

Số: 1664/QĐ-BTL

Hà Nội, ngày 25 tháng 5 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân

TCT QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM

CÔNG VĂN ĐẾN

3268

01 6 2015

TƯ LỆNH PHÒNG KHÔNG-KHÔNG QUÂN

Căn cứ Nghị định số 94/NĐ-CP ngày 04/6/2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay;

Căn cứ Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam, ban hành theo quyết định số 100/2004/QĐ-QP ngày 16/7/2004 của Bộ Quốc phòng;

Căn cứ công văn số 1560/CHK-QLHĐB ngày 02/4/2015 của Cục Hàng không Việt Nam về việc đề nghị ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân;

Xét đề nghị của đồng chí Tham mưu trưởng Quân chủng tại tờ trình số 170/TTr-BTM ngày 20/5/2015,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân”.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực sau 30 ngày kể từ ngày ký. Các Quyết định trước đây trái với Quyết định này đều bãi bỏ.

Điều 3. Đồng chí Tham mưu trưởng Quân chủng, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan đến hoạt động bay tại sân bay Thọ Xuân và Sư đoàn trưởng Sư đoàn Không quân 371 chịu trách thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Cục HKVN;
- TCT QLB Việt Nam;
- BTM PK-KQ;
- Sư đoàn KQ371;
- Lưu: VT, QLĐHB; M06.

KT. TƯ LỆNH
PHÓ TƯ LỆNH

Thiếu tướng Nguyễn Văn Thọ

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN
Mục lục

MỤC LỤC

	Nội dung	Trang
	Quyết định ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân	
Chương I	Nguyên tắc chung	I-1
Chương II	Thuyết minh sân bay	II-1
Chương III	Khu vực sân bay	III-1
Chương IV	Đảm bảo phương tiện thông tin, ra đa dẫn đường kỹ thuật vô tuyến và ánh sáng	IV-1
Chương V	Đảm bảo khí tượng phục vụ bay và thông báo hoạt động của chim	V-1
Chương VI	Điều hành bay	VI-1
Chương VII	Thực hành bay	VII-1
Chương VIII	Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay Thọ Xuân	VIII-1
Chương IX	Công tác tìm kiếm cứu nạn và khẩn nguy sân bay	IX-1
	Các phụ lục	

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương I: Nguyên tắc chung

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1664/QĐ-BTL ngày 25/5/2015 của Tư lệnh Phòng không-Không quân)

CHƯƠNG I NGUYÊN TẮC CHUNG

- 1.1 Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân được soạn thảo trên cơ sở Nghị định 94/2007/NĐ-CP ban hành ngày 04/6/2007 về Quản lý hoạt động bay; Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam (ban hành kèm theo Quyết định số 100/2004/QĐ-QP ngày 16/07/2004 của Bộ trưởng Bộ quốc phòng) và Quy chế không lưu HKDD (ban hành kèm theo Quyết định số 32/2007/QĐ-BGTVT ngày 05/7/2007 của Bộ Trưởng Bộ Giao thông vận tải).
- 1.2 Quy chế bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân là cơ sở pháp lý để Quân chủng PK-KQ và Hàng không dân dụng (HKDD) cũng như các cơ quan, đơn vị có liên quan đến hoạt động bay trong vùng trời sân bay Thọ Xuân cùng phối hợp khai thác, sử dụng một cách hợp lý, có hiệu quả và đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay.
- 1.3 Sân bay Thọ Xuân là sân bay dùng chung, cấp I theo tiêu chuẩn quân sự, cấp 4C theo tiêu chuẩn HKDD. Sân bay Thọ Xuân do Trung đoàn KQ 923 quản lý, trong khu vực trách nhiệm SSCĐ và quản lý, điều hành bay khu vực I/Sư đoàn KQ371; Cảng Hàng không Thọ Xuân là Cảng hàng không nội địa thuộc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam. Sân bay Thọ Xuân có 01 đường cất hạ cánh (CHC) bằng bê tông xi măng với chỉ số PCN là 58/R/B/X/T, phục vụ cho các hoạt động bay của Quân sự 24/24h và Hàng không dân dụng 12/24h.
- 1.4 Sân bay Thọ Xuân có khả năng tiếp thu và phóng hành các tàu bay từ loại A321 và tương đương trở xuống.
- 1.5 Trung đoàn Trưởng Trung đoàn KQ923 có trách nhiệm chủ trì và phối hợp với Giám đốc Cảng hàng không Thọ Xuân tổ chức khai thác, sử dụng sân bay, đảm bảo an ninh, trật tự và an toàn trong khu vực sân bay.
- 1.6 Các thay đổi có liên quan sẽ được cập nhật kịp thời trong bản Quy chế này, nhằm phục vụ cho các hoạt động bay trong khu vực sân bay Thọ Xuân.

**CHƯƠNG II
THUYẾT MINH SÂN BAY**

2.1 Vị trí địa lý.

- Vị trí sân bay: Sân bay Thọ Xuân nằm trên địa bàn thị trấn Sao Vàng huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hoá; phía Đông giáp xã Xuân Sơn, phía Tây giáp xã Thọ Lâm, phía Nam giáp thị trấn Sao Vàng và xã Xuân Thắng, phía Bắc giáp xã Xuân Hưng. Sân bay Thọ Xuân nằm cách trung tâm thị trấn Thọ Xuân 6km về phía Tây Nam và cách trung tâm thành phố Thanh Hoá 33km về phía Tây Bắc.
- Điểm quy chiếu sân bay: Là giao điểm của trục tim đường cất hạ cánh 13/31 và trục tim đường lăn S4. Tọa độ: $19^{\circ}54'09''\text{N}-105^{\circ}28'09''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Múi giờ: + 07.
- Độ lệch từ: 01° Tây.
- Mức cao sân bay: 18m so với mực nước biển trung bình (MSL).
- Mức cao ngưỡng đường CHC 13: 18m (MSL).
- Mức cao ngưỡng đường CHC 31: 14m (MSL).
- Địa danh sân bay theo ký hiệu ICAO và IATA: VVTX và THD.
- Địa chỉ sân bay: Cảng Hàng không Thọ Xuân, thị trấn Sao Vàng, huyện Thọ Xuân, tỉnh Thanh Hóa.

2.2 Đường cất hạ cánh.

2.2.1 Đường CHC chính:

Sân bay có 01 đường CHC với các số liệu:

- Kích thước đường CHC: 3200m x 50m
- Hướng địa lý của đường CHC: $128^{\circ}-308^{\circ}$
- Ký hiệu của đường CHC: 13 - 31
- Tọa độ ngưỡng đường CHC (hệ tọa độ WGS-84)
 - + Đầu 13: $19^{\circ}54'41''\text{N}-105^{\circ}27'26''\text{E}$
 - + Đầu 31: $19^{\circ}53'36''\text{N}-105^{\circ}28'52''\text{E}$
- Mặt phủ của đường CHC: Bê tông xi măng.
- Chỉ số phân cấp mặt đường CHC: PCN 58/R/B/X/T
- Độ dốc dọc trung bình của đường CHC: 0,152%
- Độ dốc ngang trung bình của đường CHC: 0,81%
- Lề đường CHC bằng bê tông nhựa có kích thước: Mỗi bên rộng 5m (trong đó gồm 3,5m bằng bê tông nhựa và 1,5m bằng cấp phối đá dăm láng nhựa).
- Đoạn dừng (SWY): Ở hai đầu đường cất hạ cánh bằng bê tông nhựa:
 - + Đầu 13: Bằng cấp phối đá dăm láng nhựa, kích thước: 20m x 60m.
 - + Đầu 31: Bằng bê tông nhựa, kích thước: 19.1m x 57m.
- Dải quang (CWY): Ở hai đầu đường cất hạ cánh, có kích thước:
 - + Đầu 13: 250m x 300m
 - + Đầu 31: 300m x 300m
- Dải bảo hiểm đường CHC: 3200m
 - + Phía Nam rộng 50m (dải đất trống phía ngoài rộng 25m, tiếp đến là kanevo).

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương II: Thuyết minh sân bay

- + Phía Bắc rộng 50m (dải đất trống phía ngoài rộng 50m).
- Dải CHC (RWY STRIP) có kích thước: Phía Bắc 3800m x 157m, phía Nam 3600m x 100 m (đến mương và 74m phía Nam mương này).
- Khu vực quay đầu: Không có.
- Các cự ly công bố của đường CHC 13 và 31:

Các cự ly	Đường CHC 13	Đường CHC 31
Cự ly chạy đà cất cánh (TORA)	3200m	3200m
Cự ly có thể dừng khẩn cấp (ASDA)	3219 m	3220m
Cự ly có thể cất cánh (TODA)	3500m	3450m
Cự ly có thể hạ cánh (LDA)	3200m	3200m

2.2.2 Đường CHC dự bị (dành cho hoạt động bay quân sự):

Là đường cất hạ cánh song song với đường cất hạ cánh chính và cách đường cất hạ cánh chính 05m về phía Bắc, làm bằng đất nện. Không hạ cánh được khi mưa ướt. Kích thước 3600m x 100m.

- Mức cao ngưỡng đường CHC 13: 18m (MSL).
- Mức cao ngưỡng đường CHC 31: 14m (MSL).
- Hướng cất hạ cánh cả hai đầu: 128° - 308° .
- Tên gọi: 13 – 31.

2.3 Đường lăn và vị trí chờ lên đường CHC.

2.3.1 Đường lăn:

- Sân bay Thọ Xuân có 01 đường lăn song song tên gọi là SP bằng bê tông - xi măng nằm song song với đường cất, hạ cánh chính về phía Nam, tim đường lăn cách tim đường CHC 187.79m. Sức chịu tải PCN = 59/R/B/X/T, kích thước 3200m x 25m (mỗi bên có: 10m lề bằng bê tông nhựa).
- Có 06 đường lăn phụ S1, S2, S3, S4, S5, S6 tính từ Tây sang Đông nối từ đường CHC với đường lăn chính cụ thể như sau:
 - + Đường lăn S1: Chiều rộng 25,5m; sức chịu tải PCN = 62/R/B/X/T (lề mỗi bên 05m bằng bê tông nhựa).
 - + Đường lăn S2: Chiều rộng 20m, sức chịu tải PCN = 63/R/B/X/T
 - + Đường lăn S3: Chiều rộng 20m, sức chịu tải PCN = 61/R/B/X/T
 - + Đường lăn S4: Chiều rộng 20m, sức chịu tải PCN = 31/R/B/X/T (hiện nay đường lăn này đang tạm thời đóng cửa, vì không đảm bảo cho việc khai thác tàu bay hàng không dân dụng).
 - + Đường lăn S5: Chiều rộng 30,5m, sức chịu tải PCN = 59/R/B/X/T
 - + Đường lăn S6: Chiều rộng 25,5m, sức chịu tải PCN = 67/R/B/X/T (lề mỗi bên 05m bằng bê tông nhựa).
 - + Đường lăn A1: Kích thước 35m x 9,5m với PCN= 59/R/B/X/T
 - + Đường lăn A3: Chiều rộng 21m, sức chịu tải PCN= 40/R/B/X/T

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương II: Thuyết minh sân bay

2.3.2 Vị trí điểm chờ:

Các điểm chờ nằm trên các đường lăn cách tim đường CHC 90m.

2.4 Sân đỗ.

2.4.1 Đối với HKDD:

Sân bay Thọ Xuân hiện tại có 05 vị trí đỗ tàu bay được đánh số thứ tự 01, 02, 03, 04, 05 sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống.

- Vị trí đỗ số 01: Kích thước 230m x 77m, kết cấu bê tông xi măng, sức chịu tải PCN = 38/R/B/X/T.
- Vị trí 02, 03, 04, 05: Kích thước mỗi vị trí là 315m x 95m, kết cấu bê tông xi măng, sức chịu tải PCN = 38/R/B/X/T.
- Tàu bay tự lăn vào, ra từ các vị trí đỗ.

2.4.2 Đối với Quân sự:

Sân bay Thọ Xuân có các sân đỗ nằm ở phía Nam đường cất hạ cánh chính được đặt tên theo thứ tự từ Tây sang Đông. Sức chịu tải 250 tấn.

- Sân đỗ 1: Kích thước 191,4m x 62m.
- Sân đỗ 2: Kích thước 365,3m x 69m. 06 nhà để máy bay có kích thước 28m x 40m; 04 vòm kích thước 28m x 40m.
- Sân đỗ 5: Kích thước 140 m x 115 m.
- Các sân đỗ này phù hợp với các loại tàu bay vận tải quân sự và phân lực quân sự hiện đang khai thác.

2.4.3 Bãi tháo lắp bom đạn:

Nằm ở đầu Nam đường CHC, cạnh đường lăn SP (Vị trí đoạn giữa S5 và S4), có u đất bao quanh với độ nghiêng 15⁰, cao 6,8 m, dài 43m, rộng 15m.

2.5 Nhà ga.

Tại Cảng hàng không Thọ Xuân có 01 nhà ga hành khách:

- Tầng 1: Làm thủ tục hàng không đối với hành khách đi; Khu vực nhận hành lý và cách ly khách đến; Phòng thủ tục bay; Phòng trực Cảng vụ; Phòng y tế; Phòng trực Trung tâm hiệp đồng, khẩn nguy sân bay; Phòng vé giờ chót; Khu phụ trợ dịch vụ.
- Tầng 2: Phòng cách ly cho khách đi đã làm thủ tục hàng không; Phòng trực của Ban giám đốc Cảng; Phòng trực đại diện hãng hàng không; Phòng họp giao ban Cảng;

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương II: Thuyết minh sân bay

2.6 Công tác phục vụ kỹ thuật mặt đất.

2.6.2 Đối với HKDD:

Tại Cảng HK Thọ Xuân có các loại xe và phương tiện kỹ thuật mặt đất như sau:

TT	TÊN THIẾT BỊ	SỐ LƯỢNG	PHỤC VỤ LOẠI TÀU BAY
1	Xe thang	04	A320/321 và các loại tàu bay tương đương trở lên
2	Xe cấp điện tàu bay	01	A320-321
4	Xe nâng hàng	01	A320-321
5	Xe băng tải	02	A320-321
6	Xe Đầu kéo	03	A320-321
7	Xe 07 chỗ	01	Các loại tàu bay
8	Xe 29 chỗ	01	Các loại tàu bay
9	Xe 05 chỗ	01	Các loại tàu bay
10	Xe Dolly 10 feet	10	Các loại tàu bay
11	Xe Trolley	04	Các loại tàu bay
12	Xe 45 chỗ	03	Các loại tàu bay
13	Dolly tĩnh	05	Các loại tàu bay
14	Cart hành lý rời	04	Các loại tàu bay
15	Xe bán tải	01	Các loại tàu bay

2.6.2 Đối với Quân sự:

- Việc đảm bảo phương tiện mặt đất do Trung đoàn 923 đảm bảo khi có nhiệm vụ của Sư đoàn và Quân chủng PK-KQ.
- Ngoài ra trong một số trường hợp, Trung đoàn 923 phối hợp với Cảng hàng không Thọ Xuân và Công ty Quản lý bay miền Bắc để đảm bảo an toàn cho hoạt động bay (có hiệp đồng bằng văn bản).

2.7 Công tác bảo vệ sân bay.

- Sân bay Thọ Xuân có tường rào vành đai cao 2,6m, phía trên có rào thép gai cao 0,6m.
- Song song với đường cất hạ cánh về phía Bắc có mương nước rộng 5m, sâu 3m.
- Xung quanh sân đỗ số 2 có tường rào cao 2,4m, phía trên có rào lưới B40 cao 1,4m.

2.7.2 Đối với HKDD:

Đội an ninh khẩn nguy thuộc Cảng hàng không Thọ Xuân có trách nhiệm đảm bảo an ninh sân bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương II: Thuyết minh sân bay

2.7.3 Đối với quân sự:

a) Công tác bảo vệ:

- Sân đỗ 1 và 2, khu vực đầu Tây sân bay tính từ Đài K6 có 07 vọng gác do Đại đội 1 Cảnh vệ thuộc Tiểu đoàn bảo đảm kỹ thuật sân bay đảm nhiệm. Từ Đài K6 đến đầu Đông và khu vực phía Bắc đường cất hạ cánh có 11 vọng gác do Đại đội 2 Cảnh vệ thuộc Tiểu đoàn bảo đảm kỹ thuật sân bay đảm nhiệm.
- Hàng ngày, Tiểu đoàn bảo đảm kỹ thuật sân bay tổ chức 01 đội tuần tra sân bay có nhiệm vụ kiểm tra, bảo vệ khu bay. Đối với ngày bay tiến hành kiểm tra 01 giờ trước khi bay, kết quả báo cáo về Sở chỉ huy Trung đoàn và Đài chỉ huy sân bay.

b) Công tác duy tu bảo dưỡng:

- Đại đội Công binh sân bay đảm nhiệm kiểm tra, duy tu bảo dưỡng, sửa chữa vừa và nhỏ công trình sân bay và kiểm tra vệ sinh công nghiệp mặt đường, mặt sân trước khi có hoạt động bay quân sự.
- Việc duy tu bảo dưỡng vừa và lớn do hai bên Quân sự và Hàng không bàn bạc thống nhất sửa chữa.

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

- Nghiêm cấm người, xe cộ, phương tiện đi lại trên đường CHC, đường lăn và khu bay trừ khi được phép của Chỉ huy bay Quân sự và Kiểm soát viên không lưu tại Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân.
- Nghiêm cấm chăn thả gia cầm, gia súc trong khu vực sân bay.
- Trong thời gian có hoạt động bay: Tất cả các loại xe cộ, phương tiện và nhân viên khi di chuyển trên khu vực sân đỗ, đường lăn và đường CHC phải theo luồng, tuyến quy định, duy trì liên lạc hai chiều và tuân theo sự hướng dẫn của Chỉ huy bay quân sự và Kiểm soát viên không lưu tại Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân; hoạt động đi lại của người lần đầu tới sân bay phải có người hướng dẫn.
- 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 hạn chế (cách tàu bay 7,5m) không được vượt quá 5km/h (trừ xe làm nhiệm vụ cấp cứu, khẩn nguy).
- Tốc độ lúc kéo/dắt tàu bay không quá: 20km/h.
- Người điều khiển phương tiện phải quan sát mọi hoạt động bay, phục vụ bay: Tránh xa tàu bay đang lăn ít nhất là 200m phía trước tàu bay và 150m phía sau tàu bay, không được dùng phía trước tàu bay và không được gây ảnh hưởng tới hoạt động của tàu bay.

2.9 Thời gian hoạt động:

- Đối với HKDD: Từ 06h00 đến 18h00 (giờ địa phương).
- Đối với Quân sự: 24/24 giờ.

2.10 Quản lý chương ngại vật Hàng không trong khu vực sân bay

2.10.1 Trung đoàn trưởng Trung đoàn không quân 923:

Có trách nhiệm quản lý, giám sát và kiểm tra các chương ngại vật hàng không trong khu vực sân bay. Trong trường hợp phát hiện chương ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chương ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; Trung đoàn trưởng Trung đoàn KQ 923 có trách nhiệm báo cáo Sư đoàn KQ371 để xử lý theo quy định hiện hành và thông báo cho Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc biết để phối hợp xử lý.

2.10.2 Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân:

Có trách nhiệm giám sát và kiểm tra các chương ngại vật hàng không trong khu vực sân bay. Trong trường hợp phát hiện chương ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chương ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân có trách nhiệm xác định mức độ vi phạm và báo cáo Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng Hàng không Thọ Xuân, thông báo cho Trung đoàn KQ 923 biết để phối hợp xử lý.

2.10.3 Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Thọ Xuân:

Có trách nhiệm như được quy định tại khoản 3 Điều 55 “Quản lý chương ngại vật Hàng không”, Thông tư 16/2010/TT-BGTVT ngày 30/6/2010 Quy định chi tiết về quản lý khai thác Cảng Hàng không, sân bay.

2.10.4 Đai trưởng Đai kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân:

Trong trường hợp phát hiện chương ngại vật vi phạm bề mặt giới hạn chương ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Đai trưởng Đai Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân có trách nhiệm thông báo cho Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân.

2.10.5 Trường hợp xác định chương ngại vật Hàng không uy hiếp an toàn bay, Trung đoàn trưởng Trung đoàn KQ923 chủ trì, phối hợp với Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng Hàng không Thọ Xuân đề nghị tạm thời đình chỉ sử dụng phương thức bay liên quan để đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.

CHƯƠNG III
KHU VỰC SÂN BAY

3.1 Vùng trời khu vực sân bay.

Vùng trời khu vực sân bay Thọ Xuân nằm trong địa phận các tỉnh Thanh Hóa, Ninh Bình, Nghệ An, Hà Tĩnh và Hòa Bình.

Đặc điểm nổi bật của khu vực sân bay là phía Tây, Tây Nam, Tây Bắc sân bay có nhiều dãy núi cao. Đỉnh Bù Cho cao 1563m nằm ở phía Tây cách sân bay 30 km, phía Đông là vùng đồng bằng có xen lẫn các đồi núi thấp, có độ cao trung bình từ 200m đến 500m.

3.1.1 Giới hạn vùng trời sân bay Thọ Xuân:

Vùng trời sân bay do Không quân quản lý, dùng cho các hoạt động SSCĐ, huấn luyện được giới hạn bởi các điểm có tọa độ (hệ tọa độ Hà Nội 72):

- + Điểm tọa độ: $20^{\circ}40'00''\text{N} - 104^{\circ}38'21.9''\text{E}$;
- + Núi Đồi Thỏi (1198m): $20^{\circ}41'00''\text{N} - 105^{\circ}25'00''\text{E}$;
- + Ninh Bình: $20^{\circ}15'00''\text{N} - 105^{\circ}58'30''\text{E}$;
- + Điểm tọa độ: $20^{\circ}00'00''\text{N} - 107^{\circ}00'00''\text{E}$;
- + Điểm tọa độ: $18^{\circ}00'00''\text{N} - 107^{\circ}00'00''\text{E}$;
- + Điểm tọa độ: $18^{\circ}00'00''\text{N} - 105^{\circ}36'47.5''\text{E}$;
- + Phía Tây dọc theo đường biên giới Việt Nam-Lào về điểm tọa độ ($20^{\circ}40'00''\text{N} - 104^{\circ}38'21.9''\text{E}$).

3.1.2 Khu vực trách nhiệm của Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân:

Được giới hạn như sau:

- Giới hạn ngang: Vòng tròn bán kính 35 km, tâm là điểm quy chiếu sân bay có tọa độ $19^{\circ}54'09''\text{N} - 105^{\circ}28'09''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS 84).
- Giới hạn cao: Từ mặt đất/nước đến và bao gồm độ cao 2750m/9000ft (So với mực nước biển trung bình - MSL).

3.2 Những đặc điểm định hướng trong khu vực sân bay Thọ Xuân.

3.2.1 Đường bộ:

- Đường quốc lộ 1A chạy theo hướng Bắc - Nam nằm ở phía Đông sân bay.
- Đường Hồ Chí Minh và tuyến đường truyền tải điện 500KV chạy theo hướng Bắc - Nam nằm ở phía Tây sân bay.
- Đường sắt tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh nằm ở phía Đông sân bay.

3.2.2 Địa dư:

- Phía Đông cách 33km là Thành phố Thanh Hóa.
- Phía Nam giáp thị trấn Sao Vàng và xã Xuân Thắng.
- Phía Tây giáp xã Thọ Lâm, Quốc lộ 47.
- Phía Bắc giáp thôn Xuân Khoa, thôn Phúc Hưng, xã Xuân Hưng.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

3.2.3 Sông:

Sông Chu chảy qua phía Bắc sân bay theo hướng Tây Bắc - Đông Nam.

3.3 Độ cao an toàn tối thiểu của HKDD trong từng phân khu:

So với mực nước biển trung bình, bán kính 46km và vùng đệm 9 km

- Trong dải hình quạt từ: 025° - 150°: 2200m;
- Trong dải hình quạt từ: 150° - 200°: 1600m;
- Trong dải hình quạt từ: 200° - 025°: 1200m;

3.4 Độ cao/mực bay chuyển tiếp.

- Độ cao chuyển tiếp: 2750m/9000ft (tính theo khí áp tại sân bay quy về mực nước biển trung bình - QNH).
- Mực bay chuyển tiếp: FL100 (tính theo khí áp tiêu chuẩn 1013, 2 miliba hay 760mmHg).

Bảng 3.1: Bảng các chướng ngại vật tự nhiên và nhân tạo trong khu vực sân bay Thọ Xuân (R = 50km).

TT	Tên chướng ngại vật	Độ cao (mét)	Phương vị (độ)	Cự ly (m)
1	Đài K4 Trung tâm	30	209	263
2	Nhà dù	24	340	700
3	Đài K5 đầu Tây	28	298	1359
4	Đài K5 đầu Đông	24	138	1410
5	Anten Viettel	58	145	2100
6	Anten Vinaphone, trạm y tế xã Thọ Diên	72	347	2993
7	Anten Vinaphone, UBND xã Xuân Thắng	68	189	3123
8	Điểm đồi	95	250	3546
9	Núi Châu	206	258	5119
10	Điểm đồi	65	287	5612
11	Trạm VT Thọ Xuân, thị trấn Thọ Xuân	73	63	5612
12	Núi Mực	172	280	6500
13	Ống khói nhà máy gạch Ngọc Lặc	95	326	7415
14	Anten Mobiphone	75	84	7946
15	Anten Vinaphone, trạm y tế xã Thọ Dân	52	119	9004
16	Anten Mobiphone xã Thọ Bình	60	158	9921
17	Anten Vinaphone	74	99	11420
18	Núi Chua	303	206	13945
19	Trạm VT Thường Xuân, TT Thường Xuân	77	271	12897
20	Anten Vinaphone trên nhà anh Lăng, Nguyệt Ân	99	306	12327
21	Trạm VT Triệu Sơn, thị trấn Quán Giắt, huyện Triệu Sơn	68	122	16956
22	Núi Nưa	537	148	18924

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

23	Núi Me	702	278	16625
24	Núi Nan	470	315	17737
25	Anten Bưu điện huyện Ngọc Lặc	89	335	22925
26	Trạm VT Vĩnh Lộc, huyện Hậu Lộc	65	042	23054
27	Núi Cô Bai	208	053	32212
28	Núi An Sơn	329	074	31669
29	Núi Bù Mun	798	201	28510
30	Núi Bù Cho	1561	268	19758
31	Núi Hạc	663	354	31803
32	Thôn Từ Liêm, xã Cẩm Phong, huyện Cẩm Thủy	70	006	33102
33	Núi Đen	953	332	36797
34	Núi Hòn Na	1292	258	34631
35	VT Thanh Hóa, 26A đại lộ Lê Lợi TP Thanh Hóa	1012	233	39958
36	Đồi truyền hình Hàm Rồng, TP Thanh Hóa	89	108	33973
37	Trạm VT Sầm Sơn, Thị xã Sầm Sơn	212	102	33324
38	Điểm đồi làng Túa	62	112	48596
39	Trạm VT Chợ Kho, xã Hải Ninh huyện Tĩnh Gia	122	129	45370
40	Núi Bá Bạch	54	137	50177
41	Núi Bù Báng	381	036	42551
42	Núi Bù Rinh	900	310	47000
43	Núi Voi	1291	302	44000
44	Trạm BTS Dốc Trâu, xã Yên Lễ, Như Xuân	379	165	45228
45	Anten Ban chỉ huy quân sự huyện Quảng Trạch	147	183	24709

* Ghi chú: + Phương vị và khoảng cách tính so với điểm quy chiếu sân bay.
+ Độ cao chương ngại vật so với mực nước biển trung bình.

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

Bảng 3.2: Các đường hàng không, hành lang bay trong khu vực sân bay.

Tên	Các điểm trọng yếu	Hướng thực (độ)	Cự ly (km)	Chiều rộng (km)	Giới hạn cao/ thấp
W24	▲ VINH VOR/DME (VIN) N18°44'03" E105°40'06"	353 173	126Km	20	FL260 FL060
	▲ THO XUAN NDB (CB) N19°51'54" E105°31'07"				
W25	▲ THO XUAN NDB (CB) N19°51'54" E105°31'07"	047 227	85Km	20	FL260 FL060
	▲ NAMHA VOR/DME (NAH) N20°23'14" E106°07'04"				

3.6 Các đường bay huấn luyện của tàu bay Quân sự.

3.6.1 Đường bay trình sát khí tượng.

a) **Đường KT1:**

Thọ Xuân - Thạch Thành - Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}$ - $105^{\circ}50'00''\text{E}$) - Thọ Xuân

b) **Đường KT2:**

Theo sơ đồ xuyên mây góc kẹp $H=4000\text{m}$.

3.6.2 Đường bay huấn luyện.

a) **Đường TX1** (đường bay xem địa hình, bay đường dài trung không, bay mục tiêu, chặn kích trung không):

Thọ Xuân - Thanh Hoá - Bá Thước - Nghĩa Đàn - Thọ Xuân

b) **Đường TX2** (đường dài trung không, thấp không, bay mục tiêu, chặn kích trung không, thấp không):

Thọ Xuân - Thanh Hoá - Diễn Châu - Con Cuông - Thọ Xuân

c) **Đường TX3** (đường bay trung không, thấp không, bay mục tiêu, chặn kích trung không, thấp không):

Thọ Xuân - Hà Trung - Diễn châu - Thọ Xuân

d) **Đường TX4** (đường bay trung không, thấp không trên biển, bay mục tiêu, chặn kích trung không, thấp không):

T.Xuân - Thanh Hóa - Tọa độ ($19^{\circ}15'00''\text{N}$ - $106^{\circ}40'00''\text{E}$)-Hòn Mát-T.Xuân.

e) **Đường TX5** (đường bay trung không, thấp không trên biển, đường bay mục tiêu, chặn kích trung không, thấp không):

T.Xuân-Thanh Hóa-Tọa độ ($19^{\circ}15'00''\text{N}$ - $106^{\circ}40'00''\text{E}$)-Cửa Ninh Cơ-T. Xuân.

g) **Đường TX6** (đường bay trung không, thấp không, bay mục tiêu, chặn kích trung không, thấp không):

Thọ Xuân - Thanh Hóa – KV 37B - Hòn Mát - Thọ Xuân

h) **Đường TX7** (đường dài trên đất liền):

Thọ Xuân - Thanh Hóa - Hạ Long - Kép - Yên Bái - Thọ Xuân.

i) **Đường TX8** (đường dài trên biển, dùng để bay huấn luyện các bài bay đường dài từ độ cao cực thấp đến độ cao trung không, bay các bài bay ứng dụng chiến đấu trên biển):

Thọ Xuân - Thanh Hóa - Tọa độ ($19^{\circ}15'00''\text{N}$ - $106^{\circ}40'00''\text{E}$) - Hạ Long - Tọa độ ($18^{\circ}20'00''\text{N}$ - $106^{\circ}35'00''\text{E}$) - Hòn Mát - Thọ Xuân

3.7 Khu bay chờ:

Bảng 3.3: Các thông số của vòng chờ HKDD tại sân bay Thọ Xuân

Điểm chờ quy định	Tuyến hướng đài	Tuyến rời đài	Vòng lượn	Độ cao chờ thấp nhất
NDB CB	308 ⁰	128 ⁰	Bên phải	1200m
DVOR/DME - THX	101 ⁰	281 ⁰	Bên phải	1500m
DVOR/DME - THX	334 ⁰	154 ⁰	Bên phải	1500m
DVOR/DME - THX	109 ⁰	289 ⁰	Bên phải	1500m

*** Ghi chú:**

Thời gian bay trên tuyến rời đài ở các khu chờ như sau:

- Tại và dưới FL140 thời gian là 1 phút.
- Trên FL140 thời gian là 1 phút 30 giây.
- Phân cách trong khu chờ: Chỉ sử dụng phân cách cao, tiêu chuẩn phân cách tối thiểu là 300m (1000ft).
- Đối với quân sự, để điều hòa máy bay hạ cánh, tại sân bay Thọ Xuân, thiết lập 1 khu chờ trên đỉnh sân bay theo hàng tuyến bên phải phía Đông Bắc sân bay.

3.8 Các không vực huấn luyện.

3.8.1 Không vực đỉnh sân (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao thấp đến giới hạn trên, bay thử máy bay):

Tâm là điểm quy chiếu sân bay bán kính 15 km độ cao hoạt động từ 200m đến 11000m. Hướng công tác 128⁰ - 308⁰

3.8.2 Không vực 1A (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao thấp đến giới hạn trên):

- Tâm không vực: Đỉnh cao 384 có toạ độ: 20⁰12'30"N-105⁰42'30"E (hệ tọa độ Hà Nội 72).
- Phương vị 35⁰; cự ly 41km.
- Bán kính hoạt động: R = 20km.
- Độ cao hoạt động từ 1250m -:- 11000m.
- Không vực nằm ở phương vị từ 05⁰ - 55⁰
- Giới hạn hướng về đài: Từ 185⁰ - 235⁰
- Hướng công tác: 130⁰ - 310⁰
- Độ cao an toàn: Hat = 1250m.

3.8.3 Không vực 2A (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao trung bình đến giới hạn trên):

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

- Tâm không vực: Thị trấn Nghĩa Đàn có toạ độ: $19^{\circ}20'00''\text{N} - 105^{\circ}25'00''\text{E}$ (hệ toạ độ Hà Nội 72).
- Phương vị 183° ; cự ly 64km.
- Bán kính hoạt động: $R = 20\text{km}$.
- Độ cao hoạt động từ: 1700m -:- 11000 m.
- Không vực nằm ở phương vị từ $165^{\circ} - 205^{\circ}$
- Giới hạn hướng về đài: $345^{\circ} - 025^{\circ}$
- Hướng công tác: $360^{\circ} - 180^{\circ}$
- Độ cao an toàn: Hat = 1700m.

3.8.4 Không vực 3A (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao trung bình đến giới hạn trên):

- Tâm không vực: Xóm Nân có toạ độ: $20^{\circ}22'00''\text{N} - 105^{\circ}11'00''\text{E}$ (hệ toạ độ Hà Nội 72).
- Phương vị 330° ; cự ly 55km.
- Giới hạn không vực:
 - + Núi Hoóc ($20^{\circ}32'17''\text{N} - 104^{\circ}52'39''\text{E}$).
 - + Tân Lạc ($20^{\circ}36'35''\text{N} - 105^{\circ}16'36''\text{E}$).
 - + Núi Bom Mo ($20^{\circ}15'35''\text{N} - 105^{\circ}25'05''\text{E}$).
 - + Bù Rinh ($20^{\circ}07'00''\text{N} - 105^{\circ}08'00''\text{E}$).
- Độ cao hoạt động từ: 2500m -:- 11000m.
- Không vực nằm ở phương vị từ $305^{\circ} - 360^{\circ}$
- Giới hạn về đài từ $125^{\circ} - 172^{\circ}$
- Hướng công tác $150^{\circ} - 330^{\circ}$.
- Độ cao an toàn: Hat = 2500m.

3.8.5 Không vực 4A (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao trung bình đến giới hạn trên):

- Tâm không vực có toạ độ $19^{\circ}33'00''\text{N} - 105^{\circ}03'30''\text{E}$ (hệ toạ độ Hà Nội 72)
- Phương vị 234° ; cự ly 61km.
- Giới hạn không vực:
 - + Mường Lam ($19^{\circ}30'33''\text{N} - 104^{\circ}38'00''\text{E}$).
 - + Piềng Pùng ($19^{\circ}48'50''\text{N} - 105^{\circ}04'00''\text{E}$).
 - + Bù Mun 799 ($19^{\circ}39'00''\text{N} - 105^{\circ}22'00''\text{E}$).
 - + Phu Cô Cô 1124 ($19^{\circ}20'00''\text{N} - 105^{\circ}00'00''\text{E}$).
- Độ cao hoạt động: Từ 2500m -:- 11000m.
- Không vực nằm ở phương vị từ: $226^{\circ} - 250^{\circ}$.
- Giới hạn hướng về đài: Từ $046^{\circ} - 070^{\circ}$.
- Hướng công tác: $055^{\circ} - 235^{\circ}$.
- Độ cao an toàn: Hat = 2500m.

3.8.6 Không vực 5A (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao thấp đến giới hạn trên):

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

- Tâm không vực có toạ độ: $19^{\circ}43'05''\text{N}-105^{\circ}48'00''\text{E}$ (hệ toạ độ Hà Nội 72).
 - Phương vị 120° , cự ly 40km.
 - Giới hạn không vực:
 - + Thanh Hoá ($19^{\circ}48'05''\text{N} - 105^{\circ}45'40''\text{E}$).
 - + Cửa Lạch Trào ($19^{\circ}44'00''\text{N} - 105^{\circ}53'16''\text{E}$).
 - + Cửa Lạch Ghép ($19^{\circ}35'00''\text{N} - 105^{\circ}49'00''\text{E}$).
 - + Nông Cống ($19^{\circ}43'00''\text{N} - 105^{\circ}42'00''\text{E}$).
 - Độ cao hoạt động: Từ 800 m -:- 5000 m.
 - Không vực nằm ở phương vị từ $105^{\circ} - 135^{\circ}$
 - Giới hạn hướng về đài: $285^{\circ} - 315^{\circ}$
 - Hướng công tác: $180^{\circ} - 360^{\circ}$
 - Độ cao an toàn: Hat = 800m.
- (Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với HKDD và có ra đa kiểm soát liên tục).*

3.8.7 Không vực 9B (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên biển từ độ cao cực thấp đến giới hạn trên):

- Tâm không vực toạ độ $19^{\circ}10'00''\text{N} - 106^{\circ}08'00''\text{E}$ (Hệ Hà Nội 72).
- Phương vị 140° , cự ly 108km.
- Bán kính không vực: 20km.
- Độ cao hoạt động từ: 600m -:- 11 000m.
- Không vực nằm ở phương vị từ $130^{\circ} - 150^{\circ}$
- Giới hạn hướng về đài: Từ $310^{\circ} - 330^{\circ}$
- Hướng công tác: $020^{\circ} - 200^{\circ}$
- Độ cao an toàn: Hat = 600m.

(Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với HKDD và có ra đa kiểm soát liên tục).

3.8.8 Không vực 37B (dùng để bay huấn luyện các động tác kỹ thuật ứng dụng chiến đấu trên biển từ độ cao cực thấp đến giới hạn trên):

- Tâm không vực toạ độ: $19^{\circ}47'00''\text{N} - 106^{\circ}53'00''\text{E}$. (hệ toạ độ Hà Nội 72)
- Phương vị 095° . Cự ly 148km
- Bán kính không vực: 20km.
- Độ cao hoạt động từ 600 m -11000m.
- Không vực nằm ở phương vị từ $087^{\circ} - 103^{\circ}$, cự ly 128km - 168km.
- Giới hạn hướng về đài: Từ $267^{\circ} - 283^{\circ}$
- Hướng công tác: $150^{\circ} - 330^{\circ}$
- Độ cao an toàn: Hat = 600m.

(Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với HKDD và có ra đa kiểm soát liên tục).

3.8.9 Khu vực nhảy dù bắt buộc, vứt vật treo, xả nhiên liệu:

Là khu vực trường bia Như Xuân.

- Hướng nhảy dù, vứt vật treo: $330^{\circ} - 150^{\circ}$
- Số liệu vào (Từ đài K10): Thọ Xuân $\frac{40}{3.00}$ 189° TB Như Xuân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

3.8.10 Khu vực trường bia Như Xuân:

- Tâm trường bia có tọa độ $19^{\circ}33'00''\text{N}$ - $105^{\circ}25'00''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72).
- Giới hạn khu vực trường bia:
 - + A: $19^{\circ}31'36''\text{N}$ - $105^{\circ}24'47''\text{E}$
 - + B: $19^{\circ}31'54''\text{N}$ - $105^{\circ}26'04''\text{E}$
 - + C: $19^{\circ}34'56''\text{N}$ - $105^{\circ}25'35''\text{E}$
 - + D: $19^{\circ}34'24''\text{N}$ - $105^{\circ}23'56''\text{E}$
- Bia số 1: $19^{\circ}32'00''\text{N}$ - $105^{\circ}24'47''\text{E}$
- Bia số 2: $19^{\circ}32'05''\text{N}$ - $105^{\circ}25'15''\text{E}$
- Bia số 3: $19^{\circ}32'02''\text{N}$ - $105^{\circ}25'34''\text{E}$
- Bia số 4: $19^{\circ}32'45''\text{N}$ - $105^{\circ}25'34''\text{E}$
- Khu chờ: lấy điểm cao 799 ($19^{\circ}39'00''\text{N}$ - $105^{\circ}22'00''\text{E}$) làm chuẩn, vòng phải lập hình hộp, mỗi cạnh 1 phút, độ nghiêng 30°

3.8.11 Khu vực trường bia Hòn mê (chỉ sử dụng để ngắm, bắn khan):

- Tâm trường bia có tọa độ $19^{\circ}19'26''\text{N}$ - $105^{\circ}54'09''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72).
- Giới hạn khu vực trường bia:
 - + A: $19^{\circ}32'00''\text{N}$ - $105^{\circ}50'00''\text{E}$
 - + B: $19^{\circ}32'00''\text{N}$ - $106^{\circ}00'00''\text{E}$
 - + C: $19^{\circ}15'00''\text{N}$ - $106^{\circ}00'00''\text{E}$
 - + D: $19^{\circ}15'00''\text{N}$ - $105^{\circ}50'00''\text{E}$
- Phương vị so với sân bay: 145° cự ly 78,5km.
- Mục tiêu: Hòn Sáp Nhỏ nằm ở hướng 215° , cách Hòn Mê dài khoảng 50m, rộng 20m.
- Khu chờ: lấy Lạch Ghép làm chuẩn vòng phải, lập hình hộp mỗi cạnh 1 phút độ nghiêng 30° .

3.8.12 Khu vực trường bắn TB-1 (Cắm Sơn) (thực hiện theo văn bản hiệp đồng giữa eKQ923 và Công ty QLB miền Bắc):

- Giới hạn khu vực Trường bắn TB-1 (Cắm Sơn):
 - + Điểm A : $21^{\circ}.30'.30''\text{N}$ - $106^{\circ}.40'.20''\text{E}$.
 - + Điểm B : $21^{\circ}.30'.30''\text{N}$ - $106^{\circ}.58'.30''\text{E}$.
 - + Điểm C : $21^{\circ}.24'.40''\text{N}$ - $106^{\circ}.58'.30''\text{E}$.
 - + Điểm D : $21^{\circ}.24'.40''\text{N}$ - $106^{\circ}.34'.40''\text{E}$.
- Mục tiêu điểm cao 140: Tọa độ bia $21^{\circ}26'14''\text{N}$ - $106^{\circ}45'16''\text{E}$.
- Đài điểm: SCH PK-TB1. Tọa độ $21^{\circ}26'12''\text{N}$ - $106^{\circ}37'24''\text{E}$.
- Vị trí CHB: Điểm cao 131. Tọa độ $21^{\circ}25'33''\text{N}$ - $106^{\circ}44'39''\text{E}$.
- Hướng công kích: 325° .
- Độ cao an toàn trong khu vực: 2000m.
- Khu chờ của Su-30: Vòng kín bên trái mục tiêu MK chờ = 145° - 325° mỗi cạnh 1'; $\gamma = 60^{\circ}$; $H \geq 3000\text{m}$.
- Xử lý khi ném khẩn cấp không ra: Bay về sân bay Thọ Xuân hạ cánh.
- Tuyến chuyển tiếp chỉ huy:
 - + Thọ Xuân - Kép: Miếu Môn – Quỳnh Phụ.
 - + Kép - Trường bia: Qua đài xa Kép (đài đổ).

3.9 Vòng kín sân bay.

- Tại sân bay Thọ xuân thiết lập vòng kín phía Đông Bắc đường CHC:
 - + Cát hạ cánh hướng 308⁰ vòng kín bên phải.
 - + Cát hạ cánh hướng 128⁰ vòng kín bên trái.
 - + Độ cao vòng kín 500m
 - + Độ rộng vòng kín: 8-10km.
- Vòng kín lớn:
 - + Cát cánh hướng 308⁰ vòng kín bên phải độ cao 800m.
 - + Cát cánh hướng 128⁰ vòng kín bên trái độ cao 1200m.
 - + Độ rộng: 10km -11km.

3.10 Sân bay dự bị.

3.10.1 Sân bay Quốc tế Nội Bài:

- Vị trí: Nằm ở phía bắc thủ đô Hà Nội, cách Hà Nội 23 km và cách sân bay Thọ Xuân 150km về phía Bắc.
- Tọa độ quy chiếu sân bay:
 - + 21⁰13'18"N - 105⁰48'16"E (hệ tọa độ Hà Nội 72).
 - + 21⁰13'17.57"N - 105⁰48'19.70"E (hệ tọa độ WGS-84).
- Mức cao sân bay: 12,3m (MSL).
- Múi giờ: 07.
- Độ lệch từ: 01⁰ Tây.
- Đường CHC: 02 đường CHC song song bằng bê tông, hướng địa lý: 107⁰ - 287⁰ (hướng hạ cánh chủ yếu 107⁰), ký hiệu: 11L\29R, kích thước: 3200m x 45m, sức chịu tải: PCN 54/R/B/W/U và 11R - 29L, kích thước: 3800m x 45m, sức chịu tải: 60/R/B/W/T.
- Thiết bị liên lạc và dẫn đường: Xem Bảng 3.5 - Thiết bị liên lạc và dẫn đường tại các sân bay dự bị.
- Ngôn ngữ điều hành bay: Tiếng Anh (chủ yếu), tiếng Việt (theo yêu cầu).
- Thời gian hoạt động: 24/24.

3.10.2 Sân bay Quốc tế Phú Bài:

- Vị trí: Nằm cách sân bay Thọ Xuân 454 km về phía Nam.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay: 16⁰24'01.45"N-107⁰42'23.1"E (hệ tọa độ WGS-84).
- Độ lệch từ: 01⁰ Tây.
- Múi giờ: 07.
- Mức cao sân bay: 14.65m (MSL).
- Sân bay có 01 đường CHC bằng bê tông nhựa, có kích thước 2700m x 40m.
- Hướng đường CHC: 092⁰ - 272⁰.
- Sức chịu tải: 42/F/B/W/T.
- Thiết bị liên lạc và dẫn đường: Xem Bảng 3.5 - Thiết bị liên lạc và dẫn đường.
- Ngôn ngữ điều hành bay: Tiếng Anh (chủ yếu), tiếng Việt (theo yêu cầu).

- Thời gian hoạt động: Ban ngày, ban đêm theo yêu cầu hoạt động bay.

3.10.3 Sân bay Cát Bi:

- Vị trí: Nằm cách sân bay Thọ Xuân 155km về phía Đông Bắc.
- Tọa độ quy chiếu sân bay:
 - + $20^{\circ}49'15''\text{N} - 106^{\circ}43'27''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72).
 - + $20^{\circ}49'14.51''\text{N} - 106^{\circ}43'28.06''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Mức cao sân bay: 4,1m (MSL).
- Múi giờ: 07.
- Độ lệch từ: 01° Tây.
- Đường CHC: 01 đường CHC bằng bê tông, hướng địa lý: $072^{\circ} - 252^{\circ}$ (Hướng hạ cánh chủ yếu 072°), ký hiệu: 07 - 25, kích thước: 2400m x 50m, sức chịu tải: 36/R/C/X/T.
- Thiết bị liên lạc và dẫn đường: Xem Bảng 3.5 - Thiết bị liên lạc và dẫn đường tại các sân bay dự bị.
- Ngôn ngữ điều hành bay: Tiếng Anh (chủ yếu), tiếng Việt (theo yêu cầu).
- Thời gian hoạt động: 24/24.

3.10.4 Sân bay Vinh:

- Vị trí: Nằm cách sân bay Thọ Xuân 130 km về phía Nam.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay:
 - + $18^{\circ}43'50''\text{N} - 105^{\circ}40'32''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72).
 - + $18^{\circ}43'49.33''\text{N} - 105^{\circ}40'32.96''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Độ lệch từ: 01° Tây.
- Múi giờ: 07.
- Mức cao sân bay: 6,0m (MSL).
- Sân bay có 01 đường CHC bằng bê tông nhựa, có kích thước 2400m x 45 m.
- Hướng đường CHC: $172^{\circ} - 352^{\circ}$
- Sức chịu tải: 48/F/B/X/T.
- Thiết bị liên lạc và dẫn đường: Xem Bảng 3.5 - Thiết bị liên lạc và phụ trợ dẫn đường tại các sân bay dự bị.
- Ngôn ngữ điều hành bay: Tiếng Anh (chủ yếu), tiếng Việt (theo yêu cầu).
- Thời gian hoạt động: 24/24.

* **Ghi chú:** Các chi tiết khác của sân bay dự bị, xem tại các Quy chế bay trong khu vực sân bay liên quan.

3.10.5 Sân bay Kép (chỉ sử dụng cho quân sự).

- Vị trí: Nằm ở phía Đông - Bắc sân bay Thọ Xuân, cách sân bay Thọ Xuân 178 km.
- Tọa độ điểm quy chiếu sân bay:
 - + $21^{\circ}23'35''\text{N} - 106^{\circ}16'00''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72).
 - + $21^{\circ}23'34.56''\text{N} - 106^{\circ}16'01.02''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Mức cao sân bay 14m (So với mực nước biển trung bình).
- Độ lệch từ 1° Tây.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương III: Khu vực sân bay

- Múi giờ 07.
- Sân bay có một đường cất hạ cánh bằng bê tông, kích thước đường CHC 2400m x 45m.
- Hướng cất hạ cánh: 067° - 247°.
- Hàng tuyến: bên trái H: 600m.
- Sức chịu tải PCN 18/R/C/W/U.
- Trang thiết bị thông tin liên lạc và phụ trợ dẫn đường.
- Ngôn ngữ chỉ huy điều hành bay tiếng Việt.
- Thời gian hoạt động: Hoạt động ban ngày và ban đêm khi có dự báo trước.

3.10.6 Sân bay Kiến An (chỉ sử dụng cho quân sự).

- Vị trí: Nằm ở phía Đông - Bắc sân bay Thọ Xuân, cách sân bay Thọ Xuân 155 km.
- Toạ độ điểm quy chiếu sân bay:
 - + 20°48'25"N - 106°36'13"E (hệ toạ độ Hà Nội 72).
 - + 20°48'24.56.51"N - 106°36'14.05"E (hệ toạ độ WGS-84).
- Mức cao sân bay 2,6m (so với mực nước biển trung bình).
- Độ lệch từ 1° Tây.
- Múi giờ 07.
- Sân bay có một đường cất hạ cánh bằng bê tông, kích thước đường CHC 2600m x 45m.
- Hướng cất hạ cánh: 047° - 227°
- Hàng tuyến: bên trái H: 500m.
- Sức chịu tải 75 tấn.
- Ngôn ngữ chỉ huy điều hành bay tiếng Việt.
- Thời gian hoạt động: Hoạt động ban ngày và ban đêm khi có dự báo trước.

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

4.1 Giới thiệu chung.

4.1.1 Đối với HKDD:

- Sân bay Thọ Xuân 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 Thọ Xuân có các đơn vị đảm bảo và khai thác thông tin liên lạc, kỹ thuật vô tuyến dẫn đường: Bộ phận kỹ thuật thuộc Cảng hàng không Thọ Xuân/Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam; bộ phận đảm bảo, khai thác kỹ thuật Công ty Quản lý bay miền Bắc/Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam.

4.1.2. Đối với Quân sự:

Đảm bảo phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng tại sân bay Thọ Xuân do Tiểu đoàn thông tin/Trung đoàn Không quân 923 đảm nhiệm.

4.2 Phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến HKDD.

4.2.1 Thiết bị liên lạc:

- Liên lạc VHF đối không: Sử dụng các máy thu phát VHF công suất 7W hoạt động trên các tần số 118.65 MHz (tần số chính) và 121.5MHz (tần số khẩn nguy) do Đài kiểm soát không lưu Thọ Xuân (TWR) thuộc Công ty Quản lý bay miền Bắc quản lý.

- Liên lạc điểm đối điểm: Trục thoại, điện thoại, mạng viễn thông hàng không (AFTN) được kết nối giữa ARO Thọ Xuân, TWR Thọ Xuân và ACC Hà Nội thông qua mạng truyền dẫn thông tin quân sự do Bộ Tư lệnh thông tin quản lý.

- Hệ thống điện thoại, máy Fax và bộ đàm:

+ Đại diện Cảng vụ hàng không miền Bắc tại Thọ Xuân:

Điện thoại: 037 3830060 hoặc 037 3830006

Fax: 037 3860060

+ Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân:

Điện thoại: 037 3830868

Fax: 037 3830898

+ Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân:

Điện thoại: 037 3830868

Fax: 037 3830869

Tần số bộ đàm: 138.075 MHz

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

- Mạng AFTN có các địa chỉ sau:

- + Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân: VVTXYDYX
- + Bộ phận Thủ tục bay: VVTXZPZX
- + Bộ phận Thông báo tin tức tại sân: VVTXYOYX
- + Trạm quan trắc khí tượng Cảng Hàng không: VVTXYMYX
- + Đài kiểm soát tại sân bay: VVTXZTZX

- Ngoài ra Cảng Hàng không Thọ Xuân còn trang bị hệ thống bộ đàm để liên lạc nội bộ, điều hành hoạt động mặt đất.

4.2.2 Nguồn điện:

- Các phương tiện, thiết bị triển khai trên đài chỉ huy K4 sử dụng nguồn điện lưới của eKQ923 và nguồn điện dự phòng từ máy phát điện.

- Nguồn điện dự phòng phục vụ hoạt động HKDD: Ngoài nguồn điện lưới cung cấp từ Điện lực Thanh Hóa, Cảng HK Thọ Xuân có 01 máy phát điện 550KVA, dự phòng bảo đảm công tác phục vụ hoạt động bay, thông tin liên lạc, chiếu sáng cũng như cung cấp cho các hệ thống thiết bị nhà ga Hành khách khi mất nguồn điện lưới, thời gian chuyển đổi là 15 giây.

- Dự phòng cho hệ thống đèn đêm, ILS và đèn chiếu sáng sân đỗ tàu bay có một tổ hợp 02 máy phát điện dự phòng 3 pha, 200KVA. Thời gian chuyển điện từ nguồn điện lưới quốc gia khi bị mất sang nguồn điện lưới dự phòng không quá 15 giây.

4.3 Phương tiện thông tin ra đa dẫn đường, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng Quân sự.

4.3.1 Sở chỉ huy Trung đoàn Không quân 923:

- Mạng TTLL VTĐsn Z4 liên lạc với SCH Sư đoàn 371. Chế độ liên lạc vào đầu giờ lẻ. Khi có nhiệm vụ làm việc 24/24h.

- Mạng TTLL VTĐsn T9 liên lạc với SCH Sư đoàn 371, canh thu từ 05h00 đến 22h00 hàng ngày. Chế độ liên lạc vào đầu giờ chẵn. Khi có nhiệm vụ làm việc 24/24h.

- Mạng tình báo ra đa B1M-V

- Màn hình viko kéo dài từ đài PCBH-4HM (K10)

- Hệ thống màn hình kéo dài radar 36D6M1 (Lấy tín hiệu từ trạm ra đa 19)

- Mạng truyền số liệu HTĐ quân sự, liên lạc với SCH/fKQ371 làm việc 24/24h.

+ Mạng HTĐ tự động 6 số qua tổng đài AT&T để liên lạc với các đơn vị trong toàn Trung đoàn, với SCH Sư đoàn và các đơn vị trong toàn quân.

+ Mạng VTĐscn liên lạc với các đài K1, K2, M1, M2, K9.

+ Liên lạc giữa SCHtx Trung đoàn với khu TBCĐ bằng HTĐ quân sự qua tổng đài tự động AT&T, HTĐ từ thạch, VTĐscn.

- Mạng VTĐsn thu tình báo Quốc gia chế độ canh thu 24/24h.

- Hệ thống máy dò không có khả năng chỉ huy máy bay với cự ly lớn nhất là 300 km, khi máy bay ở độ cao 10.000m

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỢ XUÂN

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

- Hệ thống liên lạc VTĐscn:
 - + Các đơn vị trực thuộc trên tần số 142.025 MHz.
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng Công ty điện lực Thanh hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.2 Đài chỉ huy bay K4:

- Triển khai đài đối không CKII-11, P-845, tổ hợp đối không dẫn đường NKBC-27, máy đối không A-200, thiết bị định hướng APII-95M.
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng Công ty điện lực Thanh hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.3 Đài chỉ huy CHC:

- Đài chỉ huy K5 đầu Đông hướng bay 308° : 01 Xe đối không APII - 9, 01 máy đối không A-200.
- Đài chỉ huy K5 đầu Tây hướng bay 128° : 01 Xe đối không P-831, 01 máy đối không A-200.
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng công ty điện lực Thanh Hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.4 Các đài dẫn đường:

- Đài dẫn đường gần (K10) PCBH-4HM nằm ở phía Tây- Tây Nam đường cất hạ cánh chính cách đường cất hạ cánh 450m có tọa độ: $19^{\circ}54'00''\text{N}$ - $105^{\circ}27'37''\text{E}$ (hệ tọa độ Hà Nội 72). Bảo đảm cự ly hoạt động đến 270km ở độ cao 600m.
- Đài rada hạ cánh PCII-10 (K6): Được trang bị máy đối không P-832, P-802, A-200.
 - + Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng công nghiệp.
 - + Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.5 Hệ thống đài dẫn hướng:

4.3.5.1 Hướng cất hạ cánh 308° gồm:

a) Đài xa K2:

- Nằm cách đầu đường CHC 5030m, tần số 252KHz, tín hiệu mã moóc CB, tọa độ $19^{\circ}51'54.1536''\text{N}$ - $105^{\circ}31'37.0532''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng Công ty điện lực Thanh hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

B) Đài gần K1:

- Nằm cách đầu đường CHC 991m tần số 410 KHz, tín hiệu mã moóc C, tọa độ $19^{\circ}53'16.4150''\text{N}$ - $105^{\circ}29'18.7981''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng Công ty điện lực Thanh hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

4.3.5.2 Hướng cất hạ cánh 128° gồm:

a) Đài xa M2:

- Nằm cách đầu đường CHC 5000m tần số 252KHz, tín hiệu mã moóc TL, tọa độ $19^{\circ}56'23.8028''$ N - $105^{\circ}25'12.4076''$ E (hệ tọa độ WGS-84)
- Nguồn điện chính: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

b) Đài gần M1:

- Nằm cách đầu đường CHC 945m tần số 410 KHz, tín hiệu mã moóc T, tọa độ $19^{\circ}55'01.0851''$ N - $105^{\circ}27'01.1516''$ E (hệ tọa độ WGS-84)
- Nguồn điện chính: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.6 Nhóm đài PPMF-76:

- Đài ДКРМ (đài chuẩn hướng và đo cự ly): Nằm trên trục tìm đường cất hạ cánh cách đầu đường CHC là 728m. Nguồn điện chính: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.
- Đài ГРМ (đài chuẩn tâm): Nằm ở đầu Đông sân bay cách đầu đường băng 320m, tìm đường băng 124m. Nguồn điện chính: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.7 Hệ thống ánh sáng bảo đảm bay:

- Hệ thống cấp điện, đèn đêm được lắp đặt cố định.
- 05 đèn chiếu loại АИМ 90.
- 02 đèn tín hiệu KHC đặt tại đài K1.

4.3.8 Trạm Rađa 60 (K7):

- Tọa độ $19^{\circ}54'21''$ N - $105^{\circ}28'17''$ E (hệ tọa độ Hà Nội 72).
- Đài Rađa П-37, П-18, ПРБ-16, xe đài đối không P-831, P-849, máy đối không A-200. Khi mở máy làm nhiệm vụ truyền tin tình báo tiêu đề gần về SCH Trung đoàn và SCH Sư đoàn 371. Truyền tình báo phòng không về SCH eRĐ295/fPK363.
- Nguồn điện chính: Dùng hệ thống điện mạng Công ty điện lực Thanh hoá.
- Nguồn điện dự phòng: Từ các máy phát điện của Trung đoàn.

4.3.9 Thiết bị hỗ trợ hạ cánh bằng thiết bị ILS/DME đường CHC 31:

- Loại, ký hiệu: Đài LOC/GP. Tên đài: ITX
- Vị trí: Tọa độ WGS-84: $19^{\circ}54'52.30''$ N - $105^{\circ}27'41.10''$ E (LOC).
 $19^{\circ}54'52.30''$ N - $105^{\circ}27'17.37''$ E (GP và DME).
- Tần số: + Đài LOC: 111,3 MHz, công suất 15W, tầm phủ 25NM.
+ Đài GP: 332,30 MHz, công suất 5W, tầm phủ 10NM, góc trượt công bố: 03° .
- + Đài DME : Kênh 50X, công suất 100W, tầm phủ 25NM.
- Chế độ làm việc: 24/24h; từ 00h01 (UTC) ngày 10/01/2015.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

4.3.10 Thiết bị hỗ trợ hạ cánh bằng thiết bị VOR:

- Loại, ký hiệu: Đài VOR/DME. Tên đài: THX
- Vị trí: Tọa độ $19^{\circ}53'05''N$ - $105^{\circ}29'34''E$ (hệ tọa độ WGS-84). Cách thềm đường CHC đầu 31 là 1400m, cách thềm đường CHC đầu 13 là 900m, cách tim đường CHC là 205m
- Tần số: + Đài VOR : 114.8 KHz
 - + Kênh tần DME : 95X (DME: thu 1182 MHz, phát 1119MHz)
- Chế độ làm việc: 24/24h.

4.3.11 Hệ thống đèn đường CHC, đường lăn, sân đỗ:

- Đèn giới hạn đường CHC: Các bộ đèn giới hạn được bố trí thành dải vuông góc với tim đường CHC, tại các vạch kết thúc đường CHC (đầu 13: 06 bộ, đầu 31: 30 bộ), Số lượng 36 bộ.
- Đèn chớp nhận dạng thềm đường băng: Tại mỗi đầu thềm 13, 31 lắp đặt 02 bộ đèn chớp nhận dạng thềm
- Đèn tiếp cận 31: Phần đèn tiếp cận đầu 31 đường CHC được thiết lập 45 bộ đèn pha một hướng, ánh sáng màu trắng, bố trí từ đầu thềm đến 480 mét cách đầu thềm.
- Đèn đường CHC: Các bộ đèn lè bố trí dọc lè đường CHC, đối xứng nhau qua tim đường CHC, khoảng cách dọc giữa đèn-đèn là 60m, khoảng cách ngang đèn-đèn là 51m. Phần lớn các vị trí lắp đặt thuộc đèn lè CHC sử dụng các bộ đèn nổi hai hướng, riêng các vị trí đèn nằm trên giao lộ đường lăn và đường CHC, sân quay đầu 13,31 sử dụng các bộ đèn chìm. Các bộ đèn thuộc các vị trí 600m kết thúc đường CHC có hai màu sáng/vàng, các vị trí khác có màu sáng/sáng. Đèn lè đường CHC được lắp đặt cách mép bê tông đường CHC là 03m, Số lượng 105 bộ. Đèn lè chìm đường CHC được lắp đặt cách tim đường CHC là 25.5m, số lượng 02 bộ.
- Đèn lè đường lăn và biển báo:
 - + Các bộ đèn lè đường lăn và các bộ biển báo được lắp đặt cho các đường lăn, sân đỗ theo yêu cầu khai thác nêu tại mục 5.3.17 và 5.4 Annex 14 volume 1.
 - + Hệ thống đèn lè đường lăn gồm 326 bộ đèn đa hướng màu xanh và 33 vị trí biển báo. Các hàng đèn được bố trí cách mép đường lăn 03m, cự ly giữa các bộ đèn phù hợp với tiêu chuẩn ICAO qui định tại Annex 14 Volume 1.
 - + Biển báo chiếu sáng bên trong gồm có 09 vị trí có nội dung, qui cách kỹ thuật và vị trí lắp đặt phù hợp với các qui định ICAO mục 5.4 Annex 14.
- Đèn pha xoay: Lắp trên nóc Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân, dùng để định vị sân bay.
- Ngoài ra sân đỗ còn được lắp đặt đèn chiếu sáng phục vụ khai thác sân đỗ. Bố trí 03 cột đèn chiếu sáng cách nhau 30m, trên mỗi trụ đèn lắp đặt các dàn đèn gồm 06 bộ đèn sodium công suất mỗi bộ là 1000W, 02 bộ đèn Halozen 1500W và 01 đèn đỏ báo chướng ngại công suất mỗi bộ là 100W. Dàn lắp đèn

có thể nâng hạ bằng tay hoặc bằng điện đảm bảo thuận lợi cho công tác bảo trì và khai thác.

4.3.12 Các hệ thống hỗ trợ chỉ dẫn khác:

- Các biển báo bắt buộc và biển báo chỉ dẫn thông tin đặt ở các vị trí theo quy định khuyến cáo thực hành của ICAO.

- Để hướng dẫn tàu bay trong trường hợp mất thông tin liên lạc, tại Đài kiểm soát không lưu Thọ Xuân còn có đèn tín hiệu, pháo hiệu theo quy định

4.4 Nguyên tắc sử dụng và lực lượng đảm bảo.

4.4.1 Nguyên tắc sử dụng:

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

- 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 trang thiết bị phải thường xuyên được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, có dự bị, có nguồn gốc rõ ràng và được khai thác theo đúng tài liệu hướng dẫn khai thác của nhà chế tạo thiết bị.

- Các phương tiện kỹ thuật vô tuyến phục vụ bay được mở trước 01 giờ so với giờ dự kiến có hoạt động bay.

- Các hệ thống kỹ thuật của HKDD khi đưa vào khai thác phải được Cục HKVN cấp phép. Các hoạt động khai thác phải tuân thủ giấy phép đã được cấp.

4.4.2 Tổ chức lực lượng đảm bảo:

a) Đối với Quân sự:

- Đảm bảo thông tin, ra đa, chiếu sáng trên khu bay và các đài trạm của quân sự do tiểu đoàn thông tin thuộc e923 đảm nhiệm. Các trang thiết bị phải có đủ số lượng dự phòng để sẵn sàng thay thế khi các phương tiện chính bị hỏng. Phải luôn kiểm tra bảo đảm máy móc theo qui định hiện hành. Hiệp đồng chặt chẽ với HKDD trong việc sử dụng chung các thiết bị phục vụ chỉ huy tại K4.

b) Đối với HKDD:

- Bộ phận thông tin kỹ thuật thuộc Cảng hàng không Thọ Xuân đảm bảo khai thác, bảo dưỡng các thiết bị liên lạc, dẫn đường do Cảng Hàng không Thọ Xuân quản lý. Trung tâm Khai thác khu bay thuộc Cảng hàng không quốc tế Nội Bài có trách nhiệm sửa chữa, bảo trì theo định kỳ các thiết bị liên lạc, dẫn đường tại Cảng Hàng không Thọ Xuân.

- Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân thuộc Công ty Quản lý bay miền Bắc có Bộ phận Kỹ thuật bảo đảm thông tin liên lạc và nguồn điện phục vụ công tác điều hành bay tại Đài chỉ huy hỗn hợp K4.
- Các thiết bị, liên lạc, dẫn đường tại Cảng HK Thọ Xuân đều phải có dự phòng theo quy định nhằm khắc phục nhanh nhất những sự cố xảy ra.
- Thiết bị dẫn đường được kiểm tra, hiệu chuẩn theo quy định.

4.5 Các quy định khác.

4.5.1 Thời gian chuyển đổi từ thiết bị chính sang dự phòng:

- Tất cả thiết bị liên lạc, dẫn đường tại sân bay Thọ Xuân phải có dự phòng theo quy định nhằm khắc phục nhanh nhất những sự cố xảy ra.
- Đài NDB thời gian chuyển đổi từ hệ thống chính sang hệ thống dự phòng không quá 15 giây.
- Thiết bị điều hành bay có thời gian chuyển đổi không quá 05 giây.
- Nguồn điện dự phòng chuyển đổi không chậm hơn 15 giây khi nguồn điện lưới bị gián đoạn.
- Tất cả những quy định trên đây phải được thực hiện nếu có trục trặc xảy ra trong thời gian phục vụ các hoạt động bay.

4.5.2 Quy định tần số liên lạc:

a) Đối với Quân sự:

Ngôn ngữ điều hành, chỉ huy bay: Tiếng Việt.

b) Đối với HKDD:

- Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân sử dụng tần số 118.65 MHz để liên lạc, điều hành mọi hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm của mình, thực hiện canh nghe trên tần số liên quan của Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội và tần số khẩn nguy 121.5MHz để phối hợp, điều hành các chuyến bay trong khu vực đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả.
- Ngôn ngữ điều hành bay: Tiếng Anh và tiếng Việt.

4.5.3 Trong trường hợp các dịch vụ mặt đất bị gián đoạn:

- Tổ lái 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”, “Quy chế không lưu HKDD” và các quy định về xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay tại Chương VI và Chương VII bản Quy chế này.

4.5.4 Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân lắp đặt đồng hồ chỉ giờ địa phương, giờ quốc tế; máy ghi âm để ghi âm lại diễn biến quá trình điều hành bay và hiệp đồng phục vụ điều hành bay.

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

5.1 Khái quát đặc điểm khí hậu.

Sân bay Thọ Xuân nằm giữa vĩ tuyến 19^0 và 20^0 Bắc, phía Đông sân bay là vùng đồng bằng ven biển và tiếp giáp là vịnh Bắc Bộ; phía Tây là những dãy núi cao nên có ảnh hưởng rất lớn đến khí hậu sân bay Thọ Xuân. Khí hậu khu vực Thanh Hoá nói chung mang tính chất vùng nhiệt đới gió mùa. Giống như vùng khí hậu phía Bắc, khí hậu khu vực Thanh Hoá gồm có 4 mùa: Xuân, Hạ, Thu, Đông. Vì mang tính chất chuyển tiếp của khí hậu đồng bằng Bắc Bộ nên được chia ra thành hai mùa rõ rệt mùa khô và mùa mưa.

5.1.1 Mùa khô:

- Bắt đầu từ tháng 10 đến tháng 4 năm sau thời kỳ này rất ẩm ướt, độ ẩm trung bình $> 85\%$, nên nhiệt độ thấp, có 4 tháng nhiệt độ trung bình nhỏ hơn 20^0C (từ tháng 12 đến tháng 3 năm sau). Tháng lạnh nhất là tháng 1 nhiệt độ trung bình khoảng $17-18^0\text{C}$, có lúc nhiệt độ xuống đến $4-:-5^0\text{c}$ trong những đợt gió mùa Đông Bắc mạnh. Trong thời kỳ này trời nhiều mây chủ yếu là mây thấp (Cu,Cb) thường gây mưa, mù thời tiết xấu kéo dài, tầm nhìn hạn chế gây khó khăn lớn cho các hoạt động bay.

- Thời tiết xấu nhất thường xảy ra từ tháng 12 đến tháng 2 năm sau. Thời kỳ này trời đầy mây thường có mưa phùn và mù cả ngày, tầm nhìn giảm xuống dưới $0,5\text{ km}$ kéo dài trong nhiều ngày.

- Cuối mùa Đông thời tiết tốt dần lên, nhưng hiện tượng mù vẫn còn, tập trung vào buổi sáng tầm nhìn $1- 4\text{ km}$, sau đó tăng dần lên $4- 6\text{ km}$ về trưa chiều tầm nhìn $8- 10\text{ km}$. Nhưng vào thời kỳ này thường xuất hiện các loại mây nguy hiểm như mây Cu, Cb gây dông, gió lớn nhất là sau 15 giờ chiều nên gây khó khăn cho hoạt động bay đêm.

5.1.2 Mùa mưa:

Mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 đến cuối tháng 9, thời kỳ này trời bắt đầu ấm lên và nóng, có những ngày nhiệt độ lên tới hơn 40^0c . Thời kỳ dông hoạt động mạnh nhất từ tháng 5 đến tháng 8, thường sau 15 giờ, nhưng có ngày dông xuất hiện vào lúc sáng sớm bắt đầu từ phía Tây nơi có những dãy núi cao. Mưa rào thường kèm theo gió lớn và phát triển mạnh nhất vào tháng 7 và tháng 8.

5.2 Các lực lượng và khả năng đảm bảo.

5.2.1 Lực lượng và khả năng đảm bảo của Không quân:

a) Nhiệm vụ:

- Đảm bảo quan trắc và dự báo cho các đơn vị không quân khi tổ chức bay tại sân bay Thọ Xuân.
- Phối hợp với trực ban khí tượng SCH Sư đoàn Không quân 371, trạm quan trắc khí tượng hàng không sân bay Thọ Xuân để đảm bảo khí tượng và thông báo hoạt động của chim trong khu vực sân bay.

b) Biên chế lực lượng:

- Tổ dự báo;
- Tổ điền đồ vi tính;
- Trạm quan trắc.

c) Trang thiết bị:

Đội khí tượng được trang bị đầy đủ khí tài cần thiết gồm:

- Trạm quan trắc trực 24/24 giờ, thường xuyên theo dõi thời tiết tại sân bay, phát số liệu quan trắc tại sân bay qua SCH Trung đoàn và cung cấp số liệu quan trắc về SCH Sư đoàn 01 giờ/01 lần.
- Bộ biến đổi tín hiệu thu ảnh mây phân giải thấp.
- Hai máy thu P-155 và A-3000 phục vụ cho 02 bộ vi tính trên.
- Các bộ nhiệt biểu để đo nhiệt độ.

d) Khả năng bảo đảm khí tượng:

Duy trì chế độ trực của các thành phần tại các vị trí trực theo đúng qui định 24/24. Sẵn sàng đảm bảo cho tất cả các hoạt động bay Quân sự tại sân bay Thọ Xuân.

- Tổ dự báo: Trực tại SCH Trung đoàn 24/24 giờ, theo dõi thời tiết và phân tích bản đồ, viết bản tin dự báo, giao ban ngày 2 lần vào lúc 05 giờ 30 phút và 15 giờ. Trực ban ngoại trường (tại Đài chỉ huy khi có nhiệm vụ).
- Tổ điền đồ vi tính: Trực 24/24 giờ tại SCH Trung đoàn. Hàng ngày thu số liệu điền 2 bản đồ biển Đông vào lúc 1 giờ và 13 giờ, thu ảnh mây vệ tinh và các sản phẩm khí tượng qua đường truyền MODEM.
- Trạm quan trắc: Trực 24/24 giờ, thường xuyên theo dõi thời tiết tại sân bay, phát số liệu quan trắc tại sân bay lên SCH Trung đoàn và cung cấp số liệu quan trắc vào SCH Sư đoàn 1 giờ/1 lần. (từ 05 giờ 00-22 giờ 00).
- Chuẩn bị trước ngày bay: Trực ban khí tượng trực tiếp báo cáo với người chỉ huy bay và các thành phần có liên quan về tình hình diễn biến khí tượng trong ngày và ngày hôm sau, giúp người chỉ huy ra chỉ thị và chuẩn bị bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

- Trong ngày bay: Trước khi bay, trực ban khí tượng phải báo cáo cho Trung đoàn trưởng và chỉ huy bay về thời tiết thực tế và xu thế diễn biến thời tiết trong giai đoạn bay để chỉ huy bay quyết định triển khai bay.
- Trước khi bay trình sát khí tượng: Trực chỉ huy, trực ban dẫn đường các đài ra đa phải thực hiện trình sát khí tượng bằng ra đa trước từ 30 phút đến 1 giờ để kịp thời xác định khu vực có mưa, dông. Trực ban khí tượng phải báo người Chỉ huy bay và các thành phần có liên quan về tình hình khí tượng thực tế ở sân bay mình, sân bay dự bị và các không vực bay để người Chỉ huy bay quyết định thời gian bay khí tượng.
- Trong quá trình bay: Trực ban khí tượng thường xuyên có mặt ở Đài chỉ huy, để phát hiện các trường hợp khí tượng đột biến nguy hiểm báo cáo với chỉ huy bay. Trực ban dẫn đường ở các đài ra đa thường xuyên theo dõi trên màn hiển sóng kịp thời phát hiện mây mưa, mây tích điện giúp phi công vòng tránh.

5.2.2 *Lực lượng và khả năng đảm bảo khí tượng của HKDD:*

a) *Lực lượng và khả năng đảm bảo khí tượng:*

- Dịch vụ khí tượng HKDD trong khu vực Cảng hàng không Thọ Xuân do trạm quan trắc khí tượng tại Cảng hàng không Thọ Xuân thực hiện kết hợp với sự trợ giúp của cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài phục vụ cho hoạt động bay dân dụng.
- Trực quan trắc khí tượng tại Cảng hàng không Thọ Xuân đảm bảo việc thực hành quan trắc, lập bản tin khí tượng (Met.report), bản tin báo cáo thường lệ (METAR), dự báo hạ cánh (TREND), thu thập và cung cấp số liệu khí tượng đáp ứng yêu cầu cho hoạt động bay tại khu vực sân bay.
- Dịch vụ dự báo thời tiết trên đường bay và dự báo thời tiết sân bay (TAF) cho sân bay Thọ Xuân do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài, kết hợp với trạm quan trắc khí tượng Cảng hàng không Thọ Xuân thực hiện.
- Dịch vụ cung cấp hồ sơ khí tượng phục vụ cho tàu bay khởi hành từ sân bay Thọ Xuân do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài, kết hợp với trạm quan trắc khí tượng Cảng hàng không Thọ Xuân thực hiện, thông qua trang thông tin điện tử từ hệ thống cơ sở dữ liệu khí tượng của cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài đã được cấp phép.

b) *Hệ thống kỹ thuật trang thiết bị khí tượng:*

- Các trang thiết bị gồm:
 - + Cột gió xác định hướng gió;
 - + Thiết bị dự phòng: máy đo gió cổ điển VILD, khí áp kế hộp, nhiệt ẩm biểu;
 - + Đầu cuối cơ sở dữ liệu Website khí tượng Nội Bài;
 - + Hệ thống liên lạc AFTN.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

- Các số liệu quan trắc: Hướng và tốc độ gió, hiện tượng thời tiết, tầm nhìn ngang, mây (loại/lượng/độ cao), nhiệt độ không khí, nhiệt độ điểm sương, khí áp.

5.3 Công tác khí tượng phục vụ bay.

5.3.1 Quan trắc tại sân bay:

Chế độ làm việc: Từ 05 giờ 00 đến 19 giờ 00 (tức là từ 22h00 đến 12h00 UTC) hàng ngày. Bộ phận khí tượng tại Sân bay Thọ Xuân có năng định phù hợp do Cục Hàng không Việt Nam cấp và có trách nhiệm:

- Quan trắc, lập báo cáo Met. Report, METAR và TREND, cung cấp cho Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân, tổ lái và nhà khai thác tàu bay; tiến hành trao đổi METAR với cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài và các Cảng hàng không có liên quan;
- Cung cấp hồ sơ khí tượng cho tổ lái thực hiện các chuyến bay đi từ Cảng hàng không Thọ Xuân.
- Sẵn sàng cung cấp thông tin khí tượng cần thiết khi có yêu cầu.

5.3.2 Cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại Cảng HKQT Nội Bài:

Tổ dự báo của cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng tại Cảng HKQT Nội Bài có trách nhiệm:

- Lập, phát hành bản tin dự báo TAFs có hiệu lực 09 giờ được thiết lập 03 lần/ngày với thời gian bắt đầu có hiệu lực 0000, 0300, 0600 UTC và các bản tin TAF có hiệu lực 0900, 1200 (UTC) khi có bay đêm; các bản tin TAF được phát hành trước thời gian có hiệu lực là 01 giờ;
- Lập dự bổ sung (TAF AMD) khi phát hiện thấy hoặc nhận định được thời tiết sẽ thay đổi khác biệt và đạt ngưỡng chỉ tiêu so với nội dung bản tin TAF đã phát hành.
- Lập và phát hành bản tin cảnh báo sân bay (AD WRNG) cho sân bay Thọ Xuân.
- Tư vấn thời tiết cho sân bay Thọ Xuân khi có yêu cầu; trợ giúp nhân viên khí tượng tại sân bay Thọ Xuân lập dự báo TREND hay cung cấp bổ sung thông tin khí tượng cho các chuyến bay;
- Lập hồ sơ khí tượng trước ít nhất là 01 giờ so với giờ dự định khởi hành theo kế hoạch bay để cung cấp cho tổ lái thực hiện các chuyến bay đi từ Cảng hàng không Thọ Xuân.
- Trên cơ sở số liệu thu được, phối hợp với Trạm quan trắc khí tượng tại Cảng hàng không Thọ Xuân khi có yêu cầu để hỗ trợ, tư vấn thời tiết.

5.3.3 Công tác hiệp đồng giữa các Bộ phận khí tượng liên quan:

- Nhiệm vụ chính của đội khí tượng e923 và Trạm quan trắc khí tượng sân bay Thọ Xuân là quan trắc, thu thập, phân tích các số liệu khí tượng để phát hành các sản phẩm khí tượng cung cấp cho các đối tượng sử dụng nhằm đảm bảo cho hoạt động bay được an toàn, điều hòa và hiệu quả.

- Hoạt động của hai đơn vị này dựa trên nguyên tắc hiệp đồng chặt chẽ để cung cấp dịch vụ khí tượng. Mọi dữ liệu khí tượng đều được hai bên tham khảo và trợ giúp trong những trường hợp cần thiết nhằm đảm bảo an toàn bay.

- Đội khí tượng e923 và Trạm quan trắc khí tượng sân bay Thọ Xuân là hai đơn vị khác biệt song nhiệm vụ chính của hai cơ quan này là quan trắc, thu thập, phân tích các số liệu khí tượng để phát hành các sản phẩm khí tượng cung cấp cho các đối tượng sử dụng nhằm đảm bảo cho hoạt động bay được an toàn và hiệu quả. Hoạt động của hai cơ quan này dựa trên nguyên tắc tàu bay của đơn vị nào thì do đơn vị đó cung cấp dịch vụ khí tượng. Mọi dữ liệu khí tượng đều được hai bên tham khảo và trợ giúp trong những trường hợp cần thiết nhằm đảm bảo an toàn bay nói chung.

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

Đài chỉ huy sân bay, bộ phận bảo vệ đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ thuộc Tiểu đoàn bảo đảm kỹ thuật sân bay có trách nhiệm theo dõi, báo cáo với Trung đoàn trưởng một cách kịp thời và thường xuyên về hoạt động của chim trong khu vực sân bay. Chỉ huy bay có trách nhiệm thông báo cho phi công về hoạt động của chim trong khu vực.

- Đội khí tượng có trách nhiệm tổng hợp tình hình hoạt động của chim và xem xét các việc sau:

+ Thời kỳ và những nơi chim thường đậu.

+ Thời gian hợp thành đàn và di chuyển của chim.

+ Đường di chuyển và độ cao bay của chim.

+ Những đặc điểm thu hút sự chú ý của chim, nhằm tìm ra những biện pháp xua đuổi chim một cách hữu hiệu trong khu vực sân bay.

5.5 Một số hiện tượng thời tiết đáng chú ý.

- Gió Tây khô nóng: Thông thường quan sát được từ 12 đến 15 ngày/năm, nhiệt độ cao nhất và độ ẩm thấp nhất đều quan sát được trong trường hợp gió Tây khô nóng.

- Bão: Đây là vùng chịu ảnh hưởng trực tiếp của bão. Thời kỳ xuất hiện của bão muộn hơn so với Bắc bộ, thường vào tháng 9 tần số bão đổ bộ vào khu vực này nhiều hơn cả. Trung bình 0,7 cơn/năm.

- Đông: Trung bình mỗi năm quan sát được 90 đến 110 ngày đông. Mùa đông vào tháng 4 kết thúc vào tháng 10. Trừ hai tháng đầu và cuối mùa, mỗi tháng trong mùa đông có tới 15-20 ngày đông. Tháng nhiều đông nhất là tháng 8.

- Mưa phùn: Toàn mùa quan sát được trên dưới 40 ngày. Mưa phùn tập trung chủ yếu trong tháng hai và tháng ba, mỗi tháng trên dưới 15 ngày.

- Tháng bẩy nóng nhất, độ ẩm thấp nhất.

- Mùa mưa bắt đầu vào tháng năm kết thúc vào tháng mười.

- Độ ẩm TB năm 85%, cực đại vào tháng ba xấp xỉ 90%, cực tiểu vào tháng sáu và tháng bảy xấp xỉ 83%.

- Mây: Trung bình năm 7,4/10 bầu trời, cực đại vào tháng ba khoảng 9/10 bầu trời, tháng mười và tháng mười một ít mây < 6/10 bầu trời.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

- Năng: Cả năm 1658 giờ, cực đại vào tháng bảy gần 208 giờ, cực tiểu vào tháng ba gần 45 giờ.
- Gió: Mùa đông thịnh hành gió Bắc và Đông Bắc, mùa hè thịnh hành gió Nam và Đông Nam. Tốc độ gió trung bình 1,8 m/s. Cực đại 39 m/s.
- Nhiệt độ: Nhiệt độ trung bình 23,6⁰C, cao nhất vào tháng sáu và tháng bảy là 29⁰ C, thấp nhất vào tháng một là 17,4⁰ C. Nhiệt độ tối cao cao nhất là tháng bảy xấp xỉ 32,9 0 c, nhiệt độ tối thấp thấp nhất là vào tháng một xấp xỉ 14,4⁰c.
- Sương mù: Quan sát hàng năm có khoảng 15-20 ngày có sương mù, xảy ra chủ yếu trong các tháng mùa đông rải rác mỗi tháng 2-4 ngày.

5.1. Bảng thống kê số liệu khí hậu sân bay Thọ Xuân. (< 10 năm)

Tháng	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Cả năm
T^0_{TB}	17.3	17.9	19.8	23.6	26.8	29.0	28.8	28.0	26.4	24.5	21.8	18.5	24.1
$T^0_{ma \times TB}$	21.1	20.9	23.5	27.5	32.0	33.8	33.5	32.7	31.1	29.0	25.8	22.6	27.8
T^0_{minTB}	14.4	15.2	17.4	20.7	23.7	25.4	25.4	25.0	23.9	21.3	18.4	15.4	20.5
Độ ẩm TB %	86.0	88.8	89.5	88.0	86.1	82.4	82.1	85.5	87.0	83.8	84.4	83.7	85.6
Lượng mưa TB mm	28.0	33.0	42.0	54.0	178.0	172.0	216.0	263.0	365.0	258.0	83.0	29.0	34.5
Số ngày mưa TB	9	12	13	11	12	10	13	14	15	10	9	7	11
T^0 cực đại t/đôi T(max)	33.0	35.8	38.9	41.5	41.9	41.3	42.0	41.8	38.6	37.2	35.2	31.4	
T^0 cực tiểu t/đôi T(min)	5.4	6.9	8.8	11.4	15.2	19.5	20.0	18.9	17.5	13.2	6.7	6.0	
Hướng gió T/hành	N	NE	SE	SE	SE	SE	SE	W	NW	NW	N	N	
Tốc độ gió TB(m/s)	2.0	2.0	1.8	2.0	2.0	1.7	1.8	1.5	1.7	1.8	1.8	1.8	
L/ mây tổng 10/10phần	7.7	8.8	9.0	7.8	6.9	7.9	7.1	7.7	7.0	6.0	6.3	6.9	
Số ngày có giông	0.1	0.3	2.4	7.2	16.4	17.6	17.1	19.4	13.3	4.5	0.7	0.0	
Số ngày có sương mù	2.5	1.3	3.1	2.4	0.7	0.2	0.1	0.3	1.0	1.4	1.2	2.6	

CHƯƠNG VI ĐIỀU HÀNH BAY

6.1 Tổ chức điều hành chỉ huy bay và cung cấp dịch vụ không lưu.

- Trung đoàn trưởng Trung đoàn Không quân 923 có trách nhiệm chủ trì, phối hợp, hiệp đồng với Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân, Đài trưởng Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân và cơ quan kiểm soát đường dài (ACC) Hà Nội thống nhất tổ chức, quản lý, điều hành các hoạt động bay trong khu vực sân bay một cách an toàn, hiệu quả.
- Trong trường hợp khi có hoạt động bay hỗn hợp Quân sự và HKDD, việc hiệp đồng, điều hành bay được thực hiện thống nhất từ một đài chỉ huy (Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân – K4), do chỉ huy bay quân sự chủ trì.

6.1.1 Các cơ quan điều hành, chỉ huy bay liên quan trong khu vực:

a) Cơ quan điều hành chỉ huy bay quân sự:

- Sở chỉ huy (SCH) sư đoàn KQ371
- SCH trung đoàn 923
- Đài chỉ huy bay K4, K5
- Tổ chỉ huy hỗ trợ tại các đài K6, K7, K10
- Chỉ huy bay tại trường bia Như Xuân, Hòn Mê.
- Chỉ huy bay trực thăng cất, hạ cánh bãi ngoài.

b) Cơ sở điều hành bay HKDD:

- Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội (ACC Hà Nội)
- Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân (TWR Thọ Xuân).

6.1.2 Khu vực trách nhiệm điều hành, chỉ huy bay:

a) Đối với Quân sự:

Chỉ huy bay quân sự chịu trách nhiệm chỉ huy, điều hành trực tiếp các tàu bay quân sự thuộc phạm vi trách nhiệm của mình (Trừ những chuyên bay đã ủy quyền cho Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân). Khu vực trách nhiệm chỉ huy bay được quy định như sau:

- Khu vực cất hạ cánh trong phạm vi quan sát bằng mắt ($R=15\text{km}$). Do chỉ huy bay tại sân bay (K4, K5) chịu trách nhiệm;
- Khu vực từ 10km - 60km do trực ban Dẫn đường ra đa PCII - 10 (K6) chịu trách nhiệm (khi tàu bay xuyên mây góc kẹp, bay hình hộp, bay chờ, bay trong các không vực, bay xuyên mây 2 lần 180^0);
- Khu vực từ $R = 60\text{km}$ đến hết tầm kiểm soát được của radar C60 do trực ban Dẫn đường radar C60 (K7) và dẫn đường SCH e923 chịu trách nhiệm;
- Khu vực trường bắn do chỉ huy bay trường bắn chịu trách nhiệm.

* **Chú ý:** Các hoạt động bay quân sự khi bay vào, ra và cắt qua các đường bay HKDD phải được hiệp đồng chặt chẽ và chỉ được thực hiện khi có sự

đồng ý của các cơ sở điều hành bay HKDD (được quy định cụ thể trong văn bản hiệp đồng điều hành bay giữa Trung đoàn 923/Sư đoàn 371 và Công ty Quản lý bay miền Bắc).

b) Đối với HKDD:

- ACC Hà Nội chịu trách nhiệm điều hành các chuyến bay hàng không dân dụng và vận tải quân sự trên đường Hàng không W24, W25 trừ khu vực trách nhiệm của TWR Thọ Xuân.

- TWR Thọ Xuân chịu trách nhiệm điều hành các tàu bay dân dụng, vận tải quân sự được cơ quan Quân sự liên quan ủy quyền hoạt động trong Vùng trách nhiệm của TWR Thọ Xuân.

* **Chú ý:** Các chuyến bay do HKDD cung cấp dịch vụ khi bay lệch đường hàng không do thời tiết thì vẫn do HKDD điều hành trên cơ sở hiệp đồng, thông báo chặt chẽ với SCH Trung đoàn 923.

6.1.3. Chuyển giao kiểm soát:

a) Đối với tàu bay được nêu tại điểm a mục 6.1.2:

Việc chuyển giao kiểm soát tàu bay giữa TWR Thọ Xuân với ACC Hà Nội được thực hiện tại ranh giới giữa hai vùng kiểm soát, cụ thể là:

- Tàu bay đi: TWR Thọ Xuân chuyển giao kiểm soát tàu bay cho ACC Hà Nội tại thời điểm tàu bay tới ranh giới vùng trách nhiệm giữa ACC Hà Nội và TWR Thọ Xuân hoặc ở một thời điểm theo sự thỏa thuận giữa hai cơ sở điều hành bay.

- Tàu bay đến: ACC Hà Nội chuyển giao kiểm soát tàu bay cho TWR Thọ Xuân tại thời điểm tàu bay tới ranh giới vùng trách nhiệm giữa ACC Hà Nội và TWR Thọ Xuân, hoặc ở một thời điểm theo sự thỏa thuận giữa hai cơ sở điều hành bay.

* **Chú ý:** TWR Thọ Xuân và ACC Hà Nội phải có văn bản hiệp đồng điều hành bay cụ thể về việc chuyển giao kiểm soát tàu bay giữa hai cơ sở điều hành bay.

b) Đối với tàu bay được nêu tại điểm b mục 6.1.2:

* **Đối với các chuyến bay phản lực chiến đấu chuyển sân:**

- Cát cánh từ sân bay Thọ Xuân đi:

+ Cát cánh bay vào phía Nam: SCH Trung đoàn 923 chuyển giao chỉ huy, kiểm soát với SCH Sư đoàn 372 hoặc SCH Trung đoàn 929 khi được ủy quyền tại vĩ tuyến 18^{00'00"N} (Đèo Ngang).

+ Cát cánh bay ra phía Bắc: SCH Trung đoàn 923 chuyển giao chỉ huy, kiểm soát với SCH Sư đoàn 371 (hoặc SCH Trung đoàn 921, 931, 927 khi được ủy quyền) ngang vĩ tuyến 20^{30'00"N}.

- Về sân bay Thọ Xuân hạ cánh:

+ Bay từ phía Nam ra: SCH Trung đoàn 923 đại diện cho SCH Sư đoàn 371 nhận bàn giao chỉ huy kiểm soát từ SCH Sư đoàn 372 tại vĩ tuyến $18^{\circ}00'00''N$ (Đèo Ngang).

+ Bay từ phía Bắc vào: SCH Trung đoàn 923 nhận bàn giao chỉ huy kiểm soát từ SCH Sư đoàn 371 hoặc SCH e 921 khi được ủy quyền ngang vĩ tuyến $20^{\circ}30'00''N$

+ Các chuyến bay bay từ trong ra và bay từ phía Bắc vào, không hạ cánh ở sân bay Thọ Xuân. Việc nhận và bàn giao chỉ huy kiểm soát từ vĩ tuyến $18^{\circ}00'00''N$ đến vĩ tuyến $20^{\circ}00'00''N$ và ngược lại và dưới sự uỷ quyền.

** Chú ý: Các chuyến bay của máy bay vận tải quân sự đi và đến sân bay Thọ Xuân chỉ tiến hành bàn giao chỉ huy, kiểm soát khi tàu bay liên lạc tốt với Đài chỉ huy sân bay kế cận.*

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 quân sự và HKDD tại sân bay Thọ Xuân, Chỉ huy bay quân sự là người chủ trì phối hợp hiệp đồng, điều hành bay trên nguyên tắc tàu bay bên nào thì bên đó chịu trách nhiệm điều hành, chỉ huy, cụ thể là:

- TWR Thọ Xuân chịu trách nhiệm điều hành các tàu bay được nêu tại điểm a mục 6.1.2 hạ cánh và cất cánh đi từ sân bay Thọ Xuân hoặc bay qua khu vực trách nhiệm của TWR Thọ Xuân theo Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở điều hành bay được Cục HKVN phê duyệt. Các tàu bay quân sự phải bay theo hướng dẫn của TWR Thọ Xuân theo đúng nội dung hiệp đồng đã thỏa thuận trước.

- Chỉ huy bay quân sự chịu trách nhiệm điều hành tàu bay được nêu tại điểm b mục 6.1.2.

- Chỉ huy bay quân sự và Kiểm soát viên không lưu tại TWR Thọ Xuân có trách nhiệm phối hợp và hiệp đồng chặt chẽ trong công tác điều hành bay, đảm bảo chỉ huy an toàn tuyệt đối trong khu vực sân bay.

- Chỉ huy bay quân sự và Kiểm soát viên không lưu tại TWR Thọ Xuân 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”, “Quy chế không lưu hàng không dân dụng”, các văn bản hiệp đồng và các quy định trong bản Quy chế này.

- Ngôn ngữ trong khi điều hành bay là tiếng Anh hoặc tiếng Việt theo yêu cầu. Các thuật ngữ sử dụng phải ngắn gọn, chính xác, dễ hiểu.

6.3 Hiệp đồng thông báo bay.

6.3.1 Đối với quân sự:

- Kế hoạch bay (KHB) quân sự tại sân bay Thọ Xuân phải được dự báo về Trung tâm QLĐHB khu vực I/SCH Sư đoàn Không quân 371 trước 14h00' ngày hôm trước; Trung tâm QLĐHB khu vực I chuyển dự báo KHB quân sự cho Phòng Thủ tục bay Cảng HKQT Nội Bài trước 16h00 qua mạng AFTN và bộ phận này có trách nhiệm chuyển ngay cho Phòng Thủ tục bay Cảng hàng không Thọ Xuân và Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân.

- Các đơn vị bổ sung kế hoạch bay liên quan đến hoạt động bay của sân bay Thọ Xuân phải thông báo ngay cho Trung tâm QLĐHB khu vực I. KHB bổ sung này chỉ được thực hiện sau khi đã được cơ quan có thẩm quyền cho phép và đã được hiệp đồng thông báo đầy đủ với các đơn vị PK-KQ, HKDD, các đơn vị liên quan.

a) Nội dung dự báo KHB: Nội dung dự báo KHB về Trung tâm I

- + Đơn vị, loại, số lượng tàu bay, số hiệu tên gọi tổ lái;
- + Nhiệm vụ (mục đích) chuyến bay, ban bay;
- + CHB chính, phụ;
- + Đường bay, không vực, trường bia và bãi hạ cánh ngoài sân bay;
- + Độ cao bay;
- + Thời gian trình sát khí tượng, bay chính thức và kết thúc bay;
- + Sân bay dự bị và yêu cầu đảm bảo kỹ thuật vô tuyến tại sân bay dự bị nếu có.

b) Nội dung dự báo kế hoạch chuyển sân:

- + Đơn vị, loại, số lượng tàu bay, số hiệu tên gọi tổ lái
- + Nhiệm vụ (mục đích) chuyến bay, ban bay.
- + Chỉ huy bay chính, phụ.
- + Tiêu chuẩn tổ lái.
- + Đường bay, độ cao bay, giãn cách thời gian bay trong tốp, giữa các tốp.
- + Thời gian cất cánh, thời gian bay qua các sân bay dự bị, điểm kiểm tra.
- + Rãnh sóng liên lạc VHF, HF.
- + Sân bay hạ cánh, sân bay dự bị và các yêu cầu bảo đảm kỹ thuật khác.
- + Tuyến chuyển giao chỉ huy.
- + Phương pháp hiệp đồng CHB khi tàu bay cất qua hoặc bay vào, ra đường bay Hàng không
- + Tiêu chuẩn thấp nhất của Phi công (tổ lái).

* **Ghi chú:** Trong khi điều hành CHB, chỉ huy, điều hành bay Không quân và Kiểm soát viên Không lưu tại Đài chỉ huy hỗn hợp (K4) phối hợp trực tiếp, chặt chẽ với nhau để nắm chắc vị trí, độ cao tàu bay của nhau và đảm bảo phân cách an toàn tuyệt đối.

6.3.2 Đối với HKDD:

- Cảng vụ Hàng không miền Bắc chịu trách nhiệm tổng hợp, lên kế hoạch tất cả các hoạt động bay đã được phê duyệt và thông báo cho Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân qua các phương tiện sẵn có.
- Kế hoạch bay ghi rõ số hiệu chuyến bay, loại và số hiệu đăng ký tàu bay, thành phần tổ lái, sân bay cất cánh và hạ cánh, đường bay, độ cao bay, giờ dự định đi và đến, nhiệm vụ chuyến bay.
- Kế hoạch bay hàng ngày phải được thông báo đến sân bay Thọ Xuân chậm nhất là 16h00 phút ngày hôm trước. Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân có trách nhiệm thông báo và triển khai ngay kế hoạch bay này cho bộ phận Thủ tục bay thuộc quyền quản lý, Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân và các đơn vị liên quan trên địa bàn.
- Đối với kế hoạch bay HKDD đột xuất, thông báo đầy đủ các nội dung trong phép bay liên quan.

6.4 Chế độ điều hành, chỉ huy bay.

6.4.1 Đối với HKDD:

6.4.1.1 Những quy định chung:

- Cảng HK Thọ Xuân mở cửa khai thác ban ngày. Trường hợp thiết bị liên lạc, dẫn đường, cơ sở hạ tầng và an ninh tại sân bay không đảm bảo an toàn cho hoạt động bay mới đóng cửa. Việc đóng cửa phải được thực hiện theo đúng quy định về phân cấp quản lý, được thông báo cho các Cảng Hàng không và các đơn vị có liên quan.
- Tổ lái các chuyến bay đến sân bay Thọ Xuân phải căn cứ vào điều kiện khí tượng, tình trạng hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị bảo đảm và cơ sở hạ tầng của sân bay để quyết định thực hiện chuyến bay.

6.4.1.2 Những quy định điều hành tàu bay đi và đến từ sân bay Thọ Xuân:

a) Khi cho tàu bay lăn ra vị trí cất cánh, TWR Thọ Xuân 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 bay ra khỏi sân bay.
- + Các tin tức khác có liên quan.

*** Ghi chú:** TWR Thọ Xuân liên lạc với ACC Hà Nội để đề nghị cấp huấn lệnh đường dài. Khi xin huấn lệnh, TWR Thọ Xuân phải thông báo cho ACC Hà Nội biết giờ dự định cất cánh, nếu sai lệch từ 3 phút trở lên sẽ phải thông báo lại. Huấn lệnh đường dài sẽ tự hết hiệu lực nếu tàu bay không cất cánh trong vòng 15 phút so với giờ dự kiến cất cánh mà TWR Thọ Xuân đã cung cấp cho ACC xin huấn lệnh đường dài, trừ khi có gia

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VI: Điều hành bay

hạn thêm. Sau khi tàu bay cất cánh, phải thông báo giờ cất cánh thực tế cho các cơ quan không lưu liên quan.

*** TWR Thọ Xuân không được cho tàu bay cất cánh trong những trường hợp sau:**

- + Tổ lái chưa hoàn thành việc nộp kế hoạch bay không lưu và nhận những thông tin cần thiết về tình hình khí tượng và thông báo tin tức hàng không (AIS) trong khu vực, trên đường bay và sân bay đến.
- + Trong dải hình quạt 60° (30° mỗi bên đường CHC) có những hiện tượng thời tiết nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn bay.
- + Trên đường CHC có chướng ngại vật.
- + Tàu bay vào 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 thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu cho cất cánh của sân bay.
- + Tổ lái từ chối cất cánh vì lý do chưa đảm bảo an toàn.
- + Giám đốc Cảng vụ HK miền Bắc hoặc Trưởng đại diện Cảng vụ HK miền Bắc tại Cảng HK Thọ Xuân yêu cầu đình chỉ thực hiện chuyến bay.
- + Sớm trước 05 phút và chậm sau 01 giờ so với dự báo trong kế hoạch bay hoặc giờ ghi trong phép bay, trừ trường hợp KSVKL đã hoàn thành thủ tục thông báo, hiệp đồng và được Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia đồng ý.

b) Khi điều hành tàu bay vào tiếp cận hạ cánh, trong lần liên lạc đầu tiên TWR Thọ Xuân có trách nhiệm thông báo cho tổ lái:

- Kiểu loại tiếp cận và đường cất hạ cánh đang sử dụng.
- Các thông tin thời tiết như sau:
 - + Hướng và tốc độ gió, kể cả những thay đổi đáng kể.
 - + Tầm nhìn và tầm nhìn trên đường CHC (nếu có).
 - + Thời tiết hiện tại.
 - + Trần mây nếu thấp hơn 1500m hoặc thấp hơn độ cao an toàn tối thiểu.
 - + Nhiệt độ.
 - + Điểm sương.
 - + Khí áp.
- + Thông tin liên quan tới những hiện tượng thời tiết đáng kể trong khu vực tiếp cận.
- + Dự báo xu hướng thời tiết, nếu có.

c) TWR Thọ Xuân không được cho tàu bay tiếp cận và hạ cánh trong những trường hợp sau:

- + Trên đường CHC có chướng ngại vật.
- + Điều kiện thời tiết thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu cho hạ cánh của sân bay.
- + Tốc độ và hướng gió vượt quá giới hạn cho phép đối với từng loại tàu bay.
- + 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.
- + Sau hai (02) lần tiếp cận hạ cánh liên tiếp không thành công.

** Trong các trường hợp này, TWR Thọ Xuân cấp huấn lệnh cho tổ lái thực hiện phương thức tiếp cận hệt hoặc hiệp đồng với ACC Hà Nội cho tàu bay về sân bay dự bị.*

d) Khi có chuyên cơ hoạt động:

- Đối với quân sự: Áp dụng theo quy định của Quân chủng PK-KQ.
- Đối với HKDD: Áp dụng theo Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 của Bộ Giao thông vận tải: Quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyên bay chuyên cơ.

e) Điều hành các chuyến bay theo quy tắc bay bằng mắt (VFR):

- TWR Thọ Xuân có trách nhiệm thông báo cho tổ lái:
- + Tình hình thời tiết trong khu vực.
- + Đảm bảo công tác thông báo bay cho hoạt động bay.
- + Đảm bảo giãn cách an toàn cho hoạt động bay VFR cũng như khi chuyển sang bay bằng thiết bị (IFR) với các hoạt động bay IFR khác.
- + Thông báo cho cơ quan điều hành bay liên quan: Tên gọi tàu bay, tốc độ bay, thời gian bay ra khỏi khu vực kiểm soát của sân bay.

f) Điều hành các chuyến bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (IFR):

- TWR Thọ Xuân 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.
- + 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.

g) Những quy định điều hành tàu bay bay qua khu vực sân bay Thọ Xuân:

- Kiểm soát viên không lưu tại TWR Thọ Xuân chịu trách nhiệm điều hành tàu bay được nêu tại điểm a mục 6.1.2.
- Nhận chuyển giao từ các cơ sở điều hành liên quan.
- Ghi chép đầy đủ các thông tin vào băng phi điện.
- Hiệp đồng với cơ sở điều hành bay kế cận về giờ dự định tàu bay qua điểm chuyển giao.
- Áp dụng phân cách với các tàu bay khác.
- Kiểm soát viên không lưu cho phép tàu bay chuyên sóng liên lạc với cơ sở điều hành bay kế cận tại điểm chuyển giao.

h) Tiêu chuẩn phân cách cho phép cất cánh và hạ cánh giữa các tàu bay:

- Trong khi kiểm soát điều hành bay, TWR Thọ Xuân phải áp dụng đúng các tiêu chuẩn phân cách, đảm bảo an toàn cho tàu bay theo quy định của bản "Quy chế không lưu HKDD".
- Chi tiết quy định điều hành tàu bay đi và đến tham khảo tài liệu hướng dẫn khai thác Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân.

6.4.2 Đối với Quân sự:

- Sở chỉ huy Trung đoàn 923, căn cứ vào tình hình khí tượng, loại tàu bay, tiêu chuẩn tàu bay, trang thiết bị bảo đảm của sân bay, báo cáo về Trung tâm QLĐHB khu vực I/fKQ 371 điều kiện tiếp thu hoặc phóng hành tàu bay. Trong trường hợp không thực hiện được đúng theo kế hoạch phải báo cáo về Trung tâm QLĐHB khu vực I/fKQ 371 lý do và thời gian dự kiến thực hiện tiếp theo.
- Thông báo việc quyết định tiếp thu hoặc phóng hành tàu bay quân sự cho TWR Thọ Xuân và bộ phận Thủ tục bay Cảng HK Thọ Xuân biết.
- Khi điều hành tàu bay cất, hạ cánh Chỉ huy bay Quân sự chịu trách nhiệm thông báo, hiệp đồng với Trung tâm QLĐHB khu vực I, TWR Thọ Xuân và SCH các đơn vị liên quan để nắm vững các hoạt động bay HKDD và quân sự trong khu vực, thống nhất phương thức cất cánh, hạ cánh hoặc bay qua khu vực sân bay.
- Trường hợp tàu bay quân sự được ủy quyền cho HKDD điều hành thì SCH Trung đoàn 923 có trách nhiệm thông báo cho TWR Thọ Xuân việc cho phép các tàu bay này được cất, hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân.

6.5 Xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay.

- Khi tàu bay gặp phải những tình huống bất trắc, tổ lái phải báo ngay cho Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân hoặc Chỉ huy bay Quân sự. Cơ sở điều hành bay liên quan phải sử dụng tất cả các thiết bị hiện có trợ giúp tổ lái xử lý theo phương án tối ưu.
- Trong các trường hợp này, Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân và Chỉ huy bay Quân sự phải thông báo kịp thời cho nhau để phối hợp đảm bảo an toàn cho hoạt động bay chung.

6.5.1 Đối với HKDD:

- Biện pháp xử lý của TWR Thọ Xuân và tổ lái tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể. Trong mọi tình huống, kiểm soát viên của TWR Thọ Xuân 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.

a) Trong điều kiện thời tiết xấu đột biến:

TWR Thọ Xuân phải:

- Mở tất cả các phương tiện thông tin vô tuyến đảm bảo bay, tăng cường quan sát theo dõi tình hình, khuynh hướng phát triển trong khu vực có hiện tượng thời tiết xấu, nguy hiểm.
- Yêu cầu tổ lái báo cáo lượng dầu còn lại.
- Thông báo và yêu cầu ACC Hà Nội giám sát chặt chẽ tàu bay bằng radar. Theo yêu cầu của tổ lái, thỏa thuận với ACC Hà Nội cho thay đổi hướng bay, độ cao bay để ra khỏi khu vực có điều kiện thời tiết phức tạp.
- Thông báo Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân về việc tổ lái gặp điều kiện thời tiết phức tạp và biện pháp giải quyết của mình.
- Nếu mọi cố gắng xét thấy không đảm bảo an toàn cho chuyến bay thì thỏa thuận với các cơ quan có liên quan cho tàu bay về hạ cánh ở sân bay dự bị.

b) Trường hợp mất liên lạc:

TWR Thọ Xuân phải:

- Nhanh chóng kiểm tra máy thu, phát trên mặt đất.
- Mở tất cả các phương tiện thông tin liên lạc dự phòng.
- Thông báo cho các tàu bay khác trong khu vực về việc tàu bay mất liên lạc, độ cao và hướng bay.
- Giải phóng khu tiếp cận và hạ cánh, đình chỉ các tàu bay khác cất cánh.
- Phát các tin tức về nền không lưu, điều kiện thời tiết, phương thức tiếp cận hạ cánh.
- Liên lạc với ACC Hà Nội để có phương án hiệp đồng điều hành bay an toàn.
- Thông báo Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân về việc mất liên lạc với tàu bay.
- Phát tín hiệu đèn hướng dẫn tàu bay về hạ cánh (theo Quy chế không lưu HKDD).

c) 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 Thọ Xuân phải:

- Hỏi tình trạng trên tàu bay, ý định và cách xử lý của tổ lái.
- Triển khai các công việc theo những yêu cầu của tổ lái.
- Thông báo Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân.
- Nếu tổ lái quyết định hạ cánh ở sân bay dự bị, thì thông báo và hiệp đồng với ACC Hà Nội, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, cơ quan điều hành bay của sân bay dự bị, thông báo cho tổ lái điều kiện thời tiết thực tế và dự báo để cho tàu bay về hạ cánh ở sân bay dự bị an toàn.
- Nếu tổ lái quyết định hạ cánh ở sân bay Thọ Xuân, thì giải phóng những tàu bay đang bay trên hướng đó, ở độ cao thấp hơn dành quyền ưu tiên hạ cánh.

d) Trường hợp hỏng hệ thống đài NDB, VOR/DME, ILS/DME và đèn :

Khi nhận thấy hay nhận được thông báo về hệ thống đài NDB, VOR/DME, ILS/DME và đèn hiệu bị hỏng hóc, TWR Thọ Xuân phải:

- Thông báo ngay cho tổ lái biết.
- Thông báo cho Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân.
- Thông báo cho Bộ phận đảm bảo, khai thác kỹ thuật Công ty Quản lý bay miền Bắc và Công ty TNHH kỹ thuật Quản lý bay mở thiết bị dự bị 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 cho tiếp tục hạ cánh hay hướng tàu bay đi sân bay dự bị.

e) Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp:

Khi nhận được thông báo về việc tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp, TWR Thọ Xuân 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 đường CHC tại sân bay và triển khai các công việc do tổ lái yêu cầu.
- Thông báo cho tất cả các tàu bay đang hoạt động trong khu vực. Đình chỉ các tàu bay khác cất cánh tại sân bay, giải phóng đường CHC, các hành lang và các mực bay có ảnh hưởng.
- Báo cáo Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân và thông báo cho ACC Hà Nội để giám sát chặt chẽ tàu bay bằng radar.
- Báo cho bộ phận An ninh - khẩn nguy sân bay.
- Báo cáo các đơn vị có liên quan.

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

g) Quy tắc điều hành tàu bay đến sân bay dự bị:

TWR Thọ Xuân phải thường xuyên cập nhật điều kiện thời tiết và tình trạng của các sân bay dự bị.

- Trong trường hợp nếu tàu bay không thể hạ cánh được tại sân bay Thọ Xuân, TWR Thọ Xuân phải chỉ dẫn cho tàu bay về sân bay dự bị (cho hạ cánh), sau khi đã thỏa thuận với tổ lái và ACC Hà Nội.
- Khi hướng tàu bay về sân bay dự bị, TWR Thọ Xuân phải thông báo cho tổ lái điều kiện thời tiết, hướng bay/đường bay, độ cao bay, cự ly đến sân bay dự bị (nếu có yêu cầu của tổ lái).
- Thông báo cho Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, ACC Hà Nội và tiếp tục điều hành tàu bay cho đến khi tổ lái báo cáo đã bay ra khỏi khu vực trách nhiệm của mình và ACC Hà Nội nhận kiểm soát tàu bay.

- Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân thông báo cho Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam biết việc tàu bay về sân bay dự bị.

h) Trường hợp nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn (SOS):

Ngay khi nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn, Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân phải:

- Báo cáo ngay Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân.
- Giữ liên lạc với tàu bay, xác định vị trí và tình trạng cần trợ giúp.
- Thông báo cho ACC Hà Nội để hiệp đồng với các lực lượng TK-CN.
- 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, quan sát xác định vị trí nơi phát tín hiệu khẩn cấp/tai nạn nếu có thể được.
- Thực hiện tất cả các bước cần thiết để nắm chắc nhận dạng, loại tàu bay, kiểu loại tình trạng khẩn nguy, dự định của tổ lái cũng như vị trí và độ cao của tàu bay.
- Có những trợ giúp thích hợp nhất cho tàu bay.
- Yêu cầu trợ giúp từ các cơ quan không lưu hoặc các cơ sở dịch vụ khác để hỗ trợ tàu bay.
- Cung cấp cho tàu bay các thông tin cần thiết liên quan tới chuyến bay như các sân bay thích hợp, độ cao an toàn tối thiểu, thông tin thời tiết.
- Thu thập các thông tin đến chuyến bay từ tổ lái hay nhà khai thác như số lượng người trên tàu bay, lượng nhiên liệu còn lại, sự hiện diện và bản chất của các vật liệu gây nguy hiểm.
- Thông báo cho các cơ sở điều hành bay có liên quan và nhà chức trách theo quy định.

i) Trường hợp phát hiện tàu bay lạ:

Ngay khi phát hiện được tàu bay lạ trong khu vực sân bay, TWR Thọ Xuân phải:

- Báo cáo ngay cho Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, đại diện Cảng vụ HK miền Bắc tại Cảng HK Thọ Xuân.
- Thông báo cho ACC Hà Nội để thông báo cho Trung tâm Quản lý, điều hành bay khu vực I.
- Thiết lập liên lạc với tàu bay để xác định tên gọi, kiểu loại, vị trí xuất phát, độ cao bay, mục đích chuyến bay, các yêu cầu phải đáp ứng hay cần trợ giúp.
- Thực hiện các chỉ thị của Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, ACC Hà Nội, Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực I để cho tàu bay hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân hay hướng tàu bay đến sân bay khác.

6.5.2 Đối với Quân sự:

a) Trường hợp mất liên lạc:

*** Mất liên lạc do hỏng máy đối không trên tàu bay:**

- Đối với Chỉ huy bay: Mở tất cả các trang thiết bị thông tin liên lạc cần thiết, báo cáo SCH Trung đoàn 923, đình chỉ các chuyến bay tiếp theo, liên lạc chuyên tiếp qua các tàu bay khác đang hoạt động trên khu vực sân bay, sử dụng liên lạc trên các rãnh sóng một cách đều đặn, dùng tín hiệu hoặc quan sát bằng mắt hướng dẫn tàu bay mất liên lạc về sân bay hạ cánh. Nếu điều kiện cho phép dùng tàu bay có trang thiết bị thông tin tốt thực hiện bay tìm kiếm và hướng dẫn tàu bay bị lạc.
- Các đài radar phải tăng cường quan sát theo dõi tàu bay đi, về sân bay.
- Phi công đang bay tăng cường quan sát trên không và thông báo cho nhau vị trí lần lượt hạ cánh.

*** Mất liên lạc do hỏng máy đối không mặt đất:**

Trường hợp bị hỏng máy đối không mặt đất nhanh chóng đưa hệ thống dự phòng vào làm việc hoặc kết hợp các đơn vị liên quan xin hỗ trợ.

b) Trường hợp khí tượng đột biến xấu:

- Khi phi công, tổ lái gặp hiện tượng khí tượng phức tạp, đột biến xấu vượt qua trình độ của phi công, tổ lái, chỉ huy bay phải:
 - + Ra lệnh đình chỉ nhiệm vụ.
 - + Kiểm tra lượng nhiên liệu còn lại.
 - + Xác định vị trí tàu bay.
 - + Báo cáo SCH Trung đoàn Không quân 923.
 - + Mở tất cả các phương tiện đảm bảo kỹ thuật cần thiết.
 - + Đình chỉ các chuyến bay tiếp theo.
 - + Nắm chắc tình hình khí tượng các khu vực.
 - + Huấn lệnh đưa tàu bay ra khỏi khu vực thời tiết nguy hiểm.
- Trường hợp gặp mây Cb, phi công không được bay vào hoặc vượt đỉnh mây mà phải vòng tránh với giãn cách tối thiểu là 10km.

c) Trường hợp vào hạ cánh khẩn cấp:

Chỉ huy bay phải:

- Dành quyền ưu tiên hạ cánh số 1 cho tàu bay đó.
- Báo cáo SCH Trung đoàn 923, thông báo cho tất cả các tàu bay khác đang hoạt động trong khu vực.
- Đình chỉ cất cánh và nhanh chóng giải phóng đường CHC.
- Căn cứ vào tình hình không lưu, vị trí, độ cao và điều kiện thời tiết khu vực và lựa chọn đường bay ngắn nhất chỉ huy tàu bay trên về hạ cánh an toàn.

- Thông báo cho phi công phương thức hạ cánh, hướng hạ cánh, trần mây, tầm nhìn và các điều kiện cần thiết khác.
- Điều động các phương tiện cấp cứu, cứu thương, cứu hộ đến các vị trí chuẩn bị trợ giúp.

d) Điều hành tàu bay đến sân bay dự bị:

- Trong trường hợp tàu bay không thể hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân, Chỉ huy bay phải hướng tàu bay đi sân bay dự bị.
- Căn cứ vào lượng nhiên liệu, trình độ phi công (tổ bay), điều kiện thời tiết để chọn sân bay dự bị thích hợp.
- Báo cáo SCH Trung đoàn 923, nắm và thông báo các thông tin cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu bay đến sân bay dự bị.
- Không được phép cho tàu bay đến sân bay dự bị khi chưa nắm chắc sân bay đó có sẵn sàng tiếp thu tàu bay hay không.

e) Trường hợp phát hiện có tàu bay lạ:

- Khi phát hiện có tàu bay lạ vi phạm vùng trời sân bay hoặc nhận được tín hiệu từ SCH Phòng không phát ra có tàu bay lạ xâm phạm vùng trời. SCH e923 báo cáo ngay với Trung đoàn trưởng. Trung đoàn trưởng e923 có quyền tạm thời đình chỉ các chuyến bay kể cả các chuyến bay của đơn vị khác trong khu vực có tàu bay vi phạm vùng trời. Đồng thời báo cáo ngay cho SCH Sư đoàn 371, Trung tâm QLĐHB khu vực I và các đơn vị có liên quan. SCH Trung đoàn 923 có trách nhiệm phát tín hiệu "hạ cánh ngay", khi nhận được tín hiệu này các tàu bay đang hoạt động tại các không vực chỉ định phải về sân bay hạ cánh ngay.

g) Trường hợp nhận được tín hiệu khẩn cấp/ tai nạn "SOS":

Khi nhận được tín hiệu khẩn cấp/ tai nạn (SOS):

- SCH Trung đoàn 923 phải nhanh chóng mở tất cả phương tiện thông tin liên lạc, vô tuyến dẫn đường vào hoạt động để kịp thời giúp đỡ phi công (tổ bay) bị nạn, xác định vị trí và tính chất của tai nạn, đồng thời thông báo cho các cơ quan có liên quan biết vị trí tàu bay và huy động lực lượng tìm kiếm cấp cứu sẵn sàng có mặt tại sân bay.
- Đình chỉ cất cánh các chuyến bay tiếp theo, nhanh chóng giải phóng đường cất hạ cánh và cho các phương tiện cấp cứu sẵn sàng.
- Dành cho tàu bay phát tín hiệu "tai nạn" mọi điều kiện cần thiết thuận lợi nhất như: độ cao, hướng về sân bay, sự tập trung giúp đỡ của các phương tiện chỉ huy.
- Thông báo cho phi công (tổ bay) phương thức hạ cánh, điều kiện thời tiết để hướng dẫn giúp đỡ, chỉ huy tàu bay vào hạ cánh an toàn.

* **Chú ý:** Trong tất cả mọi trường hợp phải xin ý kiến người chỉ huy và các trường hợp xử lý bất trắc phải báo cáo SCH Sư đoàn 371.

6.6 Công tác thông báo tin tức hàng không.

6.6.1 Nhiệm vụ của bộ phận Thông báo tin tức hàng không (AIS) tại Cảng HK Thọ Xuân:

Bộ phận AIS tại Cảng HK Thọ Xuân thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Cung cấp tin tức trước chuyến bay cho tổ lái, giải thích bằng minh ngữ cho tổ lái khi được yêu cầu.
- Nhận và xử lý các NOTAM do Trung tâm AIS cung cấp.
- Thông báo kịp thời cho cơ sở ARO, AIS Nội Bài những tin tức có ảnh hưởng đến hoạt động bay trong phạm vi trách nhiệm của Cảng HK T.Xuân.
- Tiếp nhận tin tức về hoạt động quân sự có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động hàng không dân dụng từ cơ quan quân sự và kịp thời triển khai theo quy định hiện hành.
- Thu thập tin tức do tổ lái phản ánh sau chuyến bay theo mẫu biểu tại phụ lục IV “Quy chế Thông báo tin tức Hàng không”, ghi chép mọi sự việc xảy ra trong ca trực vào sổ giao ca theo biểu mẫu quy định.
- Ghi vào sổ nhật ký hàng ngày của bộ phận và ghi trên bảng thông báo để lưu ý khi nhận được những NOTAM liên quan đối với hoạt động bay; đường CHC; đường lăn sân đỗ.
- Lưu trữ, cập nhật các sơ đồ, bản đồ, tài liệu nghiệp vụ về AIS.

6.6.2. Quy trình Cung cấp thông tin trước chuyến bay:

Do bộ phận AIS tại các sân bay khởi hành cung cấp cho tổ lái trước khi thực hiện chuyến bay ít nhất 01 giờ trước giờ dự kiến khởi hành.

6.6.3 Xử lý NOTAM và các ấn phẩm AIS:

Thực hiện theo quy định tại “Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay” tại Cảng HK Thọ Xuân.

a) Cập nhật các ấn phẩm AIS:

*** Cập nhật tập Tu chính AIP Việt Nam:**

- Kiểm tra việc nhận đủ tập Tu chính AIP theo đúng thứ tự và năm phát hành. Nếu phát hiện thấy tập Tu chính AIP bị thất lạc, phải thông báo ngay cho nhân viên tại Phòng Thủ tục bay Nội Bài để phối hợp bổ sung kịp thời;
- Đối chiếu với Bảng kiểm tra danh mục các trang mới nhận được để đảm bảo Tập AIP hiện tại có đầy đủ tất cả các trang;
- Kiểm tra Tập AIP 03 tháng một lần để đảm bảo tất cả các trang trong tập còn hiệu lực. Nếu phát hiện thấy thiếu trang hoặc có sai sót, phải thông báo ngay cho nhân viên tại Phòng Thủ tục bay Nội Bài để phối hợp bổ sung kịp thời.
- Phải lưu ý về các thay đổi quan trọng và tin tức tin mới được cập nhật; phải ghi lại các thông tin này vào sổ khai thác của cơ sở;
- Đọc kỹ trang bìa và thực hiện các việc sau đây: Thay thế những trang mới và loại bỏ những trang được thay thế; thực hiện các sửa đổi bằng tay, nếu có;

loại bỏ các NOTAM, tập Bổ sung AIP, AIC đã được đưa vào tu chỉnh; ghi số tập Tu chỉnh AIP và ký tên người cập nhật vào trang 0 - 1 của Tập AIP;

*** Cập nhật tập Bổ sung AIP Việt Nam:**

- Kiểm tra việc nhận đủ tập Bổ sung AIP theo đúng thứ tự và năm phát hành;
- Tập Bổ sung AIP còn hiệu lực phải được lưu giữ trong Tập AIP tương ứng;
- Nghiên cứu nội dung tập Bổ sung AIP nhận được, lưu ý và ghi vào cuốn sổ khai thác của cơ sở những tập Bổ sung AIP có nội dung khai thác quan trọng;
- Thông báo cơ quan chuyên môn để phối hợp bổ sung kịp thời nếu tập Bổ sung AIP nhận được không theo thứ tự đang được lưu giữ để yêu cầu cơ sở có liên quan làm rõ;
- Những tập Bổ sung AIP còn hiệu lực phải được lưu giữ sử dụng lâu dài. Khi tập Bổ sung AIP được hủy bỏ hoặc tự hết hiệu lực, phải lấy tập Bổ sung AIP đó ra khỏi Tập AIP và lưu trữ 01 năm để sử dụng khi cần thiết.

*** Cập nhật AIC Việt Nam:**

- Kiểm tra việc nhận đủ AIC theo đúng thứ tự và năm phát hành. Nếu phát hiện thấy AIC bị thất lạc, phải thông báo ngay nhân viên tại Phòng Thủ tục bay Nội Bài để phối hợp bổ sung kịp thời.
- Nghiên cứu nội dung AIC, nếu có tin tức về chính sách pháp luật mới hoặc phương thức mới có liên quan đến hoạt động bay thì phải ghi số của AIC liên quan vào cuốn sổ khai thác của Cơ sở.
- Khi một AIC được hủy bỏ cần phải lấy AIC đó khỏi hồ sơ lưu trữ AIC còn hiệu lực và lưu trữ 01 năm.
- Lưu trữ bảng tóm tắt nội dung các NOTAM còn hiệu lực hàng tháng ít nhất là 06 tháng.

6.6.4 Quy trình nhận và xử lý tin tức sau khi bay và các tin tức khác:

- Tiếp nhận báo cáo sau khi bay của người lái, Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân, nhân viên Thủ tục bay Thọ Xuân phải ghi rõ tên người thông báo, giờ thông báo và chuyển nội dung các thông tin đó đến các cơ quan theo quy định.
- Kiểm tra các thông tin nhận được, trường hợp tin tức phù hợp phát NOTAM thì soạn Dự thảo gửi cho các cơ quan có liên quan để phát hành NOTAM.

6.7 Công tác thủ tục bay.

6.7.1 Nhiệm vụ của bộ phận Thủ tục bay (ARO) tại Cảng HK Thọ Xuân:

Bộ phận ARO tại Cảng HK Thọ Xuân thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Nhận, kiểm tra và hướng dẫn người lái làm kế hoạch bay trước khi bay theo mẫu quy định của tổ chức HKDD quốc tế (ICAO).
- Tổng hợp, đối chiếu kế hoạch bay trong ngày đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Hiệp đồng thông báo bay với các cơ quan không lưu và quân sự có liên quan.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VI: Điều hành bay

- Chuyển, nhận điện văn theo đúng mẫu quy định của tổ chức HKDD quốc tế (ICAO) trên hệ thống AFTN. Việc nộp, nhận kế hoạch bay không lưu phải được thực hiện tại trụ sở của ARO Thọ Xuân.
- Tổng hợp số liệu chuyến bay đã thực hiện trong ngày, tuần, tháng, năm để làm báo cáo thống kê theo quy định.

6.7.2 Quy trình nhận và xử lý kế hoạch bay không lưu:

- Nhận kế hoạch bay không lưu (FPL) từ tổ lái hoặc người đại diện nhà khai thác tàu bay.
- Kiểm tra các nội dung của kế hoạch bay đảm bảo đầy đủ và chính xác theo quy định tại Quy chế không lưu HKDD, Tài liệu hướng dẫn khai thác, Doc.4444 PANS -ATM (lưu ý đến mục sân bay dự bị; khả năng đáp ứng về RNAV/RNP, TCAS; lượng nhiên liệu trên tàu bay, các thiết bị cấp cứu và cứu nạn, tình trạng khai thác đặc biệt của tàu bay nếu có, v.v).
- Nếu thấy có sai sót trong kế hoạch bay, yêu cầu tổ lái hoặc đại diện người khai thác điều chỉnh kế hoạch bay cho phù hợp. Không tiếp nhận kế hoạch bay khi chưa đúng theo mẫu quy định.
- Sau khi đã kiểm tra kế hoạch bay, nhân viên ARO ký nhận vào kế hoạch bay với tổ lái hoặc đại diện người khai thác tàu bay về việc chấp nhận kế hoạch bay.
- Thông báo cho Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân và Trung tâm Hiệp đồng, điều hành bay về việc thay đổi kế hoạch bay.
- Nhận giờ cất, hạ cánh từ Đài kiểm soát tại sân bay và phát điện văn đến các địa chỉ có liên quan.

6.7.3 Quy trình chuyển nhận điện văn trên hệ thống AFTN:

- Nhân viên ARO Thọ Xuân nhận các loại điện văn, chuyển điện văn trên mạng AFTN theo đúng mẫu, nội dung quy định tại Tập 2 Phụ ước 10 của ICAO (Annex 10 Volume 2). Chỉ được phép nhận những điện văn đúng mẫu quy định của ICAO và Quy chế không lưu HKDD.
- Kiểm tra nội dung điện văn trước khi chuyển đi trên mạng theo địa chỉ có liên quan.
- Khi có phản ánh của cơ quan có liên quan đối với điện văn được gửi đi từ ARO Thọ Xuân, nhân viên trực phải kiểm tra lại điện văn, chỉnh sửa và phát lại điện văn.
- Khi nhận được điện văn có độ khẩn SS, nhân viên ARO phải soạn điện văn để trả lời với độ khẩn tương ứng.

CHƯƠNG VII
THỰC HÀNH BAY

7.1 Chế độ cất, hạ cánh.

7.1.1 Đối với Quân sự:

- Sân bay Thọ Xuân có khả năng cất, hạ cánh cả 2 hướng 128^0 và 308^0
- Sử dụng hướng 128^0 để cất, hạ cánh bằng mắt trong điều kiện khí tượng giản đơn ban ngày
 - Sử dụng hướng 308^0 để cất, hạ cánh trong các điều kiện khí tượng ngày và đêm có sự trợ giúp của radar hạ cánh mô PPIIC-10.
 - Vòng kín sân bay được thiết lập về phía Đông Bắc đường cất hạ cánh độ cao 500m, độ rộng 8-10 km
 - Đối với trục thẳng thiết lập vòng kín phía Đông Bắc đường cất hạ cánh độ cao ≥ 300 m.
 - Khi tiếp thu các loại tàu bay về hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân chỉ sử dụng đường cất hạ cánh 31 (đầu 13 chỉ sử dụng trong điều kiện khí tượng giản đơn và được phép của SCH Trung đoàn 923).

7.1.2 Đối với HKDD:

- Tại sân bay Thọ Xuân cho phép sử dụng cả hai đầu đường CHC 13 (hướng từ 128^0) và đường CHC 31 (hướng từ 308^0) cho cất cánh, hạ cánh.
- Phương thức lựa chọn hoặc hạn chế sử dụng đường CHC:
 - + Dựa vào thành phần gió bề mặt: Hướng và tốc độ gió, đặc biệt lưu ý trường hợp gió xuôi.
 - + Dựa vào các yếu tố khác: loại tàu bay, vòng lượn sân bay, chiều dài đường CHC, các thiết bị phụ trợ cho việc tiếp cận và hạ cánh.
 - + Dựa vào tình hình hoạt động bay thực tế.
- KSVKL TWR Thọ Xuân là người quyết định đường CHC sử dụng và có trách nhiệm thông báo kịp thời về đường CHC sử dụng cho ACC Hà Nội, 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.

7.2.1 Phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị:

- NDB CB đường CHC 31
- NDB CB đường CHC 13
- VOR THX đường CHC 31
- VOR THX đường CHC 13

7.2.2 Phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị:

- VOR đường CHC 13/31
- NDB đường CHC 31

7.2.3 Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị:

- NDB đường CHC 31
- VOR/DME đường CHC 31
- VOR/DME đường CHC 13
- ILSz đường CHC 31
- ILSy đường CHC 31
- Phương thức tiếp cận bằng mắt
- Tiêu chuẩn thời tiết khai thác tối thiểu

7.3 Các phương thức bay đối với tàu bay Quân sự:

7.3.1 Phương thức đi:

a) Cát cánh đầu 13:

- Đi về phía Bắc: Cát cánh lấy độ cao ≥ 300 m vòng trái lấy hướng về đài VOR/DME NAM HA. Chuyển giao kiểm soát chỉ huy cho Hà Nội đường dài ở cự ly 30 km cách đài xa sân bay.
- Đối với tàu bay trực thăng sau khi cất cánh lấy độ cao 200m vòng trái tiến nhập vào đường bay, thường xuyên giữ liên lạc với CHB và quan sát địa tiêu thực hiện chuyển giao chỉ huy khi liên lạc tốt với đài chỉ huy kế cận.
- Đi về phía Nam: Cát cánh lấy độ cao ≥ 600 m vòng phải tiến nhập vào đường W2 chuyển giao kiểm soát chỉ huy cho Hà Nội đường dài ở cự ly 30km cách đài xa sân bay.
- Đối với tàu bay trực thăng sau khi cất cánh lấy độ cao 200m, quan sát tốt đỉnh 548m (núi Nưa) vòng phải tiến nhập vào đường bay, thường xuyên giữ liên lạc với CHB và quan sát địa tiêu thực hiện chuyển giao chỉ huy khi liên lạc tốt với đài chỉ huy kế cận.

b) Cát cánh đầu 31:

- Đi về phía Bắc: Cát cánh lấy độ cao ≥ 300 m vòng phải lấy hướng về đài VOR/DME NAM HA chuyển giao kiểm soát chỉ huy cho Hà Nội đường dài ở cự ly 30km cách đài xa sân bay.
- Đối với tàu bay trực thăng sau khi cất cánh lấy độ cao 200m vòng phải tiến nhập vào đường bay, thường xuyên giữ liên lạc với CHB và quan sát địa tiêu thực hiện chuyển giao chỉ huy khi liên lạc tốt với đài chỉ huy kế cận.
- Đi về phía Nam: Cát cánh lấy độ cao ≥ 300 m vòng phải theo vòng kín tiến nhập vào đường W2 chuyển giao kiểm soát chỉ huy cho Hà Nội đường dài ở cự ly 30 km cách đài xa sân bay.
- Đối với tàu bay trực thăng sau khi cất cánh lấy độ cao 200m vòng trái tiến nhập vào đường bay, thường xuyên giữ liên lạc với Chỉ huy bay và quan sát địa tiêu thực hiện chuyển giao chỉ huy khi liên lạc tốt với đài chỉ huy kế cận.

7.3.2 Bay vòng kín của tàu bay trực thăng:

7.3.2.1 Bay vòng kín:

a) Bay vòng kín cất cánh hướng 128^0 :

*** Cất cánh treo $t = 10''$:**

- Cạnh 1: Cất cánh tăng tốc lấy độ cao MK = 128^0 , $V_y = 3-4$ m/s, $t = 1' 40''$, $s = 3333$ m. Kết thúc cạnh 1, $H > 350$ m, $V = 150$ km/h.

Vòng 1: (vòng trái) $V = 150$ km/h, $V_y = 3-4$ m/s, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK 038^0 .

- Cạnh 2: MK = 038^0 , $V = 150$ km/h, $V_y = 3-4$ m/s, $t = 50''$, $s = 2083$ m. Kết thúc cạnh 2, $H = 500$ m.

Vòng 2: (vòng trái) $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK = 308^0 .

- Cạnh 3: Bay bằng Mk = 308^0 , $H = 500$ m, $V = 160$ km/h, $t = 2' 22''$, $s = 6318$ m ngang đài gần thực hiện vòng 3, giảm độ cao $V_y = 3-4$ m/s.

Vòng 3: (vòng trái) $V_y = 3-4$ m/s, $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK = 218^0 .

- Cạnh 4: Bay bằng MK = 218^0 , $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK 128^0 .

- Cạnh 5: Kết thúc vòng 4, đỉnh đài gần $H = 200$ m, MK = 128^0 , giảm tốc độ và độ cao hạ cánh, $V_y = 3-2$ m/s, $t = 1' 30''$.

- Treo hạ cánh $t = 10''$

- Tổng thời gian vòng kín: $9' 12''$.

b) Bay vòng kín cất cánh hướng 308^0 :

*** Cất cánh treo $t = 10''$:**

- Cạnh 1: Cất cánh tăng tốc MK = 308^0 , $V_y = 3-4$ m/s, $t = 1' 40''$, $s = 3333$ m. Kết thúc cạnh 1, $H > 350$ m, $V = 150$ km/h.

Vòng 1: (vòng phải) $V = 150$ km/h, $V_y = 3-4$ m/s, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK 38^0 .

- Cạnh 2: MK = 38^0 , $V = 150$ km/h, $V_y = 3-4$ m/s, $t = 50''$, $s = 2083$ m. Kết thúc cạnh 2, $H = 500$ m.

Vòng 2: (vòng phải) $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK = 128^0 .

- Cạnh 3: Bay bằng MK = 128^0 , $H = 500$ m, $V = 160$ km/h, $t = 2' 22''$, $s = 6318$ m. ngang đài gần thực hiện vòng 3, giảm độ cao $V_y = 3-4$ m/s.

Vòng 3: (vòng phải) $V_y = 3-4$ m/s, $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 , $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK = 218^0 .

- Cạnh 4: Bay bằng MK = 218^0 $V = 150$ km/h, độ nghiêng 15^0 $R = 660$ m, $t = 25''$, cải ra MK 308^0 .

- Cạnh 5: Kết thúc vòng 4, đỉnh đài gần $H = 200$ m, MK = 308^0 , giảm tốc độ và độ cao hạ cánh, $V_y = 3-2$ m/s, $t = 1' 30''$.

- Treo hạ cánh $t = 10''$

- Tổng thời gian vòng kín: $9' 12''$.

c) Phương thức đến:

- Các tàu bay vận tải khi đến hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân thực hiện liên lạc với SCH Trung đoàn 923 trước 10 phút, trước khi đến tuyến bàn giao chỉ huy điều hành chuyến bay đó. Tiến hành hạ cánh bằng mắt theo lệnh CHB (trong điều kiện khí tượng giản đơn), xuyên mây hạ cánh (trong điều kiện khí tượng phức tạp).
- Đối với máy bay trực thăng: Tiến hành hạ cánh theo lệnh của CHB.

7.4 Các phương thức bay của tàu bay huấn luyện chiến đấu.

7.4.1 Các phương thức bay vòng kín:

a) Bay vòng kín:

- Tại sân bay Thọ Xuân thiết lập vòng kín phía Đông Bắc đường CHC.
- Cát hạ cánh hướng 308° lập vòng kín bên phải.
- Cát hạ cánh hướng 128° lập vòng kín bên trái.
- Số liệu vòng kín:
 - + Độ cao vòng kín 500m;
 - + Tốc độ đồng hồ 600 km/h;
 - + Độ rộng 8km - 10km, vòng 1 ở độ cao 300m.

b) Bay vòng kín lớn:

- Được xác định trên cơ sở của quỹ đạo bay theo chế độ "quay về".
- Số liệu bay:
 - + Cát hạ cánh hướng 308° độ cao vòng kín 800m;
 - + Tốc độ đồng hồ 600 km/h;
 - + Độ rộng 10km - 11 km, vòng 1 ở độ cao 300m.

7.4.2 Xuyên mây hạ cánh:

Các phương thức xuyên mây quy định cho các loại tàu bay phản lực chiến đấu tại sân bay Thọ Xuân: Xuyên mây góc kẹp, $2 \times 180^{\circ}$; 90° , 270° , xuyên mây bất kỳ và xuyên mây trực tiếp sử dụng hệ thống đài dẫn đường đầu Đông sân bay, có nghĩa là chỉ tiến hành hạ cánh theo hướng 308° .

a) Xuyên mây góc kẹp:

Sau khi cất cánh lấy độ cao theo quy định vòng phải về đài K10 (hoặc K2) giữ tốc độ đồng hồ 600km/h sau khi qua đài bay hết thời gian quy định tiến hành vòng trái về hướng 308° thực hiện xuyên mây theo chế độ.

b) Phương thức xuyên mây hình hộp:

Sau khi cất cánh lấy độ cao theo quy định vòng phải về hướng 128° ngang đài K10 (hoặc K2) ghi thời gian giữ tốc độ đồng hồ 600km/h bay hết thời gian quy định tiến hành vòng phải về hướng 308° thực hiện xuyên mây theo chế độ.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

c) Phương thức xuyên mây 90°:

Sau khi công tác xong ở không vực về tiến hành đổi đài K10 (hoặc K2) thực hiện xuyên mây 90° tùy theo từng độ cao. Giữ tốc độ đồng hồ 600km/h sau khi qua đài tiến hành vòng trái về điểm tính toán trước bay hết thời gian quy định vòng trái về hướng 308° thực hiện xuyên mây theo chế độ.

d) Phương thức xuyên mây 270°:

Sau khi công tác xong ở không vực về tiến hành đổi đài K10 (hoặc K2) thực hiện xuyên mây 270° tùy theo từng độ cao. Giữ tốc độ đồng hồ 600km/h sau khi qua đài tiến hành vòng trái độ nghiêng 30°. Khi KYPM hoặc KYP = 270° giảm độ nghiêng 15°, cải bằng khi hướng bay đạt 128° ngang đài ghi thời gian, bay hết thời gian quy định vòng trái về hướng 308° thực hiện xuyên mây theo chế độ.

7.4.3 Phương thức bay không vực đối với tàu bay phản lực (Phụ lục 8, 8a):

7.4.3.1 Bay không vực hướng cất hạ cánh 128°:

SỐ LIỆU VÀO RA KHÔNG VỰC PK 128°

Không vực	Số liệu vào	H _{vào(km)}	Số liệu ra	H _{ra(km)}	H _{at(km)}	A ⁰ , D
1A	$\frac{36}{2.42} 17^0$	2.2	$\frac{41}{3.05} 215^0$	1.5	1.25	35 ⁰ 41km
2A	$\frac{56}{4.12} 192^0$	2.8	$\frac{64}{4.48} 03^0$	1.8	1.7	183 ⁰ 64 km
3A	$\frac{40}{3.00} 324^0$	3.2	$\frac{55}{4.08} 150^0$	2.5	2.5	330 ⁰ 55 km
4A	$\frac{60}{4.30} 247^0$	3.2	$\frac{61}{4.35} 54^0$	2.5	2.5	234 ⁰ 61km
5A	$\frac{33}{2.28} 120^0$	2.2	$\frac{40}{3.00} 300^0$	1.2	0.8	120 ⁰ 40km
9B	V1-TH $\frac{25}{01.52} 103^0$					
	TH- 9B	2.5		1.5	0.6	140 ⁰ 108km

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

Không vực	Số liệu vào	$H_{vào}(km)$	Số liệu ra	$H_{ra}(km)$	$H_{at}(km)$	A^0, D
37B	$\frac{79}{05.55} 152^0$ V1-TH $\frac{25}{01.52} 103^0$ TH- 37B $\frac{114}{08.33} 90^0$	2.5	$\frac{108}{8.06} 320^0$ $\frac{148}{11.06} 275^0$	1.5	0.6	95^0 148 km

a) Không vực tại đỉnh:

Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn vòng trái theo vòng kín, thực hiện đổi đài và công tác theo lệnh của CHB. Công tác xong giảm độ cao theo quy định, thông qua vào vòng kín hạ cánh.

b) Không vực 1A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng trái lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực, báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay hoặc ở cự ly 16-18km tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 3.

c) Không vực 2A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực, báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1800m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 1.

d) Không vực 3A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng trái theo vòng kín, trên vòng 3 lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực, báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 2500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 4.

e) Không vực 4A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực, báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 2500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 1.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN
Chương VII - Thực hành bay

f) Không vực 5A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng trái lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo chỉ huy và bay giảm độ cao 1200m, được phép của Chỉ huy bay đối chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 2.

g) Không vực 9B:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng trái lấy hướng về Thanh Hóa. Sau Thanh Hóa vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đối chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 2. Khi bay cắt qua đường hàng không, độ cao ≤ 3000 m.

h) Không vực 37B:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng trái về Thanh Hóa. Sau Thanh Hóa vòng trái lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đối chuẩn về đài K10 (hoặc M2) khi nhìn thấy sân bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 2. Khi bay cắt qua đường hàng không, độ cao ≤ 3000 m.

7.4.3.2 Bay không vực hướng cất hạ cánh 308⁰:

SỐ LIỆU VÀO RA KHÔNG VỰC IIK 308⁰

Không vực	Số liệu vào	H _{vào(km)}	Số liệu ra	H _{ra(km)}	H _{at(km)}	A ⁰ , D
1A	$\frac{36}{2.42} 50^0$	2.2	$\frac{41}{3.05} 215^0$	1.5	1.25	35 ⁰ 41km
2A	$\frac{68}{5.06} 190^0$	2.8	$\frac{64}{4.48} 03^0$	1.8	1.7	183 ⁰ 64km
3A	$\frac{50}{3.45} 332^0$	3.2	$\frac{55}{4.08} 150^0$	2.5	2.5	330 ⁰ 55 km
4A	$\frac{64}{4.48} 240^0$	3.2	$\frac{61}{4.35} 54^0$	2.5	2.5	234 ⁰ 61km

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

Không vực	Số liệu vào	$H_{vào(km)}$	Số liệu ra	$H_{ra(km)}$	$H_{at(km)}$	A^0, D
5A	$\frac{38}{2.50} 128$	2.2	$\frac{40}{3.00} 300^0$	1.2	0.8	120^0 40km
9B	V2- TH $\frac{38}{02.50} 128^0$ TH- 9B $\frac{79}{05.55} 152^0$	2.5	$\frac{108}{8.06} 320^0$	1.5	0.6	140^0 108km
37B	V2- TH $\frac{38}{02.50} 128^0$ TH- 9B $\frac{112}{08.24} 90^0$	2.5	$\frac{148}{11.06} 275^0$	1.5	0.6	95^0 148km

a) Không vực tại đỉnh:

Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn vòng phải theo vòng kín, thực hiện đổi đài và công tác theo lệnh của CHB. Công tác xong giảm độ cao theo quy định thông qua vào vòng kín hạ cánh.

b) Không vực 1A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực, báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 hoặc K2 khi nhìn thấy sân bay hoặc ở cự ly 16-18km tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 3.

- Nếu khí tượng phức tạp về đài thực hiện phương thức xuyên mây 90^0 vào hạ cánh.

c) Không vực 2A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải theo vòng kín ngang T, tiến hành vòng phải đổi KYP = 0, lấy hướng vào không vực công tác.

- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1800m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc K2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 1.

- Nếu khí tượng phức tạp về đài thực hiện phương thức xuyên mây 270^0 hoặc lấy hướng về điểm tính toán trước tiến hành xuyên mây vào hạ cánh.

d) Không vực 3A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn tiến hành vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 2500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc K2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 2.
- Nếu khí tượng phức tạp về đài thực hiện xuyên mây góc kẹp vào hạ cánh.

e) Không vực 4A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải theo vòng kín ngang T tiến hành vòng phải đối KYP = 0, lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay và giảm độ cao 2500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài (K10 hoặc K2) khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 1.
- Nếu khí tượng phức tạp về đài thực hiện phương thức xuyên mây 270^0 vào hạ cánh.

f) Không vực 5A:

- Thứ tự vào, ra không vực: Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải $\gamma = 30^0$ lấy hướng về Thanh Hoá. Trên Thanh Hoá vòng phải vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1200m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 hoặc K2 khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 4.
- Nếu khí tượng phức tạp thực hiện phương thức xuyên mây trực tiếp vào hạ cánh.

g) Không vực 9B:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải lấy hướng về Thanh Hóa. Sau Thanh Hóa vòng phải lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc K2) khi nhìn thấy sân bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 4. Khi bay cắt qua đường hàng không, độ cao từ 3000 m trở xuống.

h) Không vực 37B:

- Thứ tự vào, ra không vực: Sau khi cất cánh đạt độ cao an toàn, vòng phải lấy hướng về Thanh Hóa. Sau Thanh Hóa vòng trái lấy hướng vào không vực công tác.
- Công tác xong về tâm không vực báo cáo Chỉ huy bay giảm độ cao 1500m, được phép của Chỉ huy bay đổi chuẩn về đài K10 (hoặc K2) khi nhìn thấy sân bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 4. Khi bay cắt qua đường hàng không, độ cao 3000 m trở xuống.

7.4.4 Số liệu bay đường dài:

7.4.4.1 Đường KT1:

Thọ Xuân – Thạch Thành – Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}-105^{\circ}50'00''\text{E}$) - Thọ Xuân

a) **Cắt cánh hướng 128° :**

- Cắt cánh hướng 128° thông qua theo vòng kín, sau vòng 1 thực hiện vòng trái $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{\text{đh}} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 014° tăng $V_i=800\text{km/h}$ bay đi Thạch Thành, $S=27\text{km}$, $t=02'00''$, $H_{\text{at}}=1300\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thạch thành vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 177° bay đi Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}-105^{\circ}50'00''\text{E}$) $V_i=800\text{km/h}$, $S=116\text{km}$, $t=08'42''$, $H_{\text{at}}=1200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}-105^{\circ}50'00''\text{E}$) vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 345° bay về đài $V_i=800\text{km/h}$, $S=98\text{km}$, $t=07'21''$, $H_{\text{at}}=1700\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành tiếp cận vào vòng kín hạ cánh.

b) **Cắt cánh hướng 308° :**

- Cắt cánh hướng 308° thông qua theo vòng kín, sau vòng 1 thực hiện vòng phải $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{\text{đh}} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 014° tăng $V_i=800\text{km/h}$ bay đi Thạch Thành, $S=27\text{km}$, $t=02'00''$, $H_{\text{at}}=1300\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thạch thành vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 177° bay đi Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}-105^{\circ}50'00''\text{E}$) $V_i=800\text{km/h}$, $S=116\text{km}$, $t=08'42''$, $H_{\text{at}}=1200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Tọa độ ($19^{\circ}04'06''\text{N}-105^{\circ}50'00''\text{E}$) vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 345° bay về đài $V_i=800\text{km/h}$, $S=98\text{km}$, $t=07'21''$, $H_{\text{at}}=1700\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành tiếp cận vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.2 Đường TX1:

Thọ Xuân - Thanh Hóa - Bá Thước - Nghĩa Đàn - Thọ Xuân

a) **Cắt cánh hướng 128° :**

- Cắt cánh hướng 128° lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{\text{đh}} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 103° tăng $V_i=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=25\text{km}$, $t=1'52''$, $H_{\text{at}}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 304° bay đi Bá Thước $V_i=800\text{km/h}$, $S=79\text{km}$, $t=5'55''$, $H_{\text{at}}=2200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Đến Bá Thước vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 161^0 bay đi Nghĩa Đàn $V_t=800\text{km/h}$, $S=107\text{km}$, $t=8'02''$, $H_{at}=2500\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Nghĩa Đàn vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 353^0 bay về đài $V_t=800\text{km/h}$, $S=62\text{km}$, $t=4'39''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

b) Cát cánh hướng 308^0 :

- Cát cánh hướng 308^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{đh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 128^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=38\text{km}$, $t=2'50''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 304^0 bay đi Bá Thước $V_t=800\text{km/h}$, $S=82\text{km}$, $t=6'10''$, $H_{at}=2200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Bá Thước vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 161^0 bay đi Nghĩa Đàn $V_t=800\text{km/h}$, $S=107\text{km}$, $t=8'02''$, $H_{at}=2500\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Nghĩa Đàn vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 353^0 bay về đài $V_t=800\text{km/h}$, $S=62\text{km}$, $t=4'39''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.3 Đường TX2:

Thọ Xuân - Thanh Hóa- Diễn Châu- Con Công-Thọ Xuân

a) Cát cánh hướng 128^0 :

- Cát cánh hướng 128^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^0$, $V_{đh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 103^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=25\text{km}$, $t=1'52''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 195^0 bay đi Diễn Châu $V_t=800\text{km/h}$, $S=87\text{km}$, $t=6'31''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Diễn Châu vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 278^0 bay đi Con Công $V_t=800\text{km/h}$, $S=62\text{km}$, $t=4'39''$, $H_{at}=3200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Con Công vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 34^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=106\text{km}$, $t=7'57''$, $H_{at}=2500\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

b. Cát cánh hướng 308⁰:

- Cát cánh hướng 308⁰ lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 128⁰ tăng $V_t=800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S=38$ km, $t=2'50''$, $H_{at}=1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Thanh Hóa vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 194⁰ bay đi Diễn Châu $V_t=800$ km/h, $S=88$ km, $t=6'36''$, $H_{at}=1200$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Diễn Châu vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 278⁰ bay đi Con Cuông $V_t=800$ km/h, $S=62$ km, $t=4'39''$, $H_{at}=2300$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Con Cuông vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 34⁰ về đài, $V_t=800$ km/h, $S=106$ km, $t=7'57''$, $H_{at}=2500$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.4 Đường TX3:

Thọ Xuân - V1 - Hà Trung- Diễn Châu- Thọ Xuân

a. Cát cánh hướng 128⁰:

- Cát cánh hướng 128⁰ lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 56⁰ tăng $V_t=800$ km/h bay đi Hà Trung, $S=32$ km, $t=2'24''$, $H_{at}=1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Hà Trung vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 197⁰ bay đi Diễn Châu $V_t=800$ km/h, $S=114$ km, $t=8'33''$, $H_{at}=1200$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Diễn Châu vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 360⁰ về đài, $V_t=800$ km/h, $S=100$ km, $t=7'30''$, $H_{at}=1700$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

b. Cát cánh hướng 308⁰:

- Cát cánh hướng 308⁰ lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 89⁰ tăng $V_t=800$ km/h bay đi Hà Trung, $S=41$ km, $t=3'05''$, $H_{at}=1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Hà Trung vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 195⁰ bay đi Diễn Châu $V_t=800$ km/h, $S=112$ km, $t=8'24''$, $H_{at}=1200$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.
- Đến Diễn Châu vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 360⁰ về đài, $V_t=800$ km/h, $S=100$ km, $t=7'30''$, $H_{at}=1700$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 1 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.5 Đường TX4:

Thọ Xuân - Thanh Hoá - Tọa Độ ($19^{\circ}15'00''N - 106^{\circ}40'00''E$) - Hòn Mát - Thọ Xuân.

a) Cát cánh hướng 128° :

- Cát cánh hướng 128° lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 103° tăng $V_t = 800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S = 25$ km, $t = 1'52''$, $H_{at} = 1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 124° bay đi Tọa độ ($19^{\circ}15'00''N - 106^{\circ}40'00''E$), $V_t = 800$ km/h, $S = 109$ km, $t = 8'10''$, $H_{at} = 600$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Tọa độ vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 243° bay đi Hòn Mát, $V_t = 800$ km/h, $S = 85$ km, $t = 6'22''$, $H_{at} = 600$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 340° về đài, $V_t = 800$ km/h, $S = 126$ km, $t = 9'27''$, $H_{at} = 1200$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 2 vào vòng kín hạ cánh.

b) Cát cánh hướng 308° :

- Cát cánh hướng 308° lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 128° tăng $V_t = 800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S = 38$ km, $t = 2'50''$, $H_{at} = 1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 124° bay đi tọa độ ($19^{\circ}15'00'' - 106^{\circ}40'00''$) $V_t = 800$ km/h, $S = 110$ km, $t = 8'15''$, $H_{at} = 600$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 243° bay đi Hòn Mát, $V_t = 800$ km/h, $S = 85$ km, $t = 6'22''$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^{\circ}$ lấy hướng 340° về đài, $V_t = 800$ km/h, $S = 126$ km, $t = 9'27''$, $H_{at} = 600$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 4 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.6 Đường TX5:

T.Xuân - Thanh Hoá - Tọa Độ ($19^{\circ}15'00''N - 106^{\circ}40'00''E$) - Cửa Ninh Cơ - T.Xuân

a) Cát cánh hướng 128° :

- Cát cánh hướng 128° lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^{\circ}$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 103° tăng $V_t = 800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S = 25$ km, $t = 1'52''$, $H_{at} = 1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 124^0 bay đi tọa độ ($19^015'00''-106^040'00''$) $V_t=800\text{km/h}$, $S=109\text{km}$, $t=8'10''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 322^0 bay đi Ninh Cơ, $V_t=800\text{km/h}$, $S=95\text{km}$, $t=7'07''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Ninh Cơ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 260^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=70\text{km}$, $t=5'15''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 2 vào vòng kín hạ cánh.

b) Cát cánh hướng 308^0 :

- Cát cánh hướng 308^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 128^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=38 \text{ km}$, $t=2'50''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 124^0 bay đi tọa độ ($19^015'00''-106^040'00''$) $V_t=800\text{km/h}$, $S=110\text{km}$, $t=8'15''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 322^0 bay đi Ninh Cơ, $V_t=800\text{km/h}$, $S=95\text{km}$, $t=7'07''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Ninh Cơ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 260^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=70\text{km}$, $t=5'15''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 4 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.7 Đường TX6:

Thọ Xuân - Thanh Hóa – KV 37B - Hòn Mát - Thọ Xuân

a) Cát cánh hướng 128^0 :

- Cát cánh hướng 128^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 103^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=25\text{km}$, $t=1'52''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 90^0 bay đi KV 37B $V_t=800\text{km/h}$, $S=114\text{km}$, $t=8'33''$, $H_{at}=900\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến KV 37B vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 226^0 bay đi Hòn Mát, $V_t=800\text{km/h}$, $S=139\text{km}$, $t=10'25''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 341^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=127\text{km}$, $t=9'31''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 2 vào vòng kín hạ cánh.

b) Cát cánh hướng 308^0 :

- Cát cánh hướng 308^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 128^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=38 \text{ km}$, $t=2'50''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 92^0 bay đi KV 37B $V_t=800\text{km/h}$, $S=112\text{km}$, $t=8'24''$, $H_{at}=900\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến 37B vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 226^0 bay đi Hòn Mát, $V_t=800\text{km/h}$, $S=139\text{km}$, $t= 10'25''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 341^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=127\text{km}$, $t=9'31''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 4 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.7 Đường TX7:

Thọ Xuân - V1- Thanh Hoá - Hạ Long - Kép - Yên Bái - Thọ Xuân

a) Cát cánh hướng 128^0 :

- Cát cánh hướng 128^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 103^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=25\text{km}$, $t=1'52''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 47^0 bay đi Hạ Long $V_t=800\text{km/h}$, $S=180\text{km}$, $t=13'30''$, $H_{at}=900\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hạ Long vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 295^0 bay đi sân bay Kép, $V_t=800\text{km/h}$, $S=93\text{km}$, $t= 6'58''$, $H_{at}=2200\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến sân bay Kép vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 285^0 bay đi sân bay Yên Bái, $V_t=800\text{km/h}$, $S=146\text{km}$, $t= 10'57''$, $H_{at}=2500\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến sân bay Yên Bái vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 160^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=205\text{km}$, $t=15'22''$, $H_{at}=2600\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 4 vào vòng kín hạ cánh.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

b) Cát cánh hướng 308⁰:

- Cát cánh hướng 308⁰ lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 128⁰ tăng $V_t = 800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S = 38$ km, $t = 2'50''$, $H_{at} = 1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 46⁰ bay đi Hạ Long $V_t = 800$ km/h, $S = 182$ km, $t = 13'39''$, $H_{at} = 900$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hạ Long vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 295⁰ bay đi sân bay Kép, $V_t = 800$ km/h, $S = 93$ km, $t = 6'58''$, $H_{at} = 2200$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến sân bay Kép vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 285⁰ bay đi sân bay Yên Bái, $V_t = 800$ km/h, $S = 146$ km, $t = 10'57''$, $H_{at} = 2500$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến sân bay Yên Bái vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 160⁰ về đài, $V_t = 800$ km/h, $S = 205$ km, $t = 15'22''$, $H_{at} = 2600$ m. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 3 vào vòng kín hạ cánh.

7.4.4.8 Đường TX8:

Thọ Xuân – V2 - Thanh Hoá - Tọa độ (19⁰15'00''N-106⁰40'00''E) - Hạ Long - Tọa độ (18⁰20'00''N-106⁰35'00''E) - Hòn Mát - Thọ Xuân

a) Cát cánh hướng 128⁰:

- Cát cánh hướng 128⁰ lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng trái $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600$ km/h, đạt hướng 103⁰ tăng $V_t = 800$ km/h bay đi Thanh Hóa, $S = 25$ km, $t = 1'52''$, $H_{at} = 1200$ m. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 124⁰ bay đi tọa độ (19⁰15'00"-106⁰40'00'') $V_t = 800$ km/h, $S = 109$ km, $t = 8'10''$, $H_{at} = 600$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 11⁰ bay đi Hạ Long, $V_t = 800$ km/h, $S = 190$ km, $t = 14'15''$, $H_{at} = 900$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hạ Long vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 193⁰ bay đi Tọa độ (18⁰20'00"-106⁰35'00'), $V_t = 800$ km/h, $S = 295$ km, $t = 22'08''$, $H_{at} = 1700$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật

- Đến tọa độ vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 315⁰ bay đi Hòn Mát, $V_t = 800$ km/h, $S = 79$ km, $t = 5'55''$, $H_{at} = 600$ m. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 338^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=130\text{km}$, $t=9'45''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng trái tiếp cận vòng 2 vào vòng kín hạ cánh.

b) Cát cánh hướng 308^0 :

- Cát cánh hướng 308^0 lấy vòng 1 vòng kín làm khởi điểm vòng phải $\gamma = 30^0$, $V_{dh} = 600 \text{ km/h}$, đạt hướng 128^0 tăng $V_t=800\text{km/h}$ bay đi Thanh Hóa, $S=38 \text{ km}$, $t=2'50''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao qui định. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Thanh Hóa vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 124^0 bay đi tọa độ ($19^015'00''-106^040'00''$) $V_t=800\text{km/h}$, $S=110\text{km}$, $t=8'15''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng trái $\gamma = 40^0$ lấy hướng 11^0 bay đi Hạ Long, $V_t=800\text{km/h}$, $S=190\text{km}$, $t= 14'15''$, $H_{at}=900\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hạ Long vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 193^0 bay đi tọa độ ($18^020'00''-106^035'00''$), $V_t=800\text{km/h}$, $S=295\text{km}$, $t= 22'08''$, $H_{at}=1700\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng các phương tiện kỹ thuật.

- Đến tọa độ vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 315^0 bay đi Hòn Mát, $V_t=800\text{km/h}$, $S=79\text{km}$, $t= 5'55''$, $H_{at}=600\text{m}$. Hết thời gian kiểm tra vị trí tàu bay bằng mắt và các phương tiện kỹ thuật.

- Đến Hòn Mát vòng phải $\gamma = 40^0$ lấy hướng 338^0 về đài, $V_t=800\text{km/h}$, $S=130\text{km}$, $t=9'45''$, $H_{at}=1200\text{m}$. Khi nhìn thấy sân bay được phép của Chỉ huy bay tiến hành vòng phải tiếp cận vòng 4 vào vòng kín hạ cánh.

7.5 Bay đến các sân bay dự bị.

Trong trường hợp các tàu bay không thể hạ cánh tại sân bay Thọ Xuân vì lý do thời tiết, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ cho hạ cánh hoặc lý do nào khác thì Chỉ huy bay cho tàu bay đến sân bay dự bị thích hợp. Số liệu đến sân bay dự bị cụ thể đối với tàu bay phản lực như sau:

7.5.1 Sân bay Nội Bài:

Lấy tâm sân bay Thọ Xuân làm khởi điểm $V_t=800\text{km/h}$ theo hướng 11^0 , $S=150\text{km}$, $t= 11'15''$ lấy độ cao $3000 - 5000\text{m}$ bay về đài xa sân bay Nội Bài. Khi đường bay đã ổn định chuyển APK, PCBH về tần số làm việc của đài sân bay Nội Bài. Kiểm tra tình trạng làm việc của các đài và báo cáo Chỉ huy bay. Chuyển sóng liên lạc với sân bay Nội Bài. Khi đã liên lạc tốt báo cáo Chỉ huy bay sân bay Thọ Xuân và theo sự hướng dẫn của của Chỉ huy bay sân bay Nội Bài tiến hành hạ cánh.

*** Phương pháp hạ cánh:**

Cách đài xa sân bay Nội Bài 3 phút bay tiến hành giảm độ cao xuống $H=2000m$ với $V_y=10m/s$. Đến đài xa sân bay Nội Bài lấy hướng 107^0 thông qua sân bay nếu khí tượng giản đơn rồi vòng trái vào vòng kín hạ cánh. Nếu khí tượng phức tạp qua đài vòng phải $\gamma=30^0$ khi $KYP=90^0$ thì giảm $\gamma=15^0$ cải bằng khi hướng bay đạt 287^0 . Khi $KYP=90^0$ ghi thời gian bay bằng $2'27''$, hết thời gian vòng phải $\gamma=30^0$ về hướng 107^0 tiến hành xuyên mây hạ cánh.

7.5.2 Sân bay Kép:

Lấy tâm sân bay Thọ Xuân làm khởi điểm $V_t=800km/h$ theo hướng 25^0 , $S=178km$, $t=13'20''$ lấy độ cao $3000 - 5000m$ bay về đài xa sân bay Kép. Khi đường bay đã ổn định chuyển APK, PCBH về tần số làm việc của đài sân bay Kép. Kiểm tra tình trạng làm việc của các đài và báo cáo Chỉ huy bay. Chuyển sóng liên lạc với sân bay Kép. Khi đã liên lạc tốt báo cáo Chỉ huy bay sân bay Thọ Xuân và theo sự hướng dẫn của của Chỉ huy bay sân bay Kép tiến hành hạ cánh.

*** Phương pháp hạ cánh:**

Cách đài xa sân bay Kép 3 phút bay tiến hành giảm độ cao xuống $H=2000m$ với $V_y=10m/s$. Đến đài xa sân bay Kép lấy hướng 67^0 thông qua sân bay nếu khí tượng giản đơn vòng trái vào vòng kín hạ cánh. Nếu khí tượng phức tạp qua đài vòng trái $\gamma=30^0$ cải bằng khi hướng bay đạt 247^0 . Khi $KYP=270^0$ ghi thời gian bay bằng $2'27''$, hết thời gian vòng trái $\gamma=30^0$ về hướng 67^0 tiến hành xuyên mây hạ cánh.

7.5.3 Sân bay Kiến An:

Lấy tâm sân bay Thọ Xuân làm khởi điểm $V_t=800km/h$ theo hướng 050^0 , $S=155km$, $t=11'38''$ lấy độ cao $3000 - 5000m$ bay về đài xa sân bay Kiến An. Khi đường bay đã ổn định chuyển APK về tần số làm việc của đài sân bay Kiến An. Kiểm tra tình trạng làm việc của các đài và báo cáo Chỉ huy bay. Chuyển sóng liên lạc với sân bay Kiến An. Khi đã liên lạc tốt báo cáo Chỉ huy bay sân bay Thọ Xuân và theo sự hướng dẫn của của Chỉ huy bay sân bay Kiến An tiến hành hạ cánh.

*** Phương pháp hạ cánh:**

Cách đài xa sân bay Kiến An 3 phút bay tiến hành giảm độ cao xuống $H=2000m$ với $V_y=10m/s$. Đến đài xa sân bay Kiến An lấy hướng 47^0 thông qua sân bay nếu khí tượng giản đơn vòng trái vào vòng kín hạ cánh. Nếu khí tượng phức tạp qua đài phải $\gamma=30^0$ cải bằng khi hướng bay đạt 227^0 , khi $KYP=090^0$ ghi thời gian bay bằng $2'27''$, hết thời gian vòng trái $\gamma=30^0$ về hướng 047^0 tiến hành xuyên mây hạ cánh.

7.5.4 Sân bay Vinh:

Lấy tâm sân bay Thọ Xuân làm khởi điểm $V_i=800\text{km/h}$ theo hướng 170^0 , $S=124\text{km}$, $t=9'18''$ lấy độ cao 3000 - 5000m bay về đài xa sân bay Vinh. Khi đường bay đã ổn định chuyển APK về tần số làm việc của đài sân bay Vinh. Kiểm tra tình trạng làm việc của các đài và báo cáo Chỉ huy bay. Chuyển sóng liên lạc với sân bay Vinh. Khi đã liên lạc tốt báo cáo Chỉ huy bay sân bay Thọ Xuân và theo sự hướng dẫn của của Chỉ huy bay sân bay Vinh tiến hành hạ cánh.

*** Phương pháp hạ cánh:**

Cách đài xa sân bay Vinh 3 phút bay tiến hành giảm độ cao xuống $H=2000\text{m}$ với $V_y=10\text{m/s}$. Đến đài xa sân bay Vinh lấy hướng 172^0 thông qua sân bay nếu khí tượng giản đơn vòng trái vào vòng kín hạ cánh. Nếu khí tượng phức tạp qua đài vòng trái $\gamma = 30^0$ cải bằng khi hướng bay đạt 352^0 . Khi $KYP = 270^0$ ghi thời gian bay bằng $2'27''$, hết thời gian vòng trái $\gamma = 30^0$ về hướng 172^0 tiến hành xuyên mây hạ cánh.

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

7.6.1 Quy tắc bay trên các đường bay, ra vào khu vực sân bay:

Khi bay trên các đường bay, bay vào/ra các không vực bay phi công phải giữ nghiêm số liệu bay, duy trì việc quan sát địa tiêu bằng mắt và sử dụng các phương tiện vô tuyến dẫn đường để xác định đúng vị trí tàu bay. Chấp hành nghiêm mệnh lệnh của Chỉ huy bay, kịp thời thay đổi chế độ bay theo lệnh của Chỉ huy bay bảo đảm an toàn cho các hoạt động bay trong khu vực sân bay.

7.6.2 Khi có hoạt động bay hỗn hợp giữa không quân và HKDD:

- Chỉ huy bay Quân sự và TWR Thọ Xuân phải hiệp đồng chặt chẽ để đảm bảo phân cách an toàn cho hoạt động bay trong khu vực sân bay.
- Do điều kiện trang thiết bị hiện tại không có radar giám sát nên CHB quân sự và TWR Thọ Xuân chủ yếu sử dụng hình thức phân cách cao giữa các tàu bay. Tổ lái sử dụng chủ yếu phương thức xuyên mây hạ cánh bằng thiết bị đường CHC 31.

7.6.3 Khi thực hiện các phương thức bay đường dài cắt qua các hành lang và đường bay quy định của HKDD:

CHB quân sự hiệp đồng cụ thể với TWR Thọ Xuân những nội dung sau:

- + Thời gian dự định cắt qua;
- + Độ cao cắt qua;
- + Vị trí khu vực cắt qua và phải được TWR Thọ Xuân hay ACC Hà Nội chấp nhận thì mới thực hiện.

7.6.4 Chế độ ưu tiên đối với tàu bay:

a) Quyền ưu tiên cất cánh :

- Tàu bay làm nhiệm vụ chiến đấu, diễn tập hiệp đồng quân binh chủng.
- 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 bay huấn luyện, bay thử.

b) Quyền ưu tiên hạ cánh:

- Tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp.
- Tàu bay có lượng nhiên liệu đảm bảo ít hơn.
- Tàu bay gặp điều kiện thời tiết có khả năng xấu đột biến mà trình độ của tổ lái thấp hơn so với điều kiện khí tượng dự báo sẽ xảy ra.
- Tàu bay cứu thương, tàu bay tìm kiếm - cứu nạn.
- Tàu bay chở khách.
- Tàu bay bay huấn luyện, bay thử.

c) Đối với tàu bay chuyên cơ:

Mức độ ưu tiên đối với các chuyến bay chuyên cơ được áp dụng tuân theo Thông tư 28/2010/TT-BGTVT ngày 13/9/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ. Đối với chuyên cơ Quân sự áp dụng theo quy định của Bộ Quốc phòng.

7.6.5 Các quy định khác:

a) Đối với Quân sự:

- Tốc độ của tàu bay khi lặn trên đường lặn không vượt quá 50 km/h. Tàu bay chưa nhận được lệnh cất cánh thì không cất cánh. Nếu cất cánh có sự cố thì phi công (tổ bay) có thể thực hiện theo vòng kín tiêu chuẩn về sân bay hạ cánh. Tàu bay cắt qua đường hàng không độ cao không lớn hơn 3500m.
- Nếu các trang thiết bị phụ trợ dẫn đường không đảm bảo hạ cánh, phi công (tổ lái) yêu cầu CHB cung cấp khí tượng thực tế và dự báo tại sân bay dự bị và xin phép hạ cánh tại sân bay dự bị.

b) Đối với HKDD:

- Tàu bay chỉ được phép cất cánh khi có huấn lệnh cất cánh của KSVKL TWR Thọ Xuân. Nếu khi cất cánh có sự cố kỹ thuật thì Tổ lái căn cứ vào tình hình thực tế, có thể quyết định hạ cánh xuống sân bay cất cánh hay đi sân bay dự bị hoặc tiếp tục chuyển bay theo kế hoạch.
- Khi cất cánh: Tổ lái đặt đồng hồ đo độ cao theo khí áp QNH (khí áp tại mực nước biển trung bình). Khi bay qua độ cao chuyển tiếp của sân bay là 2750m, đặt đồng hồ đo độ cao theo khí áp tiêu chuẩn (1013,2 HPa hoặc 760mmHg).

- Khi thực hiện tiếp cận: Qua mực bay FL100, tổ lái đặt đồng hồ đo độ cao theo khí áp QNH. Trong trường hợp tổ lái yêu cầu, KSVKL TWR Thọ Xuân cung cấp khí áp tại sân bay (QFE).

7.7 Xử lý các tình huống bất trắc.

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 Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân, trước tiên phải tính đến an toàn bay, tính mạng của hành khách và tổ lái.

7.7.1 Đối với HKDD:

a) Trong điều kiện thời tiết đột biến xấu:

Tổ lái phải:

- Nhanh chóng sử dụng các hệ thống trên tàu bay xác định khu vực có thời tiết xấu đột biến và xu hướng phát triển.
- Báo cáo ngay cho Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân 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 Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân hướng dẫn vào khu vực bay chờ.
- Nếu mọi cố gắng xét thấy không đảm bảo an toàn cho chuyến bay thì yêu cầu Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân hướng dẫn về sân bay dự bị, yêu cầu chuyển các thông tin cần thiết tới ACC Hà Nội.

b) Trường hợp mất liên lạc:

*** 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 đỉnh đài dẫn đường VOR hoặc NDB, giảm độ cao và hạ cánh theo phương thức đã qui định vào giờ dự kiến đến hoặc thời gian dự định tiếp cận mà Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân đã cấp (chọn giờ nào sớm hơn).
- Khi vào hạ cánh, nháy đèn xin hạ cánh.

*** Mất liên lạc do hỏng máy đổi không mặt đất:**

Tổ lái phải:

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Tiến hành chuyển bay theo kế hoạch, báo cáo đúng vị trí, độ cao mà không có báo nhận của Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân.
- Khi vào hạ cánh, nháy đèn xin hạ cánh.
- Trong trường hợp cần thiết, thiết lập liên lạc với ACC Hà Nội để chuyển tiếp các thông tin tới Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân hoặc bay về sân bay dự bị.

c) Khi đài dẫn đường mặt đất bị hỏng:

Tổ lái phải:

- Tùy theo điều kiện thời tiết, xin phép Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân 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 Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân để tiếp tục bay chờ ở một khu vực nhất định chờ cho đến khi nhận được tín hiệu của đài dự bị mặt đất hay đài bị hỏng đã khôi phục được cung cấp.
- Nếu xét thấy không thể bay chờ được, yêu cầu Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân hướng dẫn tới sân bay dự bị.

d) Trường hợp hỏng hóc trang thiết bị trên tàu bay:

Tổ lái phải:

- Nhanh chóng xác định mức độ hỏng hóc để có biện pháp xử lý.
- Thông báo ngay cho Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân 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 Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân cung cấp các thông tin cần thiết và hướng dẫn tàu bay về sân bay dự bị (trong trường hợp này, cần nhanh chóng chuyển sang sóng liên lạc với ACC Hà Nội).

e) Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp:

Tổ lái phải:

- Phát tín hiệu S.O.S, mở tín hiệu tai nạn của hệ thống nhận dạng, thông báo cho Đài kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân 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 ACC Hà Nội.
- Các tổ lái khác khi nghe tín hiệu S.O.S, phải thông báo ngay cho cơ quan điều hành bay mà mình đang trực tiếp liên lạc và tự mình hạn chế đàm thoại vô tuyến, giúp đỡ tổ lái bị nạn theo khả năng của mình.

g) Trường hợp tàu bay phải đi sân bay dự bị::

Tổ lái phải:

- Quyết định sân bay dự bị phù hợp;

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Chương VII - Thực hành bay

- Nắm bắt những thông tin về sân bay dự bị;
- Theo những huấn lệnh của cơ sở điều hành bay.

7.7.2 Đối với Quân sự:

Khi tàu bay gặp phải những tình huống bất trắc, phi công (tổ lái) phải báo cáo ngay tình trạng, ý định của mình cho CHB, xử lý theo sổ tay người lái và lệnh của Chỉ huy bay.

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

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

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:

- Báo cáo TWR Thọ Xuân về việc tàu bay bị mất phương hướng, lượng nhiên liệu còn lại tính theo thời gian bay, 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 Thọ Xuân.
- 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 S.O.S, lấy độ cao thích hợp để các đài radar mặt đất HKDD và Quân sự dễ phát hiện.
- Sau khi xác định được vị trí, báo cáo TWR Thọ Xuân hoặc ACC Hà Nội lượng nhiên liệu còn lại tính theo thời gian bay, thực hiện theo sự hướng dẫn của cơ quan kiểm soát không lưu 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 quan Kiểm soát Không lưu 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 Việt Nam, 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 radar phát hiện được tàu bay, tổ lái nhất thiết phải tuân theo huấn lệnh chỉ dẫn của cơ quan Kiểm soát Không lưu hay điều hành Chỉ huy bay ở mặt đất.

8.1.2 Biện pháp xử lý của TWR Thọ Xuân:

Khi tàu bay mất phương hướng, TWR Thọ Xuân phải:

- Kiểm tra lại việc bật tín hiệu tai nạn và tín hiệu S.O.S. của tổ lái.
- Yêu cầu tổ lái báo lượng nhiên liệu 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 ACC Hà Nội và Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân 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.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

- Yêu cầu tổ lái lấy độ cao có thích hợp để các đài radar HKDD và Quân sự phát hiện.
- Đình chỉ cất cánh và hạn chế liên lạc với các tàu bay khác.
- Mở hết các phương tiện sẵn có, cung cấp thông tin về những địa tiêu gần sân bay để tổ lái xác định phương hướng.
- Khi tàu bay nhận thấy hay được tổ lái báo cáo là tàu bay có xu hướng tiến về gần biên giới, phải lệnh cho tổ lái lấy hướng bay vào sâu lãnh thổ Việt Nam, 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.
- Sau khi kết thúc công việc, thông báo Giám đốc Cảng Hàng không Thọ Xuân để thông báo cho các cơ quan đơn vị biết.

8.2 Đối với tàu bay phản lực Quân sự.

8.2.1 Các yếu tố địa hình đặc trưng để định hướng khu vực sân bay Thọ Xuân:

Xem mục 3.2 /Chương 3

8.2.2 Các phương tiện kỹ thuật và vô tuyến giúp phi công phục hồi định hướng:

Các phương tiện kỹ thuật và vô tuyến để giúp cho phi công (tổ bay) phục hồi định hướng như sau:

- Hệ thống ra đa của Sư đoàn 371.
- Các đài dẫn đường ở các sân bay.
- Các đài của HKDD: Nam Hà, Mộc Châu.
- Đài tiếng nói Việt Nam tần số 100 KHz.

Ban đêm có hệ thống đèn pha, đèn chiếu, đèn dạ hàng ở các sân bay khi triển khai làm sân bay dự bị.

8.2.3 Xử lý của phi công (tổ bay):

- Khi không xác định được vị trí của tàu bay, phi công (tổ bay) phải nhanh chóng đình chỉ nhiệm vụ, báo cáo Chỉ huy bay khu vực mất vật chuẩn, độ cao, hướng bay hiện tại, thời gian mất vật chuẩn cũng như lượng nhiên liệu còn lại. Điều kiện bay thực tế;
- Bật tín hiệu "tai nạn";
- Bay ở chế độ có lợi theo hình hộp, lấy độ cao từ 4000 - 6000m để radar mặt đất dễ phát hiện;
- Nếu khí tượng giản đơn thì căn cứ vào mặt trời và các địa tiêu đặc trưng để khôi phục định hướng;
- Khi mất phương hướng trên biển thì lấy hướng 270° để bay vào bờ và bay dọc theo bờ biển để xác định vị trí. Nếu hướng bay từ 250° - 050° thì xác định đó là khu vực phía Bắc thành phố Thanh Hóa. Nếu hướng bay từ 010° - 190°

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

thì xác định đó là khu vực Thanh Hóa - Diễn Châu. Nếu hướng bay từ 140° đến 320° thì xác định đó là khu vực Vinh - Đèo Ngang;

- Khi mất phương hướng ở phía Tây thì bay ra biển theo hướng 090° . Nếu mất phương hướng ở phía Nam thì bay theo hướng từ 090° - 060° . Nếu mất phương hướng ở phía Bắc thì bay theo hướng 120° - 150° . Khi tới bờ biển tiến hành bay theo dọc bờ biển để xác định hướng;

- Khi đã khôi phục được định hướng, căn cứ vào lượng dầu còn lại và chỉ dẫn của cơ quan điều khiển bay để bay về sân bay Thọ Xuân hoặc về sân bay dự bị gần nhất để hạ cánh;

- Khi lượng nhiên liệu còn ít, không khôi phục được định hướng thì báo cáo chỉ huy bay (cơ quan điều hành bay) hạ cánh xuống sân bay bất kỳ gần nhất nếu phát hiện được bãi ngoài đối với trục thẳng và các loại tàu bay tương ứng, hoặc nhảy dù.

8.2.4 Xử lý của Chỉ huy bay:

Khi nhận được tín hiệu của tàu bay mất định hướng người chỉ huy bay phải:

- Lệnh cho phi công (tổ bay) giữ tốt trạng thái tàu bay, chế độ bay, kiểm tra hướng bay, độ cao, lượng nhiên liệu còn lại;

- Yêu cầu phi công (tổ bay) bật tín hiệu "Tai nạn" (Nếu chưa bật);

- Nắm toàn bộ số liệu về chuyến bay, lượng dầu, thời gian tàu bay bay qua điểm kiểm tra cuối cùng để báo cáo SCH giữ vững liên lạc với phi công (tổ bay);

- Xác định thời gian tàu bay có thể bay được để triển khai thêm các phương tiện dẫn đường, ra đa. Nếu ban đêm hoặc khí tượng xấu thì mở thêm đèn pha, đèn tín hiệu. Lệnh cho các đài, trạm radar dẫn đường dùng toàn bộ hệ thống thông tin liên lạc, dẫn đường để giữ vững liên lạc với phi công, nhanh chóng xác định vị trí tàu bay, các biện pháp cụ thể để giúp phi công phục hồi định hướng;

- Báo cáo SCH Trung đoàn 923, SCH f371, f372, thông báo cho các cơ quan điều hành HKDD và các đơn vị Phòng Không trong khu vực có liên quan biết và xin trợ giúp xác định vị trí của tàu bay;

- Cho dừng cất cánh các chuyến bay tiếp theo, ưu tiên độ cao cho tàu bay mất định hướng.

8.3 Địa tiêu dễ nhận biết trong khu vực sân bay.

- Phía Đông sân bay cách 33km là Thành phố Thanh Hóa.

- Phía Bắc giáp xã Xuân Hưng.

- Phía Tây giáp xã Thọ Lâm, QL47.

- Phía Nam giáp xã Xuân Thắng.

- Đường quốc lộ 1A chạy theo hướng Bắc - Nam nằm ở phía Đông sân bay.

- Đường Hồ Chí Minh chạy theo hướng Bắc - Nam nằm ở phía Tây sân bay.

- Đường sắt tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh nằm ở phía Đông sân bay.

- Sông Chu chảy qua phía Bắc sân bay theo hướng Tây Bắc - Đông Nam

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

9.1 Phạm vi trách nhiệm.

9.1.1 Đối với quân sự:

Trung đoàn trưởng Trung đoàn không quân 923 chủ trì, phối hợp với Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc, và các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị nạn trong khu vực đã được phân công.

9.1.2 Đối với HKDD:

- Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân chủ trì, phối hợp với Giám đốc Công ty Quản lý bay Miền Bắc, Trung đoàn trưởng Trung đoàn không quân 923 và các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị nạn trong khu vực đã được phân công.

- Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân chịu trách nhiệm công tác khẩn nguy sân bay tại sân bay, phạm vi khu vực lân cận Cảng HK, là người trực tiếp giải quyết ban đầu và báo cáo sự cố cho cấp trên biết; Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc chịu trách nhiệm chủ trì hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn ngoài khu vực lân cận Cảng HK.

- Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân chủ trì, phối hợp với Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc và Trung đoàn trưởng Trung đoàn không quân 923 xây dựng Phương án khẩn nguy trong khu vực Cảng HK của mình trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

9.2 Lực lượng và phương tiện.

9.2.1 Đối với quân sự:

a) Lực lượng, phương tiện của Đội TKCN mặt đất:

*** Lực lượng:**

Stt	Thành phần	Số lượng	Đơn vị	Ghi chú
1	Sĩ quan tác chiến	01 đ/c	Ban Tham mưu	Đội trưởng
2	Sĩ quan chính trị	01 đ/c	Ban Chính trị	
3	Sĩ quan kỹ thuật (MBĐC)	01 đ/c	d.KTHK	
4	Bác sĩ (hoặc y sĩ) hàng không	01 đ/c	d.KTSB	
5	Sĩ quan hậu cần	01 đ/c	d.KTSB	
6	Nhân viên công binh	02 đ/c	d.KTSB	
7	Nhân viên thông tin	02 đ/c	d.TT-RĐ	
8	Chiến sĩ cảnh vệ	02 đ/c	Ban Tham mưu	
9	Lái xe	01 đ/c	Của đơn vị trực	
Cộng		12 đ/c		

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN**Chương IX: Công tác tìm kiếm cứu nạn và khẩn nguy sân bay**

Căn cứ vào tình hình cụ thể người chỉ huy quyết định thêm thành phần tham gia cho phù hợp.

*** Phương tiện:**

Stt	Tên trang bị	Đv tính	Số lượng	Ghi chú
01	Máy đối không ICOM	Chiếc	01	dTT-RĐ
02	Máy vô tuyến + nguồn P-855YM	Bộ	01	“
03	Máy vô tuyến điện + nguồn	Bộ	01	“
04	Bản đồ khu vực TKCN tỷ lệ 1/50 000	Bộ	01	Ban Tham mưu
05	La bàn	Cái	01	“
06	Giấy giới thiệu làm nhiệm vụ TKCN	Tờ	02	“
07	Áo phao cứu sinh	Cái	05	“
08	Súng tín hiệu 26 ly	Khẩu	01	Ban Quân huấn
09	Đạn tín hiệu 26 ly	Hộp	02	“
10	Dây leo núi	Mét	100	“
11	Ống nhôm	Cái	01	“
12	Máy ảnh KTS (Camera)	Chiếc	01	“
13	Gương phản chiếu	Chiếc	01	“
14	Túi chính sách	Túi	01	Ban Chính trị
15	Bộ dụng cụ KTHK	Bộ	01	d.KTHK
16	Đèn pin + pin	Bộ	01	“
17	Túi thuốc cấp cứu	Túi	01	d.KTSB
18	Băng ca (Cáng cứng)	Bộ	01	“
19	Nước uống	Lít	20	“
20	Lương thực, thực phẩm và dụng cụ cấp dưỡng cho cả đội	Ngày	05-10	“
21	Bình cứu hỏa	Bình	02	“
22	Xô múc nước	Cái	02	“
23	Xà beng	Cái	01	“
24	Cuộc chim hoặc riu	Cái	01	“
25	Xẻng hoặc cuốc bàn	Cái	02	“
26	Súng K54 + 02 cơ số đạn (Đội trưởng)	Khẩu	01	SCHe
27	Súng AK + 04 cơ số đạn (Vệ binh)	Khẩu	02	Ban Tham mưu

Căn cứ vào tình hình cụ thể, người chỉ huy có kế hoạch bổ sung trang bị, phương tiện TKCN cho phù hợp. Trung đoàn 923 có 01 Trung đội PCCC quân số 15 cán bộ, chiến sỹ chia làm 03 kíp trực.

Stt	Phương tiện	Số lượng	Đơn vị	Ghi chú
01	Xe chữa cháy YPAJI	02	e923	Đầy đủ các trang thiết bị cứu nạn theo xe
02	Xe chữa cháy CX-50	01		

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

Bảo đảm cứu thương tại Cảng HK Thọ Xuân: 01 Bác sỹ (hoặc Y sỹ) cùng 01 xe cứu thương được trang bị đầy đủ trang thiết bị cấp cứu y tế theo xe.

b) Lực lượng của Đội TKCN đường không:

*** Lực lượng:**

Stt	Thành phần	Số lượng	Đơn vị	Ghi chú
01	Sỹ quan dù- TKCN	01 đ/c	Ban Quân huấn	Đội trưởng
02	Sỹ quan chính trị	01 đ/c	Ban Chính trị	
03	QN chuyên nghiệp Dù- TKCC	02 đ/c	dKTHK	
04	Bác sỹ (y sỹ) hàng không	01 đ/c	dKTSB	
05	Vệ binh	02 đ/c	dKTSB	
Cộng		07 đ/c		

Căn cứ vào tình hình cụ thể người chỉ huy quyết định thêm thành phần tham gia cho phù hợp.

*** Phương tiện:**

Stt	Tên trang bị	ĐV tính	Số lượng	Ghi chú
01	Dù nhảy	Bộ	03	Ban Quân huấn
02	Máy vô tuyến + nguồn P- 855YM	Bộ	01	d.TT-RĐ
03	Máy đối không ICOM	Chiếc	01	“
04	Bản đồ khu vực TKCN tỷ lệ 1/50 000	Bộ	01	Ban Tham mưu
05	La bàn	Cái	01	Ban Quân huấn
06	Giấy giới thiệu làm nhiệm vụ TKCN	Tờ	02	“
07	Súng đạn tín hiệu cấp cứu HK	Băng	06	“
08	Dây leo núi	Mét	100	“
09	Ống nhôm	Cái	01	“
10	Áo phao cứu sinh	Cái	05	“
11	Gương phản chiếu	Chiếc	01	“
12	Đèn pin + pin	Bộ	01	d.KTHK
13	Túi chính sách	Túi	01	Ban Chính trị
14	Túi thuốc cấp cứu	Túi	01	d.KTSB
15	Băng ca (Cứng)	Bộ	01	“
16	Lương khô	Thùng	01	d.KTSB
17	Nước uống	Lít	20	”

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

Stt	Tên trang bị	ĐV tính	Số lượng	Ghi chú
18	Máy ảnh KTS (Camera)	Chiếc	01	Ban Quân huấn
19	Súng K54 + 02 cơ số đạn (Đội trưởng)	Khẩu	01	“
20	Súng AK + 04 cơ số đạn (Vệ binh)	Khẩu	02	d.KTSB

Căn cứ vào tình hình cụ thể, người chỉ huy có kế hoạch bổ sung trang bị, phương tiện TKCN cho phù hợp.

9.2.2 Đối với HKDD:

a) Lực lượng:

Các cán bộ, nhân viên Cảng HK Thọ Xuân kết hợp với các lực lượng địa phương thông qua Ủy ban tìm kiếm cứu nạn tỉnh Thanh Hóa thực hiện. Cảng HK Thọ Xuân có văn bản hợp đồng nguyên tắc với lực lượng Phòng cháy chữa cháy (PCCC) và Ban Chỉ huy Quân sự tỉnh Thanh hóa, Bệnh viện đa khoa tỉnh Thanh hóa về công tác tìm kiếm, khẩn nguy cứu nạn. Khi xảy ra tình huống, theo yêu cầu, các lực lượng này sẽ tham gia trợ giúp.

b) Về phương tiện:

Căn cứ vào tiêu chuẩn ICAO về công tác PCCC: Cấp 8

TT	Loại xe	Lượng nước (lít)	Foam (lít)	Bột khô (kg)	Công suất phun nóc (lít/phút)
1	URAL	7.500	500	250	3.600
2	URAL	7.500	500	250	3.600
3	URAL	7.500	500	250	3.600
	TỔNG CỘNG	22.500	1.500	750	10.800

- 03 xe chữa cháy và đầy đủ các trang thiết bị cứu nạn & cứu hộ kèm theo đáp ứng được các tiêu chuẩn khai thác tàu bay cấp 6 của sân bay Thọ Xuân
- Máy cưa, cắt thủy lực.
- Phương tiện thông tin liên lạc.
- Quần áo chống cháy, mặt nạ dưỡng khí.
- Bình đẩy chữa cháy cơ động thường trực tại sân đỗ tàu bay.
- 01 xe cứu thương cùng cơ số thuốc khẩn nguy và các công cụ hỗ trợ như cáng, lều bạt...
- Các phương tiện tìm kiếm - cứu nạn khác của địa phương, Cảng HKQT Nội Bài, Sư đoàn Không quân 371 và bộ đội địa phương sẵn sàng tham gia trợ giúp.

9.2.3 Chế độ sử dụng:

- Căn cứ vào các trang thiết bị hiện có của các đơn vị, yêu cầu các đơn vị phải đảm bảo phương tiện của mình trong tình trạng hoạt động tốt. Đảm bảo hoạt động 24/24, khi có yêu cầu có thể đáp ứng được ngay tùy theo cấp độ.

- Việc sử dụng các phương tiện cứu nạn, khẩn nguy giữa các đơn vị cần phải có văn bản hợp đồng rõ ràng.
- Khi có sự cố, tai nạn liên quan đến HKDD xảy ra trong khu vực sân bay, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân là người ra lệnh và trực tiếp điều động hướng dẫn các phương tiện cứu thương, cứu hỏa của các đơn vị đến nơi tàu bay lâm nạn.

9.2.4 Chế độ quản lý phương tiện:

Các loại phương tiện, trang bị, thiết bị phục vụ khẩn nguy cứu nạn, PCCC tại Cảng HK Thọ Xuân 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.

a) Chế độ kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật:

- Phương tiện, thiết bị, phục vụ công tác khẩn nguy cứu nạn, phòng cháy chữa cháy phải được kiểm tra hàng ngày, được bảo dưỡng định kỳ theo quy định.
- Thời gian kiểm tra:
 - + Hàng ngày: Hoàn thành trước 05 giờ 30 phút (Giờ địa phương).
 - + Bảo dưỡng kỹ thuật tháng, quý: Được thực hiện vào các ngày cuối tháng, cuối quý.
 - + Bảo dưỡng định kỳ: Được thực hiện 01 năm/01 lần hoặc theo hướng dẫn của nhà sản xuất.

b) Nội dung kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật:

Đối với phương tiện, trang thiết bị phục vụ khẩn nguy cứu nạn, phòng cháy chữa cháy phải được thực hiện theo hướng dẫn của nhà chế tạo thiết bị, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân và Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc căn cứ tài liệu hướng dẫn kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật của nhà chế tạo thiết bị để xây dựng 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 được ghi vào nhật ký vận hành của phương tiện và bảo dưỡng định kỳ phải được ghi đầy đủ vào lý lịch trang thiết bị.

c) Trường hợp các trang bị, thiết bị và phương tiện bị hỏng hóc:

Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân và Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc phải báo cáo cấp trên 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:

- Cảng HK Thọ Xuân là sân bay dùng chung cho các hoạt động bay dân dụng và Quân sự. 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 thuộc Tổng công ty Cảng HK Việt Nam, lực lượng tìm kiếm của Sư đoàn Không quân 371 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 PCCC 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, phương tiện trong các trường hợp phải có mặt và sẵn sàng lên đường theo quy định:

*** Đối với Đội TKCN mặt đất:**

- + Cấp 1: 20 phút.
- + Cấp 2: 45 phút.
- + Cấp 3: 90 phút.

*** Đối với Đội TKCN không:**

- + Cấp 1: 10 phút.
- + Cấp 2: 30 phút.
- + Cấp 3: 60 phút.

- Khi có hoạt động bay tại sân bay Thọ Xuân, 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 SCH Trung đoàn theo yêu cầu của Cảng hàng không Thọ Xuân;
- 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 ở trong tình trạng báo động cấp 3;
- Khi có tình huống khẩn nguy hoặc sự cố cháy nổ xảy ra tại khu vực Cảng HK Thọ Xuân, các cơ quan đơn vị hoặc cá nhân phải:
 - + Triển khai kịp thời việc cứu hộ, cứu hỏa.
 - + Thông báo ngay cho Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân và SCH Trung đoàn 923.

9.3.2 Chế độ thực hiện nhiệm vụ trợ giúp:

Khi được yêu cầu điều động lực lượng, trang bị, thiết bị và phương tiện phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn, PCCC của Cảng HK Thọ Xuân đi làm nhiệm vụ trợ giúp thì:

- Giám đốc hoặc Phó Giám đốc trực Cảng HK Thọ Xuân có quyền điều động lực lượng, phương tiện phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, PCCC tại Cảng HK đi trợ giúp;
- Các đầu mối tiếp nhận sự trợ giúp bao gồm: Các phường, xã giáp ranh Cảng HK, tỉnh Thanh hóa;
- 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 bảo đảm các điều kiện sau:
 - + Không có hoạt động bay tại Cảng HK Thọ Xuân hoặc không trong thời gian Cảng HK Thọ Xuân làm nhiệm vụ dự bị (thời gian có hoạt động bay tại Cảng HK được tính là 01 giờ trước khi có tàu bay hạ cánh hoặc dự

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

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

định hạ cánh tại cảng, thời gian tàu bay đang đậu tại sân đỗ hoặc trong vòng 01 giờ sau khi tàu bay cất cánh rời sân bay Thọ Xuân).

+ Có yêu cầu trợ giúp của chính quyền, công an, quân đội đóng trên địa bàn và địa phương đã ký kết hợp đồng nguyên tắc về công tác khẩn nguy cứu nạn, PCCC với Cảng HK Thọ Xuân.

+ Duy trì liên lạc thường xuyên, liên tục giữa chỉ huy trực tại Cảng HK Thọ Xuân với lực lượng được điều động đi trợ giúp.

+ Báo cáo cấp trên một cách 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 bay.

9.4.1 Đối với quân sự:

Một số quy định chung:

- Các thành phần tham gia vào đội TKCC mặt đất phải được học tập, nắm vững quy chế tổ chức bảo đảm TKCC và các văn kiện liên quan, phải nắm vững số lượng phương tiện trang bị và cách thức sử dụng phương tiện đó, phải thuộc các ký hiệu quy định và phải được huấn luyện chuyên môn về cách TKCC cho phi công, tổ bay, hành khách trong các trường hợp khác nhau.

- Khi nhận phiên trực phải tập trung các thành viên đến một địa điểm (do người chỉ huy hoặc tham mưu trưởng quy định) để xác định nhiệm vụ và phân công trách nhiệm cho từng người, thống nhất hiệu lệnh tập trung khi có tình huống chuyên cấp và yêu cầu mọi người phải lập tức có mặt ở địa điểm tập trung.

- Việc sử dụng các hệ thống thông tin vô tuyến, các đài đối không để chỉ huy liên lạc trong quá trình TKCC phải thống nhất trên tần số quy định, đối thoại trong quá trình TKCC được nói thẳng bằng lời nói thông thường.

a) Hành động của phi công khi gặp tai nạn:

- Phi công bật công tác “Tai nạn” và báo cáo bằng lời: Số hiệu chuyến bay, tính chất, địa điểm xảy ra tai nạn bằng máy đối không trên tần số quy định theo chỉ lệnh thông tin (nếu điều kiện cho phép);

- Đối với tàu bay trong cùng biên đội và các tàu bay khác bay qua vùng tàu bay bị tai nạn, khi thấy hoặc nghe được tín hiệu, thông báo của tàu bay bị nạn thì phải hỏi vị trí, tính chất tai nạn và lập tức báo cáo về Đài Chỉ huy, SCH mà mình đang liên lạc và phải giữ vững liên lạc với tàu bay bị nạn và theo hướng dẫn của Đài chỉ huy, SCH.

b) Hành động của Trực chỉ huy:

- Nhanh chóng nắm tình hình, diễn biến tai nạn, xác định khu vực tai nạn, tình hình khí tượng, tình hình địch ở khu vực tai nạn;

- Sơ bộ đánh giá mức độ tai nạn;

- Lệnh cho mở tất cả các phương tiện ra đa để quan sát, tìm kiếm;

- Lệnh cho SCH:

- + Thông báo cho lực lượng Phòng không Hải quân (nếu xảy ra trên biển).
 - + Thông báo cho Trung tâm QLĐHB khu vực biết để phối hợp với HKDD có phương án điều hành các hoạt động bay phù hợp.
 - + Thông báo cho cơ quan các địa phương trong vùng xảy ra tai nạn yêu cầu giúp đỡ TKCC.
- Ra lệnh cho tổ TKCC mặt đất, trên không vào cấp I;
 - Khi còn tàu bay đang hoạt động ở trên không có thể đưa tàu bay về khu vực bị nạn để quan sát;
 - Báo cáo thủ trưởng Sư đoàn tình hình triển khai lực lượng TKCC, các phương tiện bảo đảm, các thông tin mới nhất về tai nạn.

c) Hành động của SCH:

- Lập tức báo cáo Trực chỉ huy và SCH cấp trên.
- Thông báo cho các đơn vị bạn, chính quyền địa phương vùng có tai nạn yêu cầu giúp đỡ TKCC.
- Cho mở ra ã, mở các đài vô tuyến đối không trên tần số quy định để liên lạc và theo dõi tin tức.
- Báo động tổ TKCC vào cấp sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ.
- Xác minh tin tức qua các nguồn tin về vị trí tàu bay bị nạn, đánh dấu vùng có tai nạn lên bản đồ SCH.
- Nắm tình hình khí tượng, đặc điểm địa hình, dân cư đề xuất với Trực chỉ huy cấp trên chỉ đạo hoặc áp dụng kế hoạch TKCC phù hợp.
- Theo dõi nắm tình hình trong quá trình TKCC, đăng ký ghi chép đầy đủ những tin tức kết quả thu được để báo cáo Trực chỉ huy và SCH cấp trên.
- Tổ chức rút kinh nghiệm sau khi kết thúc nhiệm vụ TKCC.

d) Hành động của tổ TKCC:

Hành động của đội trưởng trước khi xuất phát thực hiện nhiệm vụ:

- Nắm thời gian, tính chất và địa điểm xảy ra tai nạn, loại tàu bay, số lượng phi công, tổ bay và hành khách, số tàu bay, số hiệu phi công, tình hình khí tượng, tình hình địch, đặc điểm địa hình, đặc điểm dân cư vùng có tai nạn, những trang bị, phương tiện đem theo, kiểm tra chất lượng, số lượng, vũ khí, điện đài, xe, xăng dầu phải đủ, đúng quy định;
- Phải nắm được yêu cầu mục tiêu nhiệm vụ TKCC, đánh dấu lên bản đồ vùng có tai nạn (bao gồm vùng tìm kiếm chính, vùng tìm kiếm lân cận), ghi chép tần số vô tuyến và phương án liên lạc trong khi thực hiện nhiệm vụ với phi công bị tai nạn, với tàu bay tìm kiếm, với SCH và các mũi TKCC trong tổ;
- Nghiên cứu đường đến vùng có tai nạn và chuẩn bị phương án TKCC. Quán triệt cho mọi đội viên yêu cầu nhiệm vụ và phương án TKCC.
- Hành động của đội TKCC khi thực hiện nhiệm vụ:
 - Đến vùng có tai nạn hỏi thăm nhân dân, chính quyền địa phương, cơ quan, đơn vị đóng quân lân cận về những hiện tượng như: tàu bay hạ cánh, tàu bay rơi và các nội dung liên quan cần thiết khác. Liên hệ yêu cầu cơ quan hoặc

địa phương cho người dẫn đường hoặc phối hợp cùng TKCC. Trong quá trình tìm kiếm vừa đi vừa gọi tên của phi công, số hiệu phi công, tổ bay bị nạn bằng vô tuyến trên tần số quy định;

- Luôn giữ liên lạc vô tuyến với SCH tìm kiếm, thông báo các diễn biến trong quá trình tìm kiếm để nhận lệnh chỉ đạo;

- Khi phát hiện được vị trí tàu bay lâm nạn, các đội tìm kiếm phải kết hợp với lực lượng địa phương sơ cấp cứu nạn nhân, cứu hành khách cũng như tổ lái khỏi khu vực nguy hiểm;

- Tai nạn xảy ra ở vùng núi thì phải lên những đỉnh cao để gọi bằng vô tuyến, gọi bằng miệng, thổi còi, hú... Trong khi đó phải chú ý đến tín hiệu trả lời của người bị nạn, phải quan sát, lùng sục từ các hướng, khe, lạch, tìm nơi tàu bay hạ cánh bắt buộc, tàu bay rơi và các ký tín hiệu, những vết tích của phi công bị tai nạn để lại;

- Khi hiệp đồng với đơn vị bạn và lực lượng vũ trang địa phương để TKCC có thể tổ chức thành một đội hỗn hợp hoặc chia nhóm, chia hướng để TKCC nhưng phải hiệp đồng chặt chẽ về phương pháp tìm kiếm và phương án thông tin liên lạc để liên lạc thông báo với nhau khi cần thiết;

- Khi đã liên lạc được với phi công, tổ bay bị tai nạn qua máy vô tuyến thì phải yêu cầu họ giữ liên lạc liên tục, hỏi địa điểm, tình hình sức khỏe và những yêu cầu của họ, nhắc họ phát tín hiệu như: bắn súng, bắn pháo hiệu đốt lửa (khói), thổi còi, hú... Trong khi đó, đội TKCC phải cử người lên điểm cao hoặc trèo lên cây để quan sát theo dõi định hướng nơi phát ra những tín hiệu đó;

- Khi đã tìm thấy phi công, tổ bay và những người bị tai nạn phải kiểm tra sức khỏe, băng bó cứu chữa sơ bộ, chăm sóc bảo vệ, đưa về nơi an toàn và báo cáo về SCH. Việc đưa về bệnh viện hay đưa về đơn vị tùy thuộc vào sức khỏe của phi công, tổ bay và mệnh lệnh của SCH mà quyết định;

- Nếu tàu bay hạ cánh bắt buộc thì phải tiến hành các biện pháp cứu hỏa, phòng hỏa, nguy trang tàu bay, yêu cầu địa phương hoặc cơ quan đơn vị bạn giúp đỡ canh gác bảo vệ hiện trường tàu bay, khí tài để chờ đơn vị đến xử lý;

- Báo cáo về SCH đơn vị bằng vô tuyến hoặc cử người đến nơi có phương tiện thông tin để báo cáo theo những nội dung: địa điểm và tính chất tai nạn, biện pháp giải quyết của đội TKCC, những yêu cầu chi viện và xin chỉ thị của người chỉ huy.

- Khi kết thúc TKCC, tham gia hội nghị rút kinh nghiệm.

9.4.2 Đối với HKDD:

Ngay sau khi nhận được thông báo về tai nạn, sự cố xảy ra từ cơ quan 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 ngắt cầu dao điện, đồng thời báo cáo Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân 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 thiết bị và vật dụng đến nơi an toàn.

b) Khi tàu bay dân dụng bị nạn tại sân bay hoặc khu vực lân cận Cảng HK, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân phải:

- Báo cáo ngay cấp trên, trực ban Đại diện Cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng HK Thọ Xuân và các đơn vị tìm kiếm, cứu nạn 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 áp dụng triển khai .v.v...

- Quyết định tạm thời ngưng 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;

- Trung tâm khẩn nguy tại sân bay và triển khai công tác cứu nguy, cứu nạn cho hành khách, tổ lái và tàu bay;

- Báo động và tập trung đưa các lực lượng tìm kiếm - cứu nạn đến khu vực có tai nạn, lập vành đai tìm kiếm, cứu nạn 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 cấp trên và các cấp có thẩm quyền liên quan.

c) Khi tàu bay dân dụng bị nạn ngoài khu vực lân cận Cảng HK, Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc chủ trì phối hợp với Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân tổ chức hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn.

d) Khi tìm thấy tàu bay dân dụng bị nạn, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc và các đội tìm kiếm - cứu nạn cần phải tiến hành một số công việc sau:

- Trực tiếp chỉ huy giải quyết ban đầu việc tìm kiếm - cứu nạn hành khách, tổ lái và tàu bay;

- Kết hợp với lực lượng địa phương sơ cấp cứu nạn nhân, cấp cứu hành khách cũng như tổ lái 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.

9.5 Kết thúc công tác tìm kiếm - cứu nạn.

Sau khi kết thúc công tác tìm kiếm, cứu nạn, Giám đốc Cảng HK Thọ Xuân, Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc, Trung đoàn trưởng căn cứ sân bay Thọ Xuân phải tiến hành các công việc sau :

- Báo cáo cụ thể cho cấp có thẩm quyền về việc giải quyết công việc cứu nạn;

- Phối hợp hay chủ trì giải quyết các vấn đề thanh toán chi phí liên quan;

- Tổ chức họp rút kinh nghiệm sau khi kết thúc công tác tìm kiếm, cứu nạn;

- Tiến hành tổng kết báo cáo về sự cố, tai nạn xảy ra trong khu vực.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Các phụ lục

CÁC PHỤ LỤC

1. Phụ lục 1: Sơ đồ mặt bằng sân bay
2. Phụ lục 2: Mặt bằng sân đậu tàu bay
3. Phụ lục 2a: Sơ đồ đi lại của các phương tiện trong sân bay Thọ Xuân
4. Phụ lục 2b: Sơ đồ khai thác sân đỗ tàu bay
5. Phụ lục 3: Sơ đồ vùng trời khu vực sân bay Thọ Xuân
6. Phụ lục 3a: Sơ đồ khu vực trách nhiệm Đài KS tại sân bay Thọ Xuân
7. Phụ lục 4: Sơ đồ bố trí các phương tiện kỹ thuật vô tuyến, radar dẫn đường Quân sự
8. Phụ lục 4a: Sơ đồ bố trí các phương tiện kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng HKDD.
9. Phụ lục 5: Sơ đồ chướng ngại vật trong phạm vi bán kính 10-:-50km
10. Phụ lục 5a: Sơ đồ chướng ngại vật trong phạm vi bán kính 10-:-30km
11. Phụ lục 6: Sơ đồ vòng kín hướng CHC 308⁰
12. Phụ lục 6a: Sơ đồ vòng kín hướng CHC 128⁰
13. Phụ lục 6b: Sơ đồ vòng kín của máy bay trực thăng
14. Phụ lục 7: Sơ đồ xuyên mây từ các không vực về theo PCBH-4H
15. Phụ lục 7a: Sơ đồ xuyên mây từ các không vực về theo APK
16. Phụ lục 7b: Sơ đồ xuyên mây góc kẹp theo PCBH-4H
17. Phụ lục 7c: Sơ đồ xuyên mây góc kẹp theo APK
18. Phụ lục 8: Sơ đồ vào, ra không vực CHC 308⁰
19. Phụ lục 8a: Sơ đồ vào, ra không vực CHC 128⁰
20. Phụ lục 9: Sơ đồ vào, ra trường bia Như Xuân
21. Phụ lục 9a: Sơ đồ vào, ra trường bia Hòn Mê
22. Phụ lục 9b: Sơ đồ vào, ra trường bắn Cẩm Sơn (TB-1)
23. Phụ lục 10: Sơ đồ đường bay trình sát khí tượng hướng CHC 308⁰ (KT1)
24. Phụ lục 10a: Sơ đồ đường bay trình sát khí tượng hướng CHC 128⁰ (KT1)
25. Phụ lục 11: Sơ đồ bay đường dài CHC 308⁰
26. Phụ lục 11a: Sơ đồ bay đường dài CHC 128⁰
27. Phụ lục 12: Sơ đồ đi sân bay dự bị
28. Phụ lục 12a: Sơ đồ đi sân bay dự bị Nội Bài dưới mây
29. Phụ lục 12b: Sơ đồ đi sân bay dự bị Kép dưới mây
30. Phụ lục 12c: Sơ đồ đi sân bay dự bị Vinh dưới mây
31. Phụ lục 13: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB CB đường CHC 31
32. Phụ lục 14: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB CB đường CHC 13.
33. Phụ lục 15: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR THX đường CHC 31
34. Phụ lục 15a: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR THX đường CHC 13
35. Phụ lục 16: Phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR/DME đường CHC 13/31.

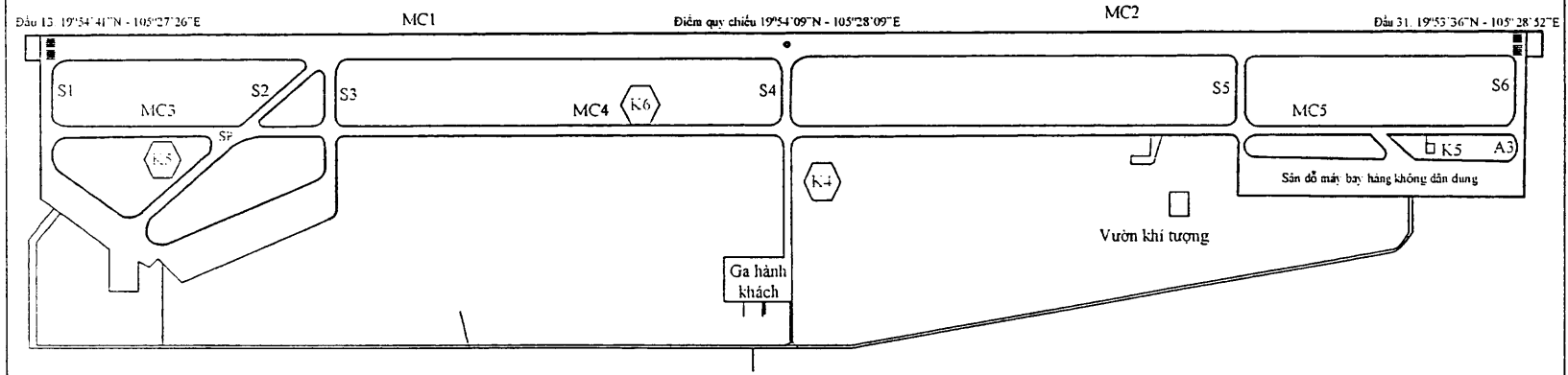
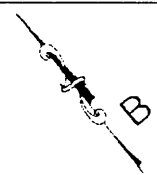
QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Các phụ lục

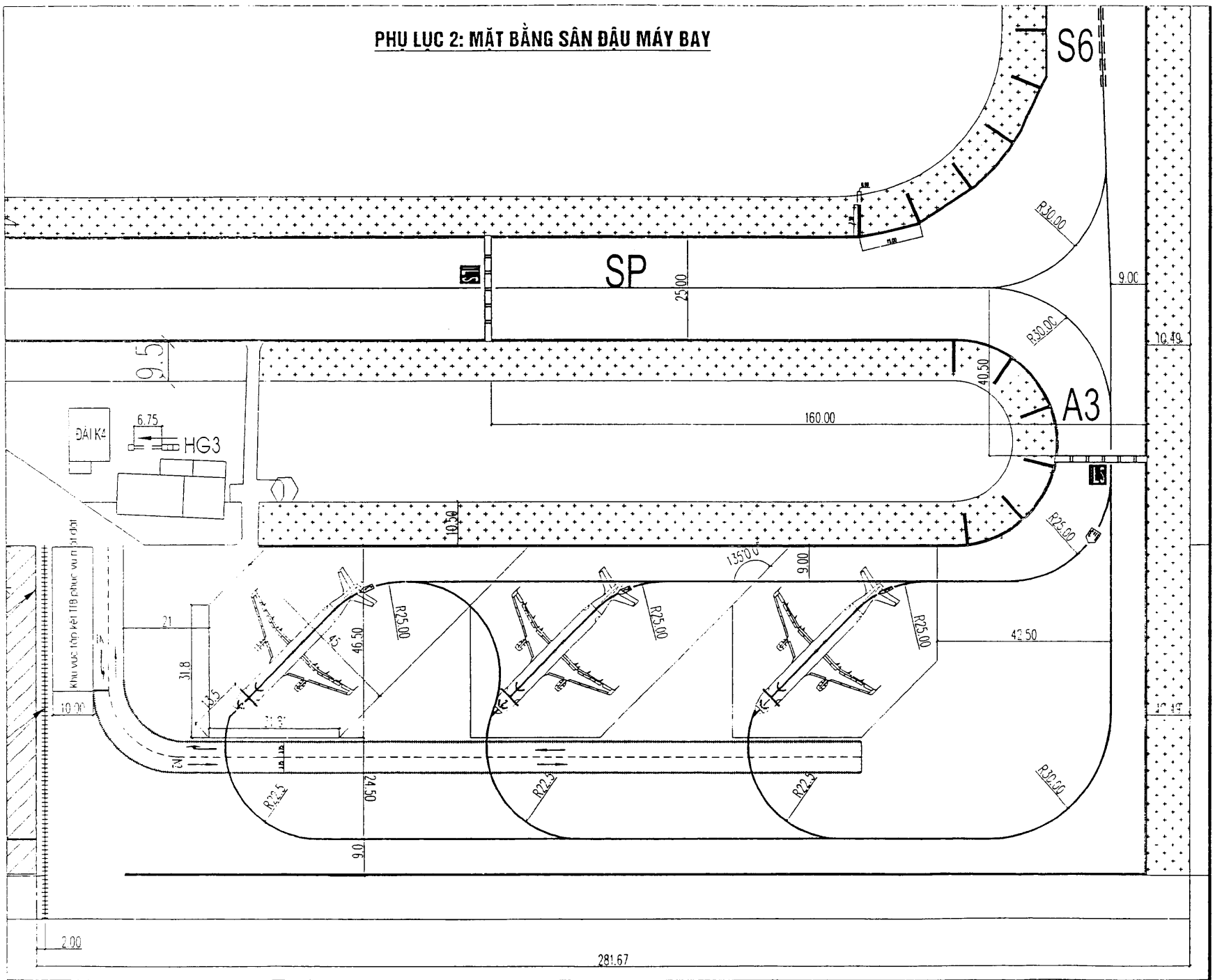
36. Phụ lục 17: Phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB đường CHC 31
37. Phụ lục 18: Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB đường CHC 31
38. Phụ lục 19: Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR/DME đường CHC 31
39. Phụ lục 19a: Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR/DME đường CHC 13
40. Phụ lục 20: Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị ILSz đường CHC 31
41. Phụ lục 20a: Phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị ILSy đường CHC 31.
42. Phụ lục 21: Phương thức tiếp cận bằng mắt.
43. Phụ lục 22: Tiêu chuẩn thời tiết khai thác tối thiểu.

Phụ lục 1

MẶT BẰNG SÂN BAY THỌ XUÂN

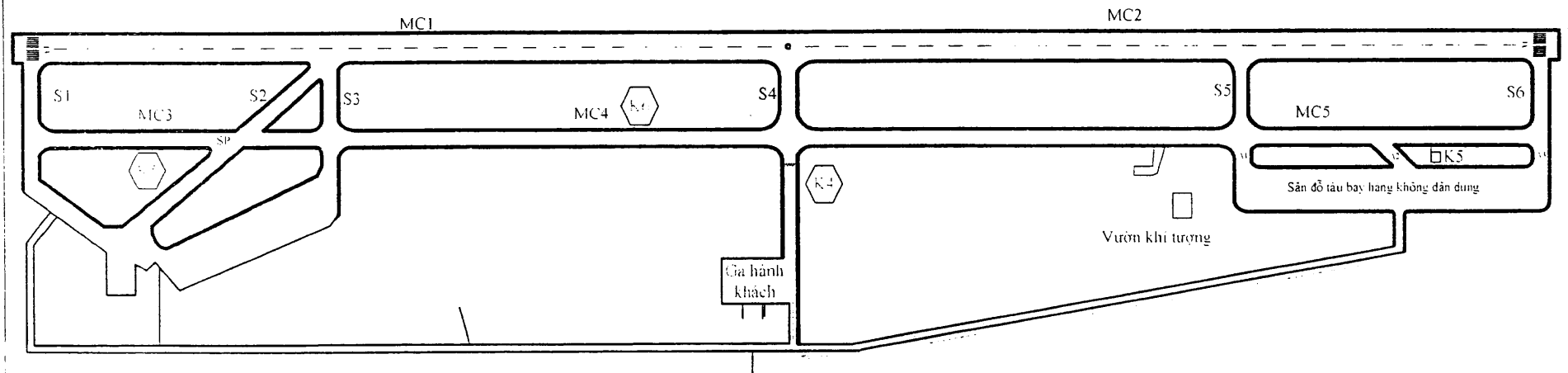
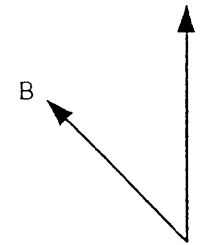


PHỤ LỤC 2: MẶT BẰNG SÂN ĐÀU MÁY BAY



PHỤ LỤC 2a

SƠ ĐỒ ĐI LẠI CÁC PHƯƠNG TIỆN TRONG SÂN BAY THỌ XUÂN



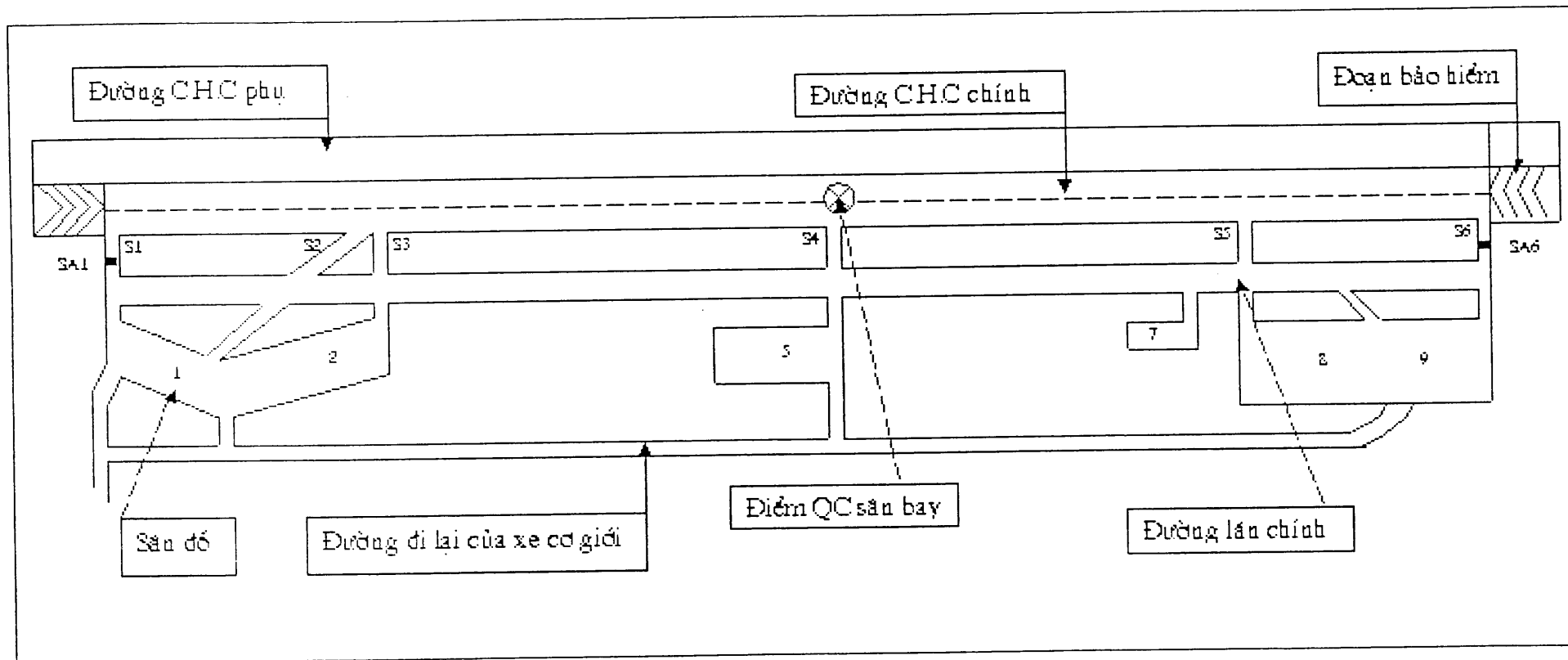
Ghi chú: * Tọa độ: - Đầu 13: $19^{\circ}54'41''\text{N}$ - $105^{\circ}27'26''\text{E}$
- Đầu 31: $19^{\circ}53'36''\text{N}$ - $105^{\circ}28'52''\text{E}$
- Điểm quy chiếu: $19^{\circ}54'09''\text{N}$ - $105^{\circ}28'09''\text{E}$

* Hướng di chuyển xe đưa đón khách
→

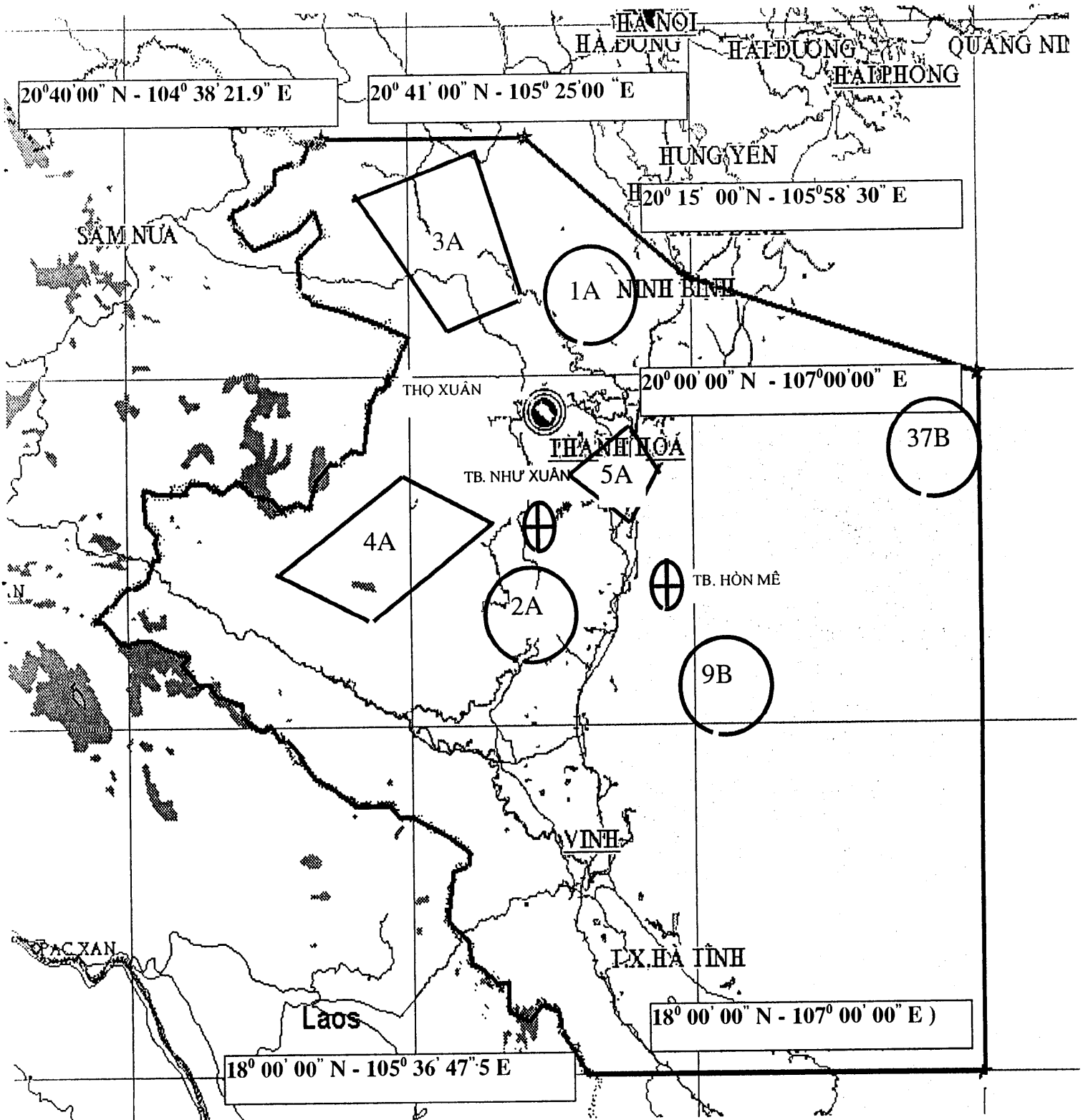
Phụ lục 2b: SƠ ĐỒ KHAI THÁC SÂN ĐỒ TÀU BAY

Mức cao: 18m
Độ lệch từ: 01°Tây

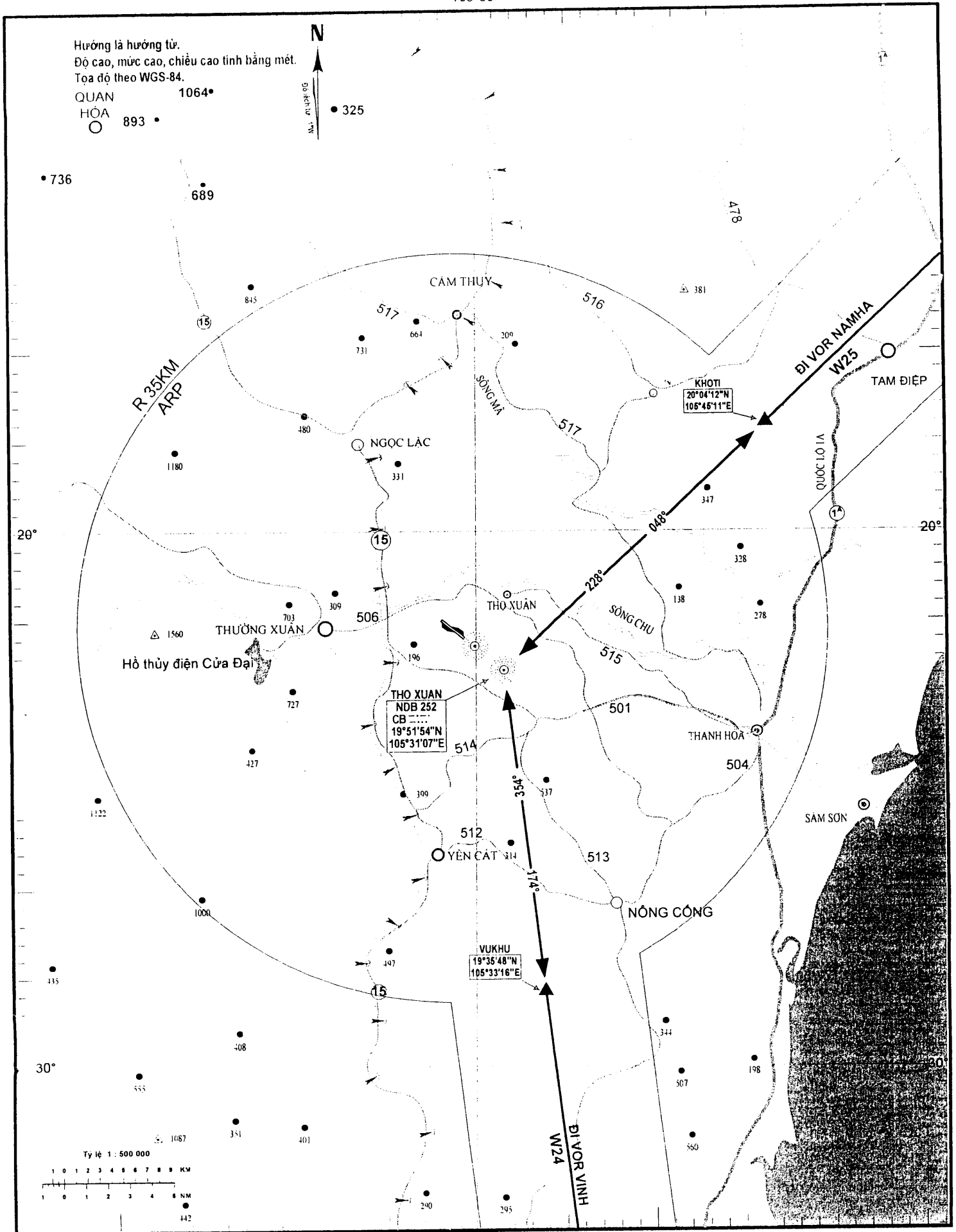
19°54'21" - 105°28'17" (HN72)
19°54'09"N - 105°28'09"E (WGS-84)
Thị Xuân/Thanh Hóa



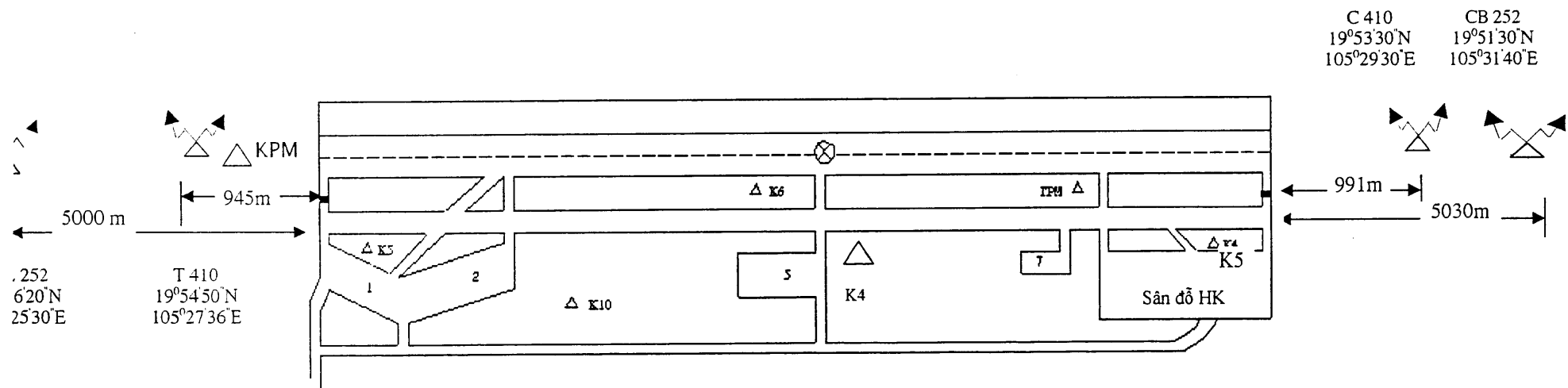
Phụ lục 3: SƠ ĐỒ VÙNG TRỜI KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN



105°30



Phụ lục 4: SƠ ĐỒ BỐ TRÍ CÁC PHƯƠNG TIỆN KỸ THUẬT VÔ TUYẾN-RADAR DẪN ĐƯỜNG QUÂN SỰ



19°54'25.252"N
105°27'30"E

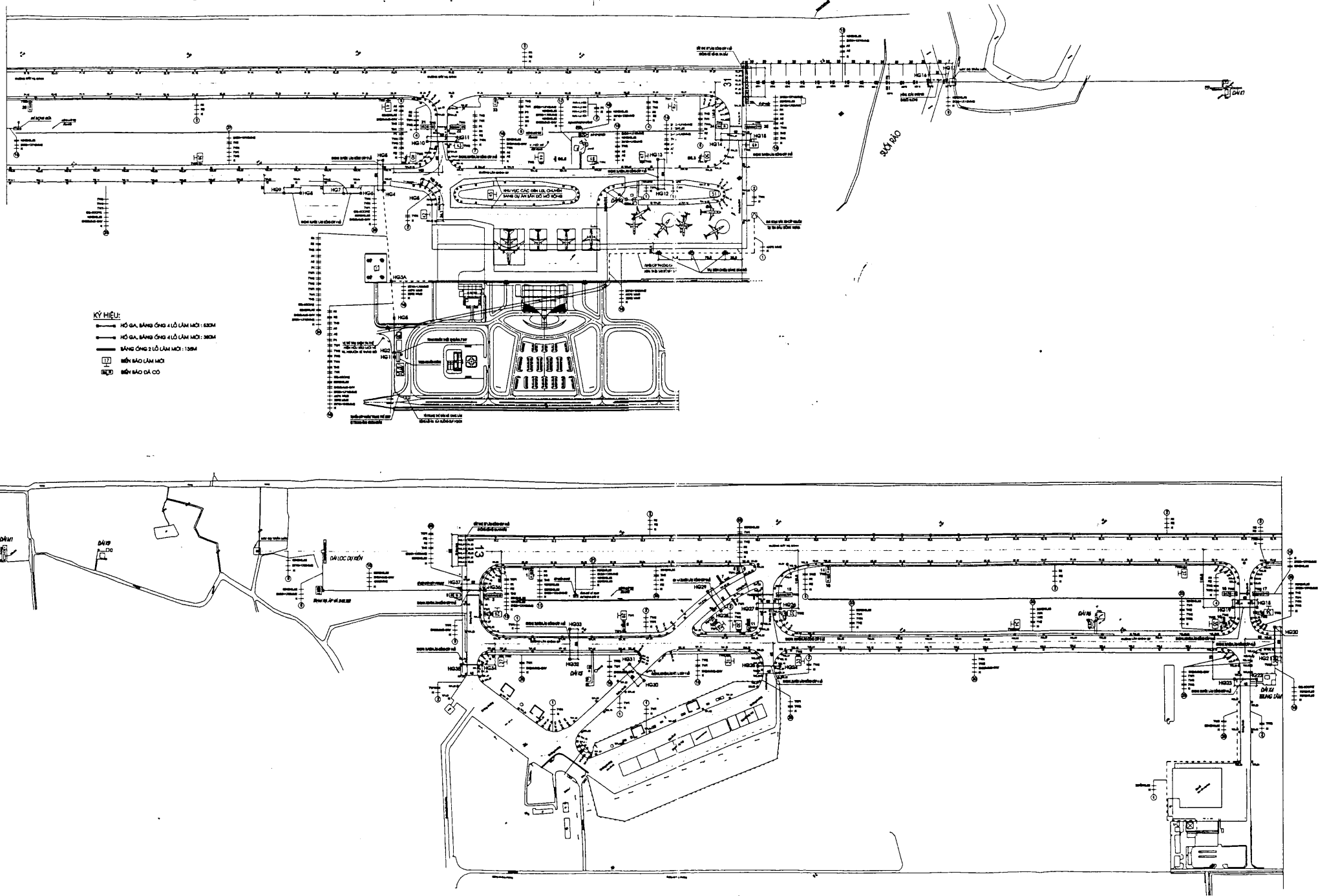
T 410
19°54'50"N
105°27'36"E

C 410
19°53'30"N
105°29'30"E

CB 252
19°51'30"N
105°31'40"E

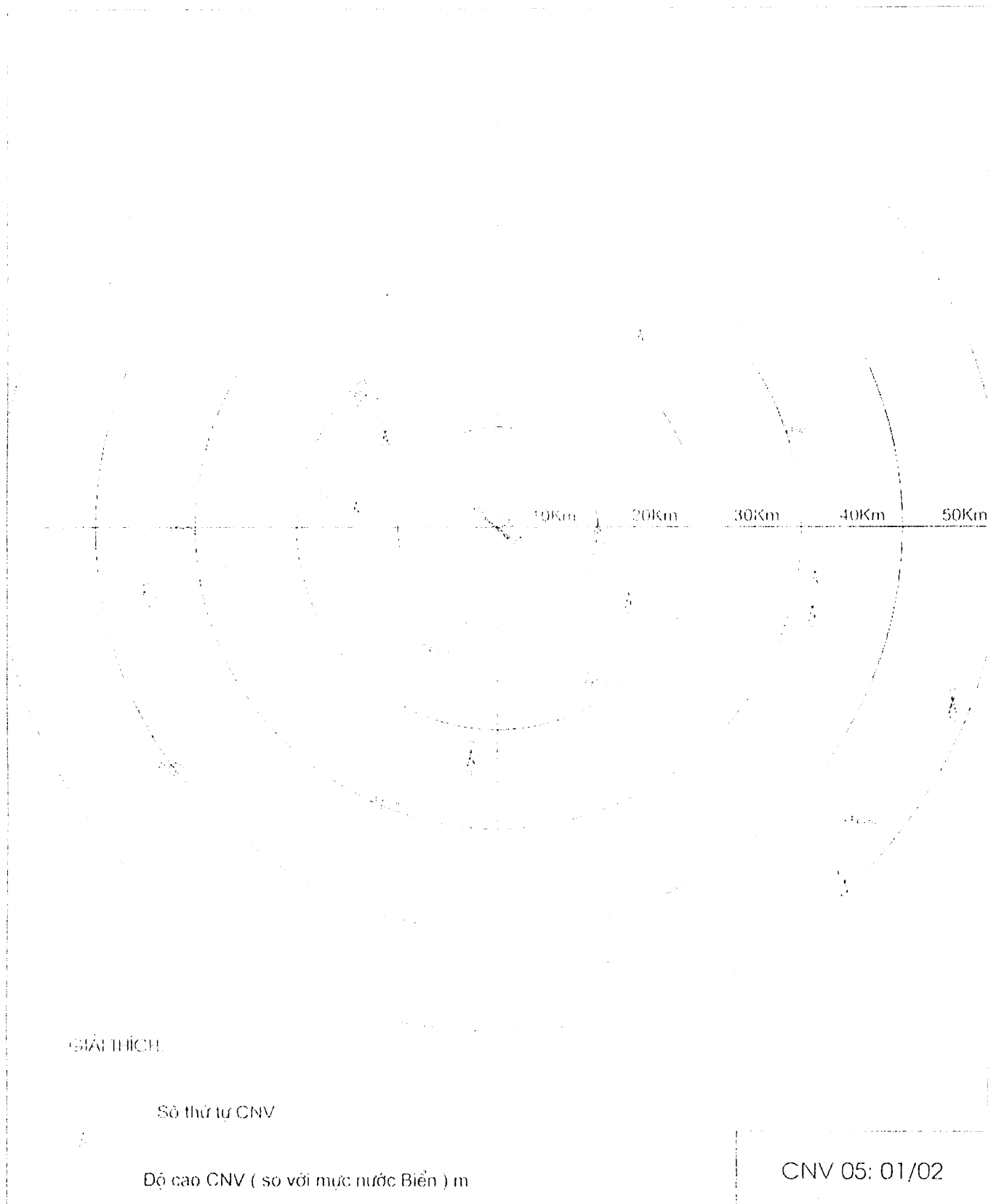
Sân đỗ HK

PHỤ LỤC 4A
 SƠ ĐỒ BỐ TRÍ CÁC PHƯƠNG TIỆN KỸ THUẬT VỎ TUYẾN VÀ CHIẾU SÁNG HKDD

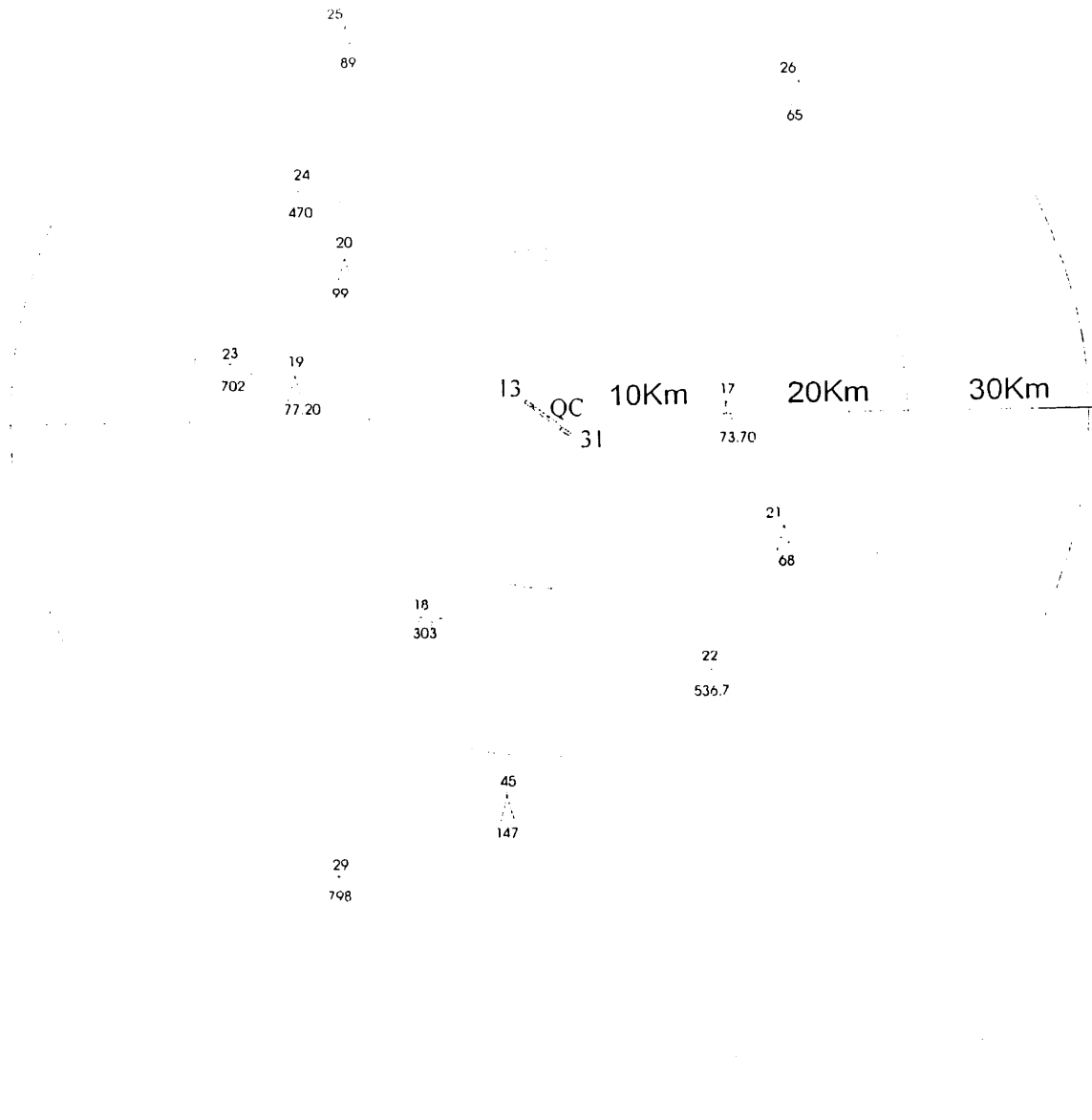


- KÝ HIỆU:
- HỒ GA, BẢNG CHỈ DẪN LÃM MỐC: 630M
 - HỒ GA, BẢNG CHỈ DẪN LÃM MỐC: 380M
 - BẢNG CHỈ DẪN LÃM MỐC: 130M
 - MÀN BẢO LÃM MỐC
 - MÀN BẢO DÀO

PHỤ LỤC 5
SƠ ĐỒ CHƯỞNG NGẠI VẬT TRONG PHẠM VI BÁN KÍNH 10 ĐẾN 50 KM



PHỤ LỤC 5a SƠ ĐỒ CHƯỚNG NGẠI VẬT TRONG PHẠM VI BÁN KÍNH
 10 ĐẾN 30 KM TÂM LÀ ĐIỂM QUY CHIỀU SÂN BAY THỌ XUÂN
 TỶ LỆ 1/500.000



GIẢI THÍCH:



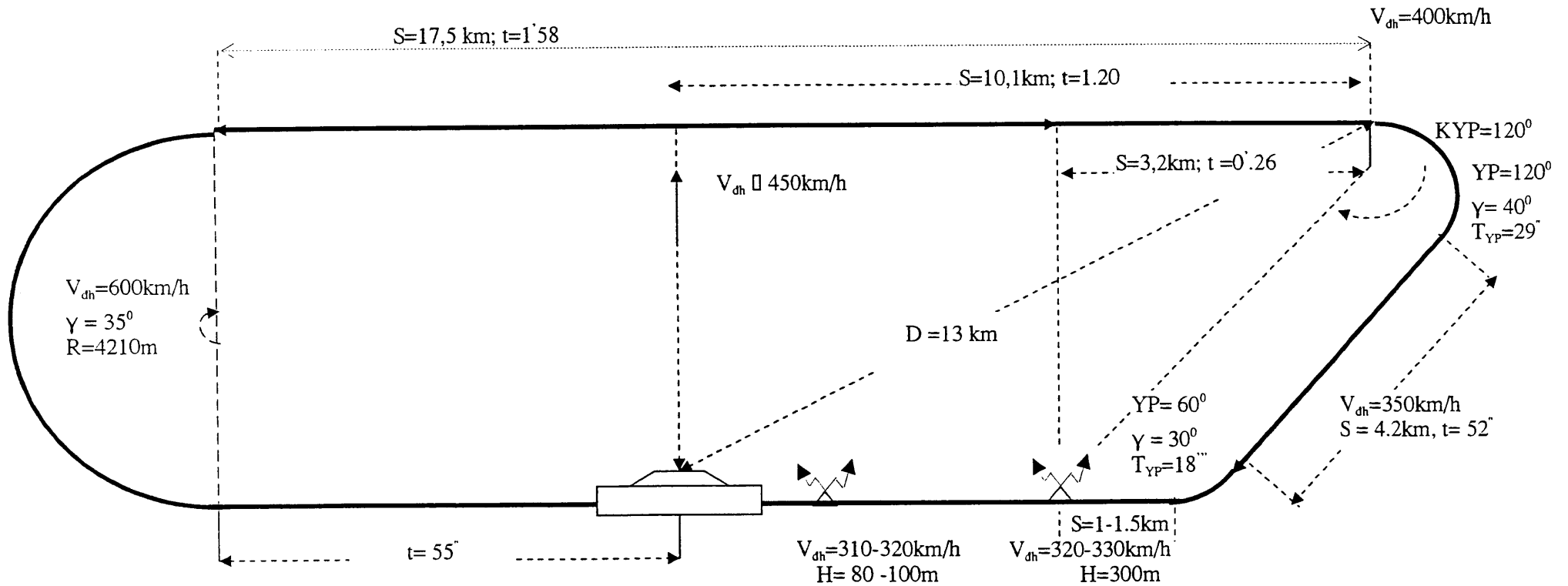
Số thứ tự CNV

395

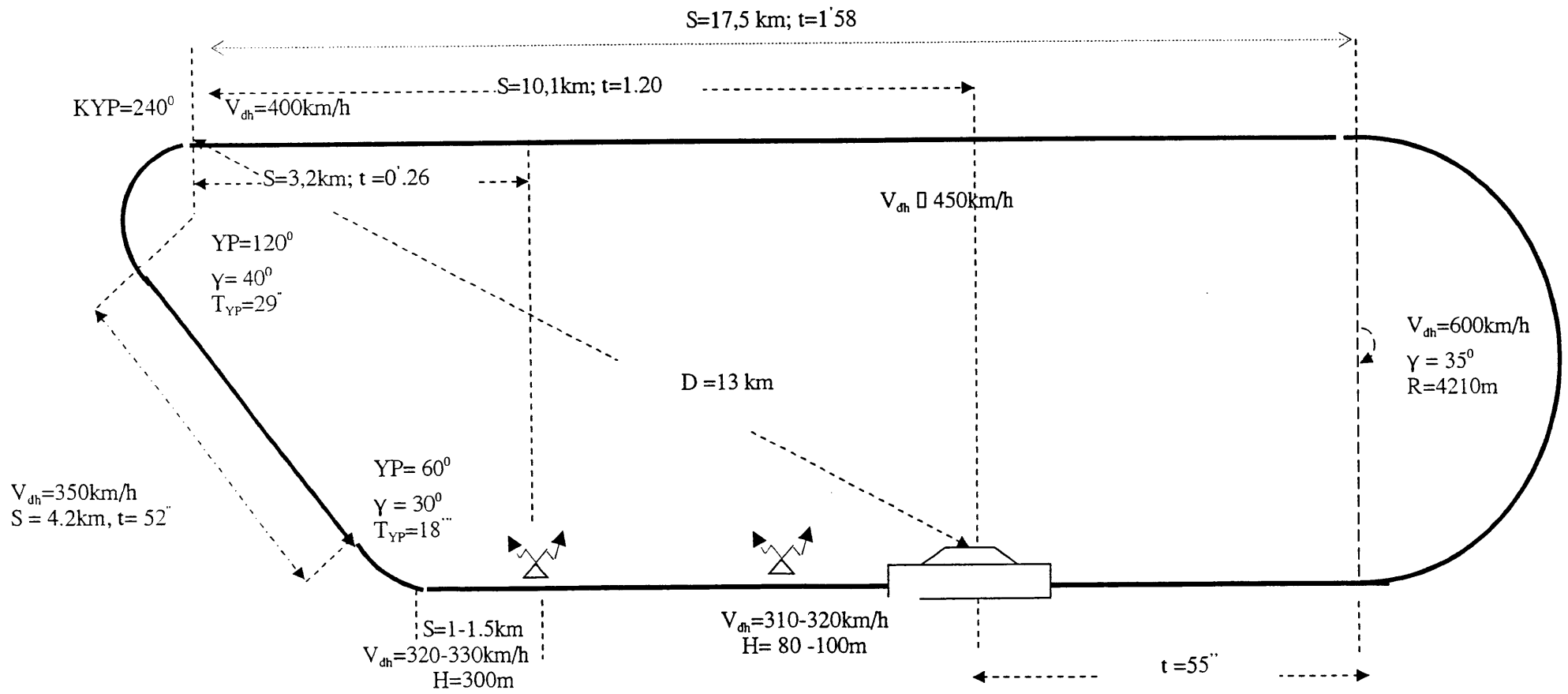
Độ cao CNV (so với mực nước Biển) m

CNV 05: 01/02

Phụ lục 6: SƠ ĐỒ VÒNG KÍN HƯỚNG CÁT HẠ CÁNH 308°



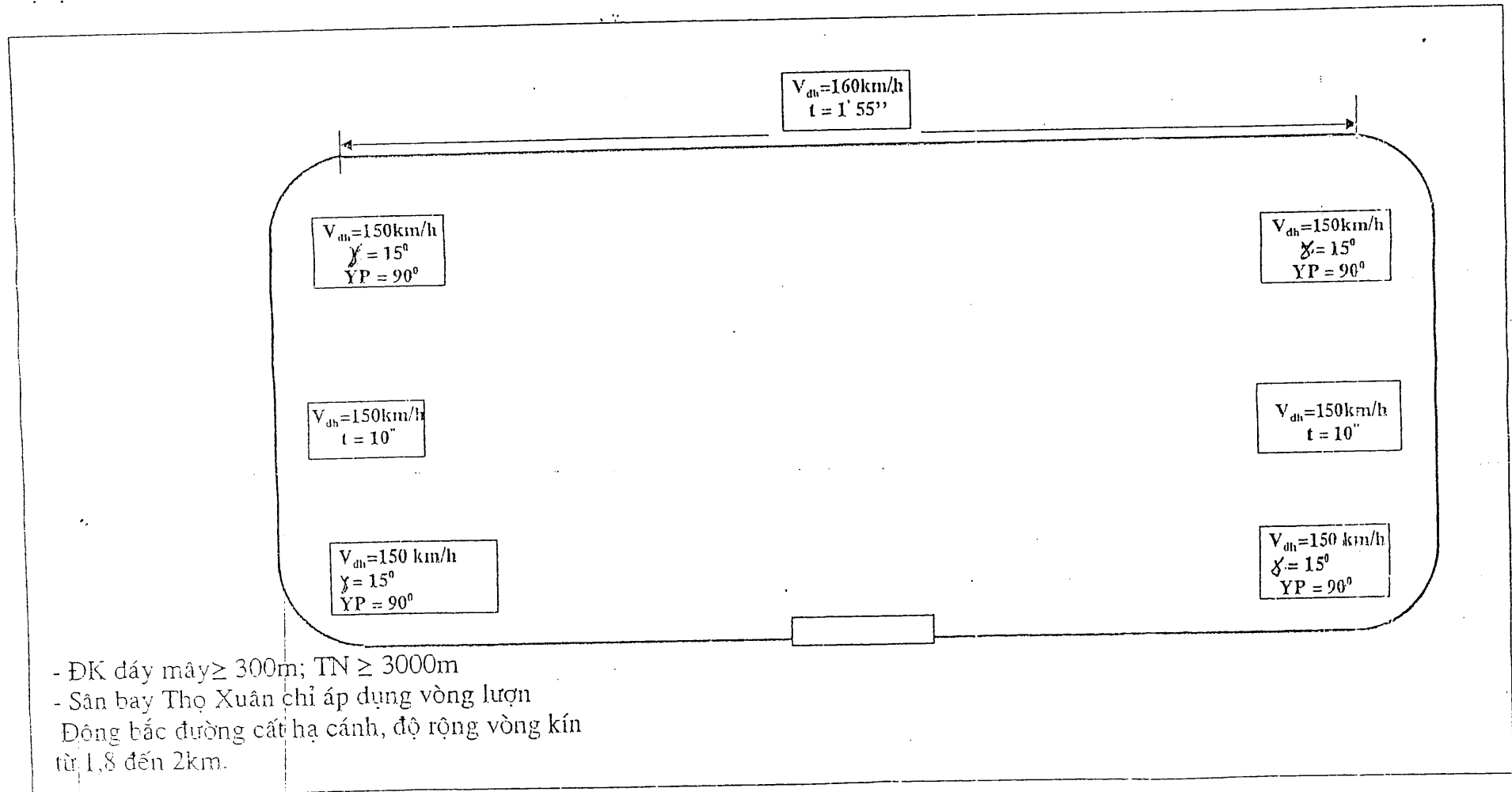
Phụ lục 6a: SƠ ĐỒ VÒNG KÍN HƯỚNG CÁT HẠ CÁNH 128⁰



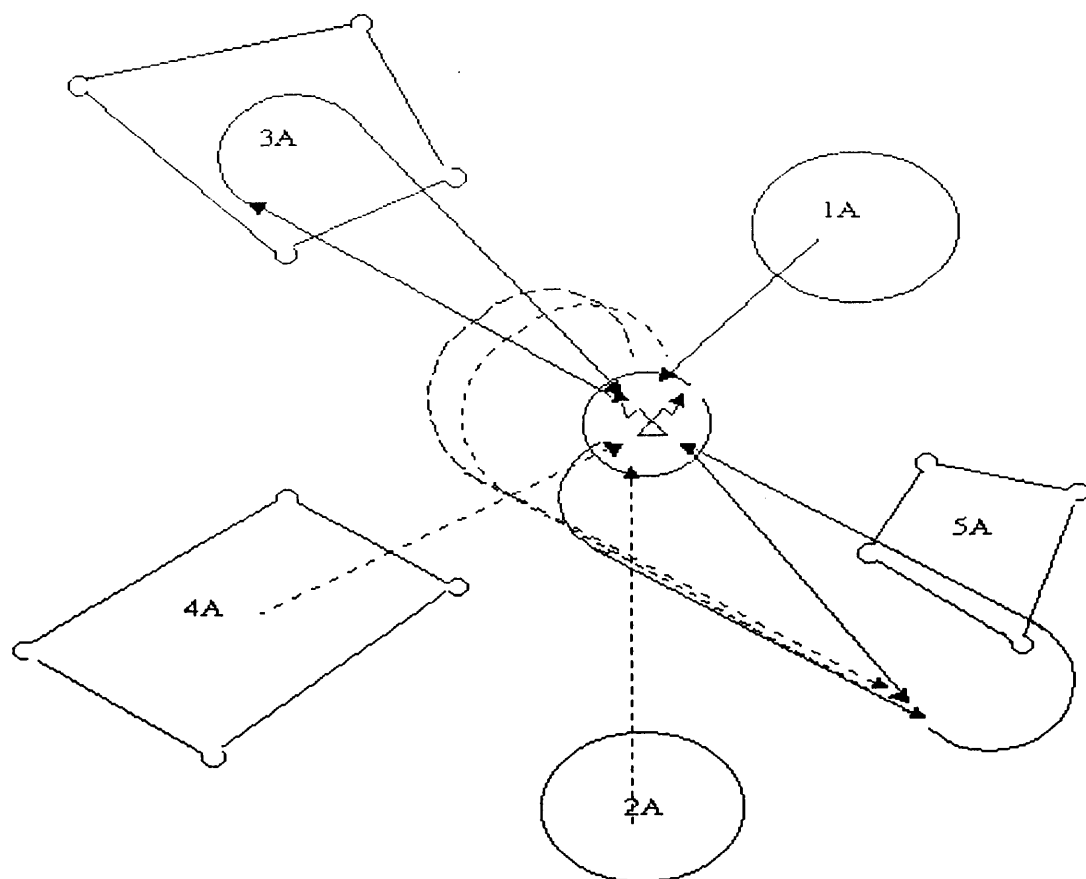
Phụ lục 6b: SƠ ĐỒ VÒNG KÍN CỦA MÁY BAY TRỰC THĂNG

Mức cao: 18,2m
 Độ lệch từ: 0°30'

19°54'21" - 105°28'17"
 THỌ XUÂN/THÀNH HÓA

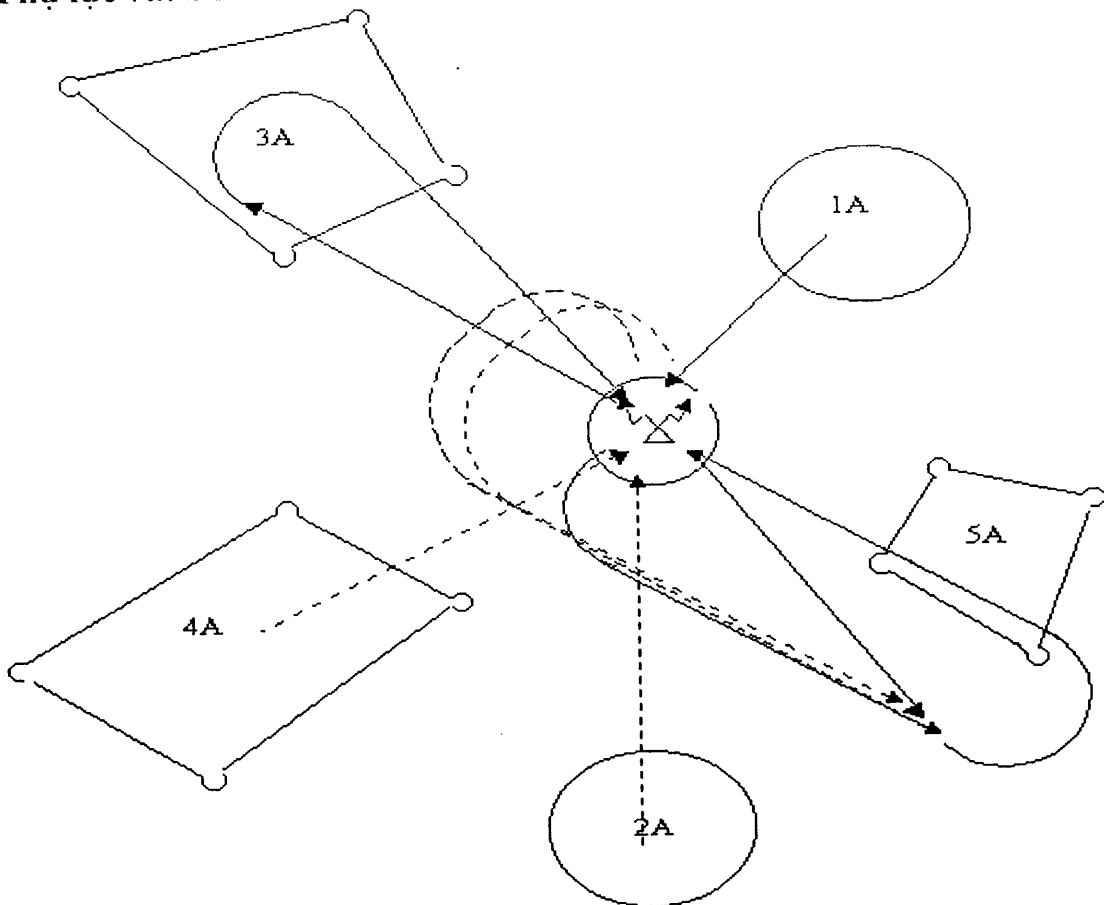


Phụ lục 7: SƠ ĐỒ XUYÊN MÂY TỪ CÁC KHÔNG VỰC VỀ THEO РСБН-4Н



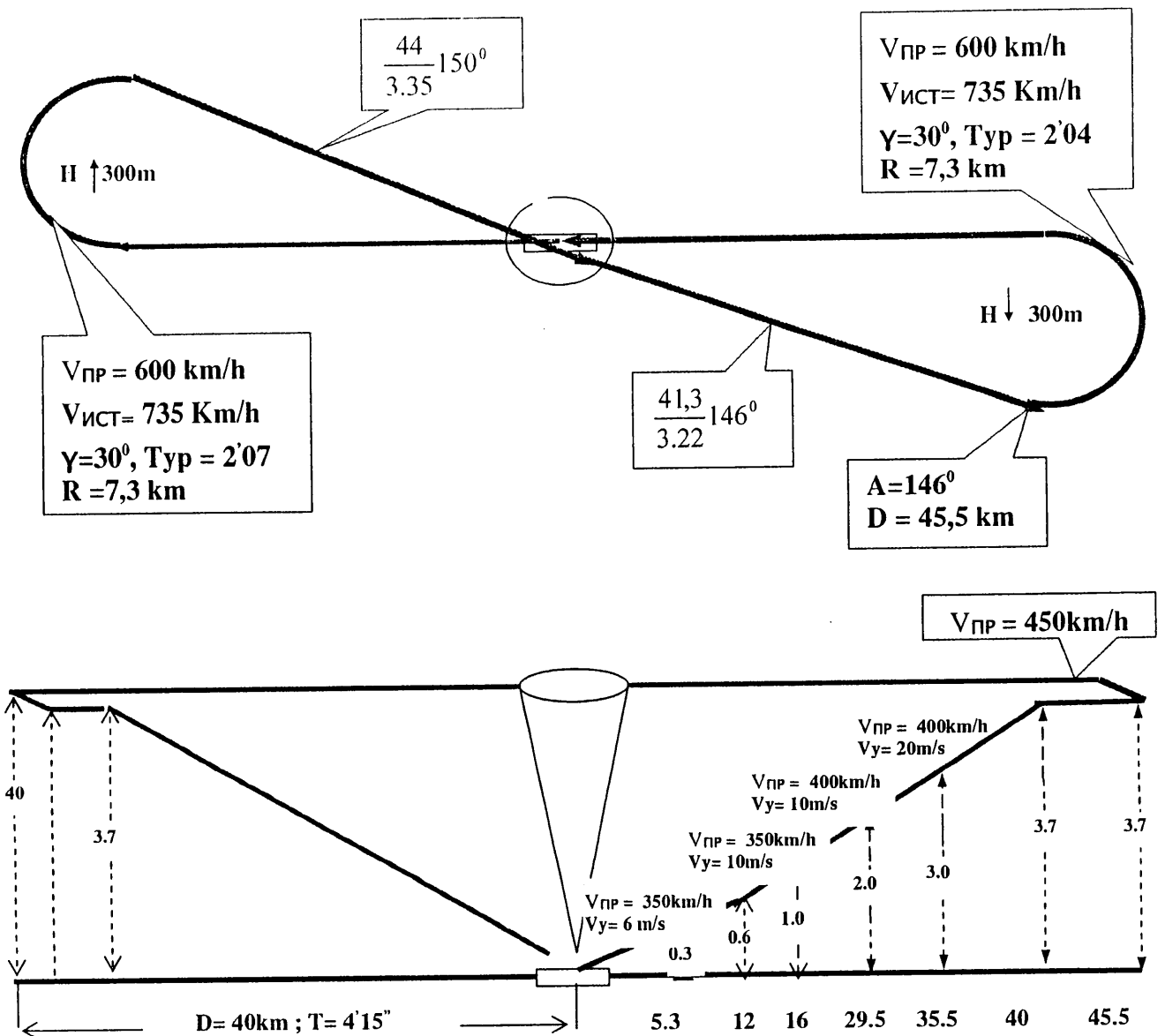
H, V _{uct} (V _{np} =600) KV	2000 V _{ист} = 665km/h	3000 V _{ист} = 700km/h	4000 V _{ист} = 735km/h
1A	$\frac{27.5}{2.28} 136^\circ$	$\frac{34}{2.54} 134^\circ$	$\frac{38}{3.06} 134^\circ$
2A	Qua đài vòng trái $\gamma=30^\circ$ khi KYP = 270 ⁰ giảm $\gamma=15^\circ$ khi ИК = 128 ⁰ cải bằng, khi KYP = 270 ⁰ ghi t - hoặc từ KV lấy hướng về thẳng vòng 3 XM trực tiếp		
Qua đài	$\frac{34}{3.04} 128^\circ$	$\frac{40.5}{3.28} 128^\circ$	$\frac{45}{3.42} 128^\circ$
về vòng 3	$\frac{48}{3.36} 43^\circ$	$\frac{47}{3.32} 52^\circ$	$\frac{46}{3.27} 58^\circ$
3A	Xuyên mây góc kẹp		
	Qua đài vòng trái $\gamma=30^\circ$ khi KYP = 270 ⁰ giảm $\gamma=15^\circ$ khi ИК = 128 ⁰ cải bằng, KYP = 270 ⁰ ghi t		
	$\frac{34}{3.04} 128^\circ$	$\frac{40.5}{3.28} 128^\circ$	$\frac{45}{3.42} 128^\circ$
5A	Xuyên mây trực tiếp		

Phụ lục 7a: SƠ ĐỒ XUYÊN MÂY TỪ CÁC KHÔNG VỰC VỀ THEO APK



H, V _{uct} (V _{PP} =600) KV	2000 V _{ИСТ} =665km/h	3000 V _{ИСТ} =700km/h	4000 V _{ИСТ} =735km/h
1A	$\frac{20}{1.48} 134^\circ$	$\frac{26}{2.14} 129^\circ$	$\frac{30}{2.27} 127^\circ$
2A	Qua đài vòng trái $\gamma = 30^\circ$ khi KYP = 270 ⁰ giảm $\gamma = 15^\circ$ khi ИК = 128 ⁰ cải bằng, khi KYP = 270 ⁰ ghi t – hoặc từ KV lấy hướng về thẳng vòng 3 XM trực tiếp		
Qua đài	$\frac{27}{2.27} 128^\circ$	$\frac{33.5}{2.53} 128^\circ$	$\frac{38.5}{3.08} 128^\circ$
về vòng 3	$\frac{48}{3.36} 43^\circ$	$\frac{47}{3.32} 52^\circ$	$\frac{46}{3.27} 58^\circ$
3A	Xuyên mây góc kẹp		
4A	Qua đài vòng trái $\gamma = 30^\circ$ khi KYP = 270 ⁰ giảm $\gamma = 15^\circ$ khi ИК = 128 ⁰ cải bằng, KYP = 270 ⁰ ghi t		
	$\frac{27}{2.27} 128^\circ$	$\frac{33.5}{2.53} 128^\circ$	$\frac{38.5}{3.08} 128^\circ$
5A	Xuyên mây trực tiếp		

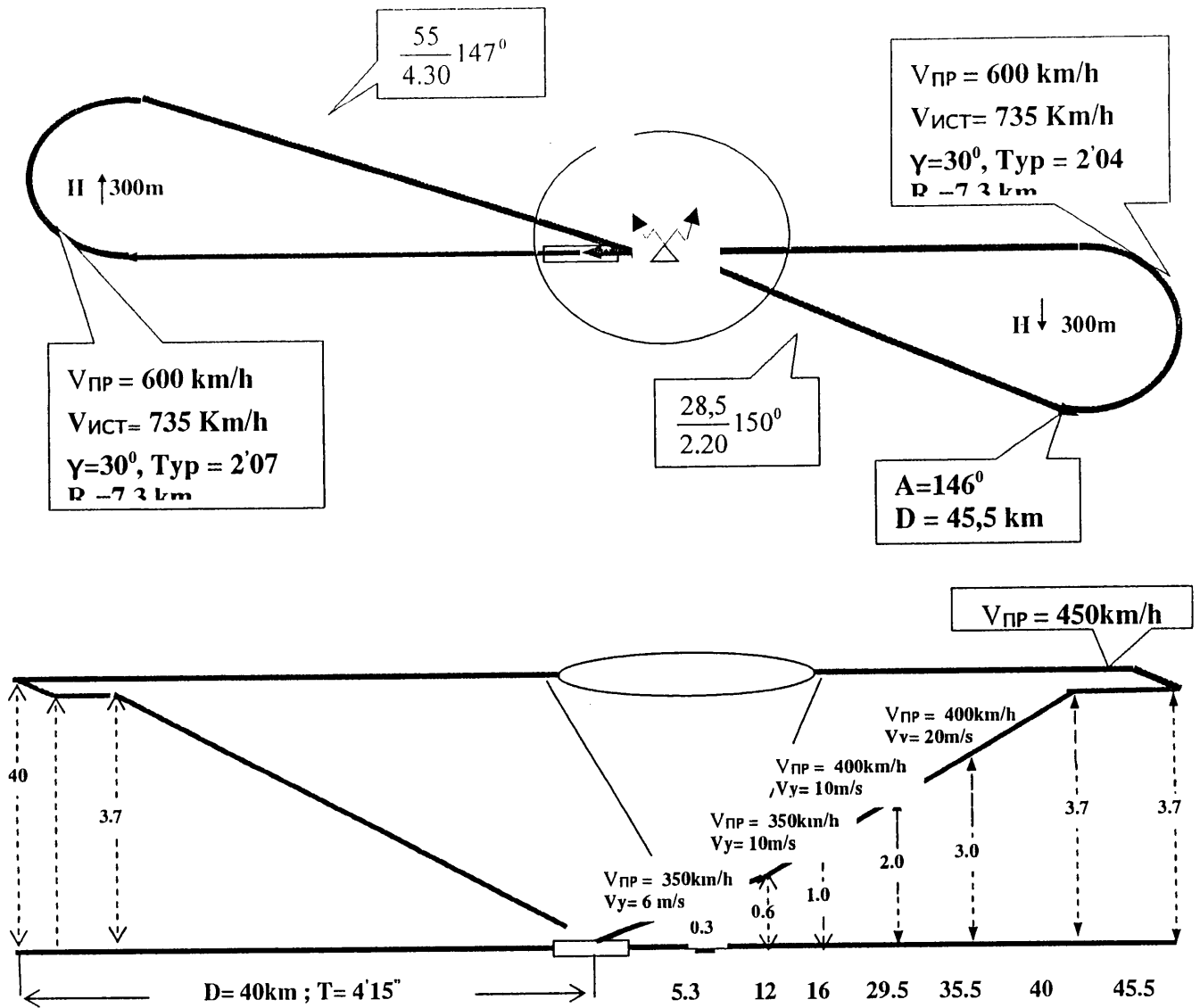
Phụ lục 7b: SƠ ĐỒ XUYÊN MÂY GÓC KẸP THEO РСВН-4Н



SỐ LIỆU XUYÊN THEO CÁC ĐỘ CAO

H	2.0	3.0	4.0
$V_{\text{ПР}}$ (km/h)	600	600	600
$V_{\text{ИСТ}}$ (km/h)	665	700	735
γ (Độ)	20°	19°	18°
ИК ngược dài (độ)	148	147	146
S_{ngd} (Km)	32	38	41
T_{ngd} (phút, giây)	2'53"	3'15"	3'22"

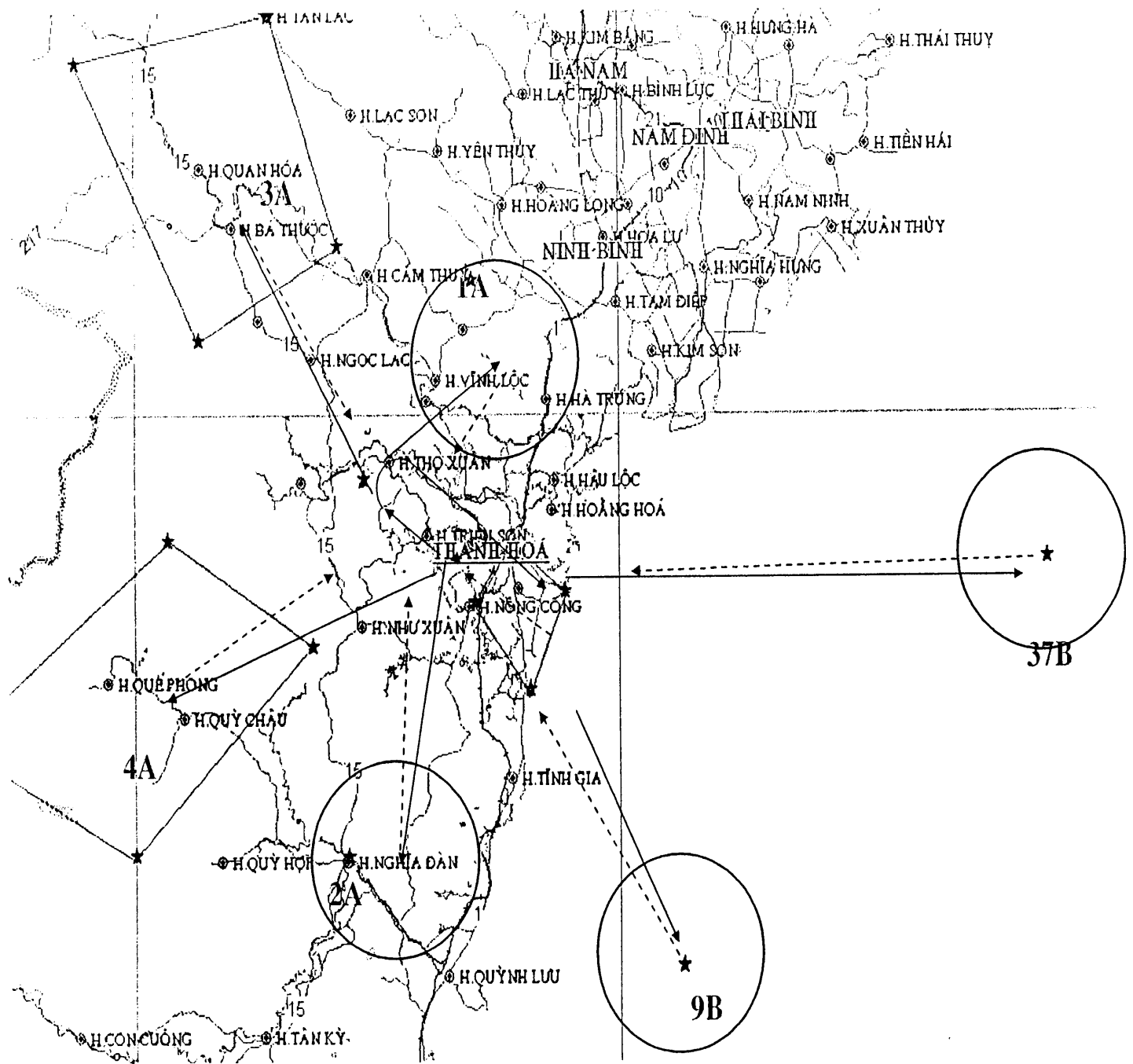
Phụ lục 7c: SƠ ĐỒ XUYÊN MÂY GÓC KỆP THEO APK



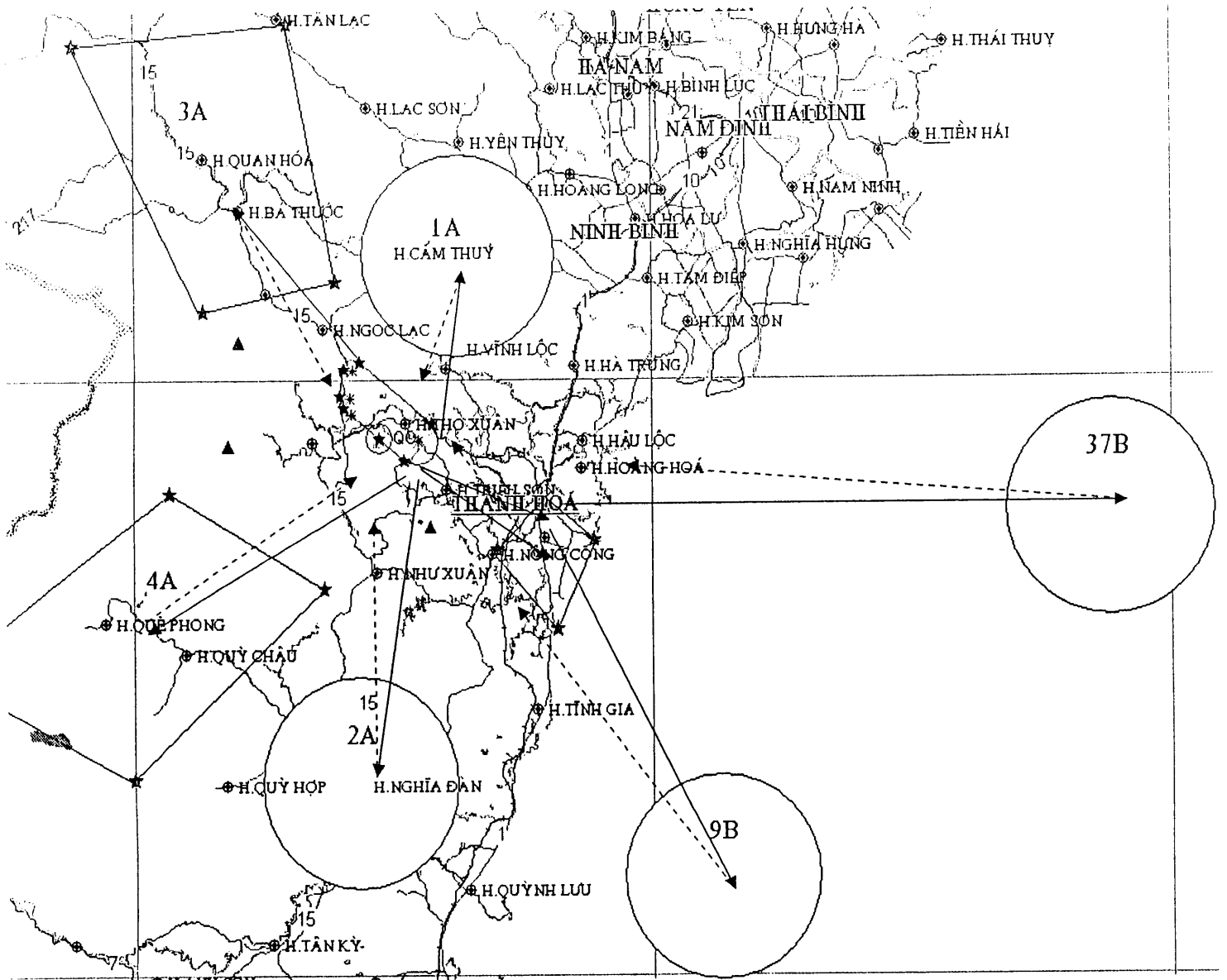
SỐ LIỆU XUYÊN THEO CÁC ĐỘ CAO

H	2.0	3.0	4.0
V_{PP} (km/h)	600	600	600
V_{IST} (km/h)	665	700	735
PY (Độ)	25 ⁰	24 ⁰	22 ⁰
IK ngược đài (độ)	153	152	150
S_{ngd} (Km)	22	26	28.5
T_{ngd} (phút, giây)	2'00"	2'14"	2'20"

Phụ lục 8: SƠ ĐỒ VÀO, RA KHÔNG VỰC HƯỚNG CHC 308⁰



Phụ lục 8a: SƠ ĐỒ VÀO, RA KHÔNG VỰC HƯỚNG CHC 128⁰



Phụ lục 9: SƠ ĐỒ VÀO, RA TRƯỜNG BIA NHƯ XUÂN

$V_i = 640 \text{ km/h}$, $H = 1500 \text{ m}$

$\gamma = 30^\circ$, $R = 5,6 \text{ km}$

$YP = 220^\circ$, $T_{yp} = 1'50''$

$KYP = 290^\circ$, $V_i = 750 \text{ km/h}$

$\gamma = 45^\circ$, $R = 4,4 \text{ km}$

$YP = 105^\circ$, $T_{yp} = 36''$

$\frac{5.8}{0.33''} 128^\circ$
 $V_y = 15 \text{ m/s}$
 $H = 1000 \text{ m}$

$\frac{8.6}{0.50''} 128^\circ$
 $V_y = 10 \text{ m/s}$
 $H = 500 \text{ m}$
 trên đài xa

$\frac{9.5}{53''} 346^\circ$

$V_i: 800$
 $\gamma: 45^\circ$

$V_t: 600$
 $\text{IK}: 128^\circ$

$\frac{33}{2.30} 190^\circ$

$\frac{30}{2.15''} 04^\circ$

$V_t: 600$
 $\text{IK}: 308^\circ$

$\frac{36}{10.05''} 198^\circ$

$\frac{38}{11.25''} 08^\circ$

$\frac{13.3}{1'00} 10^\circ$

N. Bù Mun
 $A: 202^\circ$
 $D: 29,5 \text{ km}$

$\frac{30}{2.15} 212^\circ$

$\frac{30}{2.15} 25^\circ$

$\frac{38}{2.51} 04^\circ$

----- $\text{PK} = 308^\circ$

$\frac{6.8}{0'30''} 190^\circ$

N. Đàm

----- $\text{PK} = 128^\circ$

$\frac{5}{1.50''} 330^\circ$

----- ĐB TT

$V_{dh} = 700 \text{ km/h}$
 $V_t = 780 \text{ km/h}$
 $\gamma = 50^\circ - 55^\circ$
 $R = 3,34 \text{ km}$

\triangle N. Bao Cù

$A: 189^\circ$
 $D: 40 \text{ km}$
 $EK: 330^\circ$

$\frac{8}{2.23''} 170^\circ$

$V_{dh} = 650 - 700 \text{ km/h}$; $H = 2000 - 2500 \text{ m}$
 $\gamma = 90^\circ - 150^\circ$; $YP = 30^\circ$

N. Chuột Bạch

$\frac{1.8}{0'32''} 30^\circ$

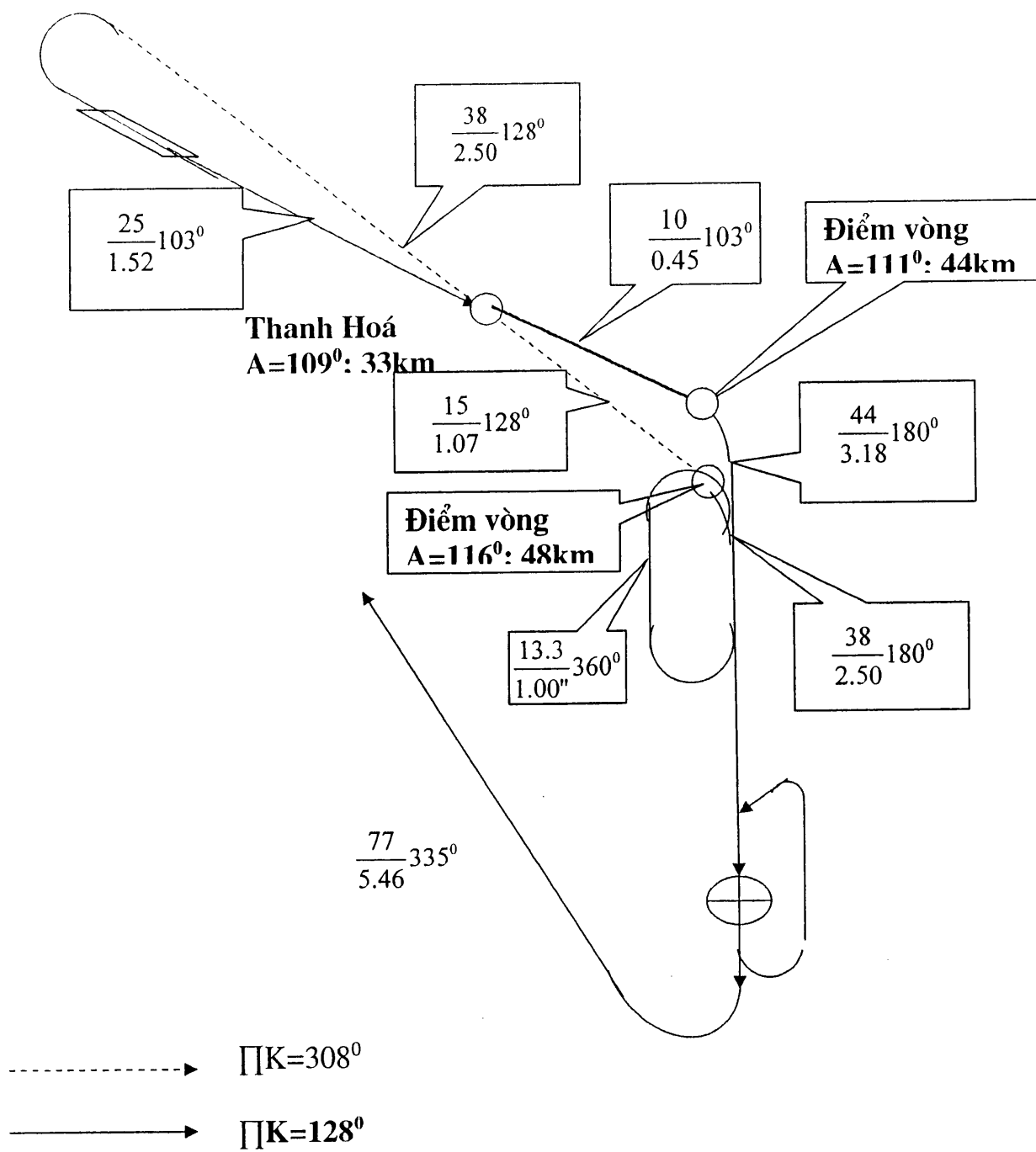
N. Bao Chè
 395 m

CY22: $BB = 40''$, $BN = 30''$

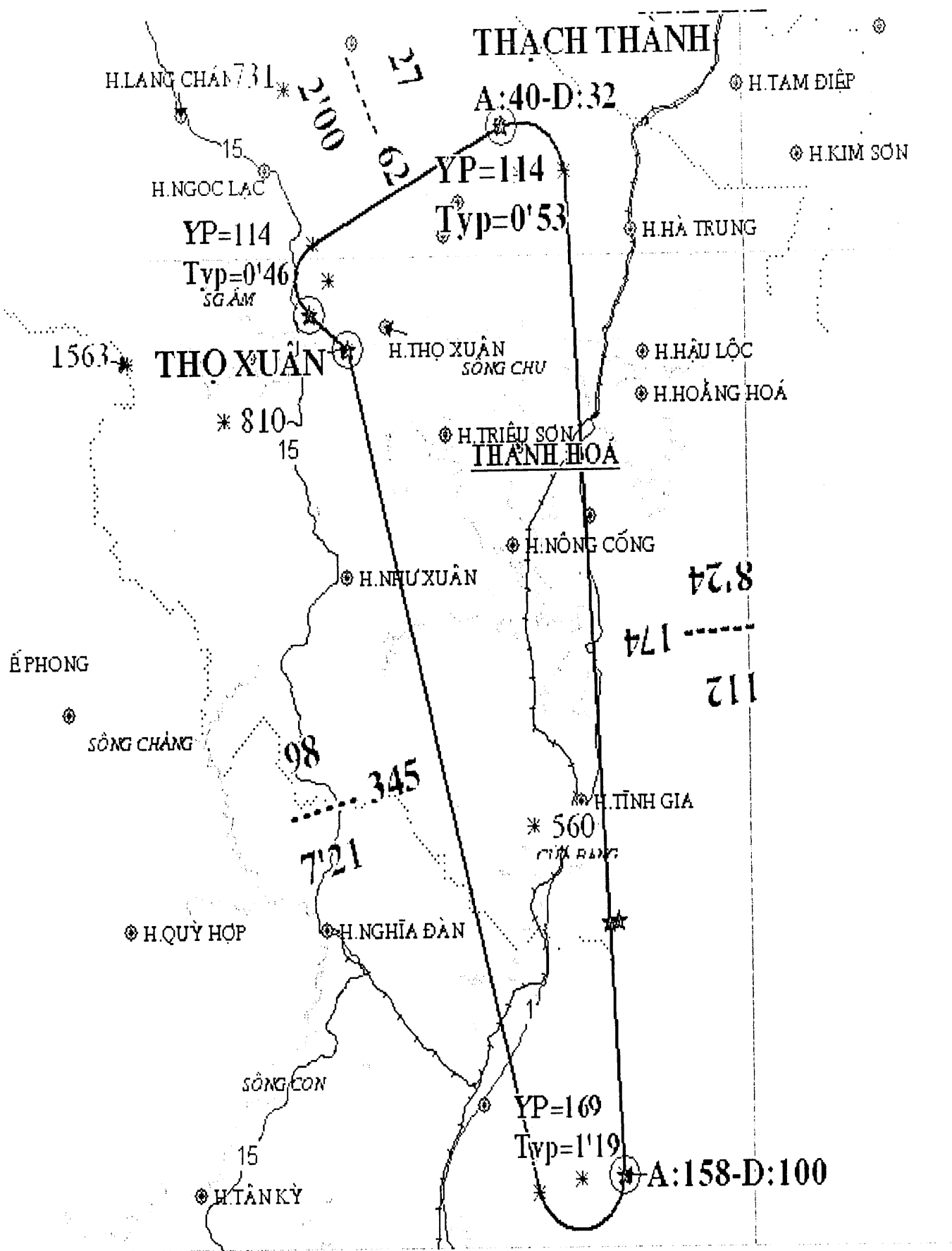
$V_{dh} = 700 \text{ km/h}$; $V_t = 780 \text{ km/h}$
 $\gamma = 60^\circ$; $R = 2,72 \text{ km}$; $YP = 150^\circ$

Bia số 1: $19^\circ 32' 24'' - 105^\circ 25' 10''$
 Bia số 2: $19^\circ 31' 55'' - 105^\circ 25' 11''$
 Bia số 3: $19^\circ 32' 02'' - 105^\circ 25' 34''$
 Bia số 4: $19^\circ 32' 45'' - 105^\circ 25' 29''$

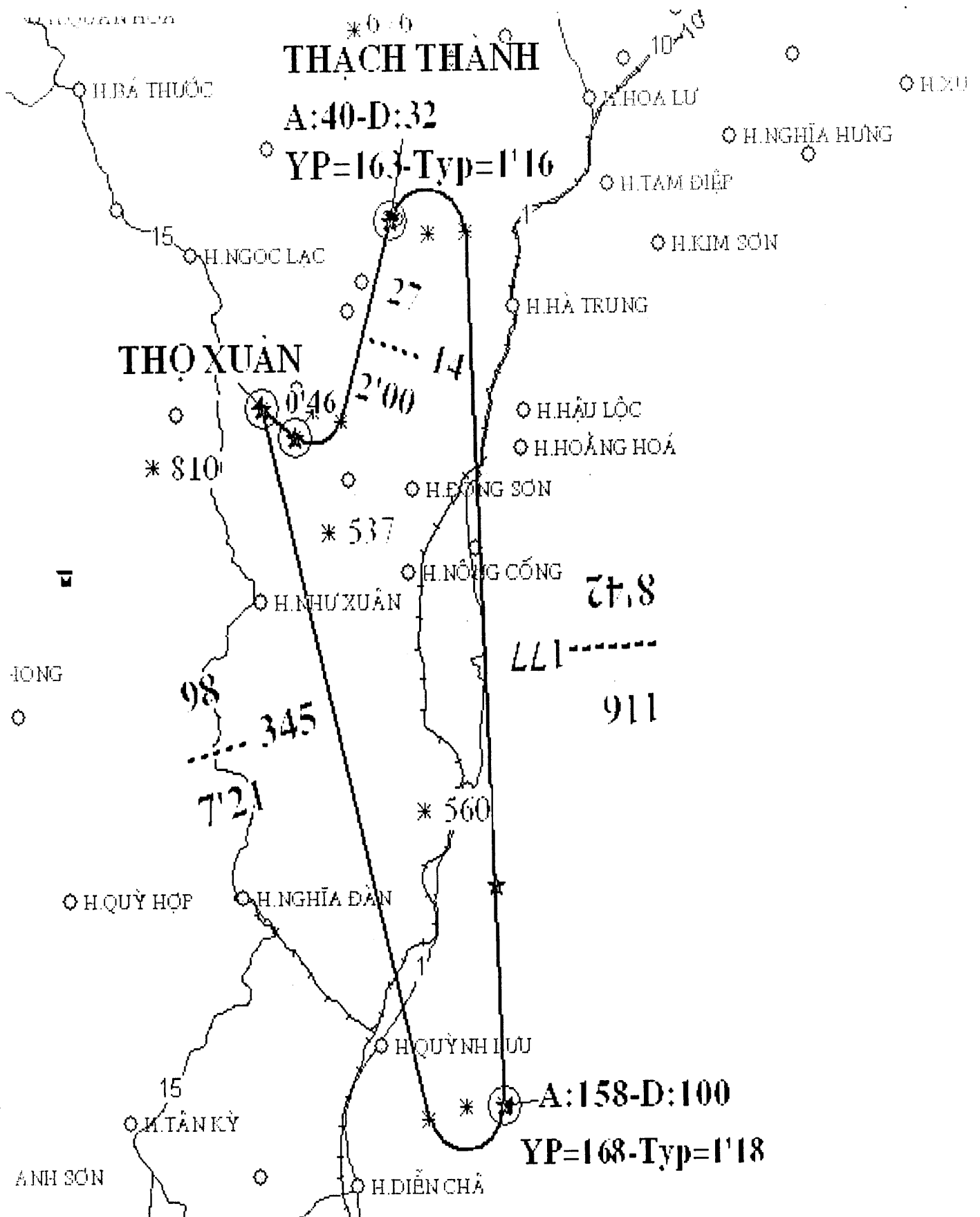
Phụ lục 9a: SƠ ĐỒ VÀO, RA TRƯỜNG BIA HÒN MÊ



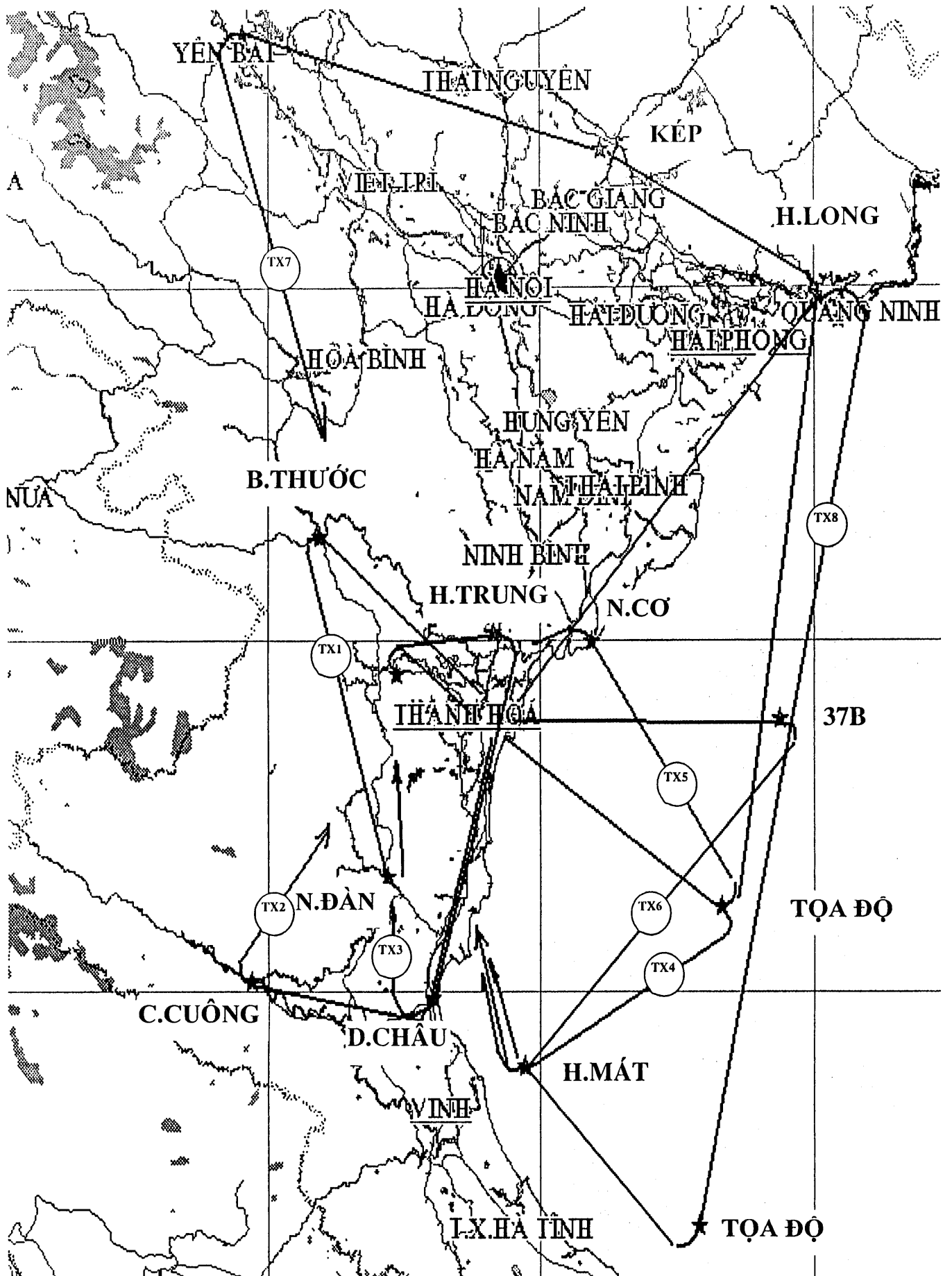
Phụ lục 10: SƠ ĐỒ BAY TRÌNH SÁT KHÍ TƯỢNG HƯỚNG CHC 308⁰ (KT1)



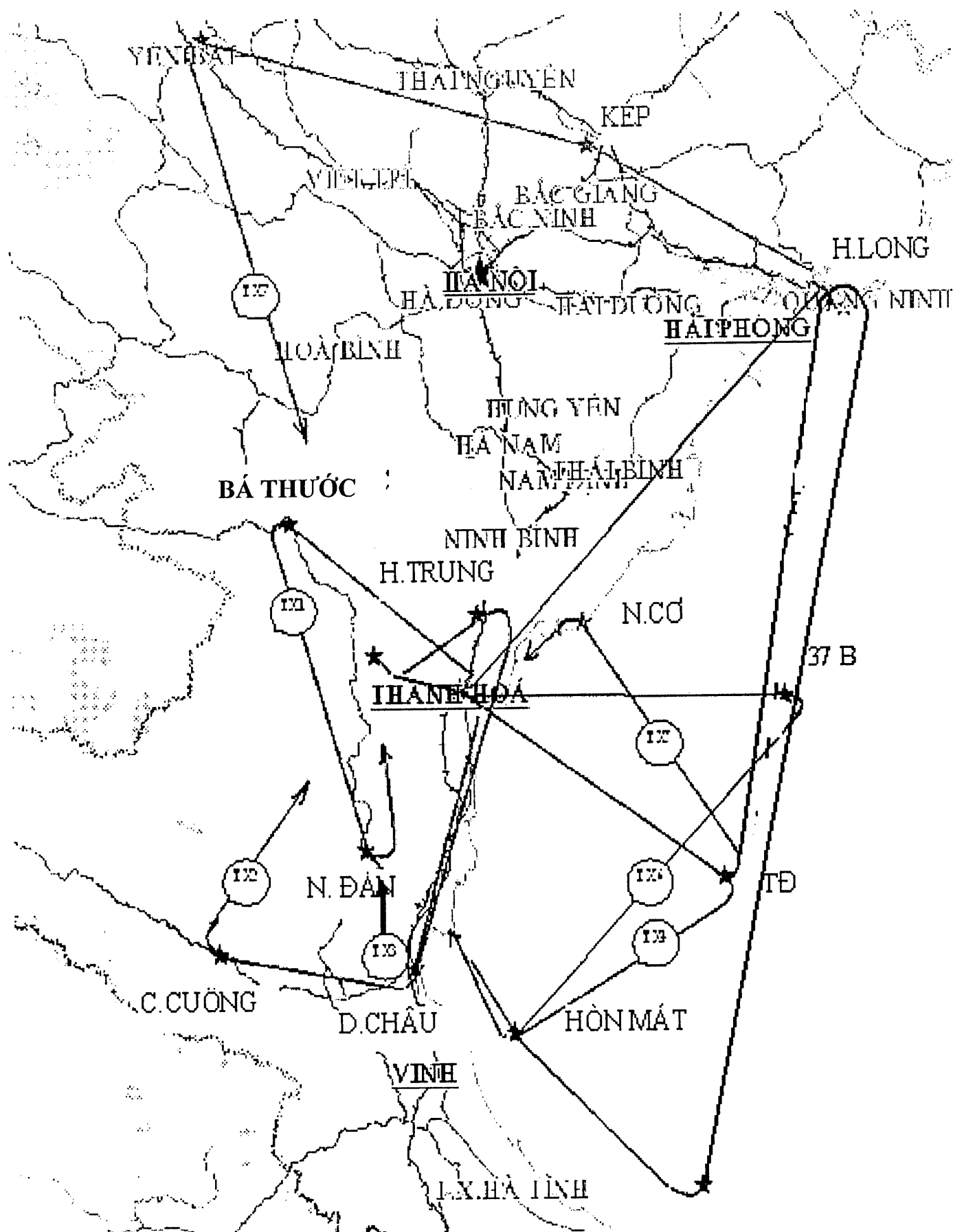
Phụ lục 10a: SƠ ĐỒ BAY TRÌNH SÁT KHÍ TƯỢNG HƯỚNG CHC 128⁰ (KT1)



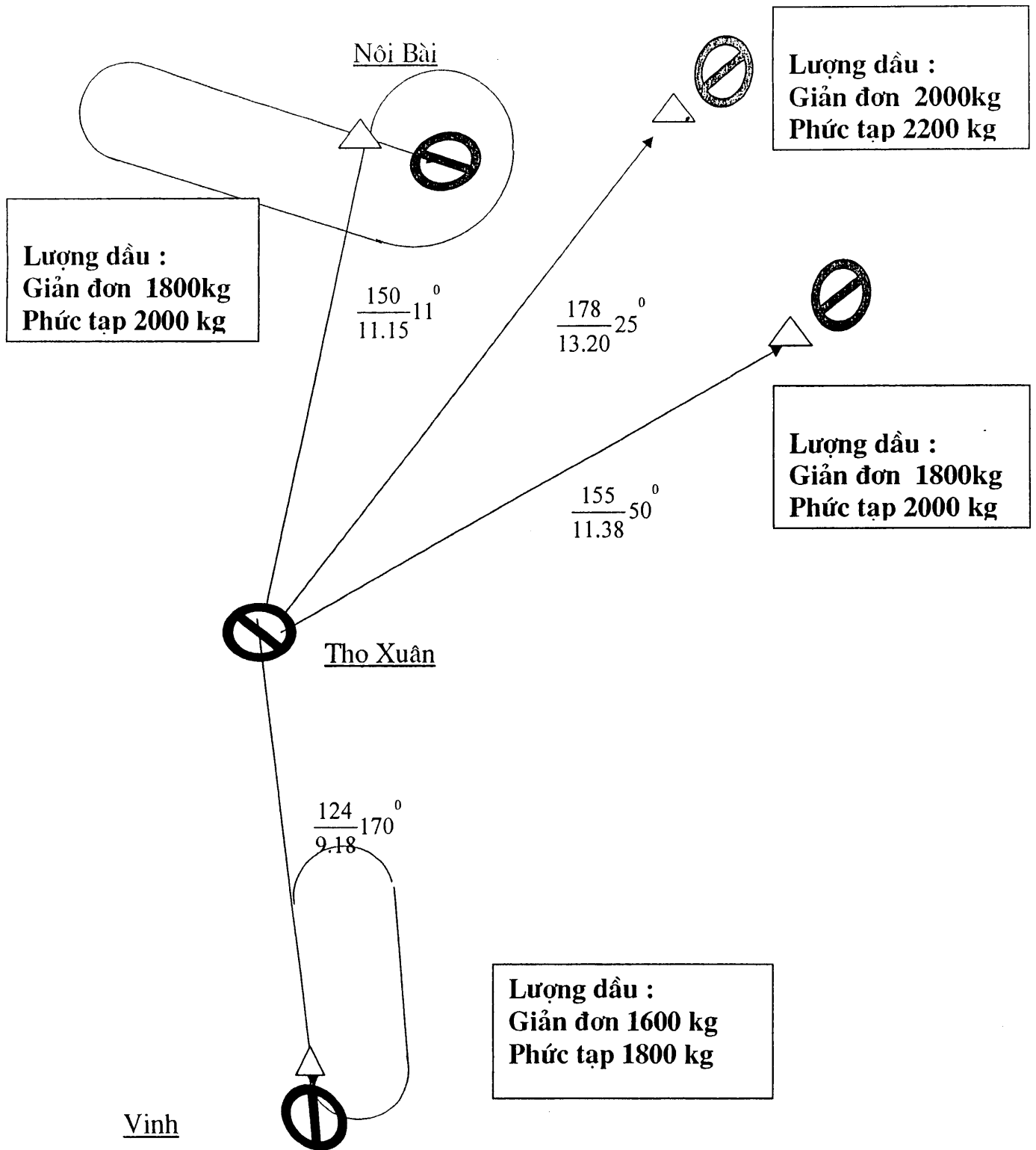
Phụ lục 11: SƠ ĐỒ BAY ĐƯỜNG DÀI HƯỚNG CHC 308⁰



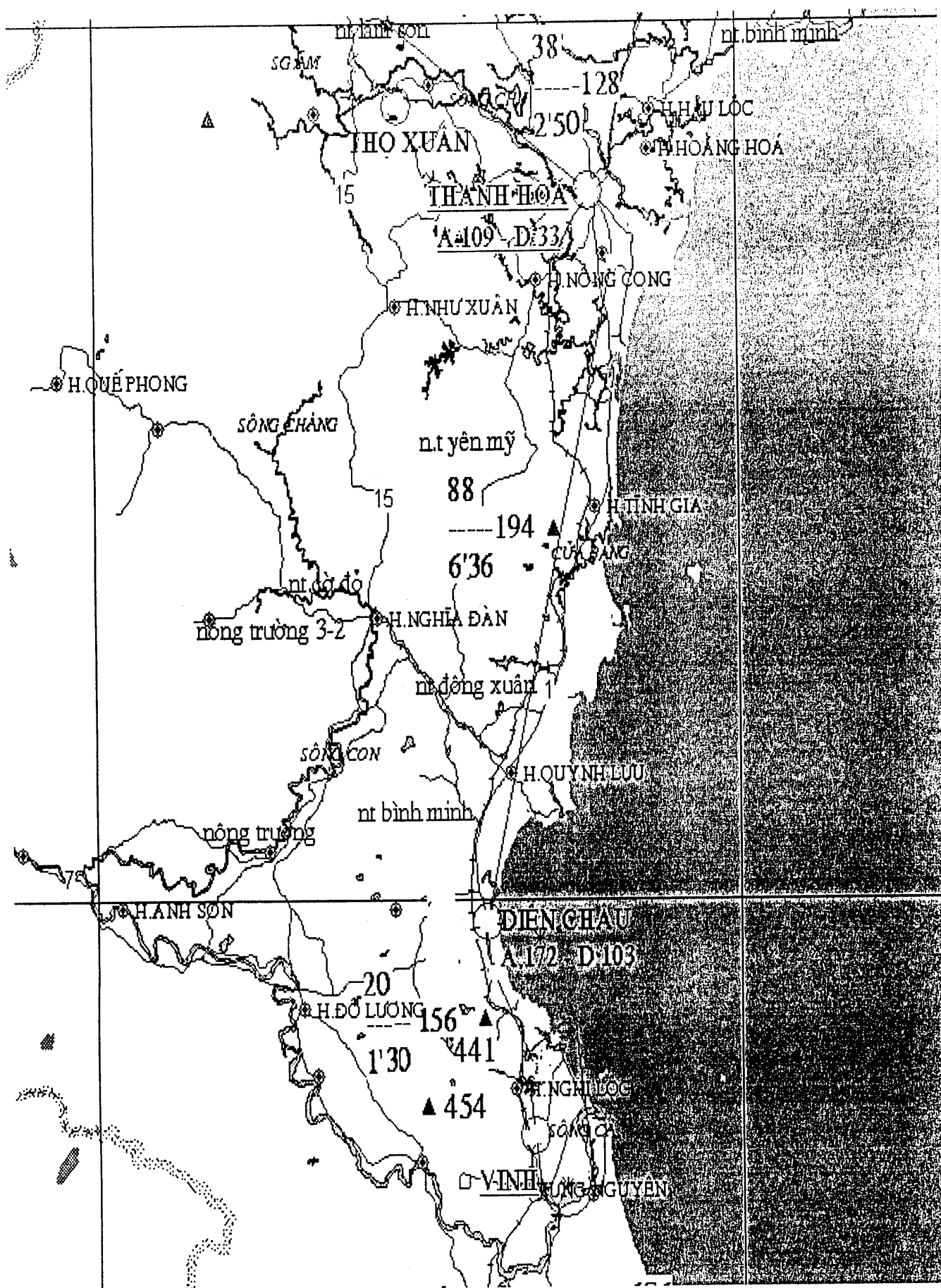
Phụ lục 11a: SƠ ĐỒ BAY ĐƯỜNG DÀI HƯỚNG CHC 128⁰



Phụ lục 12: SƠ ĐỒ ĐI SÂN BAY DỰ BỊ



Phụ lục 12c: SƠ ĐỒ ĐI SÂN BAY DỰ BỊ VINH DƯỚI MÂY



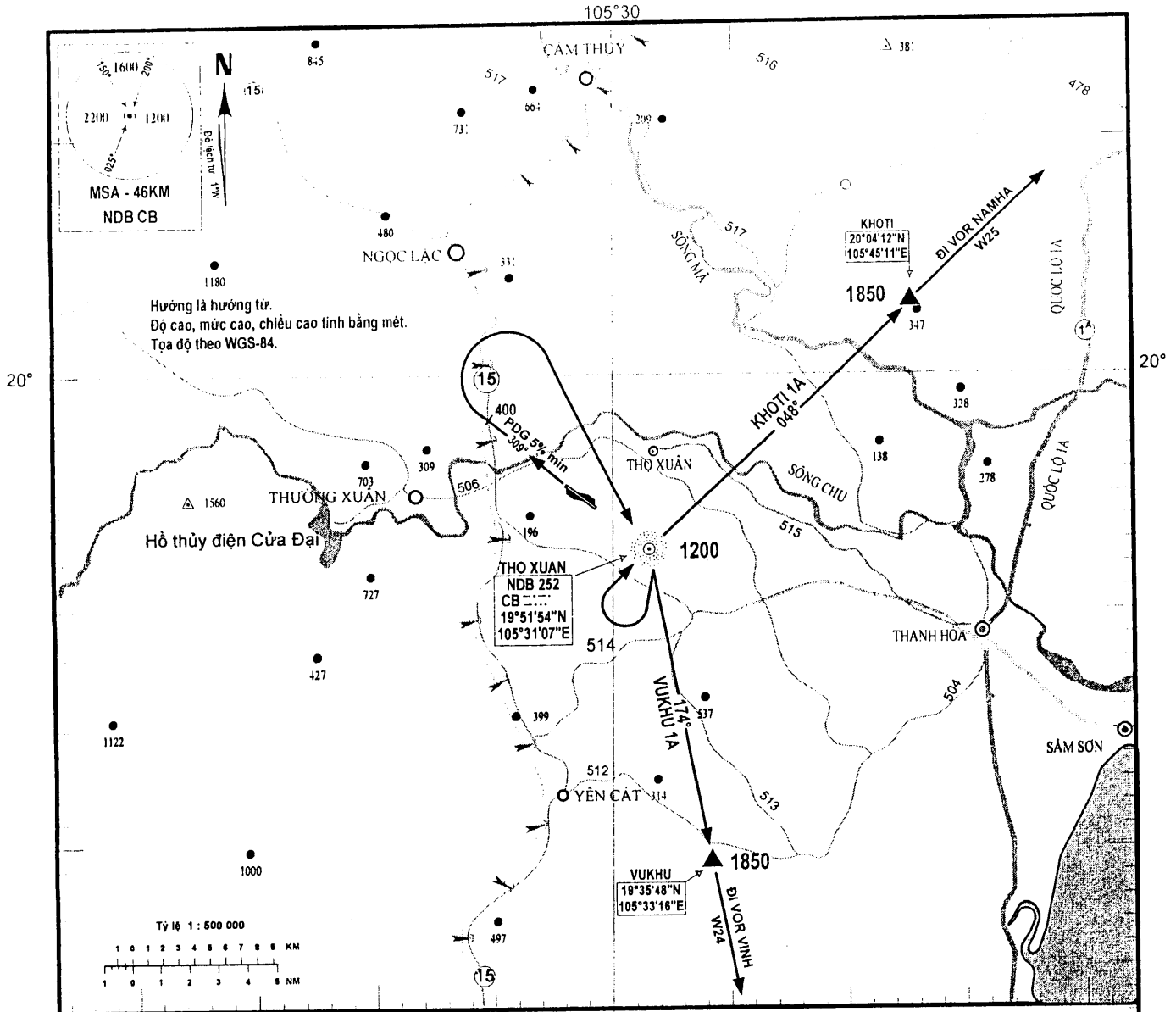
Phụ lục 13: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB CB đường CHC 31

**SƠ ĐỒ CẤT CÁNH TIÊU CHUẨN
BẰNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO**

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750m

TWR: 118.65

THANH HÓA/Thọ Xuân
CHC 31
VUKHU 1A, KHOTI 1A



ĐƯỜNG CHC 31

- VUKHU ONE ALPHA DEPARTURE (VUKHU 1A):** Sau khi cất cánh, giữ hướng đường CHC bay lên đạt độ cao 400m vòng phải về đài NDB CB đạt 1200m hoặc cao hơn, sau đó tiến nhập đường Hàng không W24 đi VUKHU. (Chú ý: PDG tối thiểu 5% tới khi đạt 1200)
- KHOTI ONE ALPHA DEPARTURE (KHOTI1A):** Sau khi cất cánh, giữ hướng đường CHC bay lên đạt độ cao 400m vòng phải về đài NDB CB đạt 1200m hoặc cao hơn, sau đó tiếp tục vòng phải tiến nhập đường Hàng không W25 đi KHOTI. (Chú ý: PDG tối thiểu 5% tới khi đạt 1200)

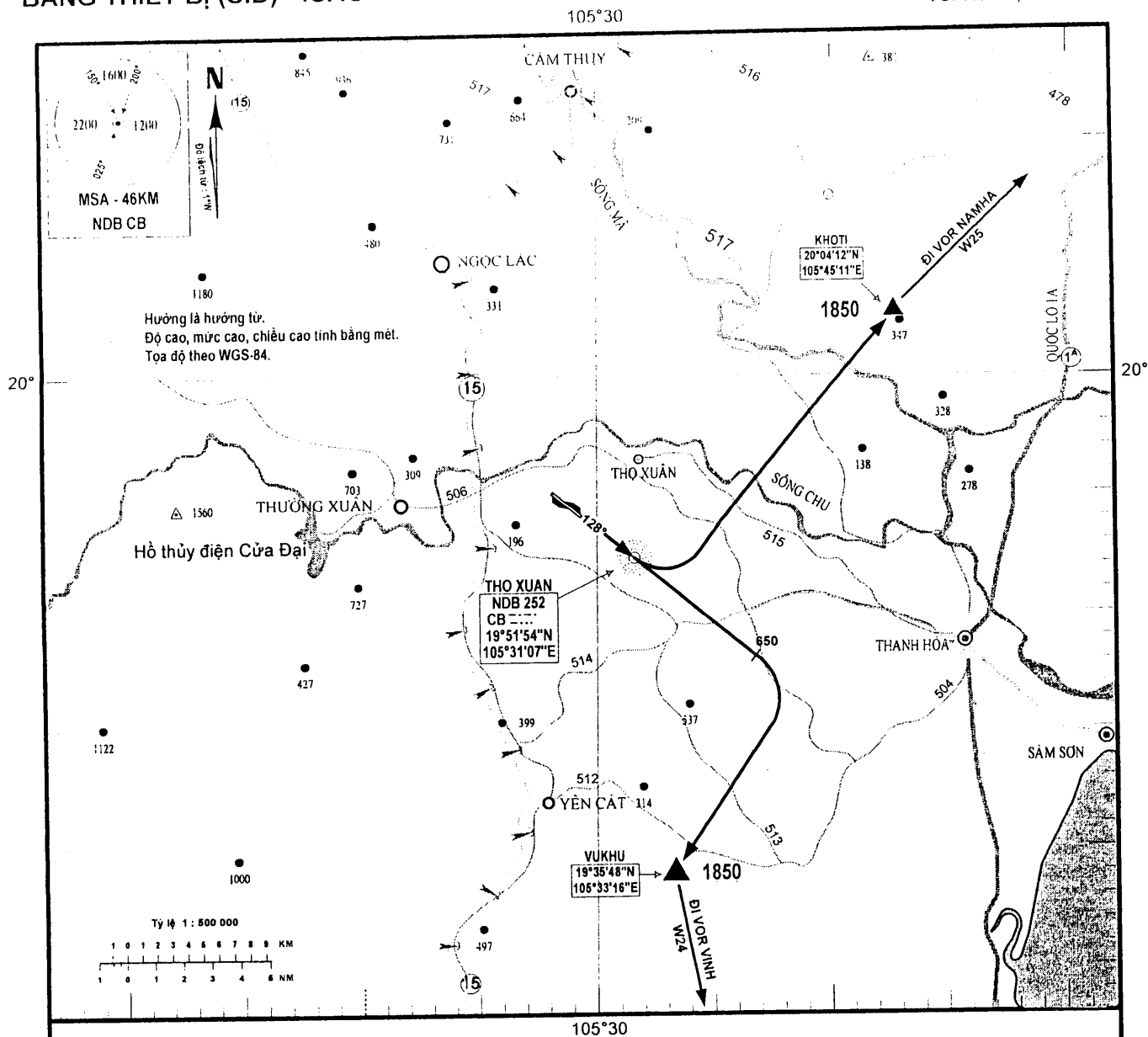
Phụ lục 14: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB CB đường CHC 13

**SƠ ĐỒ CẤT CÁNH TIÊU CHUẨN
BẰNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO**

**ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750m**

TWR:118.65

THANH HÓA/Thọ Xuân
CHC 13
VUKHU 1B, KHOTI 1B



ĐƯỜNG CHC 13

- 1. VUKHU ONE BRAVO DEPARTURE (VUKHU 1B):** Sau khi cất cánh, giữ hướng đường CHC đạt độ cao 650m, vòng phải đi VUKHU (Chú ý: giữ tỉ tốc bay lên PDG 5% đến VUKHU).
- 2. KHOTI ONE BRAVO DEPARTURE (KHOTI 1B):** Sau khi cất cánh, giữ hướng đường CHC bay qua đài NDB CB vòng trái đi KHOTI (Chú ý: giữ tỉ tốc bay lên PDG 5% đến KHOTI).

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

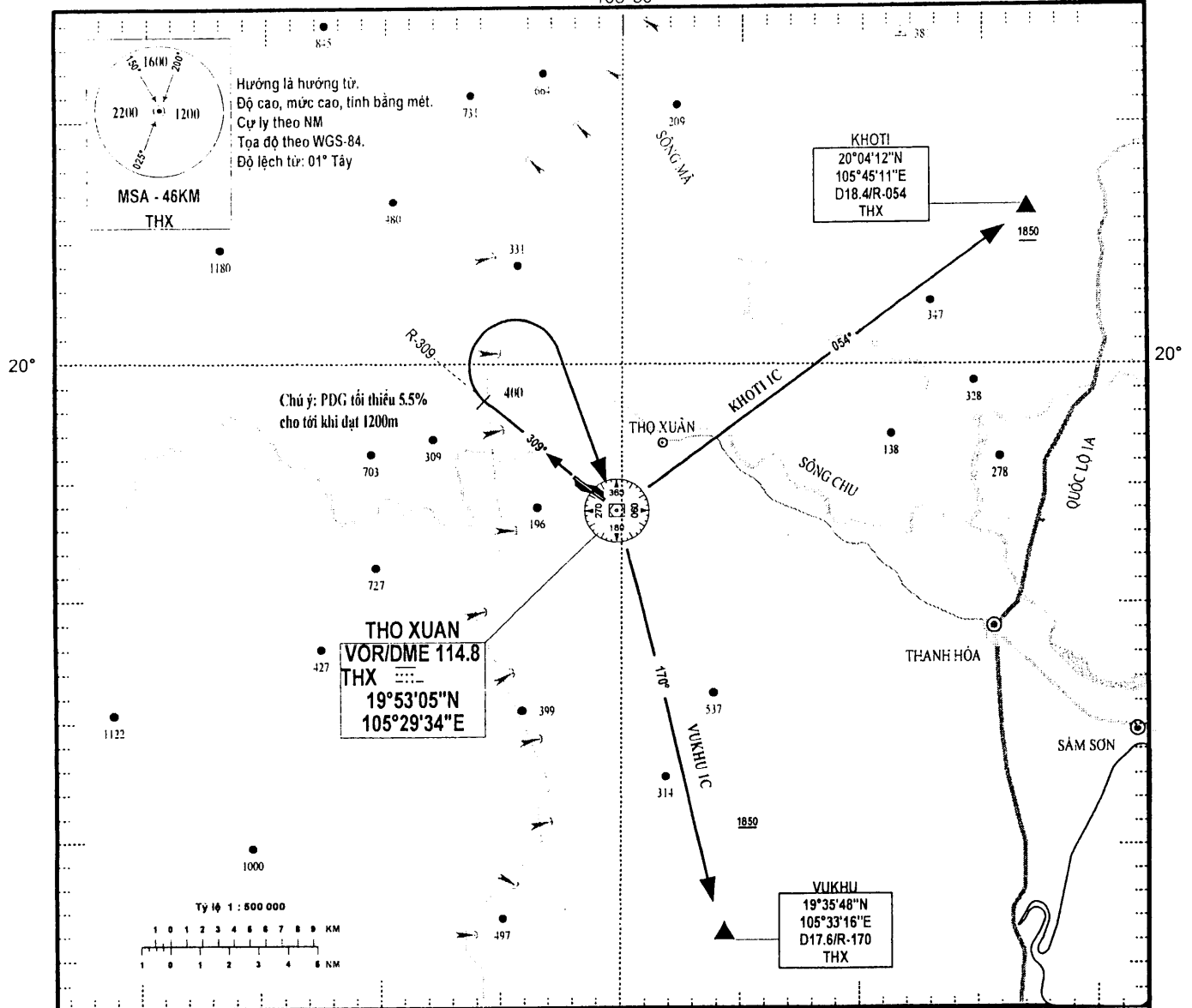
Phần Phụ lục

Phụ lục 15: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR THX đường CHC 31

SƠ ĐỒ CÁT CÁNH TIÊU CHUẨN ĐỘ CAO CHUYÊN TIẾP BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO

THANH HÓA/Thọ Xuân (VVTX)
CHC 31
KHOTI 1C, VUKHU 1C

2750
105°30' TWR:118.65
MSA - 46KM THX



ĐƯỜNG CHC 31

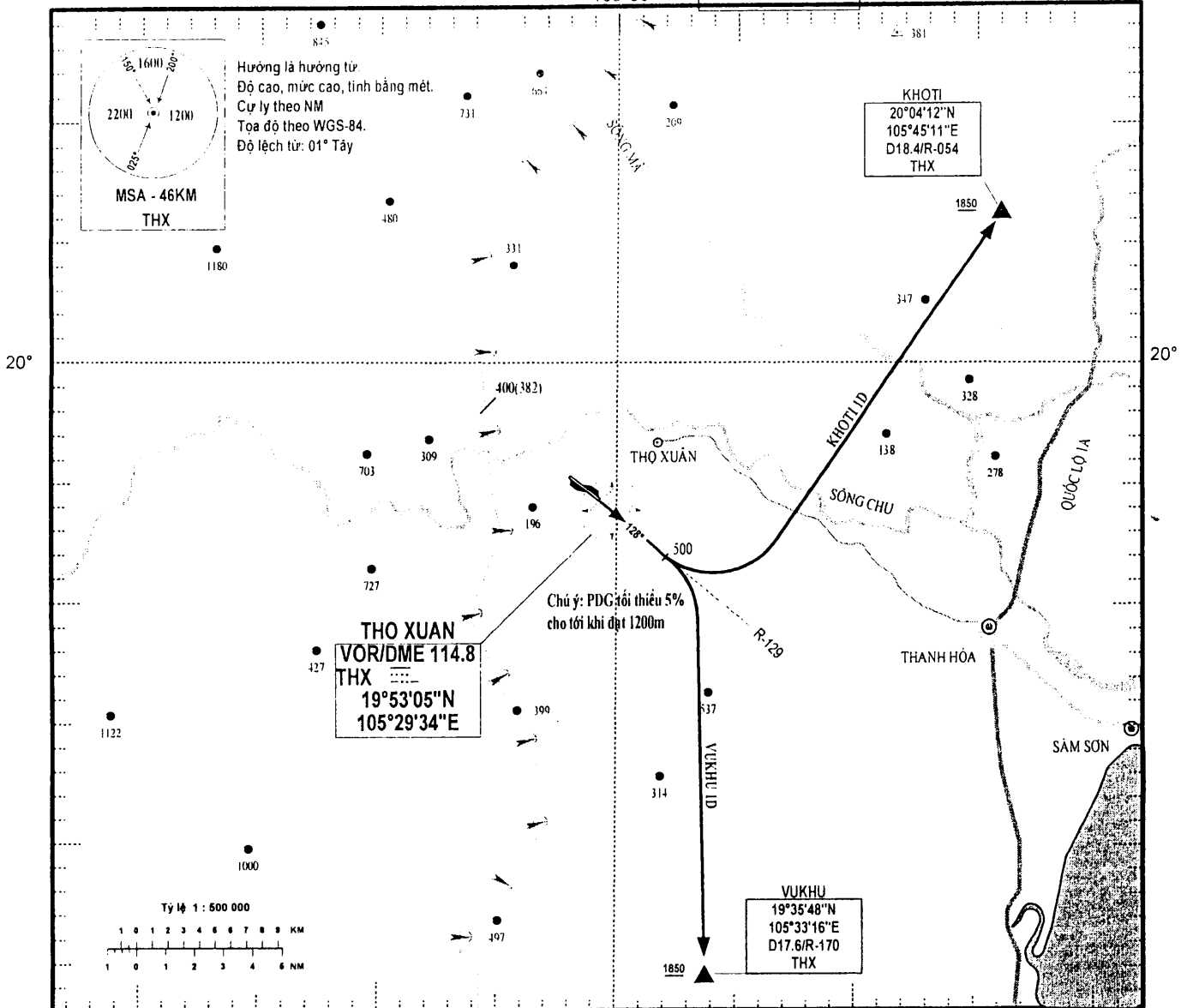
- 1. KHOTI ONE CHARLIE DEPARTURE (KHOTI 1C):** Sau khi cất cánh, tiến nhập R-309 THX bay lên đạt độ cao 400m vòng phải về đài THX đạt 1200m hoặc cao hơn, tiếp tục vòng trái tiến nhập R-054 THX đi KHOTI đạt 1850m hoặc cao hơn sau đó tiến nhập đường HK W25 đi NAH. (Chú ý: PDG tối thiểu 5.5% cho tới khi đạt 1200m).
- 2. VUKHU ONE CHARLIE DEPARTURE (VUKHU 1C):** Sau khi cất cánh, tiến nhập R-309 THX đạt độ cao 400m vòng phải về đài THX đạt 1200m hoặc cao hơn, tiến nhập R-170 THX đi VUKHU đạt 1850m hoặc cao hơn, sau đó tiến nhập đường HK W24 đi VIH. (Chú ý: PDG tối thiểu 5.5% cho tới khi đạt 1200m)

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Phần Phụ lục

Phụ lục 15a: Sơ đồ phương thức cất cánh tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR THX đường CHC 13

SƠ ĐỒ CÁT CẢNH TIÊU CHUẨN ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP THANH HÓA/Thọ Xuân (VVTX) CHC 13
 BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO 2750 105°30' TWR:118.65 KHOTI 1D, VUKHU 1D



ĐƯỜNG CHC 13

- 1. KHOTI ONE DELTA DEPARTURE (KHOTI 1D):** Sau khi cất cánh tiến nhập R-129 THX, bay lên đạt độ cao 500m vòng trái đi KHOTI đạt 1850m hoặc cao hơn sau đó tiến nhập đường HK W25 đi NAH. (Chú ý: PDG tối thiểu 5% cho tới khi đạt 1200m)
- 2. VUKHU ONE DELTA DEPARTURE (VUKHU 1D):** Sau khi cất cánh tiến nhập R-129 THX bay lên đạt độ cao 500m vòng phải về VUKHU đạt 1850m hoặc cao hơn sau đó tiến nhập đường HK W24 đi VIH. (Chú ý: PDG tối thiểu 5% cho tới khi đạt 1200m)

Phụ lục 16: Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR đường CHC 13/31

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

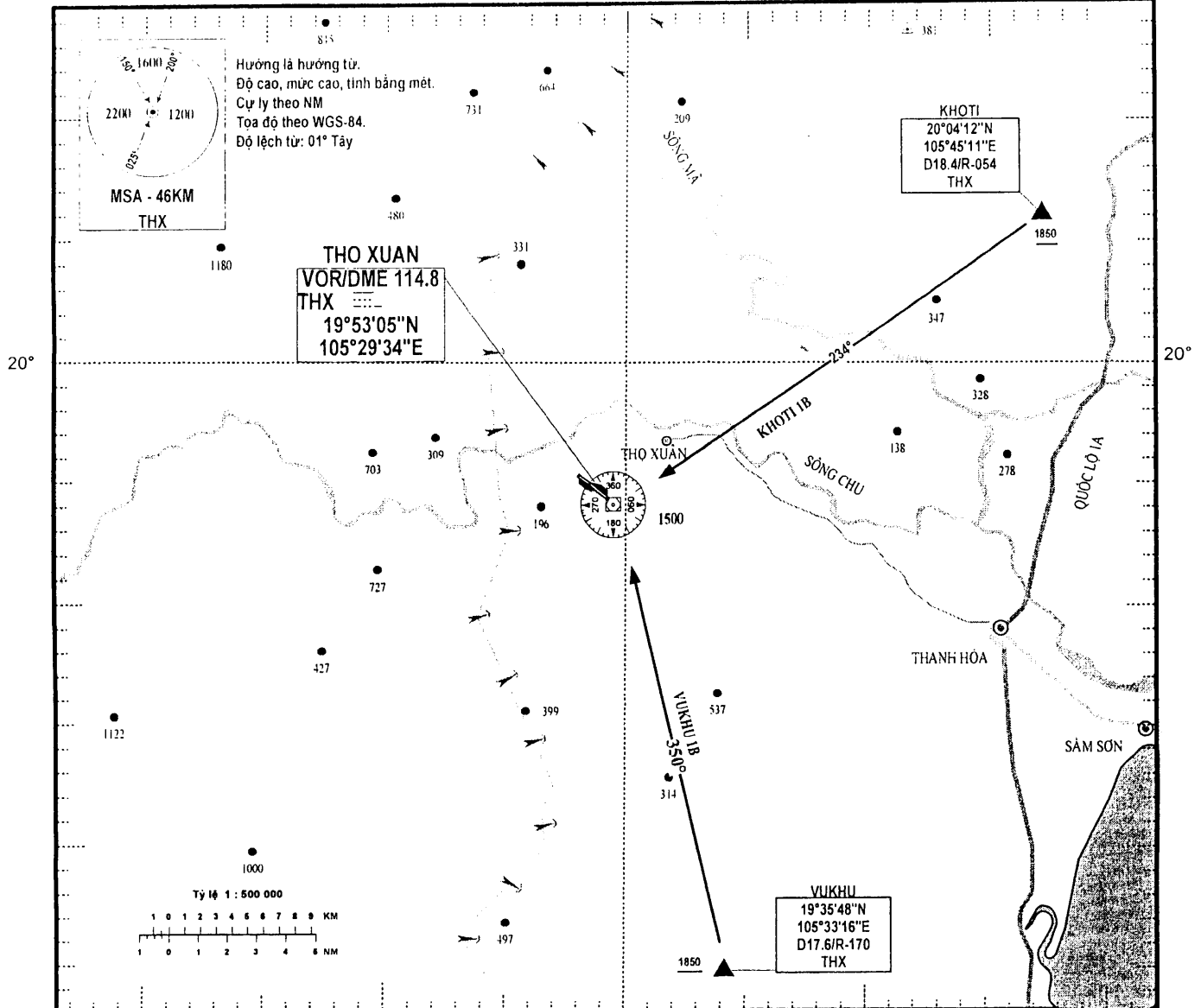
MỨC BAY CHUYỂN TIẾP: FL 100
105°30'

TWR: 118.65

THANH HÓA/ Thọ Xuân (VVTX)

CHC 13/31

KHOTI 1B, VUKHU 1B



ĐƯỜNG CHC 13/31

1. KHOTI ONE BRAVO ARRIVAL (KHOTI 1B): Từ KHOTI độ cao 1850m hoặc cao hơn, bay theo hướng 234°(R-054 THX), tiếp tục giảm độ cao xuống 1500m về đỉnh đài THX VOR/DME để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR/DME CHC 13/31.

2. VUKHU ONE BRAVO ARRIVAL (VUKHU 1B): Từ VUKHU độ cao 1850m hoặc cao hơn, bay theo hướng 350°(R-170 THX), tiếp tục giảm độ cao xuống 1500m về đỉnh đài THX VOR/DME để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR/DME CHC 13/31.

(Chú ý: Trong trường hợp lệch quá 05 NM so với hướng bay đến, tàu bay phải giữ độ cao an toàn tối thiểu phân khu (MSA) hoặc cao hơn, bay về đài THX giảm độ cao tại đỉnh đài để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị đường CHC 13/31 hoặc tiếp cận bằng mắt nếu được phép của KSVKL tại Đài Kiểm soát tại sân bay Thọ Xuân).

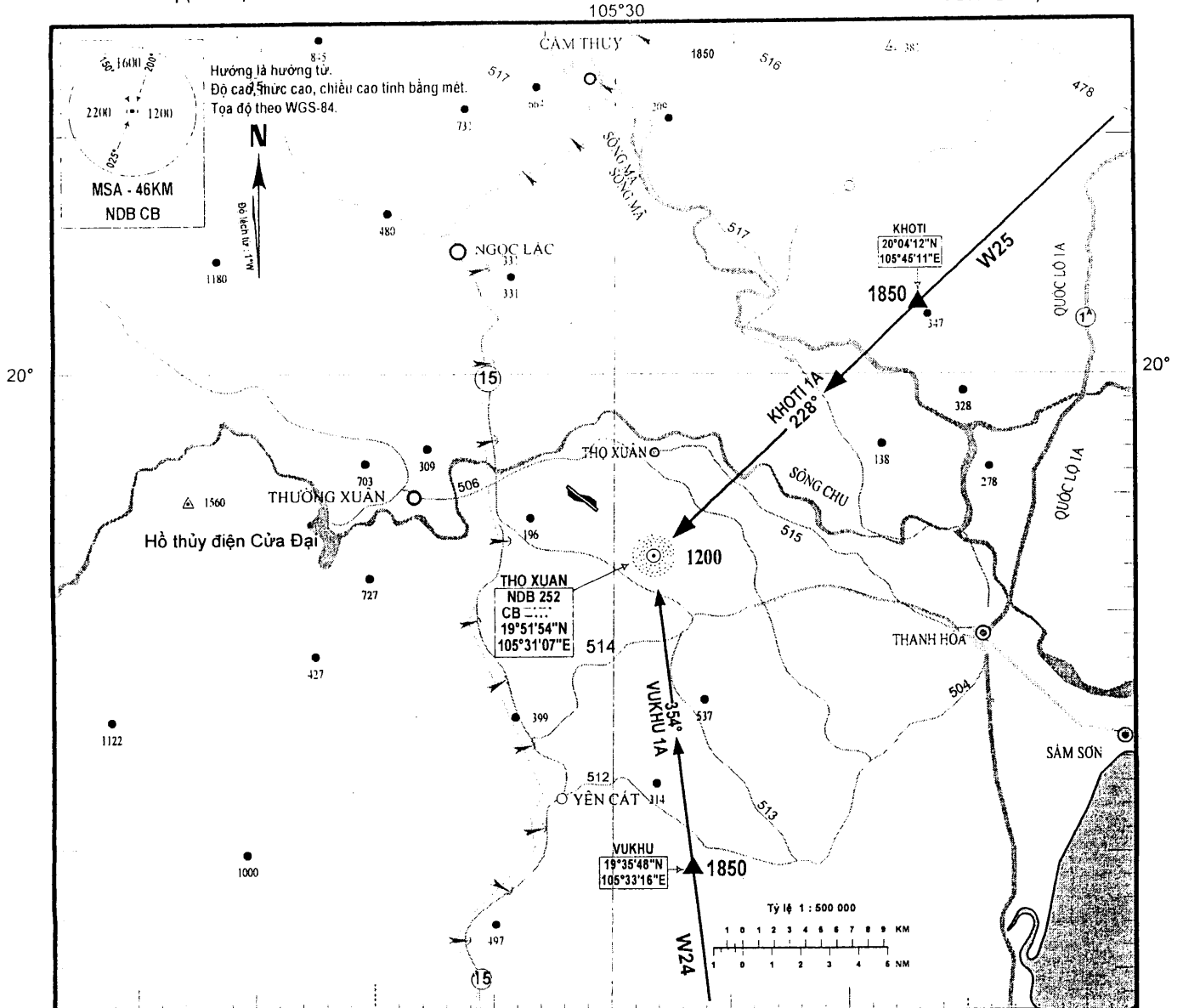
Phụ lục 17: Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB đường CHC 31

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

MỤC BAY CHUYỂN TIẾP: FL 100

TWR: 118.65

THANH HÓA/ Thọ Xuân
CHC 31
VUKHU 1A, KHOTI 1A



ĐƯỜNG CHC 31

1. **VUKHU ONE ALPHA ARRIVAL (VUKHU 1A):** Từ VUKHU độ cao 1850m hoặc cao hơn, bay theo phương vị 354°, tiếp tục giảm độ cao xuống 1200m về đỉnh đài NDB CB để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị NDB đường CHC 31.
2. **KHOTI ONE ALPHA ARRIVAL (KHOTI 1A):** Từ KHOTI độ cao 1850m hoặc cao hơn, bay theo phương vị 228°, tiếp tục giảm độ cao xuống 1200m về đỉnh đài NDB CB để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị NDB đường CHC 31.

(Chú ý: Trong trường hợp lệch quá 05nm so với hướng bay đến, tàu bay phải giữ độ cao an toàn tối thiểu phân khu hoặc cao hơn, bay về đài NDB CB giảm độ cao tại đỉnh đài để thực hiện phương thức tiếp cận bằng thiết bị CHC 31 hoặc tiếp cận bằng mắt nếu được phép của KSV KL tại sân bay Thọ Xuân).

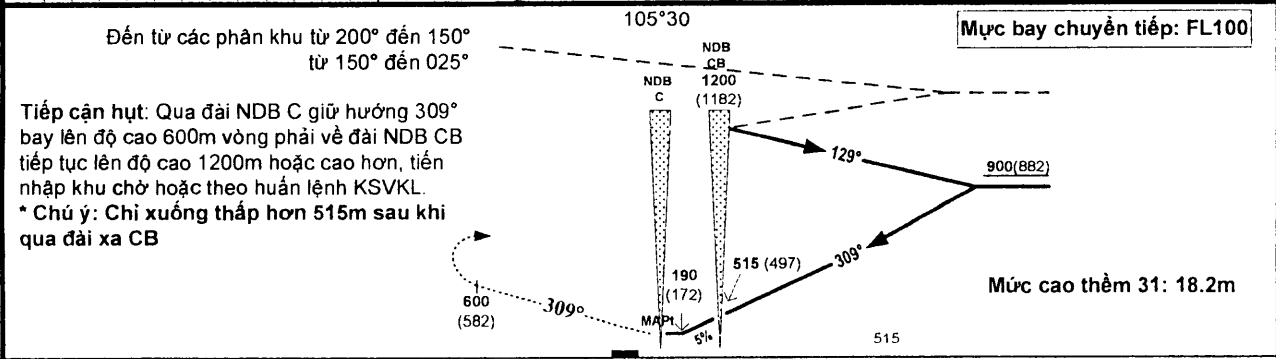
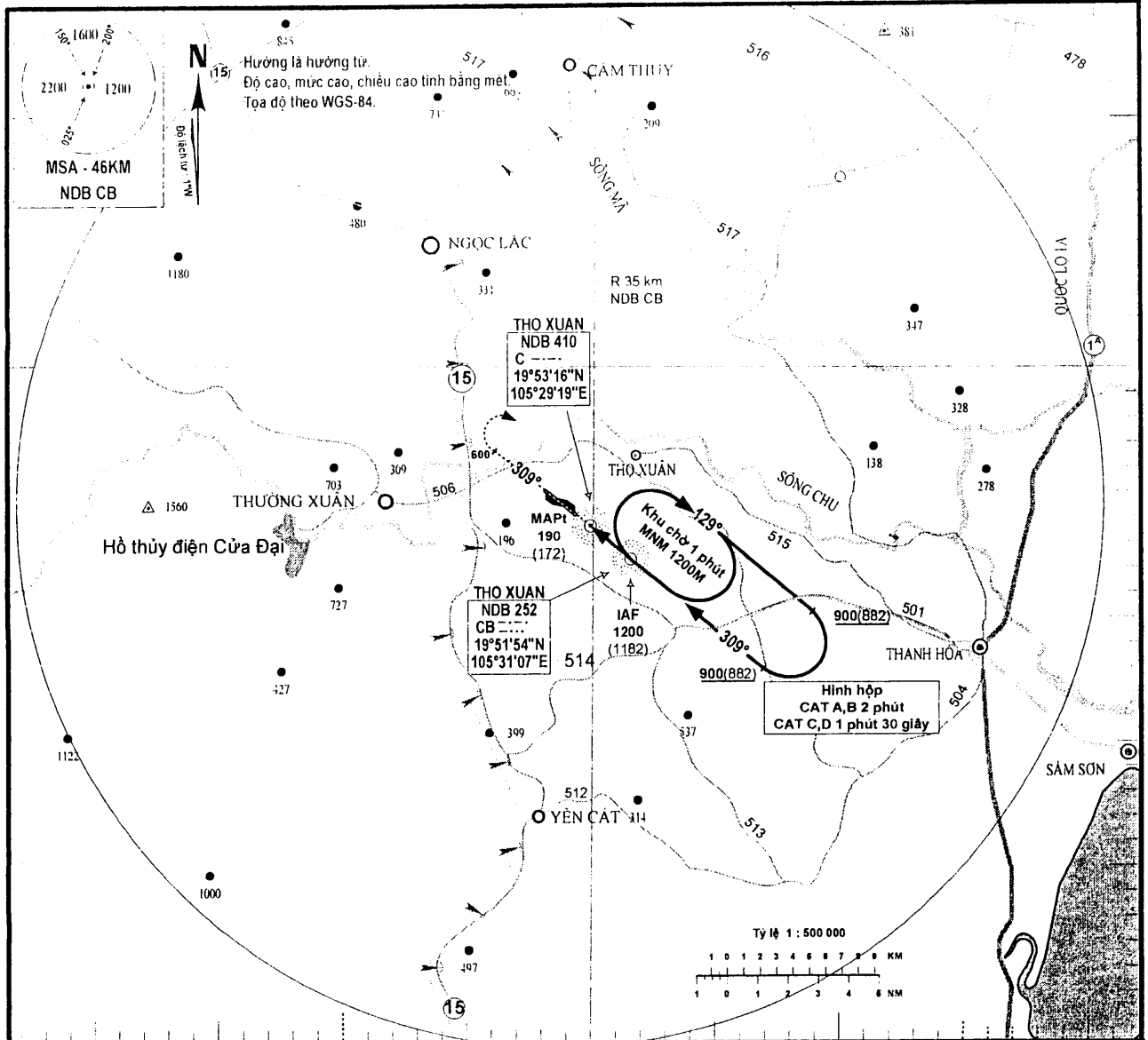
Phụ lục 18: Sơ đồ phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị NDB đường CHC 31

SƠ ĐỒ TIẾP CẬN TIÊU CHUẨN BẢNG THIẾT BỊ (IAP) - ICAO

Mức cao sân bay: 18m
 Chiều cao tính theo mức cao thêm (THR) đường CHC 31: 14m
 105°30'

TWR: 118.65

THANH HÓA/Thọ Xuân
 NDB CHC 31
 CAT A, B, C, D



OCA/H				
Loại máy bay	A	B	C	D
Tiếp cận thẳng	190(172)			
Vòng lượn	200(182)	200(182)	320(302)	430(412)

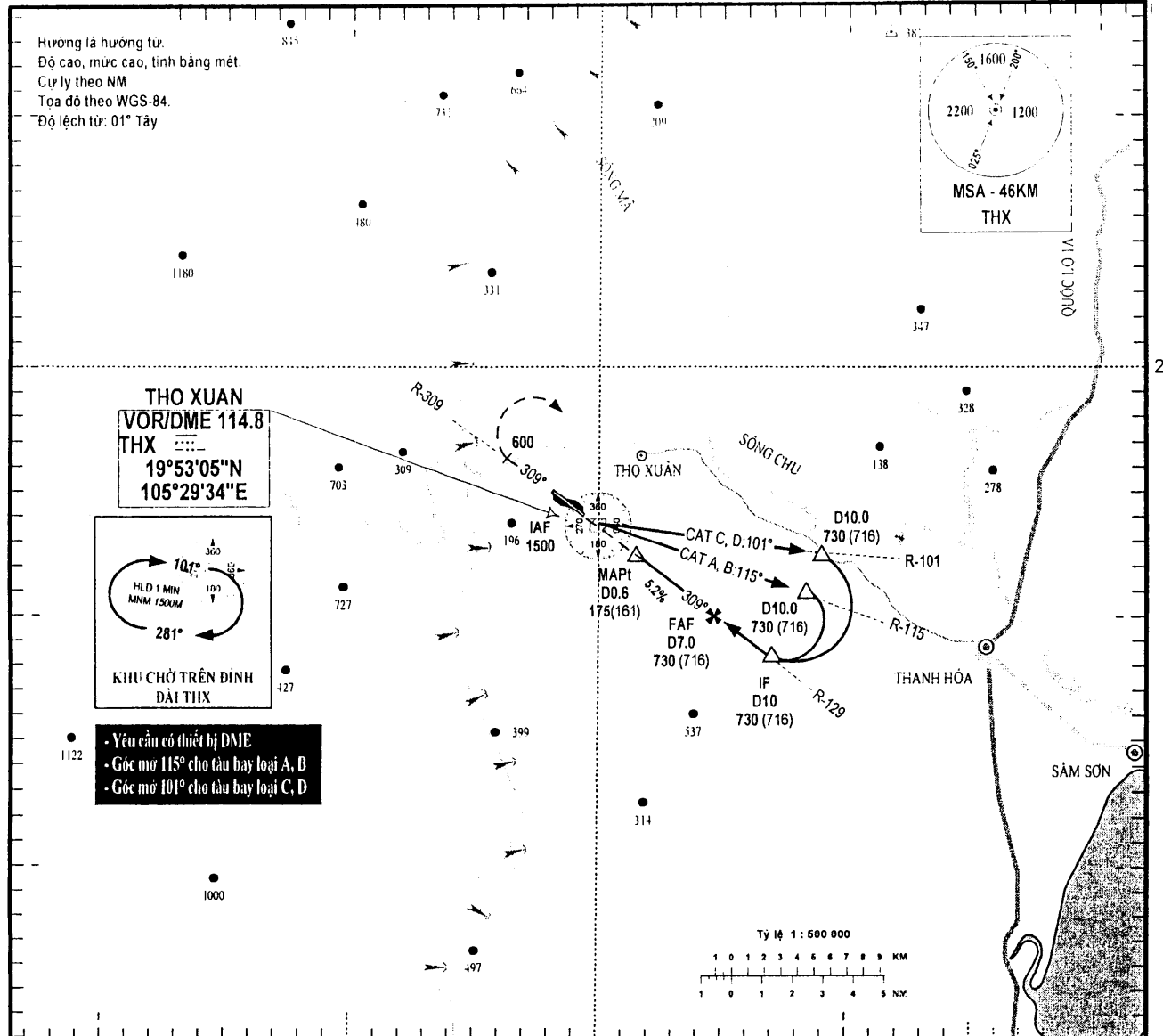
Chi thực hiện vòng lượn bằng mắt ở phía Bắc đường CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

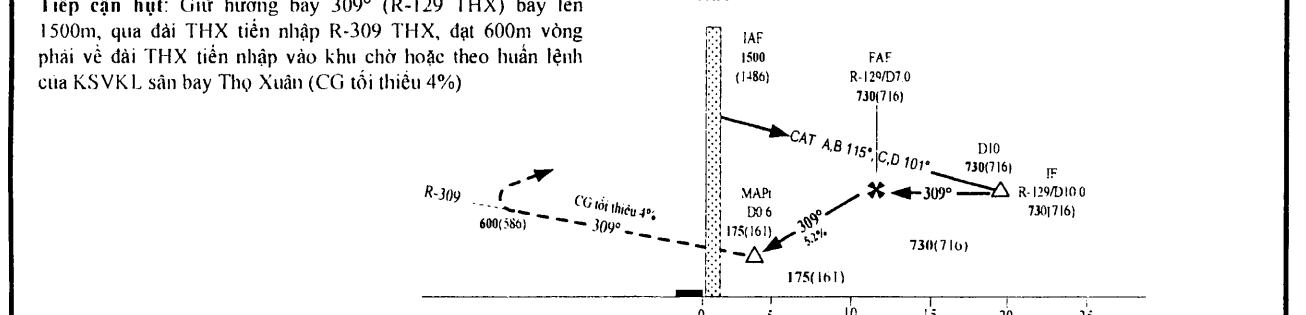
Phần Phụ lục

Phụ lục 19: Sơ đồ phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR đường CHC 31

Mức cao sân bay: 18M
 THẠNH HÓA/Thọ Xuân (VVTX)
 SƠ ĐỒ TIẾP CẬN BẢNG THIẾT BỊ (IAP) - ICAO Chiều cao tính theo mức cao thêm (THR) đường CHC 31: 14M 105°30' TWR:118.65 VOR/DME CHC 31 VOR/DME CHC 31 CAT A, B, C, D



105°30' THX **Mức bay chuyên tiếp: FL100**



Cự ly FAF - MAPt = 6.4NM (11852m)

OCA/H				
Loại máy bay	A	B	C	D
Tiếp cận thẳng	175(161)			
Vòng lượn	300(282)	300(282)	320(302)	430(412)

Tốc độ máy bay	Km/h	100	150	200	250	300
Thời gian	Min.Sec	7:06	4:44	3:33	2:51	2:22
Tỷ tốc giảm thấp	m/s	1.45	2.19	2.60	3.64	4.37

Khoảng cách	DME	7.0	5	3	1	0.6
Chiều cao (QFE)	m	716	522	328	161	161

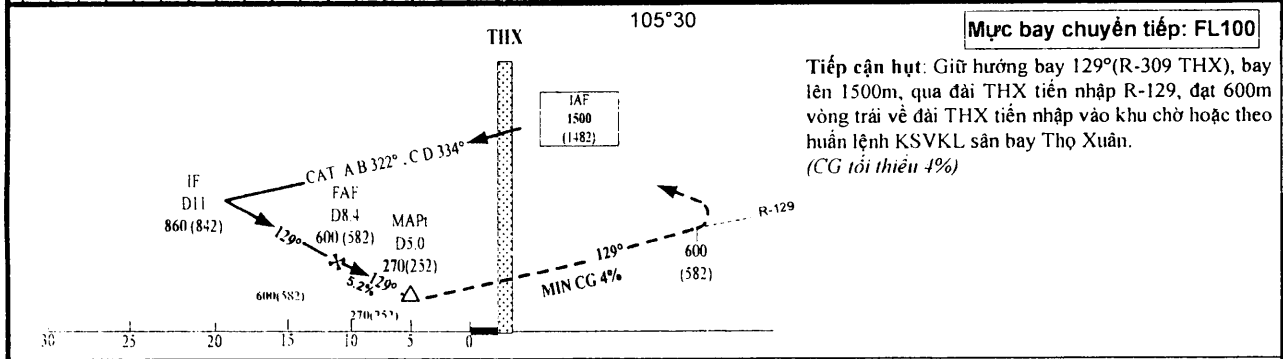
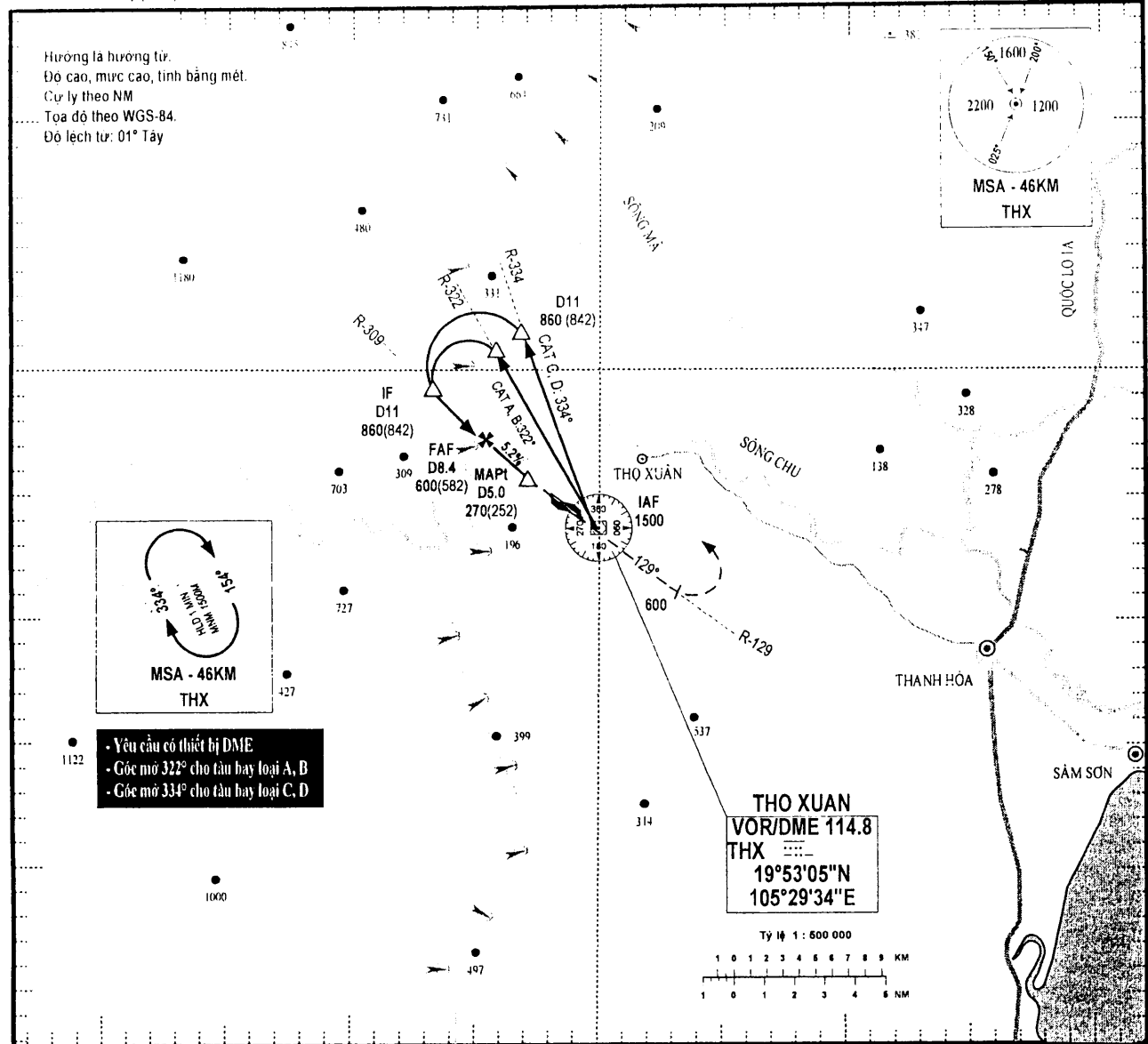
Chỉ thực hiện vòng lượn bằng mắt ở phía Bắc đường CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Phần Phụ lục

Phụ lục 19a: Sơ đồ phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị VOR đường CHC 13

Mức cao sân bay: 18M
 THANH HÓA/Thọ Xuân (VVTX)
 SƠ ĐỒ TIẾP CẬN Chiều cao tính theo mức cao thêm (THR) đường VOR/DME CHC 13
 BẢNG THIẾT BỊ (IAP) - ICAO CHC 13: 18M 105°30' TWR:118.65 CAT A, B, C, D



Cự ly FAF - MAPt = 3.4 NM (6111m)

OCA/H				
Loại máy bay	A	B	C	D
Tiếp cận thẳng	270(252)			
Vòng lượn	300(282)	300(282)	320(302)	430(412)

Tốc độ máy bay	Km/h	100	150	200	250	300
Thời gian	Min:Sec	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13
Tỷ tốc giảm thấp	m/s	1.45	2.19	2.91	3.64	4.37

Khả năng cách	DME	8.4	8	6	5
Chiều cao (QFE)	m	582	553	359	252

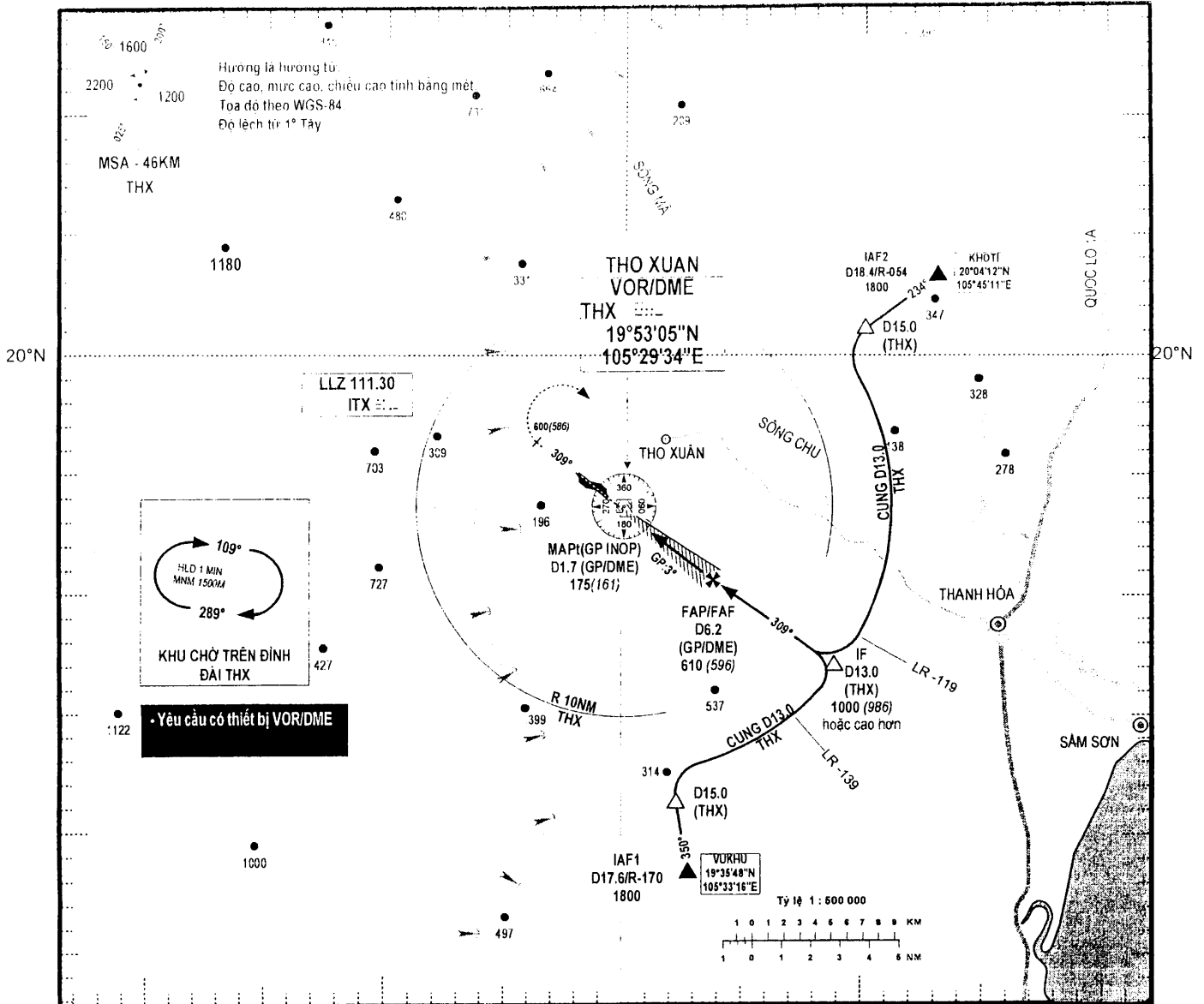
Chỉ thực hiện vòng lượn bằng mắt ở phía Bắc đường CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Phần Phụ lục

Phụ lục 20: Sơ đồ phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị ILS đường CHC 31

MỨC CAO SÂN BAY: 18.2M
 CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN ĐẦU ĐƯỜNG CHC 31 TÍNH THEO MỨC CAO 14M
 THANH HÓA/THỌ XUÂN QN (VVTX)
 ILS Z RWY 31
 TWR: 118.65
 SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN SỬ DỤNG THIẾT BỊ
 105°30' E



105°30' E

Mục bay chuyển tiếp: FL100

TIẾP CẬN HỤT: Giữ hướng bay hiện tại 309° bay lên 1500m, qua 600m vòng phải về đài VOR/DME THX tiến nhập vào khu chờ hoặc theo huấn lệnh ĐCH sân bay Thọ Xuân. (PDG tối thiểu 3%)

ILS RDH 15 7M

IAF1,2 1800
 VOR/DME THX
 MAP1 (GP INOP) D1.7 (GP/DME) 175(161)
 FAPI/FAF D6.2 (GP/DME) 610(596)
 IF D13.0 THX 1000(986)
 D15.0 THX
 D17.6/R-170 1800
 D18.4/R-054 1800
 VURHU 19°35'48"N 106°33'16"E
 KHOTI 20°04'12"N 105°45'11"E

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	96;82;	99;85;	102;88;	105;91;
GP INOP	175(161)			
Vòng lượn	300;282;	320;302;	340;322;	360;342;

Cự ly FAF MAP1 = 4.5NM (8334m)

Tốc độ máy bay (GS)	100	150	200	250	300
Thời gian	5:00	3:20	2:30	2:00	1:40
Tỷ tốc giảm thấp	1.46	2.8	2.9	3.6	4.3

Chi thực hiện vòng lượn bằng mắt ở phía Bắc đường CHC

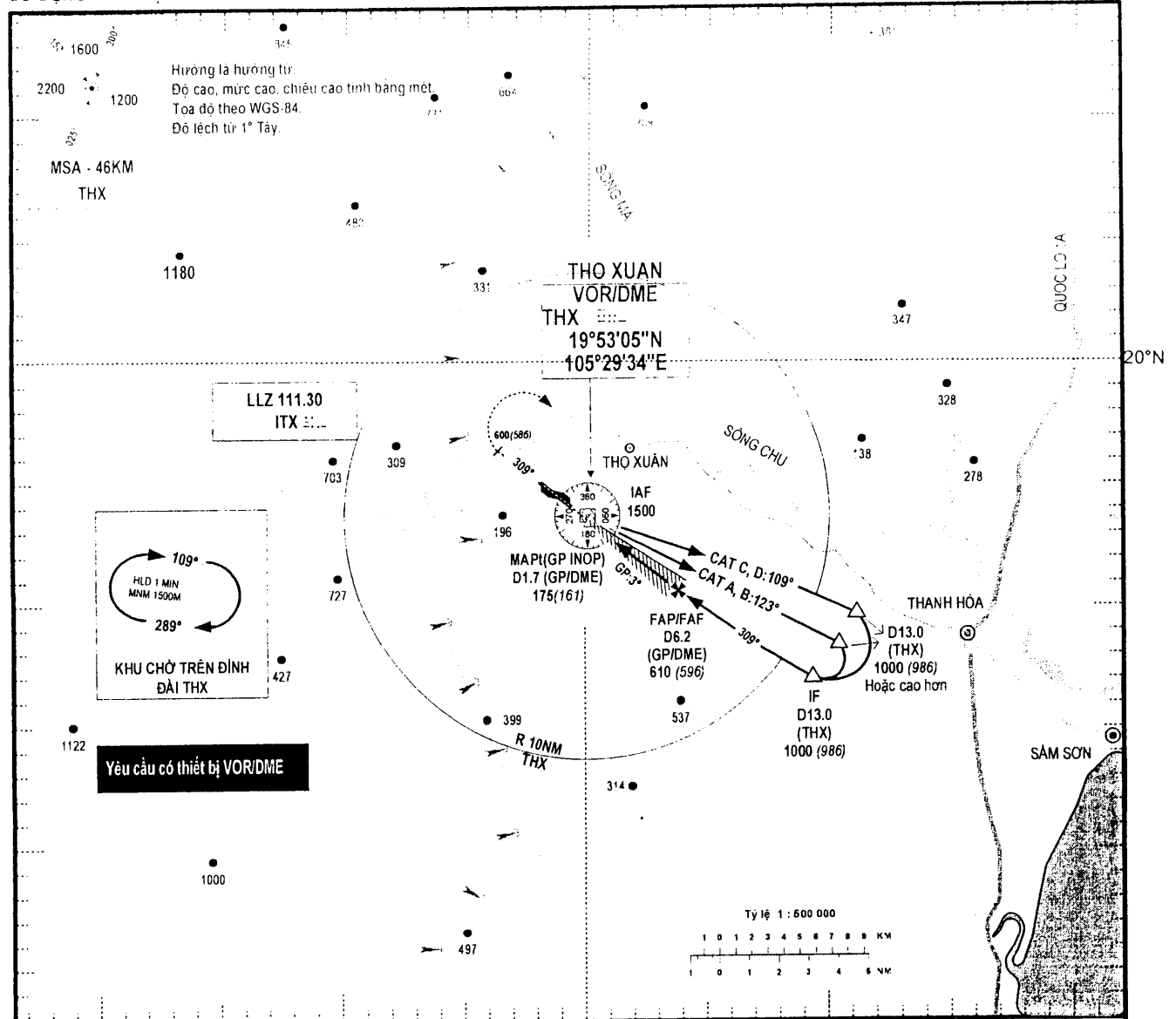
QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Phần Phụ lục

Phụ lục 20a: Sơ đồ phương thức tiếp cận tiêu chuẩn sử dụng thiết bị ILS đường CHC 31

MỨC CAO SÂN BAY: 18.2M
 CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN ĐẦU ĐƯỜNG
 CHC 31 TÍNH THEO MỨC CAO 14M
 105°30' E
 THANH HÓA/THỌ XUÂN QN (VVTX)
 ILS Y RWY 31
 TWR: 118.65

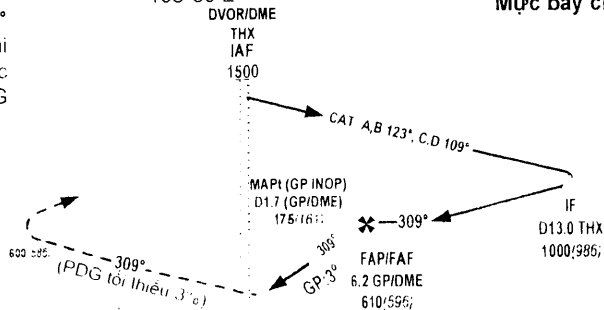
SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
 SỬ DỤNG THIẾT BỊ



Tiếp cận hợt: Giữ hướng bay hiện tại 309° bay lên 1500m, qua 600m vòng phải về đài VOR/DME THX tiến nhập vào khu chờ hoặc theo huấn lệnh ĐCH sân bay Thọ Xuân. (PDG tối thiểu 3%)

105°30' E

Mức bay chuyển tiếp: FL100



ILS RDH: 15.7M

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	96;82;	99;85;	102;88;	105;91;
GP INOP	175;161;			
Vòng lượn	300;282;	320;302;	430;412;	

Cự ly FAF - MAPt = 4.5NM (8334m)

Tốc độ máy bay (GS)	100	150	200	250	300
Thời gian	5:00	3:20	2:30	2:00	1:40
Tỷ tốc giảm thấp	1.46	2.78	2.91	3.64	4.31

Chỉ thực hiện vòng lượn bằng mắt ở phía Bắc đường CHC

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY THỌ XUÂN

Phần Phụ lục

Phụ lục 21: Sơ đồ tiếp cận bằng mắt

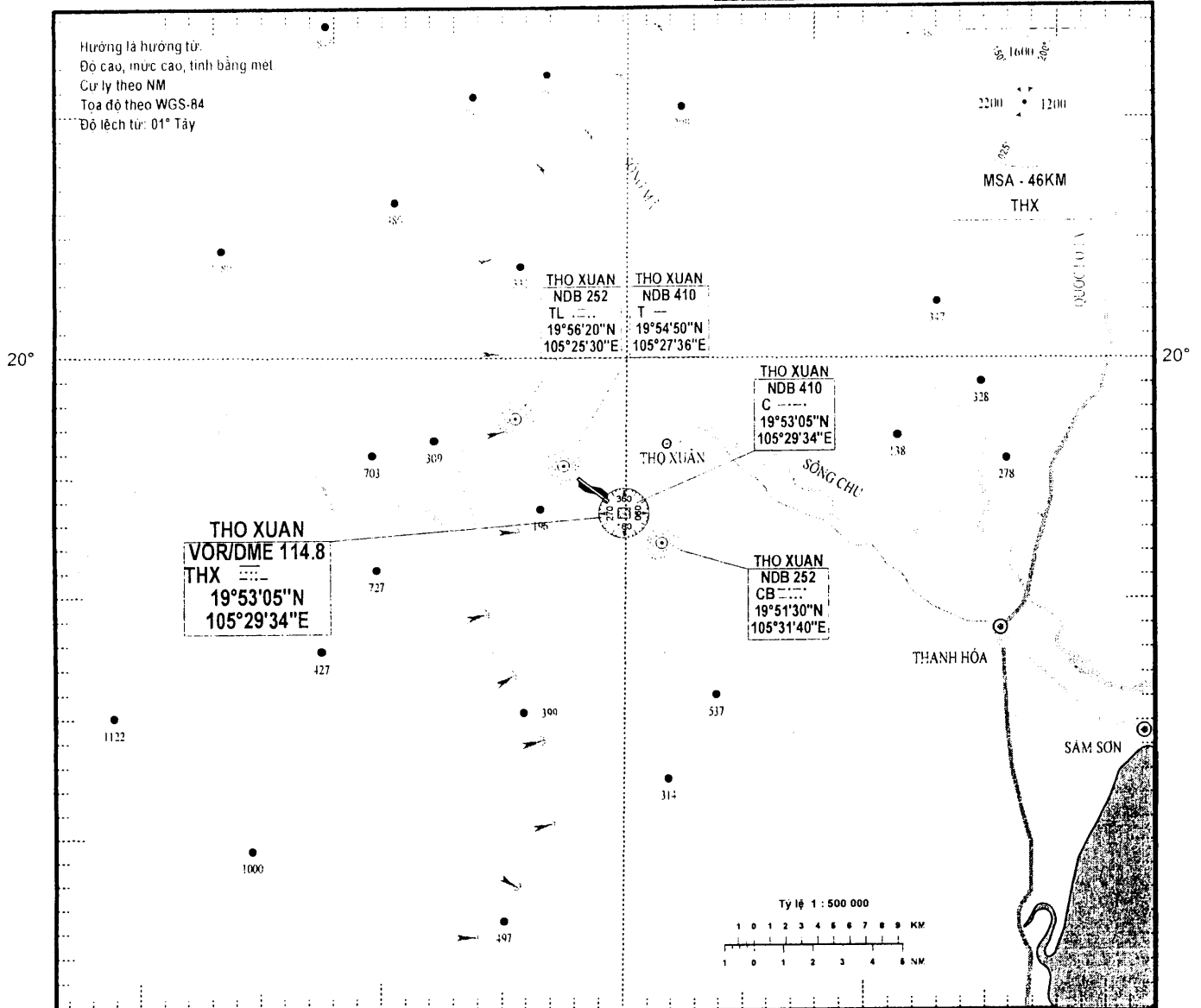
SƠ ĐỒ TIẾP CẬN BẰNG MẮT -
ICAO

MỨC CAO SÂN BAY
18M 105°30

TWR:118.65

THANH HÒA/Thọ Xuân (VVTX)
CHC 13/31

Hướng là hướng từ:
Độ cao, mức cao, tính bằng mét
Cứ ly theo NM
Toạ độ theo WGS-84
Độ lệch từ: 01° Tây



105°30

Phụ lục 22:

Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu áp dụng tại Cảng hàng không Thọ Xuân

1. Cho cất cánh đường CHC 13/31:

Tàu bay loại A, B:
Tầm nhìn xa: 800m

Tàu bay loại C, D:
Tầm nhìn xa: 1000m

Sân bay dự bị cho cất cánh: Nội Bài, Phú Bài, Cát Bi và Vinh.

Ghi chú: Trong trường hợp không chọn được sân bay dự bị cho cất cánh, tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất cho cất cánh được áp dụng theo tiêu chuẩn quy định tại mục 2 sau đây:

2. Cho hạ cánh đường CHC13/31:

a) Phương thức tiếp cận VOR/DME đường CHC 31:

Tàu bay loại A, B:
Trần mây: 170m
Tầm nhìn: 1600m

Tàu bay loại C:
Trần mây: 170m
Tầm nhìn: 2400m

Tàu bay loại D:
Trần mây: 170m
Tầm nhìn: 2800m

b) Phương thức tiếp cận VOR/DME đường CHC 13:

Tàu bay loại A, B:
Trần mây: 260m
Tầm nhìn: 2400m

Tàu bay loại C:
Trần mây: 260m
Tầm nhìn: 4000m

Tàu bay loại D:
Trần mây: 260m
Tầm nhìn: 4400m

c) Phương thức tiếp cận NDB đường CHC 31:

Tàu bay loại A, B:
Trần mây: 180m
Tầm nhìn: 1600m

Tàu bay loại C:
Trần mây: 180m
Tầm nhìn: 2400m

Tàu bay loại D:
Trần mây: 180m
Tầm nhìn: 3000m

d) Vòng lượn vào hạ cánh bằng mắt (Circling) đường CHC 13 và 31:

Tàu bay loại A, B:
Trần mây: 290m
Tầm nhìn: 3000m

Tàu bay loại C:
Trần mây: 320m
Tầm nhìn: 4000m

Tàu bay loại D:
Trần mây: 430m
Tầm nhìn: 4500m

e) Phương thức tiếp cận ILS đường CHC 31:

Tàu bay loại A, B, C:
Trần mây: 90m
Tầm nhìn: 1100m

Tàu bay loại D:
Trần mây: 95m
Tầm nhìn: 1200m

d) Phương thức tiếp cận ILS đường CHC 31 trong trường hợp dài tầm GP không hoạt động:

Tàu bay loại A, B:

Trần mây: 170m

Tầm nhìn: 1600m

Tàu bay loại C:

Trần mây: 170m

Tầm nhìn: 2400m

Tàu bay loại D:

Trần mây: 170m

Tầm nhìn: 2800m