1500
PHƯƠNG VỊ TỪ	273°
RANH GIỚI VÙNG THÔNG BÁO BAY	---
PHƯƠNG VỊ DẪN ĐƯỜNG VÔ TUYẾN	TÊN PHUBAI LOẠI VÀ TẦN SỐ DVOR/DME 115.8 NHẬN DẠNG HUE TỌA ĐỘ 16°24'08"N 107°42'06"E

ĐỘ CAO TỐI THIỂU KHU VỰC (AMA)
TRONG MỖI VÙNG TỨ GIÁC 1° THỂ HIỆN MỘT GIÁ TRỊ ĐỘ CAO TỐI THIỂU KHU VỰC (AMA) LÀ ĐỘ CAO THẤP NHẤT CÓ THỂ SỬ DỤNG TRONG ĐIỀU KIỆN KHÍ TƯỢNG BAY BẰNG THIẾT BỊ (IMC). AMA ĐÁP ỨNG KHOẢNG VƯỢT CHƯỚNG NGẠI VẬT TỐI THIỂU 300 MÉT (600 MÉT TRÊN VÙNG NÚI) TRÊN TẤT CẢ CÁC CHƯỚNG NGẠI VẬT NẪM TRONG VÙNG TỨ GIÁC. AMA ĐƯỢC TRÌNH BÀY TỪ HÀNG CHỤC ĐẾN HÀNG NGHÌN THEO ĐƠN VỊ MÉT TÍNH THEO MỨC BIỂN TRUNG BÌNH (MSL).
VÍ DỤ: 2750 MÉT **275**

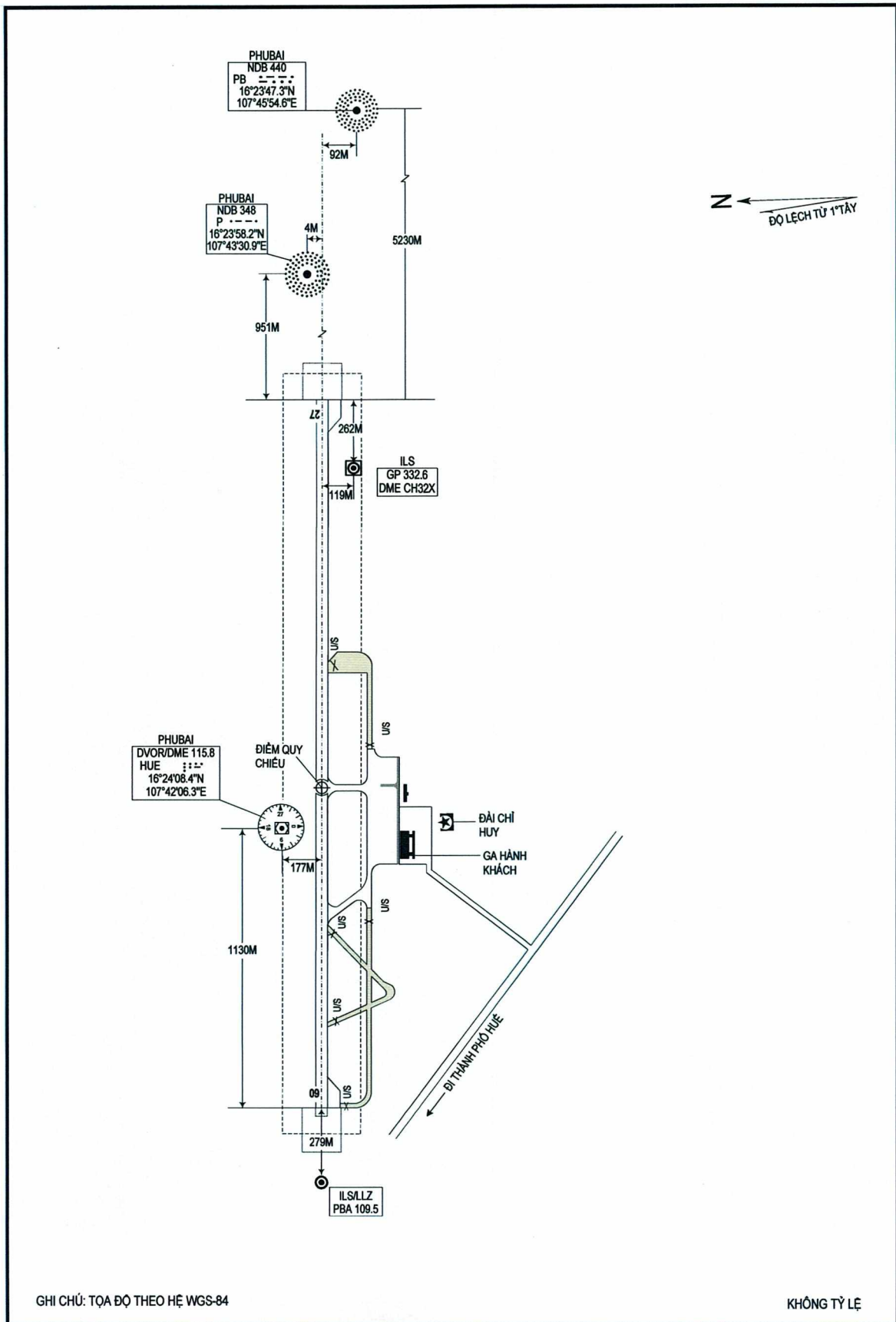


PL 5

2020



SƠ ĐỒ BỐ TRÍ ĐÀI PHỤ TRỢ DẪN ĐƯỜNG TẠI SÂN BAY PHÚ BÀI



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 7

THỐNG KÊ CÁC SỐ LIỆU KHÍ TƯỢNG TRUNG BÌNH HÀNG NĂM KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

(Giai đoạn từ năm 2009 đến năm 2019)

Các đại lượng liên quan	Số liệu trung bình theo các tháng trong năm											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Khí áp trung bình (Mb)	1017.0	1015.1	1013.5	1010.3	1007.5	1004.9	1004.5	1004.9	1007.8	1011.5	1013.8	1016.5
Nhiệt độ không khí T.B (độ C)	20.4	22.0	24.1	27.0	29.6	30.9	30.2	30.0	28.4	26.4	24.8	21.4
- Trung bình cực đại (độ C)	23.3	25.9	28.1	31.6	34.7	36.0	35.1	35.3	33.1	30.5	27.9	24.0
- Trung bình cực tiểu (độ C)	18.0	18.9	20.9	23.6	25.8	26.9	24.2	26.1	25.0	23.4	22.3	19.3
- Cực đại tuyệt đối (độ C)	34.0	36.0	37.0	42.0	41.0	42.0	42.0	42.0	39.0	36.0	34.0	32.0
- Cực tiểu tuyệt đối (độ C)	11.0	12.0	14.0	17.0	21.0	21.0	22.0	22.0	19.0	20.0	16.0	14.0
Hướng gió thịnh hành	W, NW	NW	N, NW	NW,NE	NE,SSW	SSW, E	SW	S, SW	NE	NE	NE	W, NW
Tốc độ gió trung bình mặt đất (KT)	4.8	4.6	4.4	4.2	4.3	4.5	4.4	4.3	4.5	5.1	5.6	5.2
Tốc độ gió cực đại ở mặt đất (KT)	56.0	30.0	32.0	33.0	42.0	78.0	28.0	70	65	46	43	76
Ngày có mưa trong tháng (T.B)	19.2	10.5	9.9	9.2	8.8	7.4	11.8	11.0	15.1	20.0	20.3	22.2
Độ ẩm trung bình %	91.6	89.3	88.5	84.1	76.5	69.8	74.0	75.2	82.7	86.4	88.2	90.8
Số ngày có đông trong tháng (T.B)	0.1	0.0	1.0	3.6	9.3	6.5	7.5	8.5	10.0	4.3	1.0	0.0
Số ngày có sương mù trong tháng (T.B)	4.2	6.8	6.8	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	2.2
Số ngày có mù trong tháng (T.B)	29.5	27.3	28.8	21.2	4.8	1.3	1.3	0.3	6.5	21.0	21.7	27.2

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 8

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO

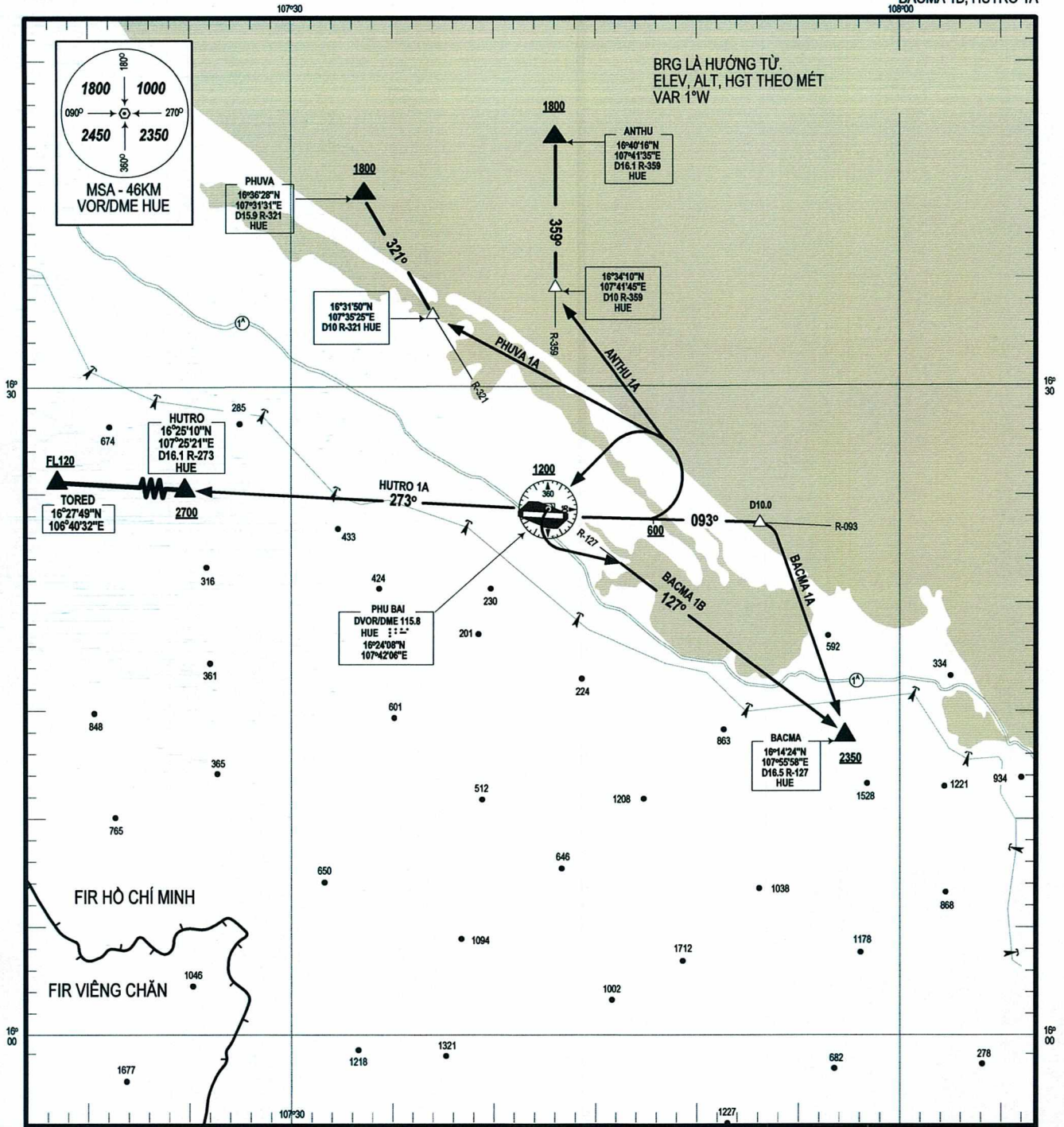
ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP : 2750 M

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)

CHC 09

PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A,
BACMA 1B, HUTRO 1A



ĐƯỜNG CHC 09

- PHUVA ONE ALPHA DEPARTURE (PHUVA 1A):** SAU KHI CẤT CẢNH, TIẾN NHẬP R-093 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 600M HOẶC CAO HƠN, VÒNG TRÁI TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W2 TẠI D10.0 R-321 HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI PHUVA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 1800M)
- ANTHU ONE ALPHA DEPARTURE (ANTHU 1A):** SAU KHI CẤT CẢNH, TIẾN NHẬP R-093 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 600M HOẶC CAO HƠN, VÒNG TRÁI TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W10 TẠI D10.0 R-359 HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI ANTHU. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 1800M)
- BACMA ONE ALPHA DEPARTURE (BACMA 1A):** SAU KHI CẤT CẢNH, TIẾN NHẬP R-093 HUE, ĐẾN D10.0 HUE VÒNG PHẢI ĐẠT ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN TẠI BACMA, TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W2 ĐI DAN. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 2350M).
- BACMA ONE BRAVO DEPARTURE (BACMA 1B):** SAU KHI CẤT CẢNH, TIẾN NHẬP R-093 HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 600M HOẶC CAO HƠN, VÒNG TRÁI VỀ ĐÀI HUE ĐẠT ĐỘ CAO 1200M HOẶC CAO HƠN, SAU ĐÓ TIẾN NHẬP R-127 HUE ĐI BACMA, ĐẠT ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN TẠI BACMA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 2350M).
- HUTRO ONE ALPHA DEPARTURE (HUTRO 1A):** SAU KHI CẤT CẢNH, TIẾN NHẬP R-093 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 600M HOẶC CAO HƠN, VÒNG TRÁI VỀ ĐÀI HUE ĐẠT ĐỘ CAO 1200M HOẶC CAO HƠN, SAU ĐÓ TIẾN NHẬP R-273 HUE ĐI HUTRO, ĐẠT ĐỘ CAO 2700M HOẶC CAO HƠN TẠI HUTRO, ĐẠT MỨC BAY FL120 HOẶC CAO HƠN TẠI TORED. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 2700M).

16g

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

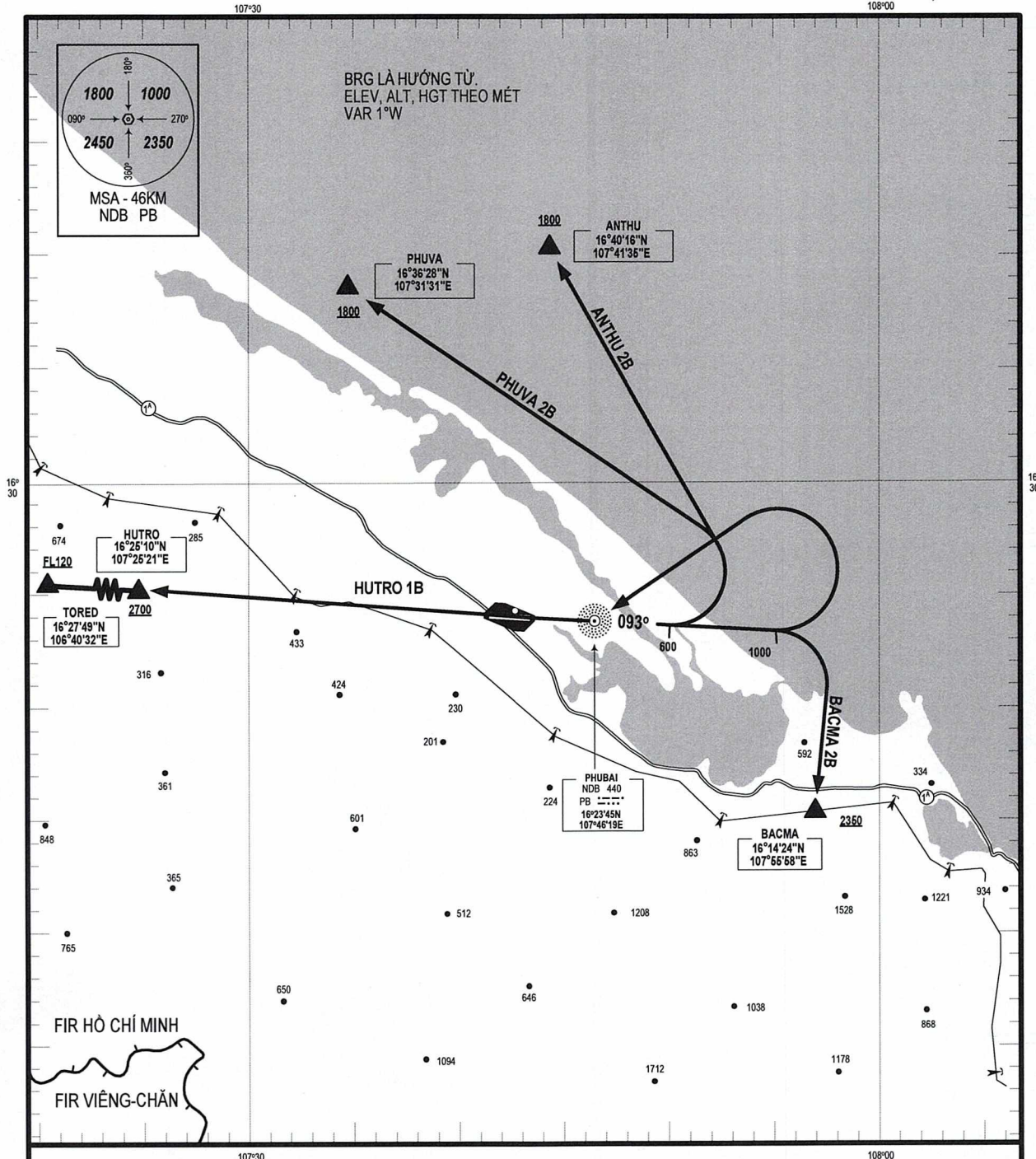
Phụ lục 8-1

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID)- ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP: 2750 M
MỨC BAY CHUYỂN TIẾP: FL100

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
CHC 09
PHUVA 2B, ANTHU 2B,
BACMA 2B, HUTRO 1B



ĐƯỜNG CHC 09

1. PHUVA TWO BRAVO DEPARTURE (PHUVA 2B): SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 600M, VÒNG TRÁI ĐẾN ĐIỂM PHUVA, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI ĐIỂM PHUVA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
2. ANTHU TWO BRAVO DEPARTURE (ANTHU 2B): SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 600M, VÒNG TRÁI ĐẾN ĐIỂM ANTHU, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI ĐIỂM ANTHU. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
3. BACMA TWO BRAVO DEPARTURE (BACMA 2B): SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 1000M, VÒNG PHẢI ĐẾN ĐIỂM BACMA, ĐẠT ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
4. HUTRO ONE BRAVO DEPARTURE (HUTRO 1B): SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 1000M, VÒNG TRÁI VỀ ĐÀI NDB PB, QUA PB VÒNG PHẢI LÁY HƯỚNG VỀ HUTRO, ĐẠT ĐỘ CAO 2700M HOẶC CAO HƠN TẠI ĐIỂM HUTRO, SAU ĐÓ TIẾP TỤC ĐẾN ĐIỂM TORED, ĐẠT MỨC BAY FL120 HOẶC CAO HƠN TẠI TORED. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

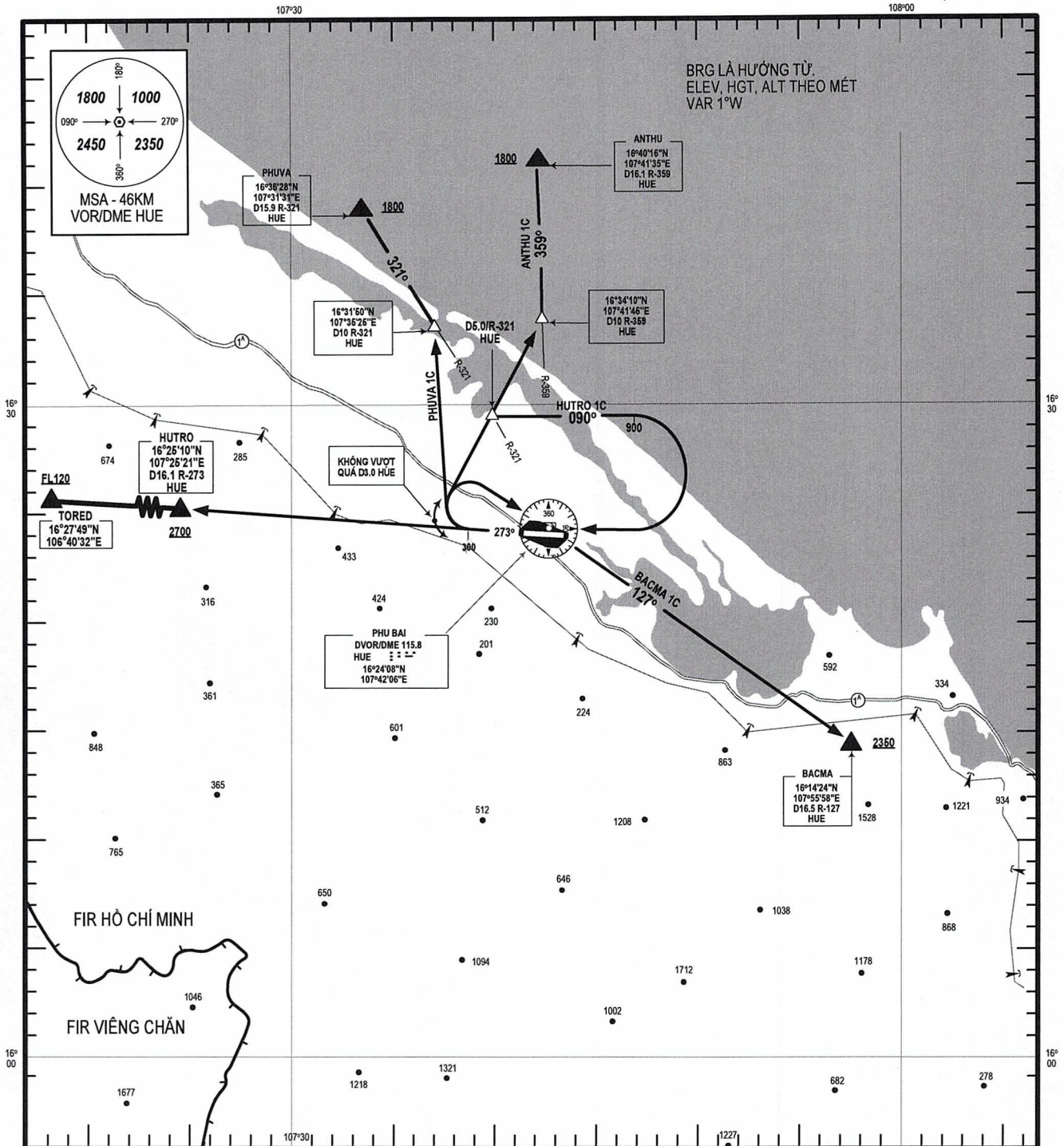
Phụ lục 8-2

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP : 2750 M
MỨC BAY CHUYỂN TIẾP: FL100

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VWPB)
CHC 27
PHUVA 1C, ANTHU 1C,
BACMA 1C, HUTRO 1C.



ĐƯỜNG CHC 27

- 1. PHUVA ONE CHARLIE DEPARTURE (PHUVA 1C):** SAU KHI CẤT CÁNH, TIẾN NHẬP R-273 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 300M, VÒNG PHẢI KHÔNG VƯỢT QUÁ 03 DME HUE, TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W2 TẠI D10.0/R-321 HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI PHUVA.(TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 5% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 1800M)
- 2. ANTHU ONE CHARLIE DEPARTURE (ANTHU 1C):** SAU KHI CẤT CÁNH, TIẾN NHẬP R-273 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 300M, VÒNG PHẢI KHÔNG VƯỢT QUÁ 03 DME HUE, TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W10 TẠI D10.0/R-359 HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI ANTHU. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 5% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 1800M).
- 3. BACMA ONE CHARLIE DEPARTURE (BACMA 1C):** SAU KHI CẤT CÁNH, TIẾN NHẬP R-273 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 300M, VÒNG PHẢI KHÔNG VƯỢT QUÁ 03 DME HUE, ĐẠT ĐỘ CAO 1000M HOẶC CAO HƠN TẠI HUE, SAU ĐÓ TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W2, ĐẠT ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN TẠI BACMA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 5% CHO TỚI KHI ĐẠT ĐỘ CAO 2350M).
- 4. HUTRO ONE CHARLIE DEPARTURE (HUTRO 1C):** SAU KHI CẤT CÁNH, TIẾN NHẬP R-273 HUE ĐẠT ĐỘ CAO 300M, VÒNG PHẢI KHÔNG VƯỢT QUÁ 03 DME HUE ĐẾN D5.0/R-321 HUE, SAU ĐÓ VÒNG PHẢI HƯỚNG BAY 090° ĐẠT ĐỘ CAO 900M VÒNG PHẢI VỀ ĐÀI HUE ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN, TIẾP TỤC ĐI HUTRO ĐẠT ĐỘ CAO 2700M HOẶC CAO HƠN TẠI HUTRO, TIẾP TỤC ĐI TORED ĐẠT MỨC BAY FL120 HOẶC CAO HƠN TẠI TORED. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 5% CHO TỚI ĐIỂM TORED).

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

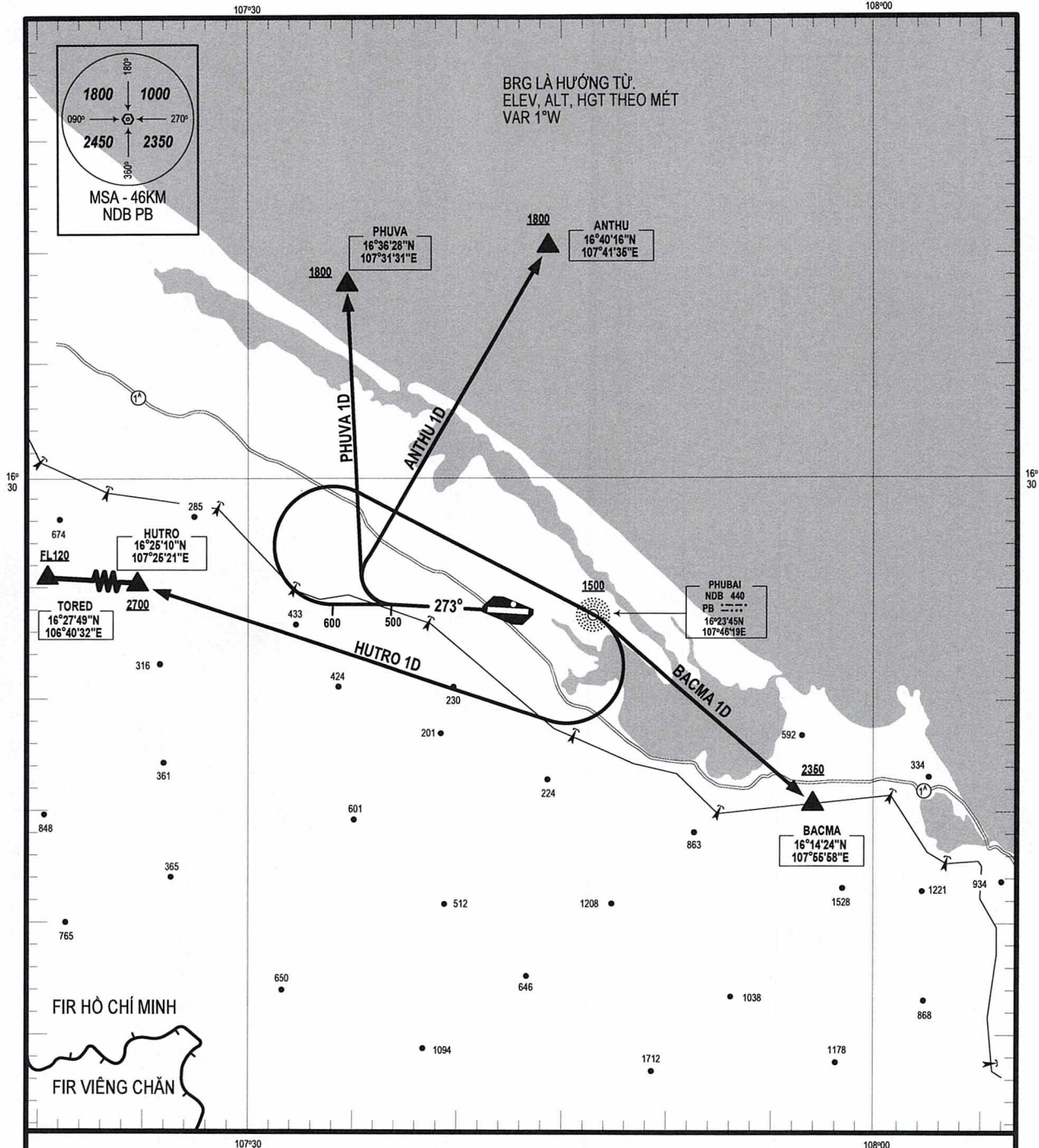
Phụ lục 8-3

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID)- ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP : 2750 M
MỨC BAY CHUYỂN TIẾP: FL100

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
CHC 27
PHUVA 1D, ANTHU 1D,
BACMA 1D, HUTRO 1D.



ĐƯỜNG CHC27

- 1. PHUVA ONE DELTA DEPARTURE (PHUVA 1D):** SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 500M, VÒNG PHẢI TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W2, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI PHUVA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
- 2. ANTHU ONE DELTA DEPARTURE (ANTHU 1D):** SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 500M, VÒNG PHẢI TIẾN NHẬP ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG W10, ĐẠT ĐỘ CAO 1800M HOẶC CAO HƠN TẠI ANTHU. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
- 3. BACMA ONE DELTA DEPARTURE (BACMA 1D):** SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 600M, VÒNG PHẢI VỀ ĐÀI NDB PB ĐẠT ĐỘ CAO 1500M HOẶC CAO HƠN, TIẾP TỤC ĐI BACMA, ĐẠT ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN TẠI BACMA. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7%).
- 4. HUTRO ONE DELTA DEPARTURE (HUTRO 1D):** SAU KHI CÁT CẢNH, GIỮ HƯỚNG ĐƯỜNG CHC ĐẠT ĐỘ CAO 600M, VÒNG PHẢI VỀ ĐÀI NDB PB ĐẠT ĐỘ CAO 1500M HOẶC CAO HƠN, VÒNG PHẢI ĐI HUTRO, ĐẠT ĐỘ CAO 2700M HOẶC CAO HƠN TẠI HUTRO, TIẾP TỤC ĐI ĐẾN ĐIỂM TORED, ĐẠT MỨC BAY FL120 HOẶC CAO HƠN TẠI ĐIỂM TORED. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 7% CHO TỚI TORED).

46

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 8-4

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO

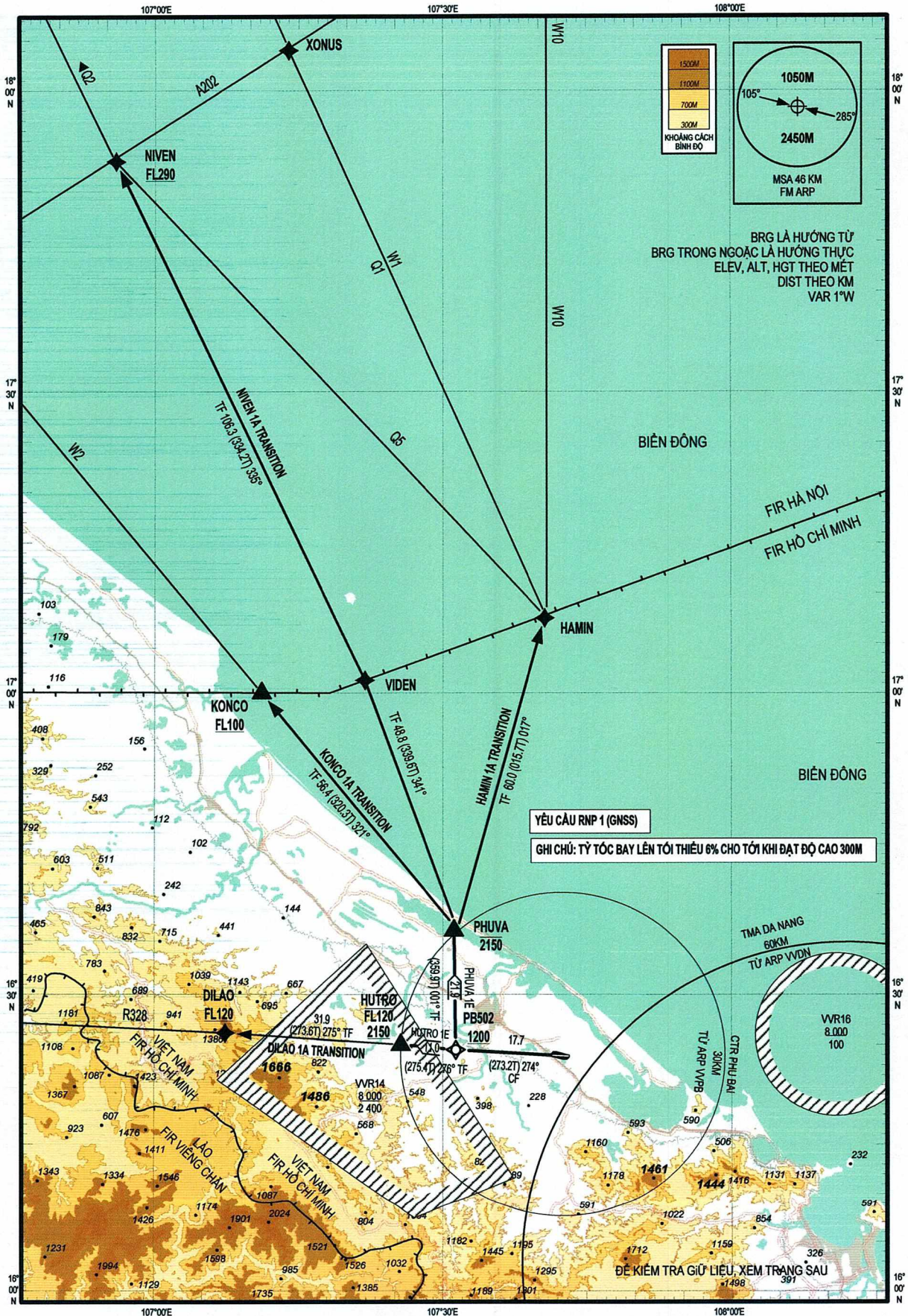
ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750M

TWR: 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)

RNP CHC 27

HUTRO 1E, PHUVA 1E



lg

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 8-5

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO

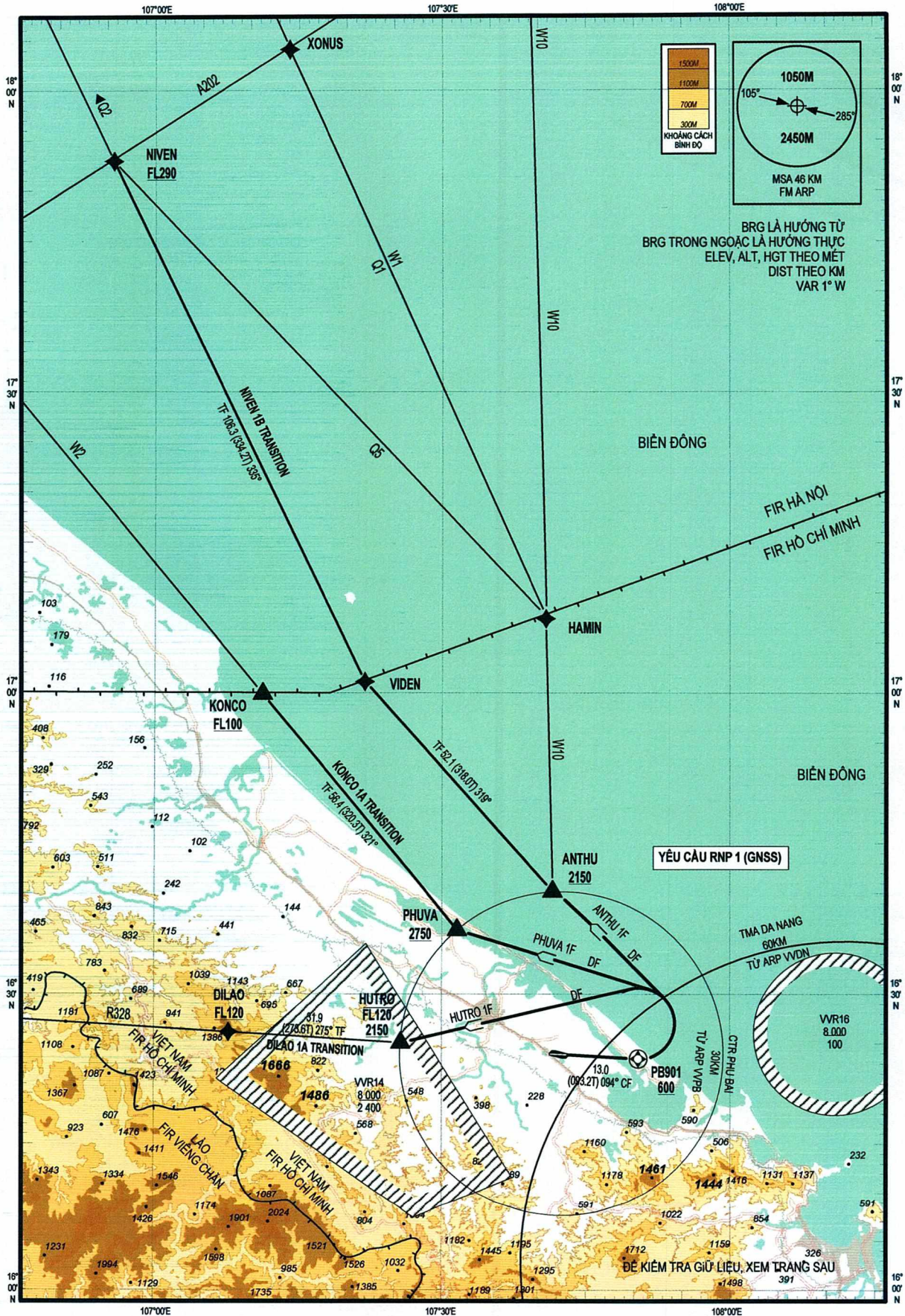
ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750M

TWR: 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)

RNP CHC 09

ANTHU 1F, HUTRO 1F, PHUVA 1F



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

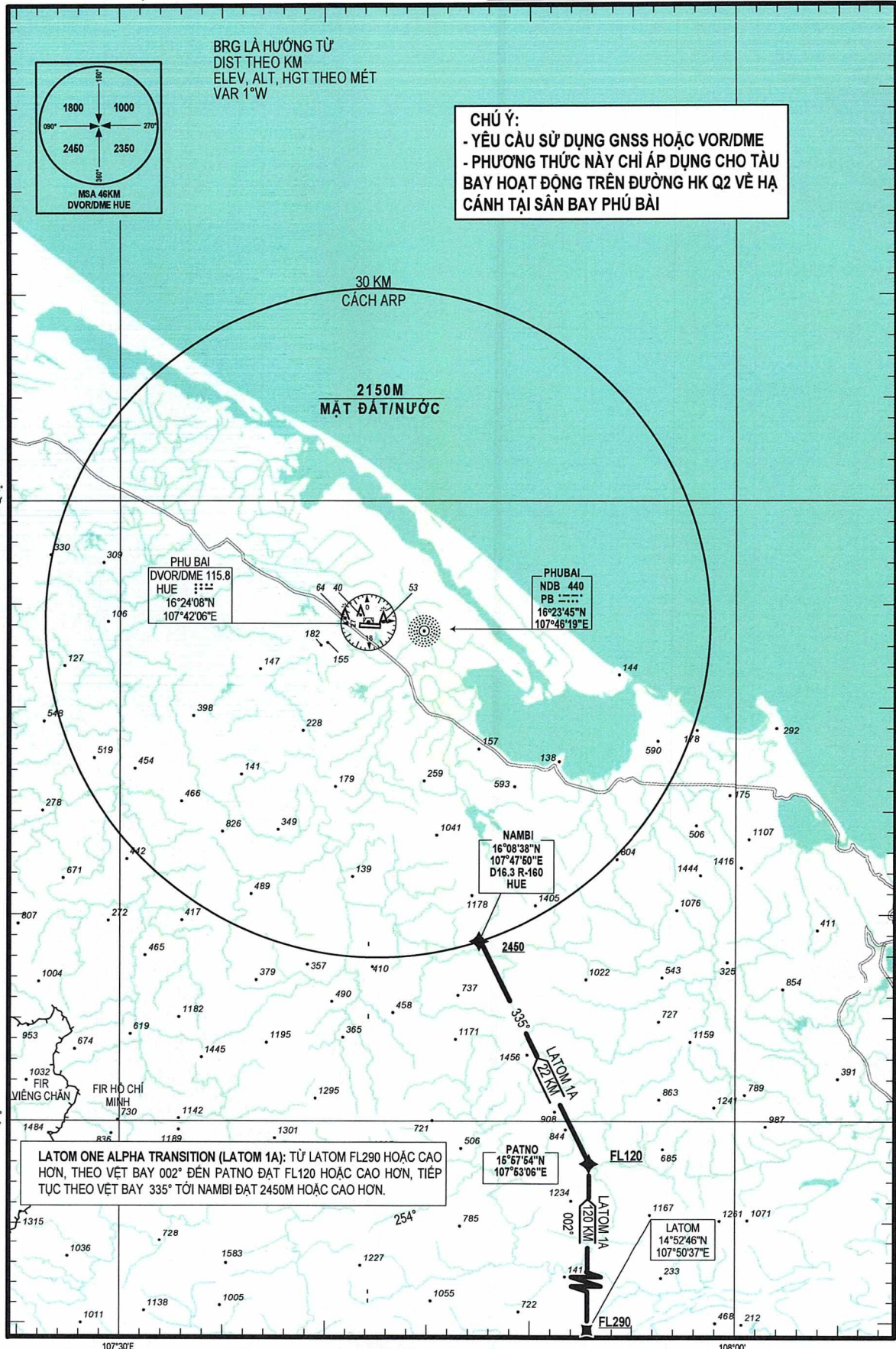
Phụ lục 9

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC ĐẾN
CHUYỂN TIẾP BẰNG THIẾT BỊ
(STANDARD TRANSITION ARRIVAL
ROUTE-STAR- ICAO)

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP: 2750M

PBA TWR: 118.8
DAN APP CHÍNH: 120.45
PHỤ: 125.45
DAN CTL CHÍNH: 125.3
PHỤ: 125.45

THỪA THIÊN HUẾ / PHÚ BÀI QT (VVPB)
ĐƯỜNG CHC 27
LATOM 1A



16

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

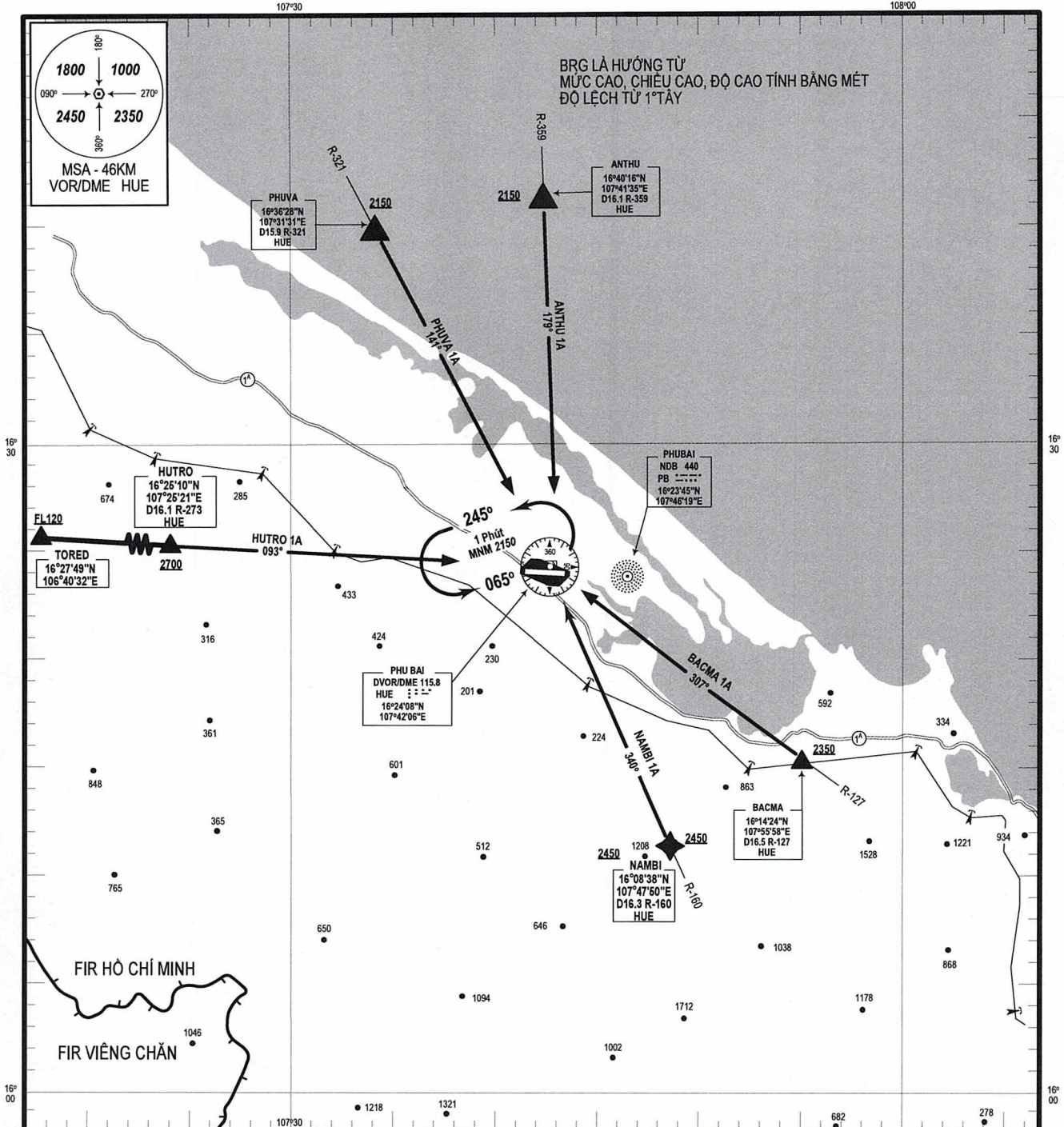
Phụ lục 9-1

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐẾN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP: 2750M

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
CHC 27
PHUVA 1A, ANTHU 1A, BACMA 1A, NAMBI 1A,
HUTRO 1A



ĐƯỜNG CHC 27

1. PHUVA ONE ALPHA ARRIVAL (PHUVA 1A): TỪ PHUVA ĐỘ CAO 2150M HOẶC CAO HƠN, BAY VỀ ĐÀI HUE TRÊN R-321 TẠI ĐỘ CAO 2150M. THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN VOR HOẶC ILS Z ĐƯỜNG CHC 27.
2. ANTHU ONE ALPHA ARRIVAL (ANTHU 1A): TỪ ANTHU ĐỘ CAO 2150M HOẶC CAO HƠN, BAY VỀ ĐÀI HUE TRÊN R-359 TẠI ĐỘ CAO 2150M. THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN VOR HOẶC ILS Z ĐƯỜNG CHC 27.
3. BACMA ONE ALPHA ARRIVAL (BACMA 1A): TỪ BACMA ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN, BAY VỀ ĐÀI HUE TRÊN R-127 GIẢM ĐỘ CAO XUỐNG 2150M VỀ HUE VOR/DME. THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN VOR HOẶC ILS Z ĐƯỜNG CHC 27.
4. NAMBI ONE ALPHA ARRIVAL (NAMBI 1A): TỪ NAMBI ĐỘ CAO 2450M HOẶC CAO HƠN, BAY VỀ ĐÀI HUE TRÊN R-160 GIẢM ĐỘ CAO XUỐNG 2150M VỀ HUE VOR/DME. THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN VOR HOẶC ILS Z ĐƯỜNG CHC 27.
5. HUTRO ONE ALPHA ARRIVAL (HUTRO 1A): TỪ TORED MỨC BAY FL120 VỀ HUTRO GIẢM ĐỘ CAO XUỐNG 2700M TẠI HUTRO, BAY VỀ ĐÀI HUE TRÊN R-273 GIẢM ĐỘ CAO XUỐNG 2150M. THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN VOR HOẶC ILS Z ĐƯỜNG CHC 27.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

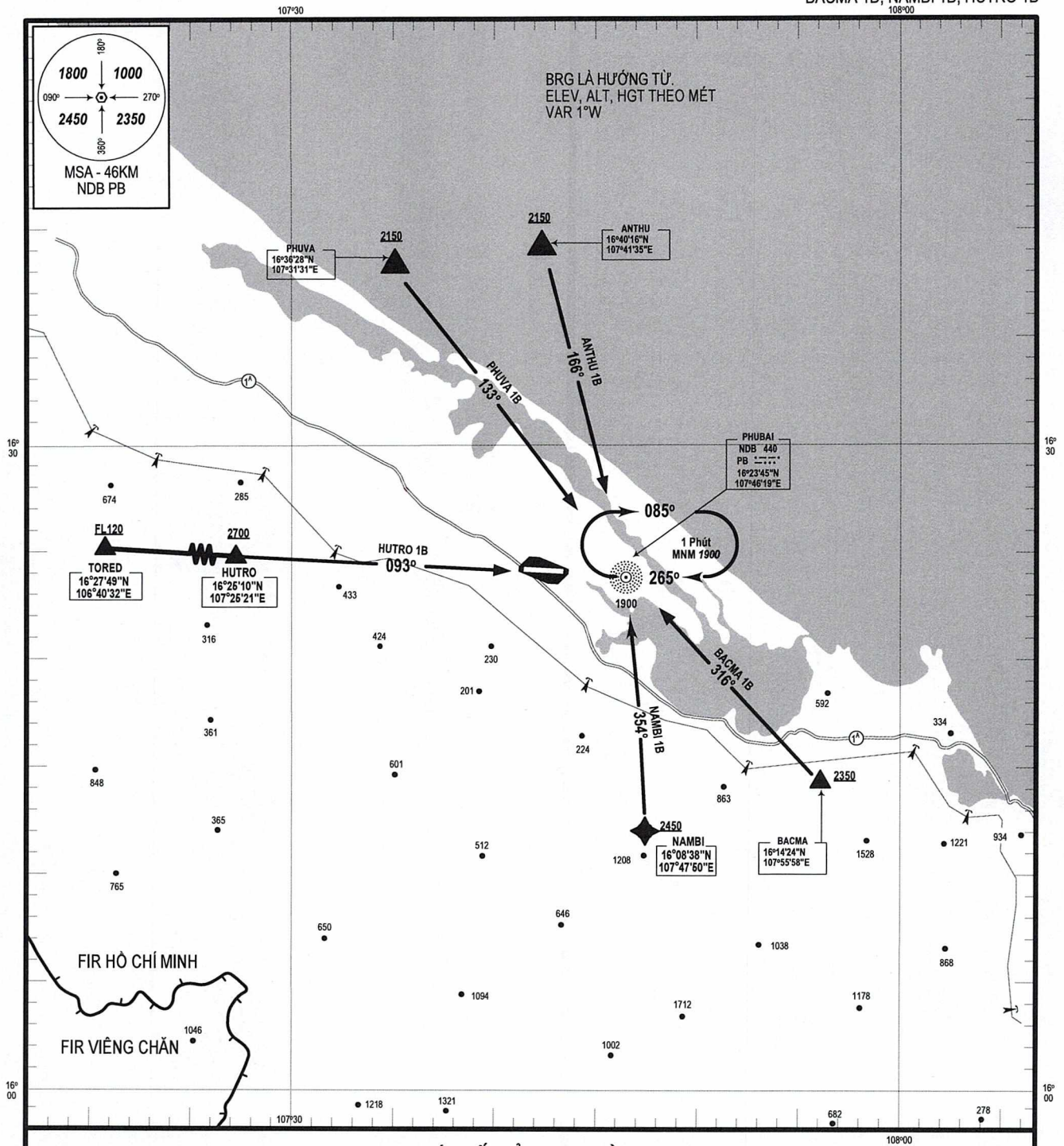
Phụ lục 9-2

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐẾN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYẾN TIẾP 2750M

TWR: 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (WPB)
CHC 27
PHUVA 1B, ANTHU 1B,
BACMA 1B, NAMBI 1B, HUTRO 1B



PHƯƠNG THỨC ĐẾN SỬ DỤNG ĐƯỜNG CHC 27

- 1. PHUVA ONE BRAVO ARRIVAL (PHUVA 1B):** TỪ PHUVA ĐỘ CAO 2150M HOẶC CAO HƠN, BAY HƯỚNG 133° GIẢM XUỐNG ĐỘ CAO 1900M VỀ ĐÀI NDB PB THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC NDB HOẶC ILS X ĐƯỜNG CHC 27.
- 2. ANTHU ONE BRAVO ARRIVAL (ANTHU 1B):** TỪ ANTHU ĐỘ CAO 2150M HOẶC CAO HƠN, BAY HƯỚNG 166° GIẢM XUỐNG ĐỘ CAO 1900M VỀ ĐÀI NDB PB THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC NDB HOẶC ILS X ĐƯỜNG CHC 27.
- 3. BACMA ONE BRAVO ARRIVAL (BACMA 1B):** TỪ BACMA ĐỘ CAO 2350M HOẶC CAO HƠN, BAY HƯỚNG 316° GIẢM XUỐNG ĐỘ CAO 1900M VỀ ĐÀI NDB PB THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC NDB HOẶC ILS X ĐƯỜNG CHC 27.
- 4. NAMBI ONE BRAVO ARRIVAL (NAMBI 1B):** TỪ NAMBI ĐỘ CAO 2450M HOẶC CAO HƠN, BAY HƯỚNG 354° GIẢM XUỐNG ĐỘ CAO 1900M VỀ ĐÀI NDB PB THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC NDB HOẶC ILS X ĐƯỜNG CHC 27.
- 5. HUTRO ONE BRAVO ARRIVAL (HUTRO 1B):** TỪ TORED MỨC BAY FL120 BAY VỀ ĐIỂM HUTRO ĐỘ CAO 2700M. SAU KHI QUA HUTRO, THEO HƯỚNG 093° GIẢM XUỐNG ĐỘ CAO 1900M VỀ ĐÀI NDB PB THỰC HIỆN PHƯƠNG THỨC NDB HOẶC ILS X ĐƯỜNG CHC 27.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

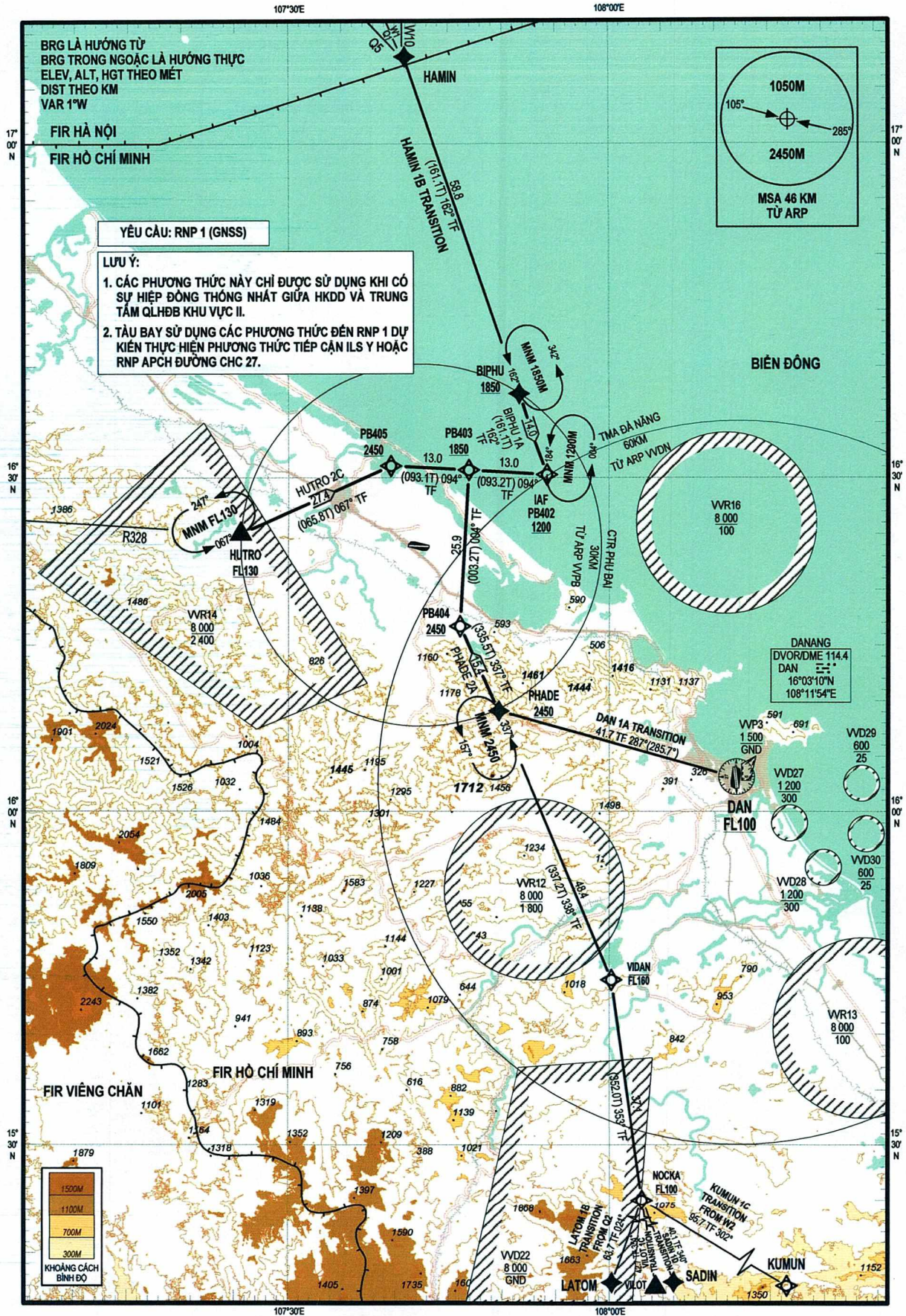
Phụ lục 9-3

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐẾN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750M

TWR: 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT(VWPB)
RNP ĐƯỜNG CHC 27
BIPHU 1A, HUTRO 2C, PHADE 2A



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

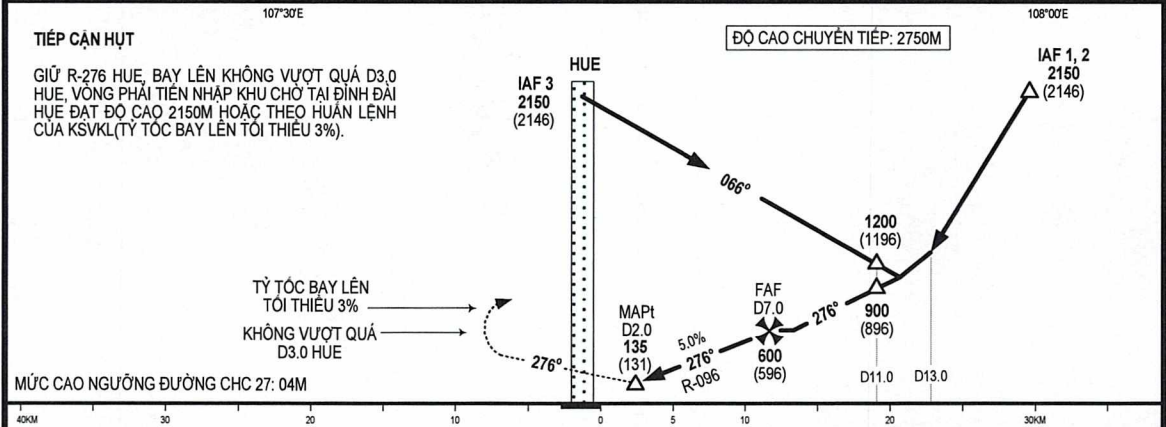
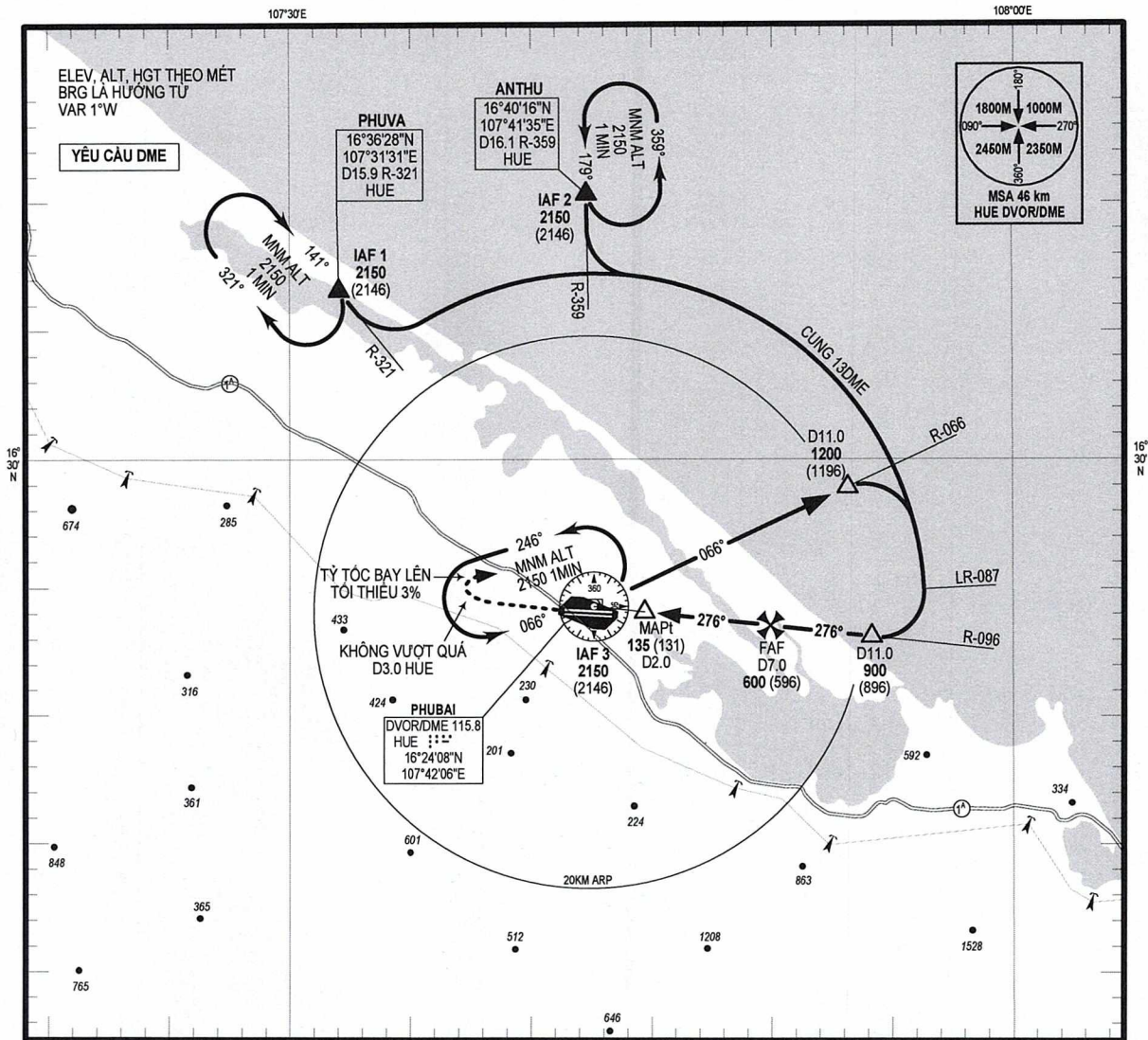
Phụ lục 10

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẰNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGŨNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
VOR
CHC 27



OCA / H				DME	D7.0	D6.0	D5.0	D4.0	D3.0	D2.0		
LOẠI TÀU BAY	A	B	C	D	ĐỘ CAO (CHIỀU CAO)	600 (596)	508 (504)	415 (411)	323 (319)	230 (226)	135 (131)	
TIẾP CẬN THẲNG	135(131)				FAF - MAPT = 9.2KM (5NM)							
VÒNG LỰN	300 (285)		400 (385)		ĐỊA TỐC	KM/H	148	185	222	260	296	333
VÒNG LỰN ĐƯỢC THIẾT LẬP Ở PHÍA BẮC ĐƯỜNG CHC					THỜI GIAN FAF-MAPT	MIN:SEC	3:44	3:00	2:30	2:07	1:52	1:32

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

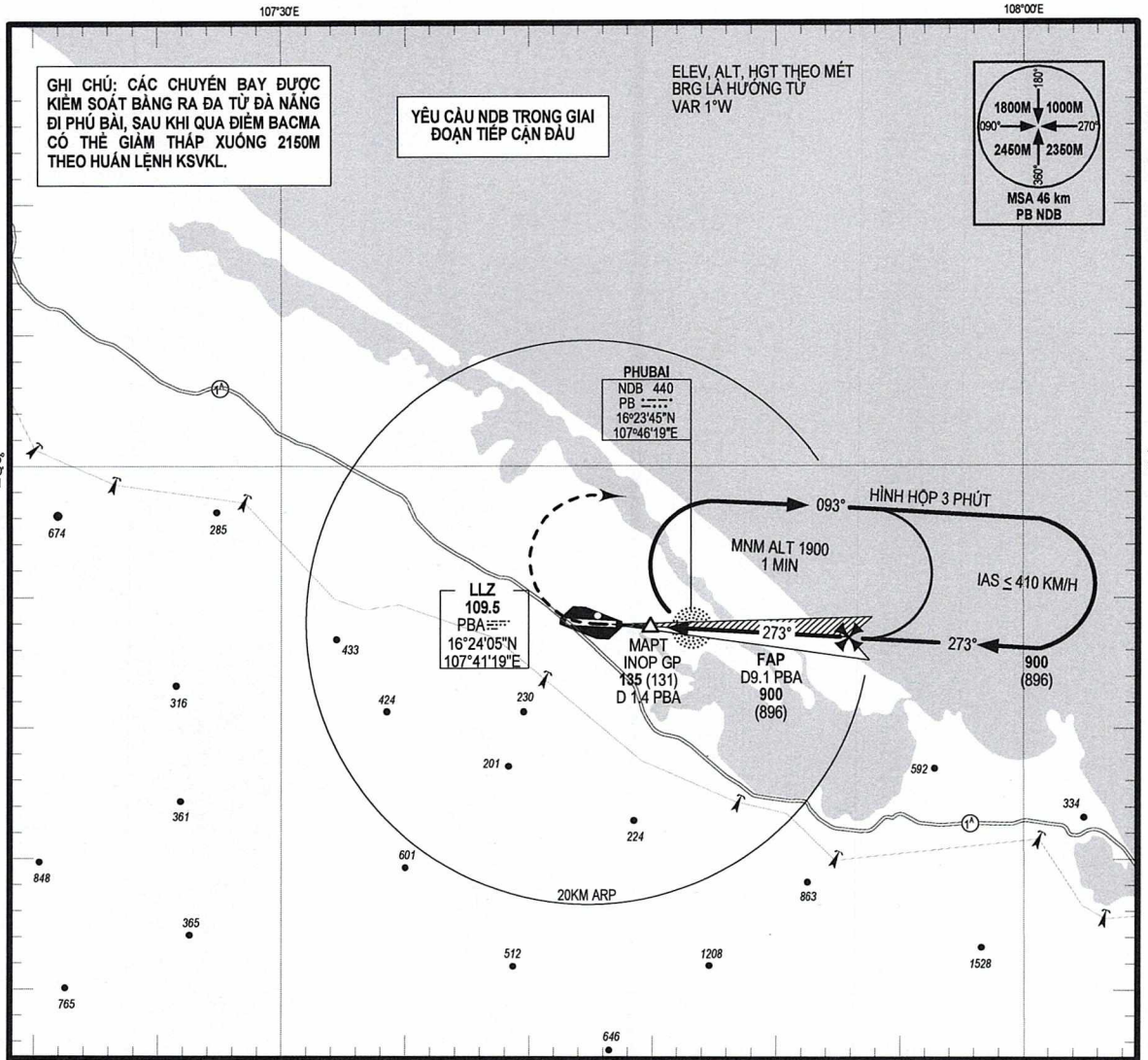
Phụ lục 10-1

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẰNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR : 118.8

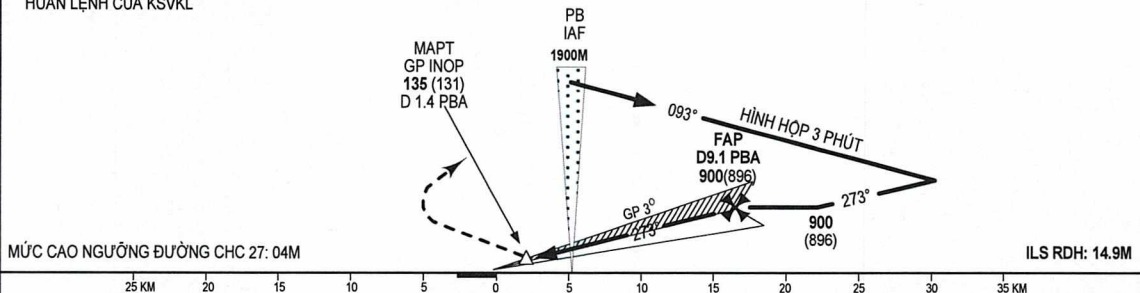
THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
ILS x
CHC 27



TIẾP CẬN HỤT:

VÒNG PHẢI, BAY LÊN 1900M
TIẾN NHẬP KHU CHỜ TRÊN
ĐỈNH ĐÀI NDB PB HOẶC THEO
HUẤN LỆNH CỦA KSVKL

ĐỘ CAO CHUYẾN TIẾP: 2750M



LOẠI TÀU BAY	OCA/H				ILS CAT I			
	A	B	C	D	A	B	C	D
TIẾP CẬN THẲNG	76 (72)	79 (75)	82 (78)	85 (81)				
GP INOP					135 (131)			
VÒNG Lượn	300 (285)		400 (385)					

ĐỊA TỐC	KM/H	150	200	250	300	350
FAP - MAPT = 14.3KM	MIN:S	4:50	3:46	3:05	2:50	2:26
TỶ TỐC GIẢM THẤP	M/S	2.18	2.9	3.6	4.3	5.0
DME (PBA) NM		9.1	7	5	3	2
ĐỘ CAO (CHIỀU CAO)		900(896)	696(692)	502(498)	295(291)	198(194)

VÒNG Lượn ĐƯỢC THIẾT LẬP Ở PHÍA BẮC ĐƯỜNG CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

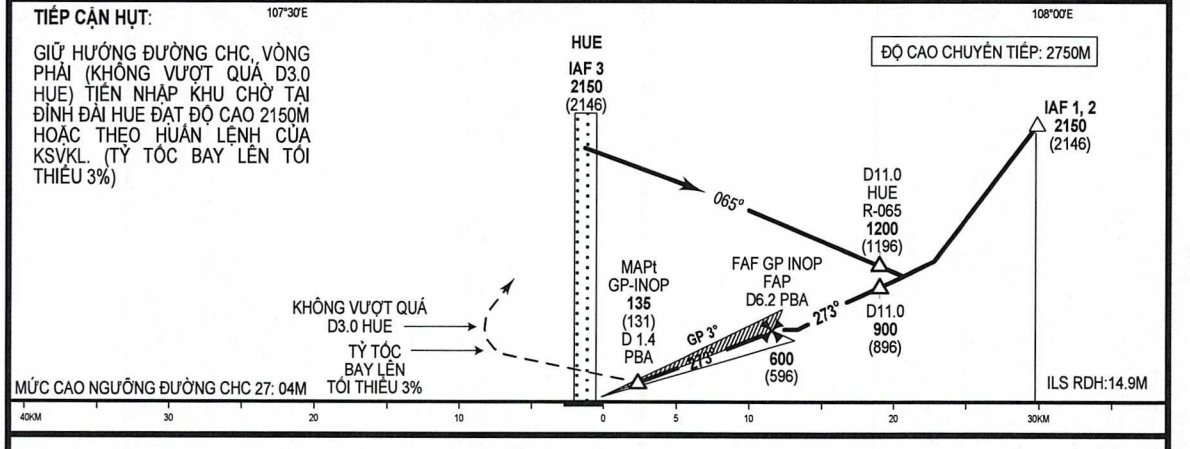
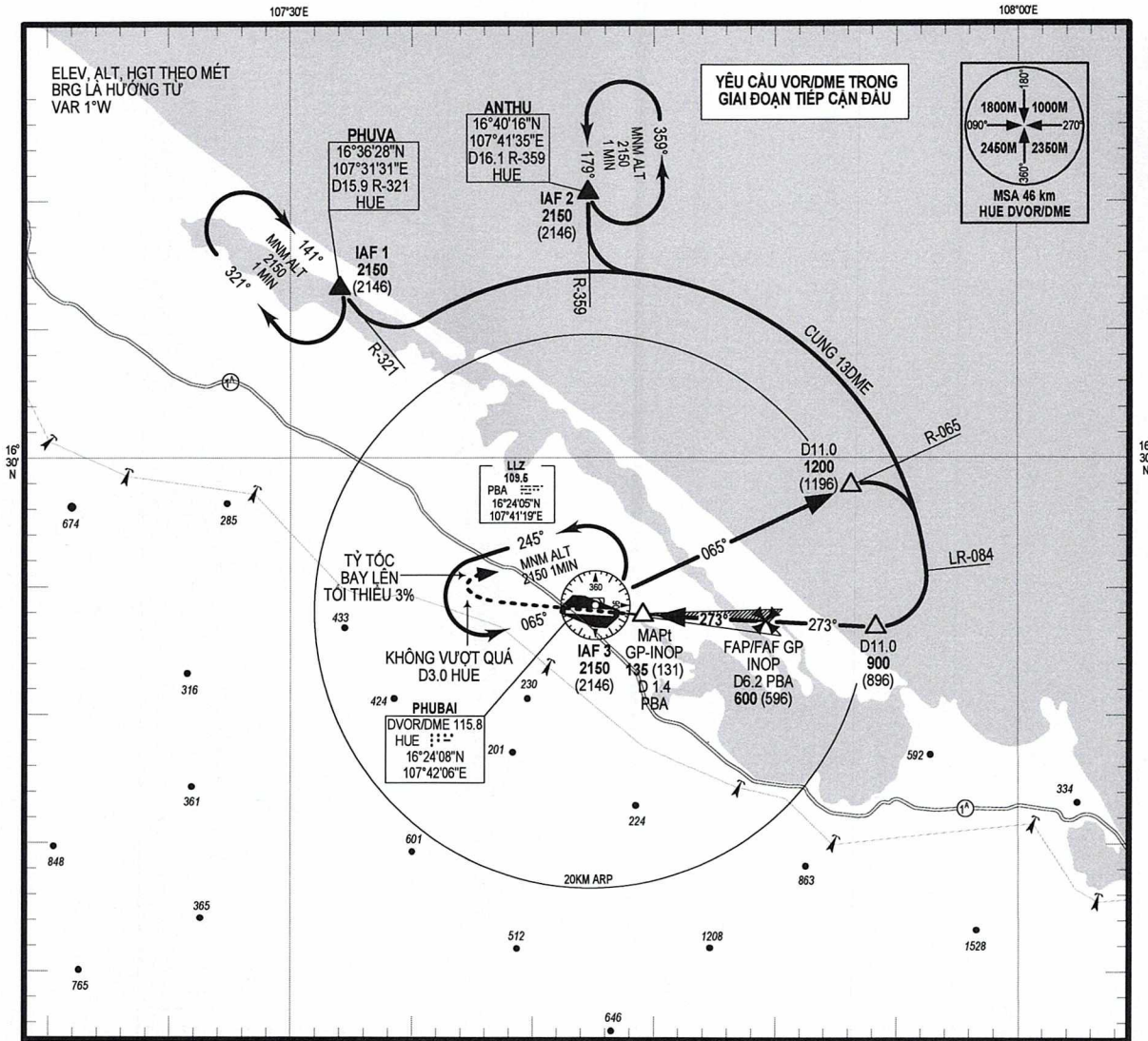
Phụ lục 10-2

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR : 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
ILS Z
CHC 27



OCA/H					ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
LOẠI TÀU BAY	A	B	C	D	FAF - MAPt = 8.9KM	min:s	3:33	2:39	2:07	1:46	1:31
TIẾP CẬN THẮNG	76 (72)	79 (75)	82 (78)	85 (81)	TỶ TỐC GIẢM THẤP	m/s	2.1	2.9	3.6	4.3	5.0
GP INOP	135 (131)				DME (PBA) NM	6.2	5	4	3	2	1.4
VÒNG LƯỢN	300 (285)		400 (385)		ĐỘ CAO (CHIỀU CAO)	600(596)	489(485)	392(388)	295(291)	198(184)	135(131)

VÒNG LƯỢN ĐƯỢC THỰC HIỆN Ở PHÍA BÀN ĐƯỜNG CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

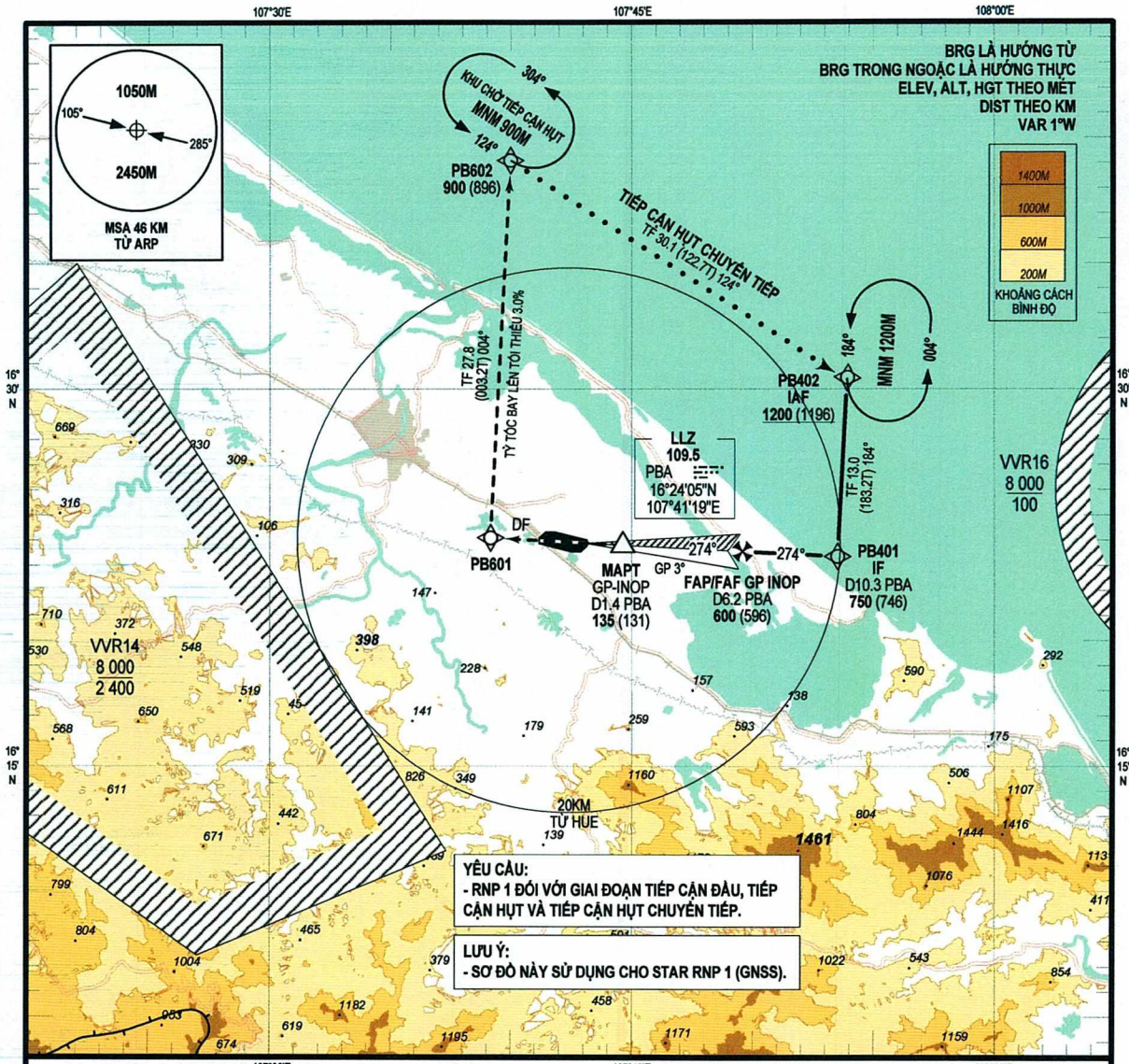
Phụ lục 10-3

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR: 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
ILS Y CHC 27

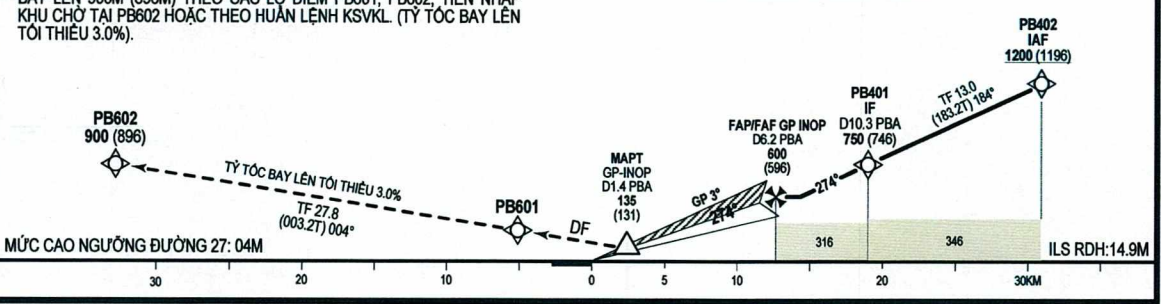


YÊU CẦU:
- RNP 1 ĐỐI VỚI GIAI ĐOẠN TIẾP CẬN ĐẦU, TIẾP CẬN HỤT VÀ TIẾP CẬN HỤT CHUYÊN TIẾP.

LƯU Ý:
- SƠ ĐỒ NÀY SỬ DỤNG CHO STAR RNP 1 (GNSS).

TIẾP CẬN HỤT:
BAY LÊN 900M (896M) THEO CÁC LỘ ĐIỂM PB601, PB602, TIẾN NHẬP KHU CHỖ TẠI PB602 HOẶC THEO HUẤN LỆNH KSVKL. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 3.0%).

ĐỘ CAO CHUYÊN TIẾP: 2750M



OCA/H					ĐỊA TỐC	KM/H	150	200	250	300	350
LOẠI TÀU BAY	A	B	C	D	FAF - MAPT = 8.9KM	MIN:S	3:33	2:39	2:07	1:46	1:31
TIẾP CẬN THANG	CAT I	76 (72)	79 (75)	82 (78)	TỶ TỐC GIẢM THẤP 3°	M/S	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1
	GP INOP	135 (131)				DME (PBA) NM	6.2	5	4	3	2
VÒNG LƯỢN	300 (285)		400 (385)		ĐỘ CAO (CHIỀU CAO)	600(596)	489(485)	392(388)	295(291)	198(184)	135(131)

VÒNG LƯỢN CHỈ ĐƯỢC THIẾT LẬP Ở PHÍA BẮC ĐƯỜNG CHC

ĐỂ KIỂM TRA GIỮ LIỆU, XEM TRANG SAU

69

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

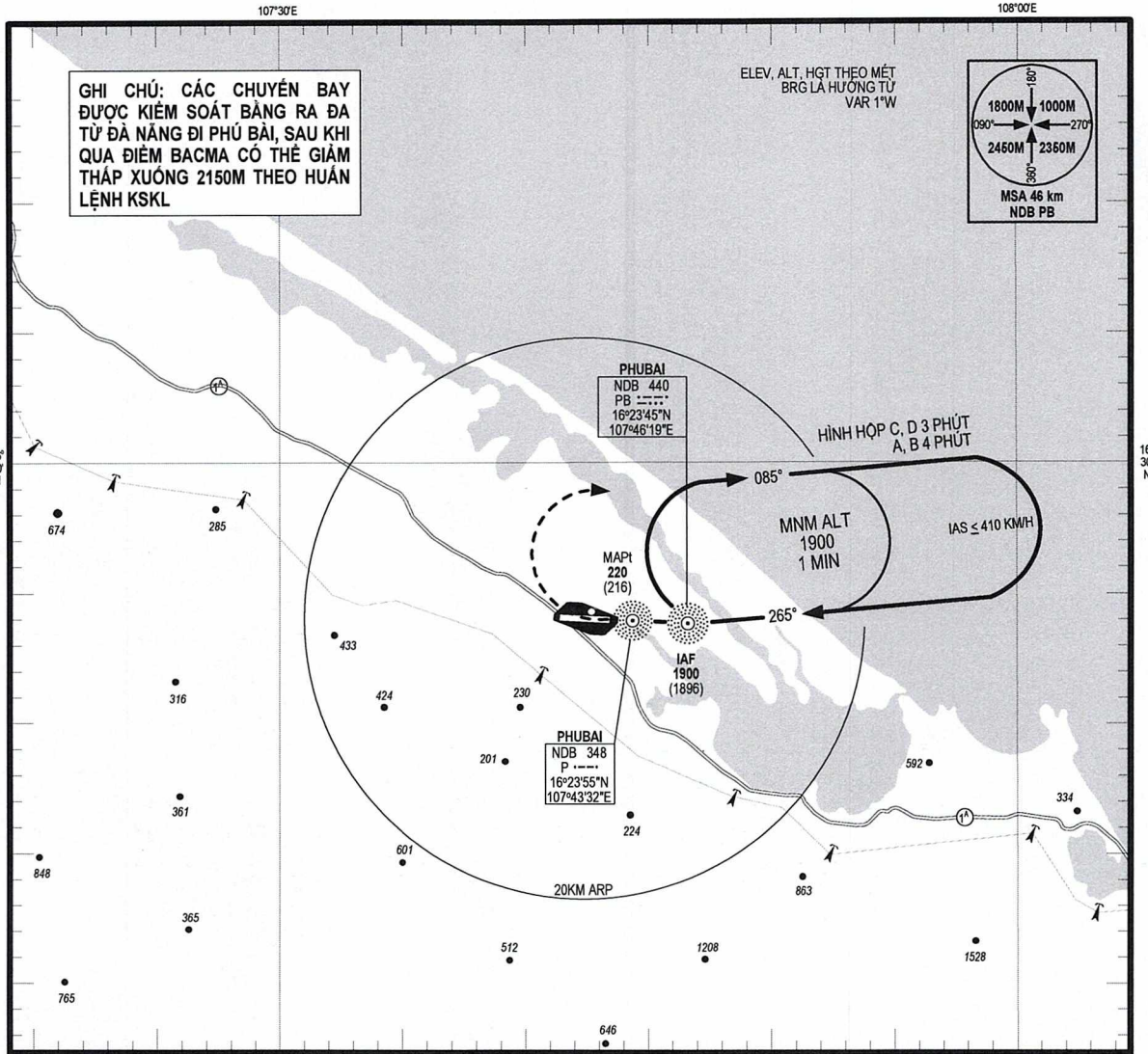
Phụ lục 10-4

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR : 118.8

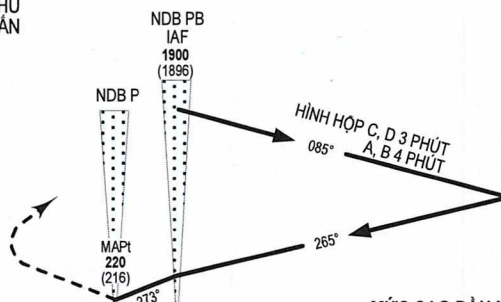
THỦA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
NDB
ĐƯỜNG CHC 27



TIẾP CẬN HỤT:

VÒNG PHẢI, BAY LÊN 1900M TIẾN NHẬP KHU
CHỜ TRÊN ĐỈNH ĐÀI NDB PB HOẶC THEO HUẤN
LỆNH CỦA ĐÀI KIỂM SOÁT KHÔNG LƯU.

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP: 2750M



MỨC CAO ĐẦU NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27: 04M

OCA/H				
LOẠI TÀU BAY	A	B	C	D
TIẾP CẬN THƯỜNG	220 (216)			
VÒNG LƯƠN	300 (285)		400 (385)	

KHOẢNG CÁCH TỪ ĐÀI NDB PB ĐẾN MAPt = 4.3KM								
ĐỊA TỐC (KM/H)	170	190	200	220	240	260	280	300
THỜI GIAN BAY (MIN:S)	1:31	1:21	1:17	1:10	1:05	0:59	0:55	0:51
TỶ TỐC GIẢM THẤP (M/S)	2.36	2.64	2.77	3.05	3.33	3.61	3.89	4.17

VÒNG LƯƠN BẢNG MẶT ĐƯỢC LẬP Ở PHÍA BẮC ĐƯỜNG CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

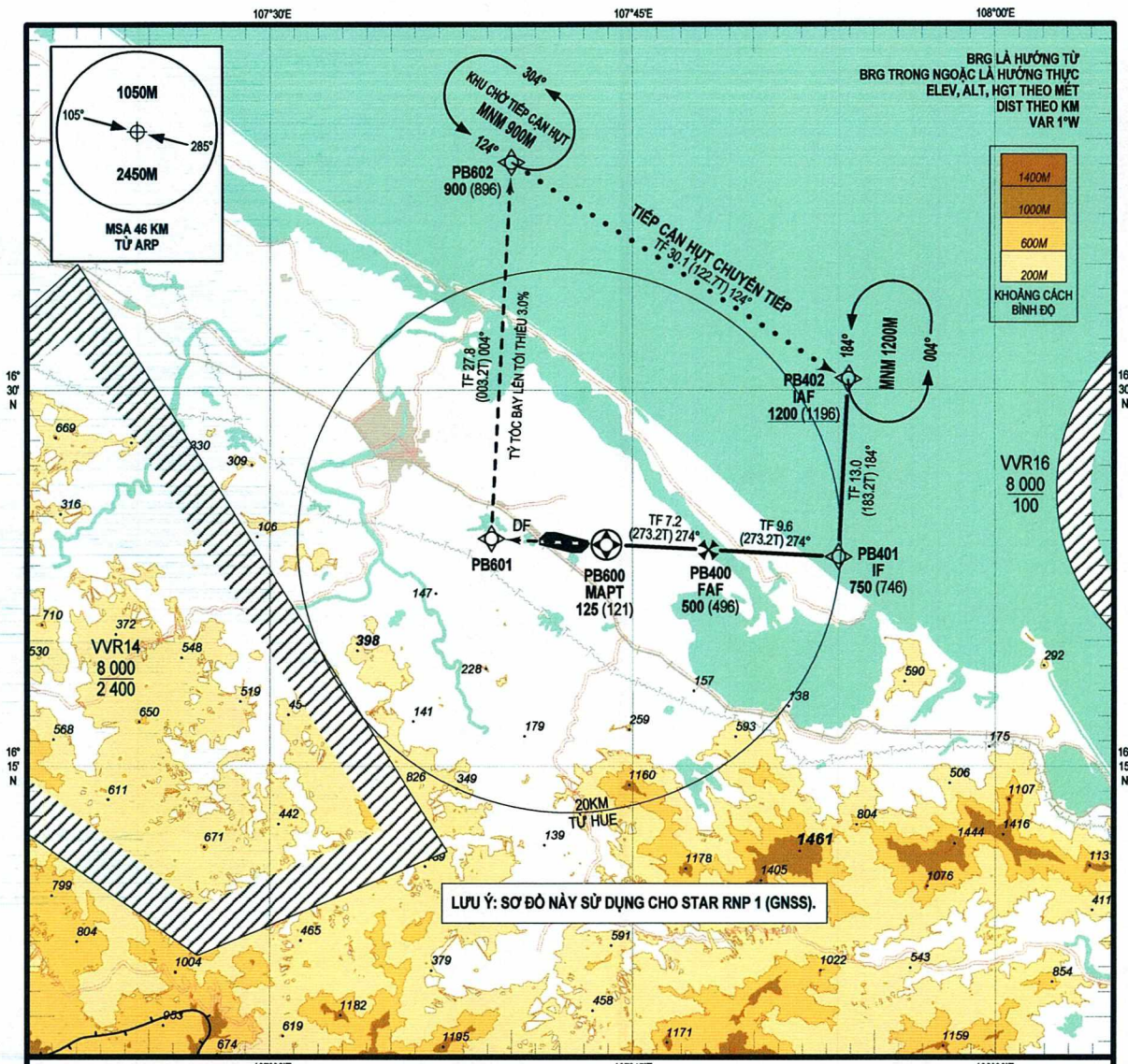
Phụ lục 10-5

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN
NGƯỠNG ĐƯỜNG CHC 27
TÍNH THEO MỨC CAO 4M

TWR: 118.8

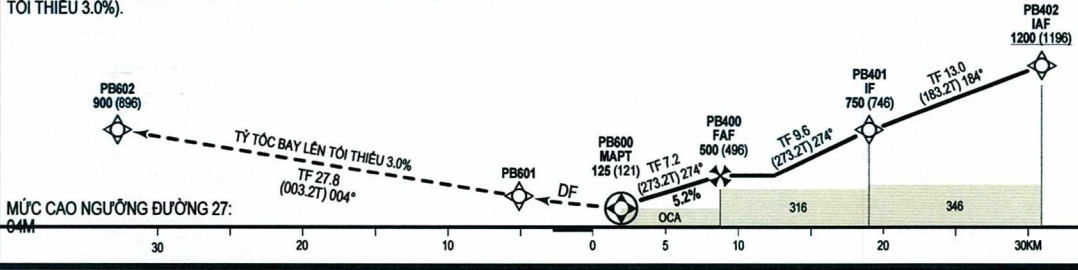
THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)
RNAV (GNSS) CHC 27



TIẾP CẬN HỨT:

BAY LÊN 900M (896M) THEO CÁC LỘ ĐIỂM PB601, PB602, TIẾN NHẬP KHU CHỜ TẠI PB602 HOẶC THEO HUẤN LỆNH KSVKL. (TỶ TỐC BAY LÊN TỐI THIỂU 3.0%).

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP: 2750M



MỨC CAO NGƯỠNG ĐƯỜNG 27:
94M

CỰ LY TỪ FAF ĐẾN MAPT = 7.2 KM

OCA/H	A	B	C	D
TIẾP CẬN THĂNG (LNAV)	125 (121)			
VÒNG LỢN	300 (285)		400 (385)	

VÒNG LỢN CHỈ ĐƯỢC THIẾT LẬP Ở PHÍA BẮC ĐƯỜNG CHC

ĐỊA TỐC	KM/H	150	200	250	300
THỜI GIAN	MIN:SEC	2:53	2:10	1:44	1:26
TỶ TỐC GIẢM THẤP 3°	M/S	2.2	2.9	3.6	4.4

CỰ LY (KM)	CHC 27	2	4	6	8	9.3
ĐỘ CAO		125	227	331	435	500

ĐỂ KIỂM TRA GIỮ LƯU, XEM TRANG SAU

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

Phụ lục 11

SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
TIẾP CẬN BẰNG MẮT - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M
CHIỀU CAO LIÊN QUAN
TÍNH THEO MỨC CAO SÂN BAY

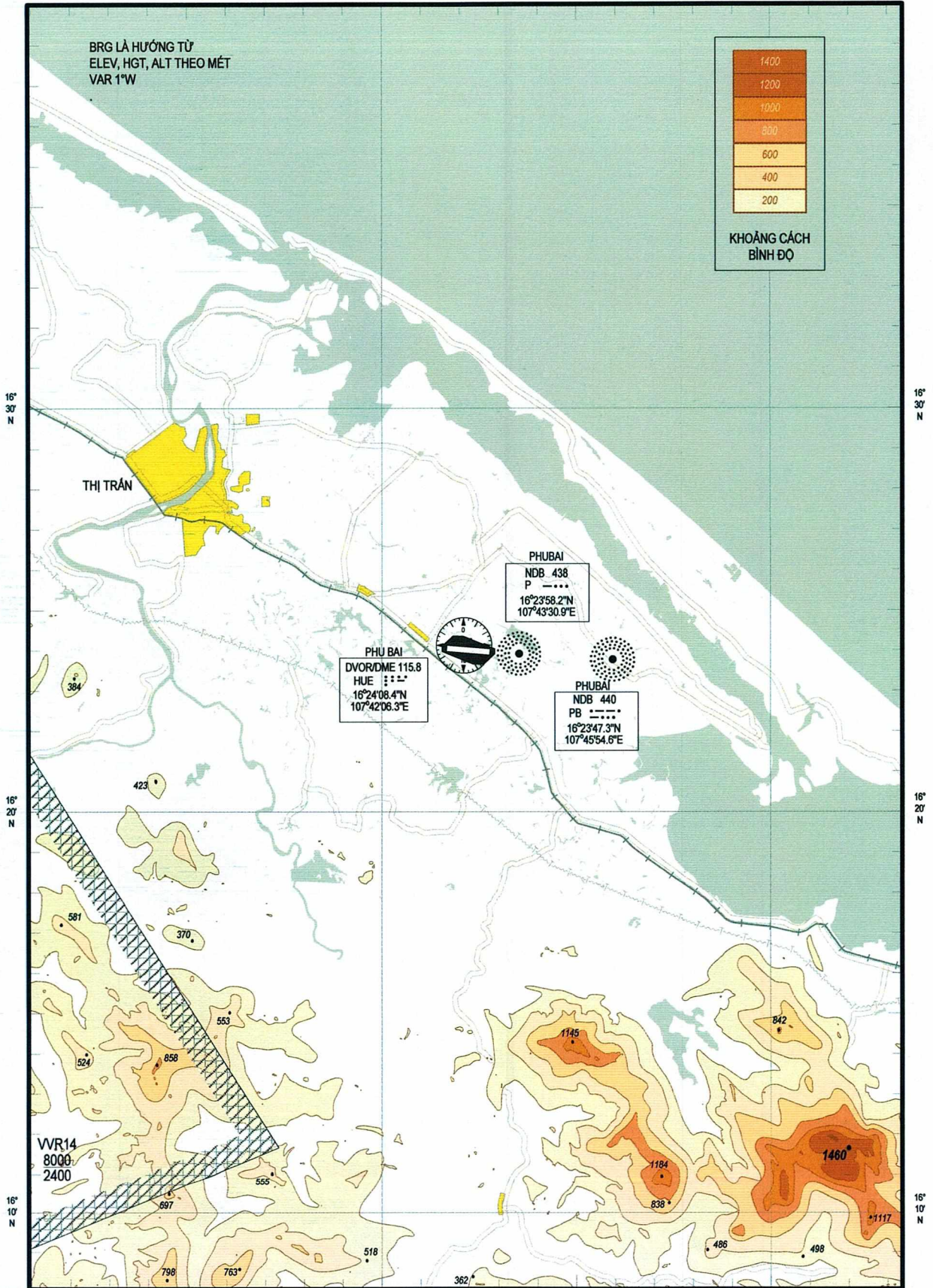
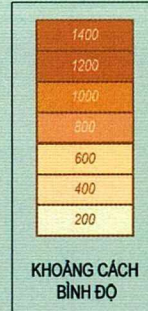
TWR 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)

107°40' E

107°50' E

BRG LÀ HƯỚNG TỪ
ELEV, HGT, ALT THEO MÉT
VAR 1°W



107°40' E

107°50' E

PL - 11

2020

1/8

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY PHÚ BÀI

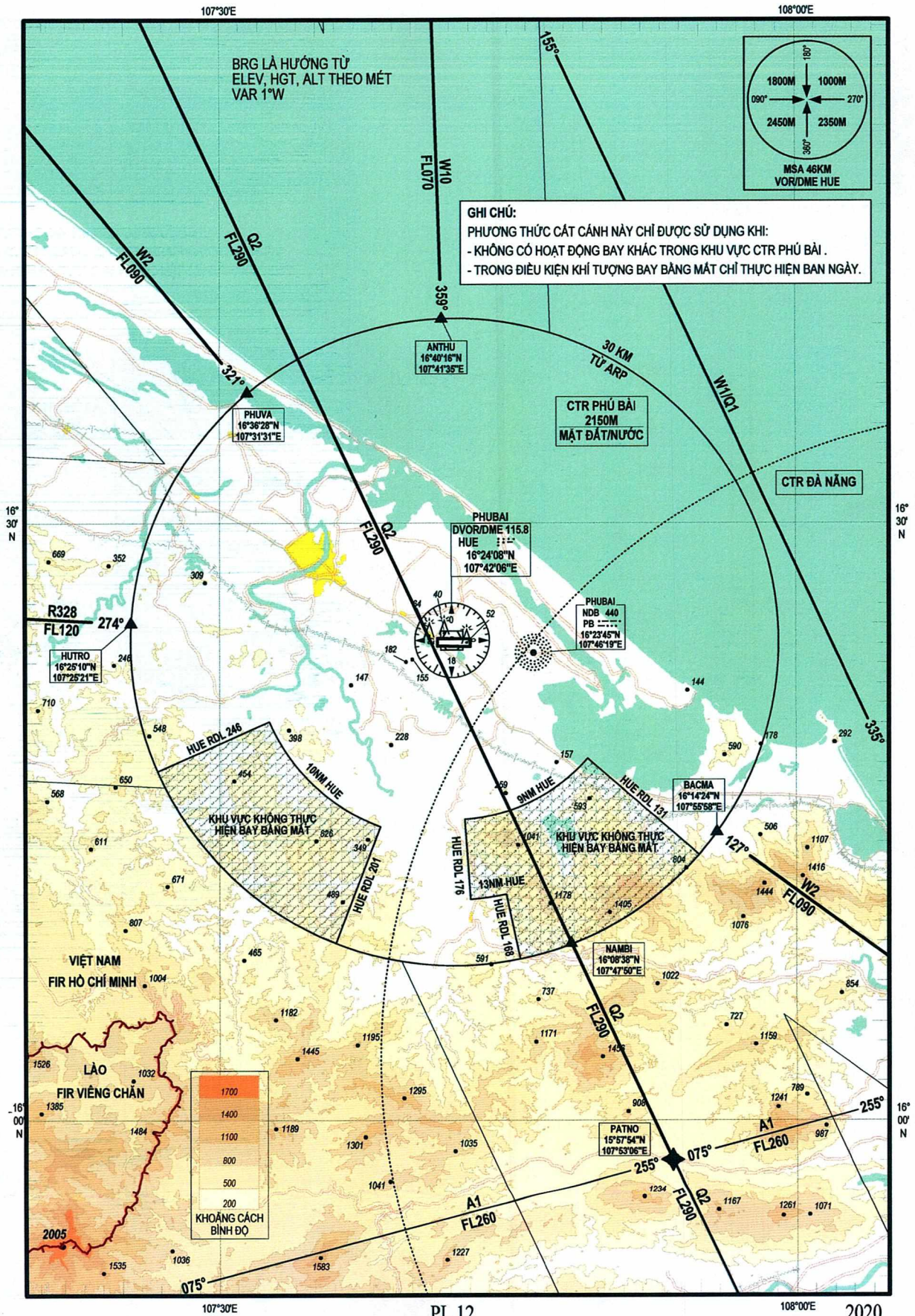
Phụ lục 12

SƠ ĐỒ KHỞI HÀNH
BẰNG MẶT - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 15M

TWR 118.8

THỪA THIÊN HUẾ/PHÚ BÀI QT (VVPB)



VÙNG TRÁCH NHIỆM TÌM KIẾM CỨU NẠN CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG PHÚ BÀI

