PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 1.007: BẢNG CHÚ GIẢI BỔ SUNG, SỬA ĐỔI CÁC ĐỊNH NGHĨA TRONG PHẦN 1 - VARs 2017

Phần 1 Bộ quy chế ATHK 2011+2016	Đề nghị sửa đổi, bổ sung VARs 2017	Phiên bản tiếng anh VARs 2017
Chưa có	**An toàn.** Trạng thái rủi ro liên quan đến các hoạt động hàng không được giảm thiểu và kiểm soát tới mức chấp nhận được	**Safety.** The state in which risks associated with aviation activities are reduced and controlled to an acceptable level.
Chưa có	**Bảo dưỡng ngoại trường.** Bất kỳ hoạt động bảo dưỡng không có kế hoạch gây ra từ các hoàn cảnh không lường trước hoặc việc kiểm tra định kỳ bao gồm công việc bảo dưỡng và/hoặc kiểm tra không đòi hỏi việc huấn luyện đặc biệt, thiết bị hoặc phương tiện đặc biệt.	**Line maintenance.** Any unscheduled maintenance resulting from unforeseen events, or scheduled checks that contain servicing and/or inspections that do not require specialised training, equipment or facilities.
Chưa có	**Bảo dưỡng chuyên dụng.** Các hoạt động bảo dưỡng thông thường không được thực hiện bởi Tổ chức bảo dưỡng tàu bay	**Specialised maintenance.** Any maintenance not normally performed by an AMO (e.g., tire retreating, plating, etc.)
Chưa có	**Báo cáo tình trạng đường CHC.** Một báo cáo tiêu chuẩn liên quan đến tình trạng bề mặt đường CHC và ảnh hưởng của nó đến tính năng cất hạ cánh của máy bay.	**Runway condition report (RCR).** A comprehensive standardized report relating to runway surface conditions and its effect on the aeroplane landing and take-off performance.

Chưa có	**Bộ phận thọ mệnh.** Bất cứ bộ phận nào có giới hạn bắt buộc phải thay thế trong thiết kế loại, tài liệu hướng dẫn duy trì đủ điều kiện bay hoặc tài liệu bảo dưỡng tàu bay	**Life-limited part.** Any part for which a mandatory replacement limit is specified in the type design, the Instructions for Continued Airworthiness, or the maintenance manual.
Chưa có	**Các yếu tố ngoài dự báo.** Các yếu tố có thể có ảnh hưởng đến tiêu hao nhiên liệu bay khi tới sân bay đích đến như việc sai lệch của mỗi máy bay từ dữ liệu tiêu hao nhiên liệu dự kiến, sai lệch từ điều kiện khí tượng dự báo, thời gian lăn dự kiến bị vượt quá trước khi cất cánh và sai lệch từ đường bay và/hoặc mực bay bằng so với kế hoạch.	**Unforeseen factors.** Factors which could have an influence on the fuel consumption to the destination aerodrome, such as deviations of an individual aeroplane from the expected fuel consumption data, deviations from forecast meteorological conditions, extended delays taxi times before take-off, and deviations from planned routings and/or cruising levels.
Chưa có	**Căn cứ chính.** Một nơi được Người khai thác chỉ định cho thành viên tổ bay thường xuyên từ địa điểm này bắt đầu và kết thúc một khoảng thời gian làm nhiệm vụ và tại nơi này, trong các điều kiện bình thường, Người khai thác không phải chịu trách nhiệm về điều kiện ăn ở của thành viên tổ bay nói trên;	**Home base.** The place nominated by the operator to the crew member from where the crew member normally starts and ends a duty periods and at which place, under normal conditions, the operator is not responsible for the accommodation of the crew member concerned.
Chưa có	**Cải tiến lớn.** Cải tiến lớn có nghĩa một việc cải tiến không được liệt kê trong tài liệu đặc tính kỹ thuật của máy bay, động cơ và cánh quạt mà: (i) Có ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng, động cơ, khai thác, đặc tính bay hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay; hoặc (ii) không thể được hiện bởi các hoạt động cơ bản	**Major modification.** Major modification means an modification not listed in the aircraft, aircraft engine, or propeller specifications that: (i) Might appreciably affect weight, balance, structural strength, performance, powerplant, operations, flight characteristics, or other qualities affecting airworthiness; or

		(ii) Cannot be done by elementary operations.
Chưa có	**Cải tiến nhỏ.** Một cải tiến khác cải tiến lớn	**Minor modification.** A modification other than a major modification
Chưa có	**Cảnh báo va chạm mặt đất nâng cao:** Một hệ thống cảnh báo sử dụng cơ sở dữ liệu địa hình để giúp tàu bay tránh va chạm với địa hình phía trước	**Enhanced ground proximity warning.** A forward looking warning system that uses the terrain data base for terrain avoidance.
Chưa có	**Cảnh báo tốc độ cao bằng âm thanh:** Cảnh báo tốc độ được yêu cầu đối với tàu bay có động cơ Tuốc - bin và tàu bay có V_{MO}/M_{MO} lớn hơn 0.8 V_{DF}/M_{DF} hoặc V_D/M_D	**High speed aural warning.** A speed warning that is required for turbine-engined aeroplanes and aeroplanes with a VMO/MMO greater than 0.80 VDF/MDF or VD/MD.
Chưa có	**Chỉ số thực hiện an toàn (SPI).** Thông số về an toàn được xây dựng dựa trên cơ sở dữ liệu được sử dụng nhằm theo dõi và và đánh giá việc thực hiện công tác an toàn.	**Safety performance indicator.** A data-based safety parameter used for monitoring and assessing performance.
Chưa có	**Chiều dài đường hạ cánh cho phép (LDA).** Chiều dài đường hạ cất cánh được công bố có thể sử dụng và phù hợp cho tàu bay hạ cánh	**Landing distance available (LDA).** The length of runway which is declared available and suitable for the ground run of an aeroplane landing.
Chưa có	**Chặng bay.** Một chuyến bay bao gồm các giai đoạn cất cánh, khởi hành, bay bằng không ít hơn 15 phút, đến, tiếp cận và hạ cánh	**Route sector.** A flight comprising take off, departure, cruise of not less than 15 minutes, arrival, approach and landing phases.
Chưa có	**Chỗ nghỉ phù hợp.** Khu vực có thể kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng và giảm thiểu tiếng ồn để giúp thành viên tổ bay có thể ngủ trên giường hoặc trên ghế có thể ngả nằm ngang hoặc gần như nằm ngang. Chỗ nghỉ thích hợp này chỉ áp dụng đối	**Suitable accommodation.** A temperature-controlled facility with sound mitigation and the ability to control light that provides a flight crew member with the

	với cơ sở trên mặt đất và không áp dụng đối với chỗ nghỉ trên tàu bay.	ability to sleep either in a bed, bunk or in a chair that allows for flat or near flat sleeping position. Suitable accommodation only applies to ground facilities and does not apply to aircraft onboard rest facilities.
Chưa có	**Chữ ký.** Dấu hiệu nhận dạng riêng biệt của mỗi người được sử dụng để xác nhận các nội dung ghi chép và lưu trữ. Một chữ ký có thể là chữ viết tay, dạng điện tử hoặc một dạng nào đó được Cục HKVN chấp thuận	**Signature.** An individual's unique identification used as a means of authenticating a record entry or record. A signature may be hand-written, electronic, or any other form acceptable to the CAAV.
Chưa có	**Chuỗi các chuyến bay.** Chuỗi các chuyến bay là các chuyến bay liên tục mà: (i) Bắt đầu và kết thục trong giai đoạn 24h và (ii) tất cả được tiến hành bởi cùng 1 người chỉ huy tàu bay	**Series of flights.** Series of flights are consecutive flights that: (i) Begin and end within a period of 24 hours; and (ii) Are all conducted by the same pilot-in-command.
Chưa có	**Chuyến bay có kiểm soát va chạm với địa hình (CFIT):** Xảy ra khi một tàu bay đủ điều kiện bay đang bay dưới sự điều khiển của một người lái có đủ năng lực vô tình va chạm với địa hình (nước hoặc chướng ngại vật).	**Controlled flight into terrain.** Occurs when an airworthy aircraft is flown, under the control of a qualified pilot, into terrain (water or obstacles) with inadequate awareness on the part of the pilot of the impending collision.
Chưa có	**Chuyến bay theo quy tắc bay bằng mặt đặc biệt**. Chuyến bay VFR được chấp thuận bởi kiểm soát không lưu để	**Special VFR flight.** A VFR flight cleared by air traffic control to operate within a

	khai thác trong vùng điều kiện khí tượng phía dưới điều kiện khí tượng bằng mắt	control zone in meteorological conditions below VMC.
Chưa có	**Chuyến bay xa bờ**. Các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và ở vị trí nhiều hơn khoảng cách tương ứng với 120 phút bay bằng hoặc 740 dặm thường (400 dặm biển), theo cái nào nhỏ hơn tính so với đất liền ở đó thích hợp cho hạ cánh khẩn cấp.	**Long range overwater flights.** Routes on which an aeroplane may be over water and at more than a distance corresponding to 120 minutes at cruising speed or 740 nm (400 NM), whichever is the lesser, away from land suitable for making an emergency landing.
Chưa có	**Chuyển đổi:** Chuyển đổi là một hành động thực hiện bởi Cục hàng không Việt Nam trong việc ban hành giấy phép của chính họ trên cơ sở của một giấy phép được ban hành bởi một Quốc gia thành viên khác để cho phép sử dụng trên tàu bay đăng ký tại Việt Nam.	**Conversion.** Conversion is the action taken by the CAAV in issuing its own licence on the basis of a licence issued by another Contracting State for use on aircraft registered in Vietnam.
Chưa có	**Cơ quan điều tra tai nạn:** Cơ quan được chỉ định bởi Quốc gia có trách nhiệm đối với việc điều tra tai nạn và sự cố tàu bay theo nội dung của Phụ ước 13 của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế	**Accident investigation authority.** The authority designated by a State as responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of ICAO Annex 13.
Chưa có	**Công ước Chicago:** Một công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được kí kết tại Chicago, Hoa kì, vào năm 1944, có hiệu lực năm 1947. Các điều khoản của Công ước Chicago điều chỉnh các hành động của các Quốc gia thành viên trong các lĩnh vực liên quan trực tiếp tới an toàn hàng không dân dụng quốc tế và được trình bày trong các Khuyến cáo thực hành của ICAO xuyên suốt trong các Phụ ước của Công ước.	**Chicago Convention.** (“Convention”) The Convention on International Civil Aviation concluded in Chicago, U.S.A., in 1944, entered into force in 1947. The Articles of the Chicago Convention govern the actions of the contracting States in matters of international civil aviation safety directly and through the Annexes to the Convention, which set

		forth ICAO Standards and Recommended Practices.
Chưa có	**Cố vấn:** Khi liên quan tới tai nạn tàu bay, một người được bổ nhiệm bởi Quốc gia dựa trên cơ cở trình độ của họ, với mục đích hỗ trợ Đại diện được công nhận trong một cuộc điều tra.	**Advisor.** As relating to an aircraft accident, a person appointed by a State on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation.
Chưa có	**Cự ly dừng khẩn cấp có thể (ASDA).** Phần chiều dài thực của đoạn đường chạy đà có thể (TORA) cộng với chiều dài của dải hãm phanh đầu, hay còn gọi là dải hãm đầu (Stopway), nếu có.	**Accelerate-stop distance available (ASDA).** The length of the take-off run available plus the length of stopway, if provided.
Chưa có	**Cướp tàu bay:** Bất kì sự chiếm đoạt hay ý định chiếm đoạt hoặc thực hiện kiểm soát bằng sức mạnh hoặc bằng bạo lực, hoặc bởi bất kì hình thức hăm doạ với mục đích phi pháp đối với một tàu bay trong pháp quyền của Việt Nam.	**Aircraft piracy.** Any actual or attempted seizure or exercise of control, by force or violence, or by any other form of intimidation, with wrongful intent, of an aircraft within the jurisdiction of the Vietnam.
Chưa có	**Danh mục kiểm tra để chấp thuận:** Tài liệu được sử dụng để hỗ trợ thực hiện kiểm tra hình dạng bên ngoài của các gói hàng nguy hiểm và những tài liệu đi kèm để xác định việc tuân thủ toàn bộ các yêu cầu có liên quan.	**Acceptance checklist.** A document used to assist in carrying out a check on the external appearance of packages of dangerous goods and their associated documents to determine that all appropriate requirements have been met.
Chưa có	**Dẫn đường khu vực (RNAV):** Một phương thức dẫn đường cho phép tàu bay hoạt động trên bất kì một đường bay nào trong vùng hoạt động có thiết bị phụ trợ dẫn đường hoặc trong giới hạn khả năng của chính thiết bị phù trợ đó, hoặc tổ hợp của các thiết bị phụ trợ dẫn đường. Dẫn đường khu vực bao	**Area navigation (RNAV).** A method of navigation that permits aircraft operations on any desired flight path within the coverage of station-referenced navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of

	gồm dẫn đường dựa trên tính năng cũng như các loại hình khác mà không phù hợp với định nghĩa dẫn đường dựa trên tính năng.	these. Area navigation includes performance-based navigation as well as other operations that do not meet the definition of performance-based navigation
Chưa có	**Dẫn đường theo tính năng**. Dẫn đường khu vực dựa trên các yêu cầu về tính năng đối với tàu bay hoạt động dọc trong đường bay không lưu dựa trên quy trình tiếp cận bằng thiết bị hoặc trong vùng không phận xác định. Các yêu cầu về tính năng được mô tả theo thuật ngữ đặc tính dẫn đường (đặc tính dẫn đường RNAV, RNP) theo hàm của độ chính xác, tính tích hợp, tính liên tục, tính có sẵn và các chức năng cần thiết cho khai thác dự kiến trong vùng không gian cụ thể.	**Performance-based navigation (PBN).** Area navigation based on performance requirements for aircraft operating along an ATS route, on an instrument approach procedure or in a designated airspace. Performance requirements are expressed in navigation specifications (RNAV specification, RNP specification) in terms of accuracy, integrity, continuity, availability and functionality needed for the proposed operation in the context of a particular airspace concept.
Chưa có	**Dịch vụ cảnh báo:** Một dịch vụ được cung cấp để thông báo cho các tổ chức thích hợp liên quan tới tàu bay có nhu cầu hỗ trợ tìm kiếm và cứu nạn, và hỗ trợ tổ chức đó theo yêu cầu.	**Alerting service.** A service provided to notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.
Chưa có	**Đại diện được ủy quyền:** Khi liên quan tới tai nạn tàu bay, đây là người được chỉ định bởi một Quốc gia dựa trên trình độ của người đó với mục đích tham gia vào một cuộc điều tra được thực hiện bởi Quốc gia khác. Khi Quốc gia đã thành lập cơ quan có thẩm quyền điều tra tai nạn thì Người đại diện được ủy quyền thông thường sẽ được chỉ định từ cơ quan có thẩm quyền đó.	**Accredited representative.** As relating to an aircraft accident, a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another party. Where the State has established an accident investigation

		authority, the designated accredited representative would normally be from that authority.
Chưa có	**Đặc tính kỹ thuật dẫn đường.** Các yêu cầu liên quan đến tàu bay và thành viên tổ bay cần thiết để hỗ trợ hoạt động dẫn đường dựa trên tính năng trong vùng không phận xác định. Có hai loại đặc tính kỹ thuật dẫn đường: (i) Đặc tính kỹ thuật RNP: Đặc tính dựa trên dẫn đường khu vực bao gồm các yêu cầu về cảnh báo và theo dõi tính năng, được chỉ định bởi tiền tố RNP; ví dụ RNP4, RNP APCH. (ii) Đặc tính kỹ thuật RNAV: Đặc tính dựa trên dẫn đường khu vực không bao gồm các yêu cầu về cảnh báo và theo dõi tính năng, được chỉ định bởi tiền tố RNAV; ví dụ RNAV 5, RNAV 1.	**Navigation specification.** A set of aircraft and flight crew requirements needed to support performance- based navigation operations within a defined airspace. There are two kinds of navigation specifications: (i) RNP specification. A navigation specification based on area navigation that includes the requirement for performance monitoring and alerting, designated by the prefix RNP, e.g. RNP 4, RNP APCH. (ii) RNAV specification. A navigation specification based on area navigation that does not include the requirement for performance monitoring and alerting, designated by the prefix RNAV, e.g. RNAV 5, RNAV 1.
Chưa có	**Đặc tính kỹ thuật tính năng giám sát yêu cầu**. Một bộ các yêu cầu đối với cung cấp dịch vụ không lưu và các thiết bị mặt đất liên quan, khả năng của tàu bay và các hoạt động cần thiết để hỗ trợ giám sát dựa trên tính năng.	**Required surveillance performance (RSP) specification.** A set of requirements for air traffic service provision and associated ground equipment, aircraft capability, and operations needed to support performance-based surveillance.
Chưa có	**Đảm bảo chất lượng.** Đảm bảo chất lượng, khác biệt so với kiểm soát chất lượng, bao gồm các hoạt động trong kinh doanh, hệ thống và công tác đánh giá kỹ thuật. Một tập các hành	**Quality assurance.** Quality assurance, as distinguished from quality control, involves activities in the business,

	động có tính hệ thống và được xác định từ trước cần thiết để đảm bảo sản phẩm hoặc dịch vụ thỏa mãn các yêu cầu chất lượng đề ra.	systems, and technical audit areas. A set of predetermined, systematic actions which are required to provide adequate confidence that a product or service satisfies quality requirements.
~~(78) **Điều kiện hoạt động tối thiểu của sân bay:** Là các giới hạn cho việc sử dụng sân bay đối với:~~ ~~(i) Cất cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và khi cần thiết, các điều kiện về mây, trần mây;~~ ~~(ii) Tiếp cận hạ cánh chính xác và các hoạt động hạ cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và độ cao quyết định (DA/H) thích hợp;~~ ~~(iii) Hạ cánh tiếp cận và hoạt động hạ cánh với sự hướng dẫn về độ cao, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh và~~	**Điều kiện hoạt động tối thiểu sân bay:** Là các giới hạn cho việc sử dụng sân bay đối với: (i) Cất cánh, biểu thị bởi tầm nhìn của đường hạ cất cánh và/hoặc tầm nhìn và các điều kiện về mây khi cần thiết; (ii) Tiếp cận hạ cánh bằng thiết bị 2D, biểu thị bởi tầm nhìn và/hoặc tầm nhìn đường hạ cất cánh (RVR) và độ cao/chiều cao giảm độ cao tối thiểu (MDA/H) và các điều kiện về mây khi cần thiết; và (iii) Tiếp cận hạ cánh bằng thiết bị 3D, biểu thị bởi tầm nhìn và/hoặc tầm nhìn đường hạ cất cánh (RVR) và độ cao/chiều cao giảm độ cao tối thiểu (MDA/H) và phù hợp với kiểu và/hoặc loại hình khai thác	**Aerodrome operating minima.** The limits of usability of an aerodrome for: (i) Take-off, expressed in terms of runway visual range and/or visibility and, if necessary, cloud conditions; (ii) Landing in 2D instrument approach operations, expressed in terms of visibility and/or runway visual range and minimum descent altitude/height (MDA/H) and, if necessary, cloud conditions; and (iii) Landing in 3D instrument approach operations, expressed in terms of visibility and/or runway visual range and decision altitude/height (DA/H); and as appropriate to the type and/or category of the operation.

~~độ cao quyết định (DA/H); và~~ ~~(iv) Hạ cánh tiếp cận giản đơn và các hoạt động hạ cánh, liên quan đến tầm nhìn của đường hạ cất cánh, độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA/H) và nếu cần thiết là các điều kiện về mây.~~		
Chưa có	**Điều tra.** Liên quan đến tai nạn, sự cố tàu bay, là một quá trình tiến hành nhằm mục đích ngăn ngừa tai nạn thông qua việc thu thập và phân tích thông tin, rút ra kết luận bao gồm xác định các nguyên nhân và đưa ra các khuyến cáo an toàn tương ứng.	**Investigation.** As relates to an aircraft accident or incident, a process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations.
Chưa có	**Điều tra viên chính.** Liên quan đến tai nạn sự cố tàu bay, là một người có năng lực có thẩm quyền tiến hành và kiểm soát hoạt động điều tra và chịu trách nhiệm trước tổ chức điều tra	**Investigator-in-charge.** As relates to an aircraft accident or indent, a person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the organisation, conduct and control of an investigation.
Chưa có	**Độ cao chặng bay tối thiểu (MSA).** Độ cao thấp nhất được phép sử dụng cho phép đạt phân cách tối thiểu là 300 mét (1000 ft) trên tất cả các vật thể trong khu vực vòng lượn bán kính 46 km (25 dặm biển) có tâm là điểm quy chiếu sân bay	**Minimum sector altitude (MSA).** The lowest altitude which may be used which will provide a minimum clearance of 300 m (1 000 ft) above all objects located in

	(ARP), điểm quy chiếu sân bay trực thăng (HRP) hoặc một điểm quan trọng xác định.	an area contained within a sector of a circle of 46 km (25 NM) radius centred on a significant point, the aerodrome reference point (ARP), or the heliport reference point (HRP).
Chưa có	**Độ dài hiệu quả của đường cất hạ cánh:** Khoảng cánh để hạ cánh tính từ điểm giao giữa đầu mút tiếp cận với đường tim của đường cất hạn cánh mà tại điểm đó tàu bay được phép tiếp cận tới điểm xa nhất trên đường cất hạn cánh.	**Effective length of the runway.** The distance for landing from the point at which the obstruction clearance plane associated with the approach end of the runway intersects the centreline of the runway to the far end.
Chưa có	**Động cơ trọng yếu**: Động cơ mà sự hỏng học của nó sẽ tác động bất lợi đến hầu hết các hiệu năng hoặc tính năng điều khiển của tàu bay.	**Critical engine.** The engine whose failure would most adversely affect the performance or handling qualities of an aircraft.
Chưa có	**Điểm không thể quay đầu.** Vị trí địa lý cuối cùng có thể mà tại đó tàu bay có thể tiếp tục đến được sân bay đến cũng như sân bay dự bị trên đường bay đối với mỗi chuyến bay cho trước.	**Point of no return.** The last possible geographic point at which an aeroplane can proceed to the destination aerodrome as well as to an available en route alternate aerodrome for a given flight.
Chưa có	**Đủ điều kiện bay:** Tình trạng của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc một bộ phận của tàu bay tuân thủ thiết kế được phê chuẩn và đủ điều kiện đảm bảo khai thác an toàn.	**Airworthy.** The status of an aircraft, engine, propeller or part when it conforms to its approved design and is in a condition for safe operation.
Chưa có	**Đủ điều kiện bay liên tục:** Một tập hợp các quy trình mà khi thực hiện theo nó thì một tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc bộ phận của tàu bay sẽ tuân thủ các quy định đủ điều kiện	**Continuing airworthiness.** The set of processes by which an aircraft, engine, propeller or part complies with the

	bay được áp dụng và duy trì điều kiện khai thác an toàn trong suốt cuộc đời hoạt động của máy bay.	applicable airworthiness requirements and remains in a condition for safe operation throughout its operating life.
~~(89) **Đường bay không lưu (ATS):** Là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp dịch vụ không lưu;~~	**Đường bay không lưu ATS hoặc ATC:** Là tuyến đường cụ thể được thiết kế cho các đường bay khi cần thiết để cung cấp dịch vụ không lưu. (Thuật ngữ "Đường bay ATS" được sử dụng với nhiều ý nghĩa khác nhau, đường hàng không, đường bay có tư vấn, đường bay có kiểm soát hoặc không kiểm soát, đường bay đến và đi). Một đường bay ATS được xác định bởi các tính năng kỹ thuật đường bay mà bao gồm thiết kế đường ATS, đường đến hoặc đi từ các điểm trọng yếu (Điểm báo cáo), khoảng cách giữa các điểm trọng yếu, quy định báo cáo khi được xác định bởi cơ quan có thẩm quyền ATS phù hợp, độ cao an toàn thấp nhất.	**ATS or ATC route.** A specified route designed for channelling the flow of traffic as necessary for the provision of air traffic services. (The term “ATS route” is used to mean variously, airway, advisory route, controlled or uncontrolled route, arrival or departure route, etc.) An ATS route is defined by route specifications which include an ATS route designator, the track to or from significant points (way-points), distance between significant points, reporting requirements and, as determined by the appropriate ATS authority, the lowest safe altitude.
Chưa có	**Đường cất hạ cánh khô:** Đường CHC được xem xét là khô nếu trên bề mặt đường CHC không có nước hoặc hơi ẩm.	**Dry runway.** A runway is considered dry if its surface is free of visible moisture and not contaminated within the area intended to be used.
Chưa có	**Đường CHC ướt.** Đường CHC được xem là ướt nếu bề mặt đường CHC được bao phủ bởi bất kỳ vùng ẩm ướt có thể quan sát được hoặc vùng nước có độ sâu lên đến 3 mm trong vùng khai thác dự kiến.	**Wet runway.** The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm deep within the intended area of use.
Chưa có	**Đường CHC bị bao phủ**. Một đường CHC bị bao phủ khi một phần lớn của khu vực bề mặt đường CHC trong khoảng chiều dài và chiều rộng được sử dụng bị bao phủ bởi sương giá,	**Contaminated runway**. A runway is contaminated when a significant portion of the runway surface area (whether in isolated areas or not)

	băng tuyết, nước (sâu hơn 3 mm) (chi tiết liệt kê trong danh mục mô tả tình trạng bề mặt đường CHC tại Phụ ước 14-I)	within the length and width being used is covered by one or more of the substances listed in the runway surface condition descriptors. (Refer to ICAO Annex 14-I)
Chưa có	**Đặc tính kỹ thuật tính năng thông tin liên lạc yêu cầu.** Một bộ các yêu cầu đối với việc cung cấp dịch vụ không lưu và thiết bị mặt đất liên quan, khả năng của tàu bay và các hoạt động cần thiết để hỗ trợ thông tin liên lạc dựa trên tính năng.	**Required communication performance (RCP) specification.** A set of requirements for air traffic service provision and associated ground equipment, aircraft capability, and operations needed to support performance-based communication.
Chưa có	**Điểm quyết định cất cánh.** Điểm được sử dụng để xác định tính năng cất cánh của trực thăng loại 1 khi việc hư hỏng động cơ xảy ra tại điểm này, hoặc cần tiến hành hủy cất cánh hoặc có thể tiếp tục cất cánh an toàn	**Takeoff decision point.** The point used in determining takeoff performance of a Class 1 helicopter from which, an engine failure occurring at this point, either a rejected takeoff may be made or a takeoff safely continued.
~~(93) **ELT cứu nạn (ELT(S)):** ELT có thể mang ra khỏi tàu bay và cất giữ để có thể sử dụng ngay trong trường hợp khẩn cấp, và có thể khởi động bằng tay bởi các nạn nhân;~~ ~~(94) **ELT tự động cố định [ELT~~	**Máy phát định vị khẩn cấp (ELT):** Là một thuật ngữ chung mô tả thiết bị truyền đi các tín hiệu đặc biệt trên các tần số qui định và tùy vào việc ứng dụng, có thể tự động được khởi động do bị lực tác động hoặc được thao tác bằng tay. Một ELT có thể là một trong các dạng sau đây: (i) ELT tự động cố định: ELT tự động khởi động và thường xuyên được gắn vào trên một tàu bay; (ii) ELT cầm tay tự động: Một ELT kích hoạt tự động được gắp chặt vào tàu bay nhưng có thể dễ dàng tháo khỏi tàu bay.	**Emergency Locator Transmitter (ELT).** A generic term describing equipment which broadcast distinctive signals on designated frequencies and, depending on application, may be automatically activated by impact or be manually activated. An ELT may be any of the following: (i) Automatic fixed ELT. An automatically activated ELT which is permanently attached to an aircraft.

~~**(AF)]:** ELT tự động khởi động và thường xuyên được gắn vào trên một tàu bay;~~ ~~(95) **ELT tự động kích hoạt [ELT(AD)]:** ELT được gắn vào một tàu bay và được kích hoạt và hoạt động một cách tự động khi bi lực tác động và trong một vài trường hợp là nhờ vào các cảm biến, cũng có thể thao tác bằng tay;~~ ~~(96) **ELT tự động xách tay [ELT(AP)]:** Một ELT tự động khởi động, được gắn chặt vào một tàu bay nhưng cũng có thể dễ dàng tháo ra khỏi tàu bay đó;~~	(iii) ELT tự động kích hoạt: ELT được gắn vào một tàu bay và được kích hoạt và hoạt động một cách tự động khi bi lực tác động và trong một vài trường hợp là nhờ vào các cảm biến, cũng có thể thao tác bằng tay; (iv) ELT cứu nạn (ELT(S)): ELT có thể mang ra khỏi tàu bay và cất giữ để có thể sử dụng ngay trong trường hợp khẩn cấp, và có thể khởi động bằng tay bởi các nạn nhân;	(ii) Automatic portable ELT. An automatically activated ELT which is rigidly attached to an aircraft but readily removable from the aircraft. (iii) Automatically deployable ELT. An ELT which is rigidly attached to an aircraft and which is automatically deployed and activated by impact, and in some cases, also be hydrostatic sensors. Manual deployment is also provided. (iv) Survival ELT. An ELT which is removable from an aircraft, stowed so as to facilitate its ready use in an emergency, and manually activated by survivors.
Chưa có	**Mệt mỏi:** Trạng thái sinh lý suy giảm tinh thần và khả năng làm việc, đó là kết quả của việc mất ngủ hoặc kéo dài thời gian mất ngủ và/hoặc hành vi của cơ thể mà có thể làm suy giảm sự tỉnh táo của thành viên tổ bay và làm giảm khả năng thực hiện khai thác tàu bay an toàn hoặc thực hiện các nhiệm vụ liên quan một cách an toàn.	**Fatigue.** A physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss or extended wakefulness and/or physical activity that can impair a crew member’s alertness and ability to safely operate an aircraft or perform safety related duties.

Chưa có	**Gia hạn Bằng, năng định, thẩm quyền hoặc giấy chứng nhận**.Thủ tục hành chính được thực hiện khi Bằng, năng định, thẩm quyền hoặc giấy chứng nhận vẫn còn hiệu lực nhằm cho phép Người giữ các tài liệu này có thể thực hiện các thẩm quyền quy định thêm một khoảng thời gian dựa trên việc tuân thủ các quy định cụ thể đối với mỗi loại tài liệu.	**Renewal – of licence, rating, authorisation or certificate.** The administrative action taken within the period of validity of a licence, rating, authorisation or certificate that allows the holder to continue to exercise the privileges of a licence, rating, authorisation or certificate for a further specified period consequent upon the fulfilment of specified requirements.
Chưa có	**Giai đoạn bay trọng yếu của chuyến bay:** Những giai đoạn hoạt động của tàu bay bao gồm lăn, cất cánh và hạ cánh, và tất cả các hoạt động bay dưới độ cao 10,000 feet, ngoại trừ khi bay bằng.	**Critical phases of flight.** Those portions of operations involving taxiing, takeoff and landing, and all flight operations below 10,000 feet, except cruise flight.
Chưa có	**Giai đoạn trên đường bay:** Phần của một chuyến bay từ lúc kết thúc cất cánh và bắt đầu giai đoạn lấy độ cao tới khi bắt đầu giai đoạn tiếp cận và hạ cánh	**En-route phase.** That part of the flight from the end of the take-off and initial climb phase to the commencement of the approach and landing phase.
Chưa có	**Giai đoạn tiếp cận chót (FAS).** Giai đoạn của quy trình tiếp cận bằng thiết bị ở đó việc giảm độ cao và điều khiển tàu bay vào thẳng hàng đường CHC đã được hoàn thành.	**Final approach segment (FAS).** That segment of an instrument approach procedure in which alignment and descent for landing are accomplished.
Chưa có	**Giai đoạn cất cánh và bay lấy độ cao ban đầu.** Phần đường bay bắt đầu từ cất cánh tới độ cao 300 m (1000 ft) trên mực cao của khu vực FATO, nếu kế hoạch bay được lập để vượt quá độ cao này hoặc tới điểm bắt đầu lấy độ cao đối với các trường hợp khác	**Take-off and initial climb phase.** That part of the flight from the start of take-off to 300 m (1 000 ft) above the elevation of the FATO, if the flight is planned to exceed this height, or to the end of the climb in the other cases.

Chưa có	**Giám định viên y khoa**. Một bác sỹ được đào tạo về y tế hàng không và có kiến thức, kinh nghiệm thực tiễn trong môi trường hàng không, được chỉ định bởi Cục HKVN để tiến hành kiểm tra tình trạng sức khỏe của Người nộp đơn nhằm cấp Bằng hoặc năng định theo quy định.	**Medical examiner.** A physician with training in aviation medicine and practical knowledge and experience of the aviation environment, who is designated by the CAAV to conduct medical examinations of fitness of applicants for licences or ratings for which medical requirements are prescribed.
Chưa có	**Giám sát phụ thuộc tự động – Quảng bá (ADS-B):** Một cách thức mà các tàu bay, trang thiết bị tại sân bay hoặc các đối tượng có thể chuyển hoặc/và nhận tự động các dữ liệu như đặc điểm nhận dạng, vị trí và dữ liệu bổ xung thích hợp bằng chế độ phát sóng thông qua liên kết dữ liệu.	**Automatic dependent surveillance – broadcast (ADS-B).** A means by which aircraft aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and additional data, as appropriate, in a broadcast mode via a data link.
Chưa có	**Giám sát phụ thuộc tự động – Hợp đồng (ADS-C):** Một cách thức mà các điều khoản của một thoả thuận ADS-C sẽ được chuyển đổi giữa hệ thống trên mặt đất với tàu bay thông qua liên kết dữ liệu, cụ thể theo những điều kiện gì để các thông báo ADS-C được khởi động và dữ liệu gì sẽ có trong thông báo.	**Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C).** A means by which the terms of an ADS-C agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft, via a data link, specifying under what conditions ADS-C reports would be initiated, and what data would be contained in the reports.
Chưa có	**Giám sát dựa trên tính năng (PBS).** Giám sát dựa trên đặc tính kỹ thuật tính năng được áp dụng theo các quy định của dịch vụ không lưu. Ghi chú. Một đặc tính RSP bao gồm các yêu cầu về tính năng giám sát được chỉ định tới các thành phần hệ thống dưới	**Performance-based surveillance (PBS).** Surveillance based on performance specifications applied to the provision of air traffic services.

	dạng giám sát được cung cấp và thời gian truyền dẫn dữ liệu liên quan, tính liên tục, tính sẵn sàng, tích toàn vẹn và các chức năng cần thiết cho khai thác phù hợp với không phận xác định.	Note.— An RSP specification includes surveillance performance requirements that are allocated to system components in terms of the surveillance to be provided and associated data delivery time, continuity, availability, integrity, accuracy of the surveillance data, safety and functionality needed for the proposed operation in the context of a particular airspace concept
Chưa có	**Giáo viên hướng dẫn được uỷ quyền:** Một người mà: (i) Giữ chứng chỉ Giáo viên hướng dẫn còn hiệu lực được cấp theo các quy định của Phần 7 của Bộ quy chế an toàn hàng không khi thực hiện huấn luyện mặt đất (ii) Giữ chứng chỉ Giáo viên hướng dẫn bay được cấp theo các quy định của Phần 7 khi thực hiện huấn luyện mặt đất hoặc huấn luyện bay; hoặc (iii) Được Cục Hàng không Việt Nam uỷ quyền để thực hiện huấn luyện mặt đất hoặc huấn luyện bay tuần thủ theo các quy định của Bộ quy chế An toàn hàng không.	**Authorised instructor.** A person who: (i) Holds a valid ground instructor certificate issued under Part 7 of these regulations when conducting ground training; (ii) Holds a current flight instructor certificate issued under Part 7 of these regulations when conducting ground training or flight training; or (iii) Is authorised by the CAAV to provide ground training or flight training under any Part of these regulations.
Chưa có	**Giáo viên kiểm tra:** Một người có trình độ được Cục Hàng không Việt Nam uỷ quyền để thực hiện kiểm tra năng lực, trình độ, kiểm tra kỹ năng, thực hành để cấp hoặc duy trì chứng chỉ cho nhân viên hàng không theo quy định.	**Examiner.** A qualified person designated by the CAAV to conduct a pilot proficiency test, a practical test for an airman licence or rating, or a knowledge test under these regulations.
Chưa có	**Giáo viên kiểm tra bay (trên tàu bay):** Một người có đủ trình độ và được phép thực hiện đánh giá trên tàu bay, trong	**Check airman (aeroplane).** A person who is qualified, and permitted, to

	thiết bị huấn luyện mô phỏng bay đối với một loại tàu bay cụ thể và cho một Người khai thác tàu bay cụ thể.	conduct an evaluation in an aeroplane, in a flight simulation training device for a particular type aeroplane, for a particular AOC holder.
Chưa có	**Giáo viên kiểm tra bay (trên buồng lái mô phỏng):** Một người có đủ trình độ được thực hiện đánh giá nhưng chỉ trên thiết bị huấn luyện mô phỏng bay đối với một loại tàu bay cụ thể và cho một Người khai thác cụ thể.	**Check airman (simulator).** A person who is qualified to conduct an evaluation, but only in a flight simulation training device for a particular type aircraft, for a particular AOC holder.
Chưa có	**Giấy chứng nhận sức khỏe.** Hồ sơ được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam chứng nhận người giữ Bằng thỏa mãn các yêu cầu y tế cần thiết khi thực hiện công việc. Hồ sơ này được Cục HKVN cấp trên cơ sở thẩm định báo cáo đánh giá (kiểm tra) y tế của Giám định viên y khoa được chỉ định đối với Người nộp đơn.	**Medical certificate.** The evidence issued by the CAAV that the licence holder meets specific requirements of medical fitness. It is issued following an evaluation by the CAAV of the report submitted by the designated medical examiner who conducted the assessment (examination) of the applicant for the licence.
Chưa có	**Hạ cánh hụt.** Một thao tác hạ cánh bị đình chỉ tại bất kỳ điểm nào dưới độ cao/chiều cao vượt chướng ngại vật	**Balked landing.** A landing manoeuvre that is unexpectedly discontinued at any point below the obstacle clearance altitude/height (OCA/H).
Chưa có	**Hàng không dân dụng:** Hoạt động của tàu bay dân sự với mục đích khai thác hàng không chung, công việc trên không, hoặc khai thác vận chuyển hàng không thương mại.	**Civil aviation.** The operation of any civil aircraft for the purpose of general aviation operations, aerial work or commercial air transport operations.
Chưa có	**Hành động can thiệp bất hợp pháp:** Là những hành động hoặc những hành vi cố tình gây nguy hiểm đối với an toàn hàng không và vận tải hàng không, ví dụ: (i) Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay,	**Acts of unlawful interference.** These are acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation and air transport, i.e::

	(ii) Chiếm đoạt bất hợp phát tàu bay dưới mặt đất, (iii) Bắt cóc con tin trong tàu bay hoặc trên sân bay, (iv) Tấn công bằng vũ lực trong tàu bay, trong cảng hàng không sân bay hoặc trên các công trình hàng không, (v) Đưa vũ khí hoặc các thiết bị, vật phẩm nguy hiểm vào trong tàu bay hoặc trong cảng hàng không với mục đích phạm tội. (vi) Thông tin sai lệch để gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất, gây nguy hiểm cho hành khác, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc công chúng, tại một cảng hàng không hoặc cơ sở hàng không dân dụng.	(i) Unlawful seizure of aircraft in flight, (ii) Unlawful seizure of aircraft on the ground, (iii) Hostage-taking on board an aircraft or on aerodromes, (iv) Forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility, (v) Introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes, (vi) Communication of false information as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.
Chưa có	**Hạ cánh bắt buộc đảm bảo an toàn.** Hạ cánh không thể tránh khỏi hoặc hạ cánh dưới nước không gây chấn thương cho người trong máy bay hoặc trên mặt đất hoặc mặt nước.	**Safe forced landing.** Unavoidable landing or ditching with a reasonable expectance of no injuries to person in the aircraft or on the surface.
Chưa có	**Hệ thống bảo dưỡng tương đương:** Một Người giữ Giấy chứng nhận khai thác tàu bay AOC có thể thực hiện các hoạt động bảo dưỡng thông qua một thoả thuận với một tổ chức bảo dưỡng hoặc có thể tự thực hiện bảo dưỡng của riêng mình, bảo dưỡng dự phòng, hoặc thay thế, miễn là hệ thống bảo dưỡng của Người có AOC được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và nó tương đương với một tổ chức bảo dưỡng, ngoại trừ	**Equivalent system of maintenance.** An AOC holder may conduct maintenance activities through an arrangement with an AMO or may conduct its own maintenance, preventive maintenance, or alterations, so long as the AOC holder's maintenance system is approved by the

	việc phê chuẩn để đưa tàu bay hoặc sản phẩm hàng không vào khai thác phải được thực hiện bởi một nhân viên kĩ thuật hàng không có chứng chỉ phù hợp hoặc một chuyên gia sửa chữa máy bay phù hợp.	CAAV and is equivalent to that of an AMO, except that the approval for return to service of an aircraft/aeronautical product shall be made by an appropriately licenced aviation maintenance technician or aircraft repair specialists, as appropriate.
Chưa có	**Hệ thống cảnh báo va chạm mặt đất (GPWS):** Một hệ thống cảnh báo sử dụng đồng hồ độ cao rada để cảnh báo cho người lái những điều kiện bay nguy hiểm.	**Ground proximity warning system (GPWS).** A warning system that uses radar altimeters to alert the pilots of hazardous flight conditions.
Chưa có	**Hệ thống hướng dẫn và cảnh báo gió đứt tầm thấp**. Một hệ thống sẽ cấp cảnh bảo gió đứt ở tầm thấp và trong một số trường hợp cung cấp thông tin hướng dẫn cho phi công để phòng tránh.	**Low altitude wind shear warning and guidance system.** A system that will issue a warning of low altitude wind shear and in some cases provide the pilot with guidance information of the escaper manoeuvre.
Chưa có	**Hệ thống cảnh báo nguy cơ va chạm địa hình (TAWS).** Một hệ thống cung cấp đây đủ thông tin và cảnh báo cho thành viên tổ lái nhằm phát hiện các nguy cơ va chạm địa hình tiềm năng và từ đó tổ lái có thể có các biện pháp hữu hiệu để ngăn ngừa sự kiện chuyến bay có kiểm soát va chạm vào địa hình (CFIT)	**Terrain Awareness Warning System.** A system that provides the flight crew with sufficient information and alerting to detect a potentially hazardous terrain situation and so the flight crew may take effective action to prevent a controlled flight into terrain (CFIT) event.
Chưa có	**Hệ thống giảm tốc.** Hệ thống được thiết kế để giảm tốc máy bay khi chạy vượt quá đường cất hạ cánh	**Arresting System.** A system designed to decelerate an aeroplane overrunning the runway
Chưa có	**Hệ thống giám sát ATS:** Thuật ngữ chung có ý nhiều nghĩa khác nhau, ADS-B, PSR, SSR hoặc bất kì hệ thống cơ sở mặt đất có khả năng nhận dạng tàu bay.	**ATS surveillance system.** A generic term meaning variously, ADS-B, PSR, SSR or

		any comparable ground-based system that enables the identification of aircraft.
Chưa có	**Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi.** Một hệ thống hoạt động dựa trên dữ liệu theo dõi và quản lý liên tục rủi ro an toàn liên quan đến mệt mỏi dựa trên các nguyên tắc và hiểu biết khoa học cũng như các kinh nghiệm khai thác nhằm mục đích đảm bảo nhân viên hàng không liên quan có đủ mức tỉnh táo cần thiết khi thực hiện nhiệm vụ. (i) Đó là một hệ thống quản lý mà người khai thác sử dụng để giảm thiểu ảnh hưởng của mỏi mệt trong hoạt động cụ thể (ii) Đó là một quá trình dựa trên dữ liệu và là một phương pháp có tính hệ thống nhằm theo dõi và quản lý các rủi ro an toàn liên quan đến các sai lỗi do mệt mỏi gây ra.	**Fatigue Risk Management System (FRMS).** A data-driven means of continuously monitoring and managing fatigue-related safety risks, based upon scientific principles and knowledge as well as operational experience that aims to ensure relevant personnel are performing at adequate levels of alertness (i) It is a management system for an operator to use to mitigate the effects of fatigue in its particular operations. (ii) It is a data-driven process and a systematic method used to continuously monitor and manage safety risks associated with fatigue-related error.
Chưa có	**Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO:** Một hệ thống tàu bay mà sự hỏng hóc hoặc xuống cấp của nó sẽ có ảnh hưởng bất lợi tới an toàn đối với chuyến bay EDTO, hoặc hệ thống có các tính năng hoạt động liên tục đặc biệt quan trọng đối với an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay trong khi bay chuyển hướng EDTO.	**EDTO-significant system.** An aeroplane system whose failure or degradation could adversely affect the safety particular to an EDTO flight, or whose continued functioning is specifically important to the safe flight and landing of an aeroplane during an EDTO diversion.
Chưa có	**Hệ thống quan sát tổng hợp (SVS)**. Một hệ thống hiển thị các hình ảnh tổng hợp dựa trên dữ liệu của các cảnh quay bên ngoài được quan sát từ buồng lái.	**Synthetic vision system (SVS).** A system to display data-derived synthetic images of the external scene from the perspective of the flight deck.

Chưa có	**Hàng hóa COMAT:** Hàng hóa của Người khai thác chở trên tàu bay của Người khai thác với mục đích riêng của Người khai thác.	**COMAT.** Operator material carried on an operator's aircraft for the operator's own purposes
Chưa có	**Hệ thống quan sát tổ hợp (CVS):** Một hệ thống hiển thị các hình ảnh mà được tổng hợp từ Hệ thống quan sát nâng cao (EVS) và hệ thống quan sát tổng hợp (SVS)	**Combined vision system (CVS).** A system to display images from a combination of an enhanced vision system (EVS) and a synthetic vision system (SVS).
Chưa có	**Hệ thống quan sát nâng cao (EVS).** Một hệ thống hiển thị hình ảnh thật dưới dạng điện tử các quang cảnh bên ngoài thông qua việc sử dụng cảm biến hình ảnh (EVS không bao gồm các hệ thống quan sát hình ảnh ban đêm (NVIS))	**Enhanced vision system.** A system to display electronic real-time images of the external scene achieved through the use of image sensors. (EVS does not include night vision imaging systems (NVIS).)
Chưa có	**Hiệu chuẩn:** Một loạt các hoạt động được thực hiện theo quy trình cụ thể nhằm so sánh các kết quả đo lường được thực hiện bởi một thiết bị đo lường hoặc tiêu chuẩn làm việc với các tiêu chuẩn đo lường đã được công nhận nhằm mục đích phát hiện và báo cáo hoặc loại bỏ những lỗi trong thiết bị đo lường, tiêu chuẩn làm việc, hoặc sản phẩm hàng không được thử nghiệm.	**Calibration.** A set of operations, performed in accordance with a definite documented procedure that compares the measurement performed by a measurement device or working standard with a recognised bureau of standards for the purpose of detecting and reporting or eliminating adjustment errors in the measurement device, working standard, or aeronautical product tested.
Chưa có	**Hồ sơ bay điện tử (EFB):** Một hệ thống thông tin điện tử dành cho tổ bay mà cho phép lưu trữ, cập nhật, phân phối, hiển thị và/hoặc tính toán dữ liệu số để hỗ trợ cho hoạt động bay hoặc thực hiện nhiệm vụ bay.	**Electronic Flight Bag (EFB).** An electronic information system for flight crew which allows for storing, updating, delivering, displaying and/or computing digital data to support flight operations or duties.

Chưa có	**Hợp đồng ADS:** Một văn bản trong đó các điều khoản của một thoả thuận ADS sẽ được trao đổi giữa hệ thống mặt đất và tàu bay và chỉ rõ các điều kiện để các báo cáo ADS được kích hoạt và các dữ liệu cần thiết được đưa vào báo cáo.	**ADS contract.** A means by which the terms of an ADS agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft, specifying under what conditions ADS reports would be initiated, and what data would be contained in the reports.
Chưa có	**Hợp đồng giao nhận**. Một hợp đồng cho phép một Nhà vận chuyển thuê khô máy bay và nhận hoặc giao lại việc kiểm soát khai thác tàu bay tại sân bay.	**Interchange agreement.** A leasing agreement which permits an air carrier to dry lease and take or relinquish operational control of an aircraft at an airport.
Chưa có	**Hư hại lớn.** Hư hại hoặc hỏng hóc có ảnh hưởng tiêu cực đến độ bền cấu trúc, tính năng và đặc tính bay của tàu bay và thường đòi hỏi phải thay thế hoặc sửa chữa lớn các thành phần bị tác động. Hư hỏng hoặc hư hại động cơ được giới hạn tới 1 động cơ nếu duy nhất 1 động cơ hỏng hoặc bị hư hại, các tấm làm thon hoặc nắp đậy động cơ bị uốn cong, lõm ở lớp vỏ tàu bay, các lỗ thủng nhỏ trên lớp vỏ hoặc khung, hư hại dưới đất của các rô to hoặc lá quạt, và hư hại tới càng hạ cánh, khối bánh, lốp, cánh tà, phụ trợ động cơ, phanh hoặc đầu mép cánh không được xem xét là "hư hại lớn" nhằm mục đích xác định hư hại liên quan đến tai nạn tàu bay.	**Substantial damage.** Damage or failure which adversely affects the structural strength, performance, or flight characteristics of the aircraft, and which would normally require major repair or replacement of the affected component. Engine failure or damage limited to an engine if only one engine fails or is damaged, bent fairings or cowling, dented skin, small punctured holes in the skin or fabric, ground damage to rotor or propeller blades, and damage to landing gear, wheels, tires, flaps, engine accessories, brakes, or wingtips are not considered "substantial damage" for the purpose of this substantial damage relating to an aircraft accident.

Chưa có	**Khai thác ngoài khơi.** Việc khai thác lịch trình mà phần lớn các chuyến bay tiến hành trên vùng biển từ hoặc tới các vị trí ngoài khơi. Các hoạt động khai thác bao gồm, nhưng không vị giới hạn tới, hỗ trợ việc khai thác dầu khí ngoài khơi, khai thác khoáng sản và chuyên chở.	**Offshore operations.** Operations which routinely have a substantial proportion of the flight conducted over sea areas to or from offshore locations. Such operations include, but are not limited to, support of offshore oil, gas and mineral exploitation and sea-pilot transfer.
Chưa có	**Khai thác tàu bay nông nghiệp:** Khai thác tàu bay với mục đích: (i) Phát tán bất kì chất hấp thụ có lợi; (ii) Phát tán bất kì chất nào khác để chăm sóc cây, xử lý đất, nhân giống cây cối, hoặc kiểm soát sâu bệnh; hoặc (iii) Tham gia vào các hoạt động phát tán ảnh hưởng trực tiếp đến nông nghiệp, làm vườn, bảo tồn rừng, nhưng không bao gồm việc phát tán côn trùng sống.	**Agricultural aircraft operation.** The operation of an aircraft for the purpose of: (i) Dispensing any economic poison; (ii) Dispensing any other substance intended for plant nourishment, soil treatment, propagation of plant life, or pest control; or (iii) Engaging in dispensing activities directly affecting agriculture, horticulture, or forest preservation, but not including the dispensing of live insects.
Chưa có	**Khai thác tầm bay mở rộng (EDTO):** Bất kì hoạt động nào được thực hiện bởi một tàu bay với hai hoặc nhiều hơn hai động cơ Tuốc bin ở nơi mà thời gian chuyển hướng tới một sân bay dự bị trên đường bay lớn hơn ngưỡng thời gian được quy định bởi Quốc gia người khai thác	**Extended diversion time operations (EDTO).** Any operation by an aeroplane with two or more turbine engines where the diversion time to an en-route alternate aerodrome is greater than the threshold time established by the State of the Operator.
Chưa có	**Khai thác tiếp cận bằng thiết bị.** Một việc tiếp cận và hạ cánh sử dụng thiết bị dẫn đường dựa trên quy trình tiếp cận bằng thiết bị. Có hai phương pháp thực hiện khai thác tiếp cận bằng thiết bị:	**Instrument approach operations.** An approach and landing using instruments for navigation guidance based on an instrument approach procedure. There are

	(i) Khai thác tiếp cận thiết bị hai chiều sử dụng dẫn đường theo phương ngang; và (ii) Khai thác tiếp cận thiết bị ba chiều sử dụng dẫn đường theo cả phương ngang và phương thẳng đứng.	two methods for executing instrument approach operations— (i) A two-dimensional (2D) instrument approach operation, using lateral navigation guidance only; and (ii) A three-dimensional (3D) instrument approach operation, using both lateral and vertical navigation guidance. Note.—Lateral and vertical navigation refers to the guidance provided either by (a) a ground based radio navigation aid; or (b) Computer generated navigation data from ground-based, space-based, self-contained or a combination of these.
~~(149) **Khoảng thời gian trách nhiệm bay:** Tổng thời gian từ thời điểm một thành viên tổ bay bắt đầu nhiệm vụ, ngay sau khi nghỉ ngơi và trước khi bắt đầu một chuyến bay hoặc một loạt chuyến bay, đến thời điểm thành viên tổ bay không còn nhiệm vụ nào, đã hoàn tất~~	**Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ bay:** Khoảng thời gian được tính bắt đầu khi một thành viên tổ bay bắt đầu thực hiện nhiệm vụ đối với một chuyến bay hay một loạt các chuyến bay và kết thúc khi tàu bay đã hạ cánh và các động cơ đã tắt đối với chuyến bay cuối cùng mà thành viên tổ bay đó thực hiện nhiệm vụ. (i) Khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ bay bao gồm thời gian thực hiện nhiệm vụ bởi thành viên tổ bay được người khai thác giao trước mỗi chuyến bay hoặc giữa các chuyến bay nhưng không can thiệp vào khoảng thời gian nghỉ của tổ bay (ii) Một số nhiệm vụ cũng được tính vào khoảng thời gian thực hiện nhiệm vụ bay như chuyển sân, huấn luyện trên tàu bay hoặc trong buồng lái mô phỏng, thời gian dự bị nếu các nhiệm vụ này xảy ra trước một chuyến bay bay hoặc giữa các	**Flight Duty Period.** A period which commences when a crew member is required to report for duty that includes a flight or a series of flights and which finishes when the aircraft finally comes to rest and the engines are shut down at the end of the last flight and there is no intention for further aircraft movement by the same crew member. (i) A flight duty period includes the duties performed by the crew member on behalf of the operator that occur before a flight segment or between flight segments without a required intervening rest period.

~~chuyến bay hoặc một loạt các chuyến bay;~~	chuyến bay nhưng không can thiệp vào khoảng thời gian nghỉ của tổ bay	(ii) Examples of tasks that are part of the flight duty period include deadhead transportation, training conducted in an aircraft or flight simulator, and airport/standby reserve, if the above tasks occur before a flight segment or between flight segments without an intervening required rest period.
Chưa có	**Không phận có dịch vụ không lưu:** Vùng trời có kích thước xác định, được gọi theo kí tự chữ cái, trong đó chỉ rõ các loại chuyến bay có thể hoạt động và chỉ rõ dịch vụ không lưu và quy tắc khai thác dành cho các các loại chuyến bay này.	**Air traffic services airspaces.** Airspaces of defined dimensions, alphabetically designated, within which specific types of flights may operate and for which air traffic services and rules of operation are specified.
Chưa có	**Không phận dẫn đường.** Không phận phía trên độ cao bay tối thiểu theo quy định của Quy chế hàng không dân dụng và có tính đến không phận cần thiết cho tàu bay cất, hạ cánh an toàn	**Navigable airspace.** The airspace above the minimum altitudes of flight prescribed in the civil aviation regulations and includes airspace needed to insure safety in the takeoff and landing of aircraft.
Chưa có	**Kiểm tra kỹ năng.** Một bài kiểm tra năng lực trong lĩnh vực khai thác đối với việc cấp Bằng, giấy phép, năng định hoặc thẩm quyền bằng cách yêu cầu người nộp đơn trả lời các câu hỏi và chứng tỏ khả năng điều khiển tàu bay khi bay hoặc trong thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được phê chuẩn hoặc kết hợp cả hai.	**Skill test.** A competency test on the areas of operations for a licence, certificate, rating, or authorisation that is conducted by having the applicant respond to questions and demonstrate manoeuvres in flight, or in an approved flight simulation training device, or in a combination of these.
Chưa có	**Ghế khu vực cửa thoát hiểm hành khách**. Hàng ghế nằm ở lối đi đến cửa thoát hiểm tính từ ghế ngay sát cửa thoát hiểm đến ghế ngoài cùng ngay lối đi hành lang (dọc thân) đầu	**Passenger exit seats.** Those seats having direct access to an exit, and those seats in a row of seats through which passengers

	tiên gần nhất cửa thoát hiểm đó và hành khách buộc phải vượt qua lối đi này để tới được cửa thoát hiểm. Ghế khu vực này phải đảm bảo hành khách có thể tiếp cận thẳng tới cửa thoát hiểm mà không bị cản trở bởi bất kỳ vật cản nào trên lối đi.	would have to pass to gain access to an exit, from the first seat inboard of the exit to the first aisle inboard of the exit. A passenger seat having "direct access" means a seat from which a passenger can proceed directly to the exit without entering an aisle or passing around an obstruction.
Chưa có	**Khoảng thời gian nghỉ ngơi**. Một giai đoạn xác định liên tục, ngày sau và/hoặc trước khi thực hiện nhiệm vụ, thành viên tổ bay, nhân viên bảo dưỡng và điều độ khai thác bay không thực hiện bất kỳ nhiệm vụ nào	**Rest period.** A continuous and defined period of time, subsequent to and/or prior to duty, during which flight or cabin crew members, maintenance personnel and flight dispatchers are free from all restraint by the operator, including freedom from present responsibility for work should the occasion arise
Chưa có	**Kiểu RCP.** Một nhãn (ví dụ RCP 240) biểu thị giá trị được chỉ định tới tham số RCP đối với thời gian truyền phát, tính liên tục, tính có sẵn và tính toàn vẹn của liên lạc	**RCP type.** A label (e.g. RCP 240) that represents the values assigned to RCP parameters for communication transaction time, continuity, availability and integrity.
Chưa có	**Liên lạc dựa trên tính năng (PBC).** Việc liên lạc dựa trên đặc tính kỹ thuật tính năng được áp dụng theo các quy định của dịch vụ không lưu Ghi chú: Một đặc tính RCP bao gồm các yêu cầu về tính năng thông tin liên lạc được chỉ định tới các thành phần hệ thống dưới dạng thông tin liên lạc được cung cấp và thời gian truyền dẫn liên quan, tính liên tục, tính sẵn sàng, tích toàn vẹn và các chức năng cần thiết phù hợp với không phận xác định.	**Performance-based communication (PBC).** Communication based on performance specifications applied to the provision of air traffic services. Note.—An RCP specification includes communication performance requirements that are allocated to system components in terms of the communication to be provided and associated transaction time, continuity, availability, integrity, safety

		and functionality needed for the proposed operation in the context of a particular airspace concept.
Chưa có	**Loại tính năng thông tin liên lạc yêu cầu**. Một nhãn (ví dụ RCP 240) biểu thị giá trị được chỉ định tới các tham số RCP đối với thời gian thực hiện liên lạc, tính liên tục, tính có sẵn và tính tích hợp	**Required communication performance type (RCP type).** A label (e.g. RCP 240) that represents the values assigned to RCP parameters for communication transaction time, continuity, availability and integrity.
Chưa có	**Màn hình hiển thị trước mặt người lái:** Hệ thống hiển thị mà hiển thị thông tin chính của chuyến bay trên màn hình kính trước mặt người lái.	**Head-up display (HUD).** A display system that presents flight information into the pilot's forward external field of view.
Chưa có	**Ma trận đánh giá tính trạng đường CHC (RCAM)**. Một ma trận cho phép đánh giá mã tình trạng đường CHC sử dụng các quy trình liên quan dựa trên kết quả quan sát tình trạng bề mặt đường CHC và báo cáo của người lái về hoạt động phanh máy bay.	**Runway condition assessment matrix (RCAM).** A matrix allowing the assessment of the runway condition code, using associated procedures, from a set of observed runway surface condition(s) and pilot report of braking action.
Chưa có	**Mã tình trạng đường CHC.** Một số mô tả tình trạng bề mặt đường CHC được sử dụng trong báo cáo tình trạng đường CHC.	**Runway condition code (RWYCC).** A number describing the runway surface condition to be used in the runway condition report.
Chưa có	**Mối nguy hiểm:** Một trạng thái hoặc một vật thể có khả năng gây ra tổn thương cho con người, hỏng hóc cho trang thiết bị hoặc các cấu trúc, mất chất liệu, hoặc giảm khả năng thực hiện các chức năng theo quy định.	**Hazard.** A condition or an object with the potential to cause injuries to personnel, damage to equipment or structures, loss of material, or reduction of ability to perform a prescribed function.
Chưa có	**Mối đe dọa.** Khi liên quan đến chuyến bay, là các sự kiện hoặc sai lỗi xảy ra ngoài tầm kiểm soát của nhân viên khai	**Threat.** As relating to flight, events or errors that occur beyond the influence of an operational person, increase

	thác, làm tăng tính phức tạp khai thác và phải được quản lý để duy trì mức độ an toàn.	operational complexity and which must be managed to maintain the margin of safety. (ICAO Annex 1)
Chưa có	**Mục tiêu an toàn.** Mục tiêu đạt được của các chỉ số thực hiện an toàn trong một khoảng thời gian xác định.	**Safety performance target.** The planned or intended objective for safety performance indicator(s) over a given period.
Chưa có	**Năm theo lịch:** Một khoảng thời gian là một năm bắt đầu từ ngày đầu tiên của Năm Dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của năm Dương lịch này (ví dụ: Từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 12 theo lịch Dương)	**Calendar year.** A period of a year beginning and ending with the dates that are conventionally accepted as marking the beginning and end of a numbered year (as January 1 through December 31 in the Gregorian calendar).
Chưa có	**Ngày theo lịch:** Giai đoạn 24 giờ tính từ 00h00 đến 23h59 sử dụng hệ thời gian quốc tế UTC hoặc theo giờ địa phương	**Calendar day.** A 24-hour period from 0000 through 2359 using Coordinated Universal Time or local time.
Chưa có	**Nghỉ giải lao.** Khoảng thời gian không làm bất kỳ nhiệm vụ gì nhưng được tính vào thời gian làm việc và nhỏ hơn khoảng thời gian nghỉ ngơi liên tục.	**Break.** A period free of all duties, which counts as duty, being less than a rest period.
Chưa có	**Người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát.** Là lái phụ thực hiện thẩm quyền và chức năng của người chỉ huy tàu bay dưới sự giám sát của người chỉ huy tàu bay theo phương thức giám sát được Cục HKVN chấp thuận.	**Pilot-in-command under supervision.** Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in- command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the CAAV
~~(201) **Người khai thác tàu bay:** là một tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động của tàu bay;~~	**Người khai thác tàu bay:** Bất kì một tổ chức nào tham gia vào hoạt động vận tải hàng không thương mại nội địa hoặc quốc tế, dù trực tiếp hay gián tiếp hoặc bằng cách thuê hay bằng bất kì một thoả thuận nào khác.	**Aircraft operator.** The aircraft operator means an organization, individual engaged in the aircraft operation

Chưa có	**Người khai thác tàu bay nước ngoài:** Bất kì người khai thác nào không phải là người khai thác tàu bay Việt Nam mà cam kết dù trực tiếp hay gián tiếp hoặc bằng cách thuê hay bất kì một thoả thuận nào khác, để tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng không thương mại trong lãnh thổ hoặc không phận Việt Nam, cho dù là thường lệ hay không thường lệ.	**Foreign air operator.** Any operator, not being a Vietnam air operator, which undertakes, whether directly or indirectly or by lease or any other arrangement, to engage in commercial air transport operations within borders or airspace of Vietnam, whether on a scheduled or charter basis;
Chưa có	**Nhà chức trách nước ngoài:** Nhà chức trách hàng không dân dụng mà cấp và giám sát việc tuân thủ các điều kiện được cấp phép trong Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của Người khai thác nước ngoài	**Foreign Authority.** The civil aviation authority that issues and oversees the Air Operator Certificate of the foreign operator.
Chưa có	**Nhân viên hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (Airman)**: Thuật ngữ này đề cập đến: (i) Bất kì người nào thực hiện nhiệm vụ như là người lái tàu bay, nhân viên bảo dưỡng tàu bay, thành viên tổ bay, hoặc người dẫn đường cho tàu bay trong khi tàu bay đang bay; (ii) Bất kì một cá nhân nào thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, bảo dưỡng, đại tu hoặc sửa chữa tàu bay, sửa chữa động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, hoặc các thiết bị tàu bay; hoặc (iii) Bất kì một cá nhân nào thực hiện nhiệm vụ như là một nhân viên điều phối bay.	**Airman.** This term refers to: (i) Any individual who engages, as the person in command or as pilot, mechanic, or member of the crew, or who navigates an aircraft while the aircraft is underway; (ii) Any individual in charge of the inspection, maintenance, overhauling, or repair of aircraft, and any individual in charge of the inspection, maintenance, overhauling, or repair of aircraft, aircraft engines, propellers, or appliances; or (iii) Any individual who serves in the capacity of flight dispatcher.
Chưa có	**Thẻ nhận dạng phê chuẩn đủ điều kiện bay:** Một sự nhận dạng được gắn vào từng bộ phận máy bay. Sự nhận dạng này phải bao gồm số của bộ phận, số thứ tự sản xuất, và tình trạng tuổi thọ. Mỗi lần bộ phận đó được tháo ra khỏi một sản phẩm được chứng nhận loại thì phải làm một nhận dạng mới	**Airworthiness approval tag.** A tag that may be attached to a part. The tag must include the part number, serial number, and current life status of the part. Each time the part is removed from a type

	hoặc nhận dạng đã tồn tại phải được cập nhật với tình trạng tuổi thọ hiện thời. Nhận dạng phê chuẩn đủ điều kiện bay có hai mục đích riêng biệt như sau: (i) Như là một chứng chỉ cho phép sử dụng của một bộ phận, thiết bị hoặc thiết bị lắp ráp sau bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa, đại tu hoặc khôi phục, và (ii) Với mục đích để bàn giao một phụ tùng mới sản xuất.	certificated product, a new tag must be created or the existing tag must be updated with the current life status. The airworthiness approval tag has two distinct purposes: (i) As a certification of release to service of a part, component or assembly after maintenance, preventive maintenance, overhaul or rebuilding, and (ii) For shipping of a newly manufactured part.
Chưa có	**Nhiên liệu trọng yếu khai thác EDTO:** Lượng nhiên liệu cần thiết để bay tới sân bay dự, ở điểm quan trong nhất nhất trên đường bay, hỏng hóc hệ thống được hạn chế tối đa.	**EDTO critical fuel.** The fuel quantity necessary to fly to an en-route alternate aerodrome considering, at the most critical point on the route, the most limiting system failure.
Chưa có	**Nhiệm vụ ngắt quãng**: Một khoảng thời gian làm hai nhiệm vụ bay bị ngắt quãng bằng một lần giải lao ở giữa;	**Split duty.** A flight duty period which consists of two duties separated by a scheduled break that is less than a required rest period.
Chưa có	**Phân loại tải trọng máy bay trực thăng.** Cấu hình đối với tải bên ngoài được chuyên chở bởi máy bay trực thăng: (i) Hạng A - tải bên ngoài gắn cố định với máy bay, không thể loại bỏ khi bay và không vượt quá càng hạ cánh, được sử dụng để vận chuyển hàng hóa (ii) Hạng B - tải bên ngoài được treo từ máy bay trực thăng, có thể loại bỏ khi bay, và được vận chuyển trên vùng đất và vùng nước trong quá trình khai thác máy bay	**Rotorcraft load combinations.** Configurations for external loads carried by rotorcraft: (i) Class A—external load fixed to the rotorcraft, cannot be jettisoned, and does not extend below the landing gear, used to transport cargo. (ii) Class B—external load suspended from the rotorcraft, which can be

	iii) Hạng C - tải bên ngoài được treo bởi máy bay trực thăng, có thể loại bỏ khi bay nhưng duy trì tiếp xúc với mặt đất hoặc mặt nước khi khai thác máy bay (iv) Hạng D - tải bên ngoài được treo từ máy bay trực thăng nhằm vận chuyển người	jettisoned, and is transported free of land or water during rotorcraft operations. (iii) Class C—external load suspended from the rotorcraft, which can be jettisoned, but remains in contact with land or water during rotorcraft operation. (iv) Class D—external load suspended from the rotorcraft for the carriage of persons.
Chưa có	**Phân loại khai thác tiếp cận bằng thiết bị.** Việc phân loại khai thác tiếp cận bằng thiết bị dựa trên các giá trị khai thác tối thiểu được thiết kế mà dưới giá trị này việc tiếp cận chỉ có thể được tiếp tục với các tham chiếu bằng mắt cần thiết như sau: (i) Kiểu A: một độ cao giảm cao tối thiểu hoặc độ cao quyết định bằng hoặc lớn hơn 75 m (250 ft) (ii) Kiểu B: một độ cao quyết định dưới 75 m (250 ft). Khai thác tiếp cận bằng thiết bị loại B được phân nhỏ như sau: (A) Loại I (CAT I): một độ cao quyết định không thấp hơn 60m (200ft) và hoặc với tầm nhìn không dưới 800m hoặc tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 550m; (B) Loại II (CAT II): một độ cao quyết định thấp hơn 60m (200ft), nhưng không dưới 30m (100ft) và tầm nhìn đường hạ cất cánh không dưới 300m (C) Loại IIIA (CAT IIIA): Độ cao quyết định dưới 30m (100ft) hoặc không có độ cao quyết định; và Tầm nhìn đường hạ cất cánh từ 175m trở lên. (D) Loại IIIB (CAT IIIB): Độ cao quyết định dưới 15m (500ft) hoặc không có độ cao quyết định; và tầm nhìn đường hạ cất cánh nhỏ hơn 175m và lớn hơn 50 m; và	**Instrument approach operations - classifications of.** Classifications of instrument approach operations based on the designed lowest operating minima below which an approach operation shall only be continued with the required visual reference as follows: (i) Type A: a minimum descent height or decision height at or above 75 m (250 ft); and (ii) Type B: a decision height below 75 m (250 ft). Type B instrument approach operations are categorized as: (A) Category I (CAT I): a decision height not lower than 60 m (200 ft) and with either a visibility not less than 800 m or a runway visual range not less than 550 m; (B) Category II (CAT II): a decision height lower than 60 m (200 ft), but not lower than 30 m (100 ft) and a runway visual range not less than 300 m;

	(E) Loại IIIC (CAT IIIC): không có độ cao quyết định và không có giới hạn tầm nhìn đường hạ cất cánh	(C) Category IIIA (CAT IIIA): a decision height lower than 30 m (100 ft) or no decision height and a runway visual range not less than 175 m; (D) Category IIIB (CAT IIIB): a decision height lower than 15 m (50 ft), or no decision height and a runway visual range less than 175 m but not less than 50 m; and (E) Category IIIC (CAT IIIC): no decision height and no runway visual range limitations.
Chưa có	**Phê chuẩn (khi liên quan tới Hàng nguy hiểm):** Là sự cho phép bởi nhà chức trách của một Quốc gia thích hợp đối với: (i) Việc vận chuyển hàng nguy hiểm bị cấm mà được chấp thuận, quy định trong tài liệu Hướng dẫn kĩ thuật trên tàu bay chở khách hoặc/và chở hàng (ii) Các mục đích khác theo quy định trong tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật	**Approval (as related to Dangerous goods).** An authorization granted by an appropriate national authority for:: (i) The transport of dangerous goods forbidden on passenger and/or cargo aircraft where theTechnical Instructions state that such goods may be carried with an approval; or (ii) Other purposes as provided for in the Technical Instructions.
Chưa có	**Phù hợp với nhiệm vụ.** Trạng thái thể chất, tinh thần và trí tuệ có khả năng thực hiện nhiệm vụ ở mức độ an toàn cao nhất	**Fit for duty.** Physiologically and mentally prepared and capable of performing assigned duties at the highest degree of safety.
Chưa có	**Phụ ước của Công ước Chicago:** Tài liệu được ban hành bởi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) chứa đựng các Tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành áp dụng cho hàng không dân dụng.	**Annexes to the Chicago Convention.** The documents issued by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) containing the Standards and

		Recommended Practices applicable to civil aviation. (Law)
Chưa có	**Phương thức tiếp cận bằng thiết bị (IAP):** Hàng loạt các thao tác được xác định trước nhờ các thiết bị bay cùng với với việc bảo đảm nhận biết và tránh khỏi các chướng ngại vật từ điểm bắt đầu vào tiếp cận hạ cánh, hoặc nếu có thể, từ điểm bắt đầu của đường bay được xác định tới một điểm mà từ đó tàu bay có thể hạ cánh và sau đó, nếu việc hạ cánh chưa được thực hiện, tới một vị trí chờ hoặc không còn chướng ngại vật trên đường bay; (i) Quy trình tiếp cận không chính xác. Một quy trình tiếp cận được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 2 chiều Kiểu A (ii) Quy trình tiếp cận với hướng dẫn theo phương thẳng đứng. Một quy trình tiếp cận bằng thiết bị dẫn đường dựa trên tính năng được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 3 chiều Kiểu A (iii) Quy trình tiếp cận chính xác. Một quy trình tiếp cận bằng thiết bị dựa trên các hệ thống dẫn đường (ILS, MLS, GLS và SBAS CAT I) được thiết kế cho hoạt động tiếp cận bằng thiết bị dạng 3 chiều Kiểu A hoặc B Ghi chú: Hướng dẫn theo phương ngang và phương thẳng đứng dựa vào hướng dẫn được cung cấp bởi hoặc (a) Thiết bị trợ giúp dẫn đường dựa trên mặt đất hoặc (b) Dữ liệu dẫn đường do máy tính tạo ra	**Instrument approach procedure (IAP).** A series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. (i) Non-precision approach (NPA) procedure. Non precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A. (ii) Approach procedure with vertical guidance (APV). A performance based navigation (PBN) instrument approach procedure designed for 3D instrument approach operations Type A.. (iii) Precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure based on navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) designed for 3D

		instrument approach operations Type A or B. Note: Lateral and vertical guidance refers to the guidance provided either by (a) ground-based navigation aid; or (b) computer-generated navigation data.
Chưa có	**Quản lý sai lỗi:** Một quá trình phát hiện và ứng phó các sai lỗi bằng các biện pháp làm giảm thiểu hoặc loại bỏ các hậu quả của các lỗi, và làm giảm thiểu các khả năng có thể xảy ra sai lỗi hoặc các trạng thái không mong muốn của tàu bay	**Error management.** The process of detecting and responding to errors with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of errors, and mitigate the probability of errors or undesired aircraft state.
Chưa có	**Quản lý mối đe dọa**. Quá trình phát hiện và xử lý đối với các mối đe dọa bằng các biện pháp ngăn chặn nhằm giảm thiểu hoặc loại trừ hậu quả của các mối đe dọa và làm giảm bớt xác suất xảy ra sai lỗi hoặc sự kiện không mong muốn.	**Threat management.** The process of detecting and responding to the threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats, and mitigate the probability of errors or undesired aircraft.
Chưa có	**Quốc gia.** Thuật ngữ này chỉ một đất nước có thể là Việt Nam hoặc nước ngoài mà có nghĩa vụ đối với hàng không nội địa và quốc tế.	**State(s).** Where found in these regulations, this term indicates a country, whether Vietnam or a foreign country, that has obligations regarding international and domestic aviation. The following terms or phrases are use in ICAO Standards to assign those obligations:
Chưa có	**Quốc gia đích đến**. Quốc gia sau cùng mà tại đó người, hàng hóa rời khỏi và/hoặc được đưa ra khỏi tàu bay	**State of Destination.** The State in the territory of which the consignment is finally to be unloaded from an aircraft.

Chưa có	**Quốc gia sân bay hoạt động.** Quốc gia mà ở đó sân bay được xây dựng và hoạt động	**State of the Aerodrome**. The State in whose territory the aerodrome is located.
Chưa có	**Rủi ro an toàn.** Xác suất xảy ra một sự kiện và mức độ thiệt hại của hậu quả khi sự kiện xảy ra hoặc là hậu quả của một mối nguy hiểm.	**Safety risk.** The predicted likelihood and severity of the consequences or outcomes of a hazard.
Chưa có	**Sai Lỗi:** Một hành động hoặc do không thực hiện hành động của một nhân viên làm việc dẫn tới các sai lệch so với quy trình, mục đích hoặc mong đợi của tổ chức hoặc của nhân viên làm việc đó.	**Error.** An action or inaction by an operational person that leads to deviations from organizational or the operational person's intentions or expectations.
Chưa có	**Sản phẩm hàng không:** Bất kì tàu bay, động cơ máy bay, cánh quạt, hoặc các bộ phận lắp ráp, phụ tùng, vật liệu, linh kiện, hoặc bộ phận được lắp đặt trên tàu bay.	**Aeronautical product.** Any aircraft, aircraft engine, propeller, or subassembly, appliance, material, part, or component to be installed thereon.
(222) ~~**Sân bay:** Là một khu vực xác định trên đất liền hoặc dưới nước được sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và hoạt động trên bề mặt của tàu bay;~~ ~~(227) **Sân bay trực thăng:** Một cảng hàng không hoặc một khu vực xác định trên một kết cấu nhằm sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và sự di chuyển trên bề mặt của trực thăng;~~	**Sân bay/cảng hàng không/ Sân bay trực thăng:** Một khu vực xác định trên đất liền hoặc trên mặt nước (bao gồm các công trình, máy móc, thiết bị) được sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, đi và di chuyển trên bề mặt của tàu bay;	**Aerodrome/Airport/Heliport.** A defined area.on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

(~~223~~) ~~**Sân bay dự bị cho trực thăng :** Là một sân bay dành cho máy bay lên thẳng được qui định trong kế hoạch bay mà một máy bay có thể bay tới khi máy bay này không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;~~ (~~224~~) ~~**Sân bay dự bị:** Là sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh. (Sân bay mà từ đó một chuyến bay xuất phát cũng có thể là sân bay dự bị trên đường bay hoặc sân bay dự bị hạ cánh cho chuyến bay đó);~~ (~~58~~) ~~**Dự bị cất cánh:** Là một sân bay dự bị mà tại đó một tàu bay có thể hạ cánh nếu~~	**Sân bay/Cảng hàng không/Sân bay trực thăng dự bị:** Là một sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể hoặc được cảnh báo không nên đến hạ cánh tại sân dự định hạ cánh ban đầu, nơi mà cần có các dịch vụ, trang thiết bị luôn sẵn sàng phục vụ, phù hợp với các yêu cầu khai thác, tính năng của tàu bay và đúng với thời gian dự kiến tàu bay khai thác. Sân bay dự bị bao gồm các loại sân bay sau: (i) Dự bị cất cánh: Là một sân bay/sân bay trực thăng dự bị để tàu bay có khả năng hạ cánh ngay sau khi cất cánh và khi tàu bay không thể sử dụng sân bay khởi hành để làm sân bay hạ cánh. (ii) Dự trên hành trình: Là một sân bay/sân bay trực thăng dự bị mà một tàu bay có thể hạ cánh trong trường hợp mà việc chuyển hướng trở thành cần thiết khi đang bay trên đường bay. (iii) Dự bị trên hành trình EDTO: Là một sân bay dự bị phù hợp và thích hợp mà tại đó một tàu bay có khả năng hạ cánh sau khi một động cơ bị tắt hoặc sau khi có một điều kiện bất bình thường hoặc khẩn cấp khác khi đang khai thác EDTO trên đường bay; (iv) Dự bị đến: Là một sân bay/sân bay trực thăng dự bị mà một tàu bay có thể bay đến nếu tàu bay này không thể hoặc được cảnh báo không nên bay tới hoặc hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;	**Alternate aerodrome/airport/heliport.** An aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or land at the aerodrome/heliport of intended landing where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate aerodromes/heliports include the following— (i) Takeoff alternate. An alternate aerodrome/heliport at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after takeoff and it is not possible to use the aerodrome of departure. (ii) En-route alternate. An alternate aerodrome/heliport at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary en route. (iii) ETDO en-route alternate. A suitable and appropriate alternate aerodrome at which an aeroplane would be able to land after experiencing an engine shut-down or other abnormal or emergency condition while en route in an ETDO operation. (iv) Destination alternate. An alternate aerodrome/heliport at which an aircraft

~~việc này là cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân bay xuất phát;~~ ~~(59) **Dự bị đến:** Là một sân bay dự bị mà một tàu bay có thể bay đến nếu tàu bay này không thể hoặc không nên bay tới hoặc hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh;~~ ~~(60) **Dự bị trên hành trình ETOPS:** Là một sân bay phù hợp và thích hợp mà tại đó một tàu bay có khả năng hạ cánh sau khi một động cơ bị hỏng hoặc sau khi có một điều kiện bất bình thường hoặc khẩn cấp khác khi đang khai thác ETOPS trên đường bay;~~ ~~(61) **Dự bị trên hành trình:** Là một sân bay mà tại đó một tàu bay có khả năng hạ~~		would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing.

~~cánh sau khi có một điều kiện bất bình thường hoặc khẩn cấp khi đang trên hành trình;~~		
Chưa có	**Sân bay biệt lập.** Một sân bay đến nhưng không có sân bay dự bị thích hợp đối với mỗi loại tàu bay xác định.	**Isolated aerodrome.** A destination aerodrome for which there is no destination alternate aerodrome suitable for a given aeroplane type.
Chưa có	**Sự cố nghiêm trọng**. Các sự cố liên quan đến các tình huống có khả năng cao xảy ra tai nạn và gắn liền với khai thác tàu bay, trong trường hợp máy bay có người lái, xảy ra giữa thời điểm bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay hoặc trong trường hợp máy bay không người lái, xảy ra giữa thời điểm máy bay sẵn sàng để di chuyển cho chuyến bay cho đến khi nó kết thúc chuyến bay và hệ thống lực đẩy bị ngắt. Một sự cố liên quan đến tình huống cho thấy rằng một tai nạn đã gần như xảy ra và sự khác biệt chỉ là kết quả của sự kiện.	**Serious incident.** An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. An incident involving circumstances indicating that an accident nearly occurred, the difference being only in the outcome.
Chưa có	**Sự phụ thuộc vào chất kích thích**. Tình trạng một người phụ thuộc vào một chất nào đó không phải là thuốc lá hoặc đồ uống có chứa xantin (như trong cà fê), dựa trên khả	**Substance dependence.** A condition in which a person is dependent on a substance, other than tobacco or ordinary

	năng chịu đựng tăng cao; biểu hiện của triệu chứng nghiện; mất kiểm soát khi sử dụng; hoặc liên tục sử dụng mặc dù gây hại tới sức khỏe hoặc làm suy giảm các chức năng xã hội, cá nhân hoặc nghề nghiệp.	xanthine-containing (e.g., caffeine) beverages, as evidenced by increased tolerance; manifestation of withdrawal symptoms; impaired control of use; or continued use despite damage to physical health or impairment of social, personal, or occupational functioning.
Chưa có	**Sửa chữa lớn.** Sửa chữa lớn có nghĩa việc sửa chữa mà: (i) Nếu việc thực hiện không đúng có thể ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng, động cơ, khai thác, đặc tính bay hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay; hoặc (ii) Không được thực hiện đúng theo thao tác đã được chấp thuận hoặc không thể được hiện bởi các hoạt động cơ bản	**Major repair.** Major repair means a repair that: (i) If improperly done might appreciably affect weight, balance, structural strength, performance, powerplant, operations, flight characteristics, or other qualities affecting airworthiness; or (ii) Is not done according to accepted practices or cannot be done by elementary operations.
Chưa có	**Tải tối ưu.** Là tích của tải giới hạn với một hệ số an toàn thích hợp	**Ultimate load.** The limit load multiplied by the appropriate factor of safety.
~~(244) **Tai nạn tàu bay:** Là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà~~	**Tai nạn:** Một sự cố liên quan tới khai thác tàu bay xảy ra giữa khoảng thời gian bất kì một người nào lên tàu bay dự định thực hiện chuyến bay đến thời điểm nhưng người đó ra khỏi tàu bay, hoặc trong trường hợp đối với một tàu bay không có người lái thì sự cố diễn ra giữa khoảng thời gian tàu bay sẵn sàng di chuyển để dự định thực hiện chuyến bay tới khi tàu bay kết thúc chuyến bay và hệ thống lực đẩy chính được tắt, trong đó: (i) Có người chết hoặc bị thương nặng do: (A) Ở trong tàu bay:	**Accident.** An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and

~~xảy ra một trong các trường hợp sau đây:~~ ~~(i) Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;~~ ~~(ii) Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng~~	(B) Do tác động trực tiếp với bất kì bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay; hoặc (C) Do tác động trực tiếp của khí xả từ động cơ tàu bay, ngoại trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của người trốn vé ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay; (ii) Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, ngoại trừ những hỏng hóc hoặc hư hại đối với động cơ khi hư hại này chỉ giới hạn đến một động cơ tàu bay (bao gồm cả vỏ bọc hoặc phụ tùng của động cơ), hỏng hóc ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, khối bánh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay, các bảng, cửa buồng càng, kính chắn gió, lớp vỏ tàu bay (như các vết lõm hoặc lỗ thủng nhỏ) hoặc những hỏng hóc nhỏ trên lá quay động cơ chính, lá quay đuôi tàu bay, càng, và những hậu quả do mưa đá hoặc chim va chạm (kể cả những lỗ miếng che ra-đa trước mũi tàu bay); hoặc (iii) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được	the primary propulsion system is shut down, in which: (i) A person is fatally or seriously injured as a result of: —Being in the aircraft; —Direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft; or —Direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew. (ii) The aircraft sustains damage or structural failure which: —adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and —would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to

~~bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;~~ ~~(iii) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.~~		main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or (iii) The aircraft is missing or is completely inaccessible.
Chưa có	**Tài liệu mô tả đặc điểm huấn luyện.** Một tài liệu được Cục HKVN cấp cho Người giữ Giấy chứng nhận tổ chức huấn luyện hàng không nhằm mô tả cụ thể các yêu về chương trình huấn luyện và thẩm quyền tiến hành huấn luyện, kiểm tra và sát hạch với các giới hạn cụ thể.	**Training specifications.** A document issued to an Aviation Training Organisation certificate holder by the CAAV that specifies training programme requirements and authorises the conduct of training, checking, and testing with any limitations thereof.

Chưa có	**Tàu bay dân dụng:** Bất kì một tàu bay nào không phải là tàu bay quân sự	**Civil aircraft.** Any aircraft other than a military aircraft.
Chưa có	**Tàu bay được chứng nhận để khai thác nhiều người lái:** Một loại tàu bay được quốc gia đăng ký xác nhận, trong suốt quá trình phê chuẩn, có thể khai thác an toàn với thành viên tổ lái tối thiểu gồm hai người lái.	**Aircraft certificated for multi-pilot operation.** A type of aircraft which the State of Registry has determined, during the certification process, can be operated safely with a minimum crew of two pilots.
Chưa có	**Tàu bay được quy định để khai thác với một lái phụ:** Một loại tàu bay được quy định khai thác với một lái phụ, khi được chỉ rõ trong tài liệu Hướng dẫn bay hoặc trong chứng chỉ Người khai thác tàu bay.	**Aircraft required to be operated with a co-pilot.** A type of aircraft that is required to be operated with a co-pilot, as specified in the flight manual or by the air operator certificate.
Chưa có	**Tàu bay phức hợp:** Một tàu bay có càng, cánh tà có thể thu thả được, và có khả năng điều khiển góc chúc ngóc (pitch) của cánh quạt, hoặc trong trường hợp đối với một thuỷ phi cơ thì có khả năng điều khiển cánh tà và góc chúc ngóc (pitch) của cánh quạt.	**Complex aeroplane.** An aeroplane that has retractable landing gear, flaps, and a controllable pitch propeller; or in the case of a seaplane, flaps and a controllable pitch propeller.
Chưa có	**Tàu bay chở hàng:** Bất kì tàu bay nào chở hàng hoá hoặc tài sản nhưng không chở khách. Trong mục này những đối tượng sau không được coi là hành khách: (i) Thành viên tổ bay (ii) Nhân viên của Người khai thác được chở tuân thủ với các quy định trong tài liệu Hướng dẫn khai thác. (iii) Một đại diện được uỷ quyền của Cục Hàng không Việt Nam (iv) Một người có trách nhiệm đối với một hàng hoá đặc biệt trên tàu bay.	**Cargo aircraft.** Any aircraft carrying goods or property but not passengers. In this context the following are not considered to be passengers: (i) A crew member. (ii) An operator's employee permitted by, and carried in accordance with, the instructions contained in the Operations Manual. (iii) An authorised representative of an CAAV.

		(iv) A person with duties in respect of a particular shipment on board.
Chưa có	**Tàu bay không người lái**. Một cách phân loại về máy bay được khai thác mà không có phi công điều khiển. Máy bay không người lái phải bao gồm cả khí cầu không người lái và tàu bay điều khiển từ xa.	**Unmanned Aircraft.** A further classification of an aircraft which is intended to be operated with no pilot on board. Unmanned aircraft shall include unmanned free balloons and remotely piloted aircraft.
Chưa có	**Tháng theo lịch:** Một khoảng thời gian là một tháng bắt đầu từ ngày đầu tiên của Tháng Dương lịch và kết thúc ngày cuối cùng của tháng Dương lịch này (ví dụ: Từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 31 tháng 1 theo lịch Dương)	**Calendar month.** A period of a month beginning and ending with the dates that are conventionally accepted as marking the beginning and end of a numbered month (as January 1 through January 31 in the Gregorian calendar).
Chưa có	**Theo dõi tàu bay.** Quá trình dựa trên thiết bị dẫn đường trên mặt đất nhằm duy trì và cập nhật theo một chu kỳ tiêu chuẩn thông tin định vị 4 chiều của tàu bay khi đang bay.	**Aircraft tracking.** A ground-based process that maintains and updates, at standardized intervals, a record of the four dimensional position of individual aircraft in flight
Chưa có	**Thời gian trực dự phòng**. Khoảng thời gian người khai thác yêu cầu thành viên tổ bay sẵn sàng nhận nhiệm vụ khi cần thiết.	**Reserve availability period.** A duty period during which an operator requires a crew member on short call reserve to be available to receive an assignment for a duty or flight duty period.
Chưa có	**Thành viên tổ bay dự phòng.** Thành viên tổ bay được người khai thác yêu cầu sẵn sàng nhận nhiệm vụ khi cần thiết	**Reserve crew member.** A crew member who is required by an operator to be available to receive an assignment for duty.
Chưa có	**Trang thiết bị phục vụ nghỉ ngơi**. Giường ngủ hoặc ghế được lắp đặt trên tàu bay phục vụ cho giấc ngủ của tổ bay.	**Rest facility.** A bunk or seat accommodation installed in an aircraft

	(i) Trang thiết bị nghỉ loại 1: Giường ngủ hoặc bề mặt phẳng nằm ngang cho phép tổ bay nằm ngủ được bố trí trong một khu vực tách biệt so với buồng lái và khoang khách được kiểm soát nhiệt độ, ánh sáng, tách biệt với tiếng ồn và phiền nhiễu. (ii) Trang thiết bị nghỉ loại 2: Ghế trong khoang khách cho phép vị trí nằm ngang hoặc gần như nằm ngang được bố trí tại khu vực tách biệt với hành khách bởi một số tối thiểu rèm che đảm bảo kín đáo và giảm thiểu tiếng ồn cũng như các phiền nhiễu có thể gây ra bởi tổ bay hoặc hành khách. (iii) Trang thiết bị nghỉ loại 3: Ghế trong khoang khách hoặc buồng lái có thể nghiêng ít nhất 40 độ và hỗ trợ vị trí nghỉ chân.	that provides a crew member with a sleep opportunity. (i) Class 1 rest facility. A bunk or other surface that allows for a flat sleeping position and is located separate from both the flight deck and passenger cabin in an area that is temperature- controlled, allows the crew member to control light, and provides isolation from noise and disturbance. (ii) Class 2 rest facility. A seat in an aircraft cabin that allows for a flat or near flat sleeping position; is separated from passengers by a minimum of a curtain to provide darkness and some sound mitigation; and is reasonably free from disturbance by passengers or crew members. (iii) Class 3 rest facility. A seat in an aircraft cabin or flight deck that reclines at least 40 degrees and provides leg and foot support.
Chưa có	**Thời gian ngưỡng.** Phạm vi bay, được biểu thị qua thời gian bay, được thiết lập bởi Quốc gia người khai thác tàu bay tới một sân bay dự bị trên đường bay, ở đó bất kỳ thời gian vượt quá đòi hỏi phê chuẩn khai thác mở rộng thời gian bay (EDTO) từ Quốc gia người khai thác tàu bay.	**Threshold time.** The range, expressed in time, established by the State of the Operator to an en-route alternate aerodrome, whereby any time beyond requires an EDTO approval from the State of the Operator.

Chưa có	**Tiêu chuẩn gốc.** Tiêu chuẩn được định nghĩa và duy trì bởi nhà chức trách của quốc gia và được sử dụng để kiểm tra các tiêu chuẩn phụ.	**Primary Standard.** A standard defined and maintained by a State Authority and used to calibrate secondary standards.
Chưa có	**Tiêu chuẩn chuyển đổi.** Tiêu chuẩn được sử dụng để so sánh một quá trình, hệ thống hay thiết bị đo lường tại một vị trí hoặc một cấp độ nào đó so với một quá trình, hệ thống hay thiết bị đo lường tại một vị trí khác hoặc một cấp độ khác	**Transfer Standard.** Any standard that is used to compare a measurement process, system, or device at one location or level with another measurement process, system or device at another location or level.
~~(275) **Thiết bị huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản:** Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay có các thiết bị phù hợp để mô phỏng môi trường trên buồng lái của một tàu bay hoạt động trong các điều kiện bay bằng thiết bị;~~ ~~(277) **Thiết bị huấn luyện quy trình bay,** tạo ra một không gian buồng lái thực tế, và mô phỏng các phản ứng bằng thiết bị, các chức năng kiểm soát đơn giản về cơ khí, điện, điện tử, v.v…~~	**Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay:** Một trong ba dạng thiết bị mô phỏng các điều kiện của chuyến bay trên mặt đất: (i) **Buồng lái mô phỏng:** Cung cấp sự mô tả chính xác buồng lái thật của một loại tàu bay cụ thể với khoảng không gian mà có các cơ cấu cơ học, điện, điện tử, tính năng kểm soát các hệ thống tàu bay, khung cảnh như bình thường của thành viên tổ lái, và tính năng và các đặc tính bay của loại tàu bay đó được mô phỏng giống như trên thực tế. (ii) **Thiết bị huấn luyện phương thức bay:** tạo ra một không gian buồng lái thực tế, và mô phỏng các phản ứng bằng thiết bị, các chức năng kiểm soát đơn giản về cơ khí, điện, điện tử, v.v… các hệ thống tàu bay, và các đặc điểm hoạt động và bay của một loại tàu bay cụ thể; (iii) **Huấn luyện bay bằng thiết bị cơ bản:** Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay có các thiết bị phù hợp để mô phỏng môi trường trên buồng lái của một tàu bay hoạt động trong các điều kiện bay bằng thiết bị;	**Flight simulation training device.** Any one of the following three types of apparatus in which flight conditions are simulated on the ground: (i) A flight simulator, which provides an accurate representation of the flight deck of a particular aircraft type to the extent that the mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems control functions, the normal environment of flight crew members, and the performance and flight characteristics of that type of aircraft are realistically simulated (ii) A flight procedures trainer, which provides a realistic flight deck environment, and which simulates instrument responses, simple control functions of mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems, and the

~~các hệ thống tàu bay, và các đặc điểm hoạt động và bay của một loại tàu bay cụ thể;~~ ~~(276) **Thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay:** Một trong ba dạng thiết bị mô phỏng các điều kiện của chuyến bay trên mặt đất (thiết bị huấn luyện mô phỏng, thiết bị mô phỏng tĩnh, thiết bị mô phỏng động):~~		performance and flight characteristics of aircraft of a particular class. (iii) A basic instrument flight trainer, which is equipped with appropriate instruments and which simulates the flight deck environment of an aircraft in flight in instrument flight conditions.
Chưa có	**Tàu bay lớn.** Khi thuật ngữ này được sử dụng trong Bộ quy chế an toàn nhàng không, nó tham chiếu tới cả các loại máy bay lớn và trực thăng lớn;	**Large aircraft.** Where this term is used in this set of civil aviation regulations, it refers to both large aeroplanes and large helicopters.
Chưa có	**Tài liệu huấn luyện.** Tài liệu chứa đựng mục đích, mục tiêu, chương trình huấn luyện và các môn học theo từng giai đoạn của khóa huấn luyện được phê chuẩn.	**Training manual.** A manual containing the training goals, objectives, standards syllabi, and curriculum for each phase of the approved training course.
Chưa có	**Tài liệu quy trình huấn luyện.** Tài liệu bao gồm các quy trình, chỉ dẫn, hướng dẫn đối với nhân sự trong Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn để thực thi thẩm quyền thỏa mãn các yêu cầu của Giấy chứng nhận.	**Training procedures manual.** A manual containing procedures, instructions and guidance for use by personnel of an Approved Training Organisation in the execution of their duties in meeting the requirements of the certificate.

Chưa có	**Thời gian bay chuyển hướng tối đa.** Tầm bay cho phép tối đa, được biểu thị qua thời gian, từ một điểm trên đường bay tới sân bay dự bị trên đường bay.	**Maximum diversion time.** Maximum allowable range, expressed in time, from a point on a route to an en- route alternate aerodrome.
Chưa có	**Công nhận:** Thừa nhận phương pháp thay thế hoặc các trình độ trước đây.	**Credit.** Recognition of alternative means or prior qualifications.
Chưa có	**Công nhận hiệu lực.** Việc chấp nhận Giấy chứng nhận, bằng, các phê chuẩn, bổ nhiệm hoặc thẩm quyền được cấp bởi Quốc gia thành viên ICAO khác là nền tảng cơ bản để Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận, bằng, các phê chuẩn, bổ nhiệm hoặc thẩm quyền với cùng hoặc có thẩm quyền hạn chế hơn. (i) Thừa nhận hiệu lực giấy phép. Hành động của Quốc gia thành viên như một trong các lựa chọn để cấp Giấy phép của quốc gia, thông qua việc chấp nhận Giấy phép được cấp bởi quốc gia thành viên khác tương đương với giấy phép của họ. (ii) Thừa nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay. Hành động của Quốc gia thành viên như một trong các lựa chọn để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của quốc gia, thông qua việc chấp nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp bởi quốc gia thành viên khác tương đương với giấy chứng nhận của họ.	**Validation.** The acceptance of a certificate, licence, approval, designation, or authorisation issued by another ICAO Contracting State as the primary basis for the CAAV's issuance of a certificate, licence, approval, designation, or authorisation containing the same or more restrictive privileges. (i) Rendering (a licence) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence. (ii) Rendering (a Certificate of Airworthiness) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own Certificate of Airworthiness, in accepting a Certificate of Airworthiness issued by any other Contracting State as the equivalent of its own Certificate of Airworthiness.

Chưa có	**Trạng thái tàu bay không mong muốn.** Xảy ra khi thành viên tổ lái đặt tàu bay vào tình huống có nhiều rủi ro không mong muốn	**Undesired aircraft state.** Occurs when the flight crew places the aircraft in a situation of unnecessary risk.
Chưa có	**Trụ sở khai thác:** Địa điểm thực hiện điều hành, kiểm soát khai thác.	**Operating base.** The location from which operational control is exercised.
Chưa có	**Thoả thuận ADS-C:** Một kế hoạch báo cáo thiết lập các điều kiện báo cáo dữ liệu ADS-C (ví dụ các dữ liệu được quy định bởi đơn vị dịch vụ không lưu hoặc cơ quan kiểm soát và tần số của các báo cáo ADS-C phải được thống nhất trước khi cung cấp dịch vụ ADS-C)	**ADS-C agreement.** A reporting plan that establishes the conditions of ADS-C data reporting (i.e. data required by the air traffic services or control unit and frequency of ADS-C reports that have to be agreed to prior to the provision of the ADS-C services).
~~(280) **Thời điểm quyết định hạ cánh (LDP):** Thời điểm này trong quá trình quyết định hoạt động hạ cánh, từ điểm này, nếu xảy ra một sự hỏng động cơ, hoạt động hạ cánh có thể được tiếp tục tiến hành an toàn hoặc tiến hành đình chỉ hạ cánh. LDP áp dụng với các máy bay trực thăng đạt tiêu chuẩn hoạt động cấp 1;~~	**Điểm quyết định hạ cánh (LDP):** Thời điểm này trong quá trình quyết định hoạt động hạ cánh, từ điểm này, nếu xảy ra một sự hỏng động cơ, hoạt động hạ cánh có thể được tiếp tục tiến hành an toàn hoặc tiến hành đình chỉ hạ cánh. LDP áp dụng với các máy bay trực thăng đạt tiêu chuẩn hoạt động cấp 1;	**Landing decision point (LDP).** The point used in determining landing performance from which, a power- unit failure occurring at this point, the landing may be safely continued or a balked landing initiated. LDP applies to performance Class 1 helicopters.
Chưa có	**Thời gian bay bằng thiết bị dưới đất.** Khoảng thời gian phi công thực hành mô phỏng chuyến bay bằng thiết bị trong	**Instrument ground time.** Time during which a pilot is practising, on the

	các thiết bị huấn luyện mô phỏng bay dưới mặt đất do Cục HKVN phê chuẩn.	ground, simulated instrument flight in a flight simulation training device approved by the CAAV.
Chưa có	**Thời gian phòng ngừa băng tuyết:** Thời gian ước tính để chất lỏng làm tan băng/chống đóng băng sẽ ngăn chặn sự hình thành sương giá hoặc băng và sự tích tụ tuyết trên những bề mặt bảo cần của tàu bay. Thời gian này bắt đầu tính từ khi bắt đầu quyết định áp dụng chất lỏng để làm tan băng hoặc chống đóng băng và sẽ kết thúc khi chất lỏng được sử dụng để làm tan băng hoặc chống đóng băng cho tàu bay mất tính hiệu quả của nó.	**Holdover time.** The estimated time de-icing/anti-icing fluid will prevent the formation of frost or ice and the accumulation of snow on the protected surfaces of an aircraft. Holdover time begins when the final application of de-icing or anti-icing fluid commences and expires when the de-icing or anti-icing fluid applied to the aircraft loses its effectiveness.
Chưa có	**Thời gian là phi công.** Là thời gian của một người: (i) Làm công việc của phi công theo quy định (ii) Được huấn luyện từ Giáo viên có thẩm quyền về tàu bay hoặc trên thiết bị huyến luyện mô phỏng bay; hoặc (iii) Thực hiện công tác huấn luyện như một Giáo viên huấn luyện có thẩm quyền về tàu bay hoặc trên thiết bị huyến luyện mô phỏng bay	**Pilot time.** That time a person: (i) Serves as a required pilot; (ii) Receives training from an authorised instructor in an aircraft, or an approved flight simulation training device; or (iii) Gives training as an authorised instructor in an aircraft, or an approved flight simulation training device.
Chưa có	**Thừa nhận hiệu lực (giấy phép):** Là hành động thay cho việc ban hành giấy phép của mình bằng cách chấp nhận giấy phép do một quốc gia thành viên ICAO khác ban hành có giá trị tương đương với giấy phép của mình.	**Rendering (a licence) valid.** The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence.
Chưa có	**Thuê khô:** Thuê tàu bay không kèm tổ bay.	Dry lease. The lease of an aircraft without the crew.

Chưa có	**Thuê ướt:** Thuê tàu bay với tổ bay và các dự phòng khác	**Wet Lease.** The lease of an aircraft with crew and other back-up.
Chưa có	**Tiếp cận cuối chót giảm độ cao liên tục (CDFA):** Một kỹ thuật gắn liền với quy trình tiếp cận ổn định khi bay giảm độ cao liên tục trong giai đoạn tiếp cận chót của quy trình tiếp cậngiản đơn từ độ cao/chiều cao tại hoặc trên độ cao điểm mốc tiếp cận chót (FAF) tới điểm cao hơn ngưỡng đường CHC khoảng 15 mét (50 feet) hoặc điểm ở đó thao tác điều khiển tàu bay chúc ngóc để hạ cánh (flare) được bắt đầu tùy theo kiểu loại tàu bay	**Continuous descent final approach (CDFA).** A technique, consistent with stabilized approach procedures, for flying the final approach segment of a non-precision instrument approach procedure as a continuous descent, without level-off, from an altitude/height at or above the final approach fix altitude/height to a point approximately 15 m (50 ft) above the landing runway threshold or the point where the flare manoeuvre should begin for the type of aircraft flown.
Chưa có	**Tiêu chuẩn thực hành công nghiệp.** Tài liệu hướng dẫn được xây dựng bởi hội đoàn công nghiệp đối với mỗi lĩnh vực cụ thể của công nghiệp hàng không nhằm tuân thủ các quy định của các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, các yêu cầu an toàn hàng không khác và theo thực tế công nghiệp phù hợp nhất	**Industry codes of practice.** Guidance material developed by an industry body, for a particular sector of the aviation industry to comply with the requirements of the International Civil Aviation Organization’s Standards and Recommended Practices, other aviation safety requirements and the best practices deemed appropriate.
Chưa có	**Tổ lái tăng cường.** Một tổ lái có nhiều hơn số thành viên tối thiểu theo yêu cầu khai thác của tàu bay và trên tàu bay đó mỗi thành viên tổ lái có thể rời chỗ của mình và được thành viên khác của tổ lái có năng định thích hợp thay thế.	**Augmented flight crew.** A flight crew that has more than the minimum number of flight crew members required by the aircraft type certificate to operate the aircraft to allow a flight crew member to be replaced by another qualified flight crew member for in-flight rest.

Chưa có	**Tổn thương dẫn đến tử vong:** Khi liên quan đến một vụ tai nạn máy bay, bất kỳ thương tích dẫn đến tử vong trong vòng 30 ngày kể từ ngày xảy ra tai nạn.	**Fatal injury.** As relates to an aircraft accident, any injury which results in death within 30 days of the accident.
Chưa có	**Trang thiết bị dẫn đường hàng không:** Bất kì trang thiết bị, cơ sở được sử dụng, sẵn sàng để sử dụng, hoặc được thiết kế để sử dụng trong việc hỗ trợ dẫn đường hàng không, bao gồm cảng hàng không, khu vực hạ cánh, đèn, bất kì máy móc hoặc thiết bị để phổ biến thông tin thời tiết, để báo hiệu, để tìm hướng vô tuyến, và bất kì cấu trúc hoặc cơ cấu nào khác có mục đích tương tự để hướng dẫn hoặc điều hành chuyến bay đang bay hoặc đang hạ cánh, cất cánh của một tàu bay.	**Air navigation facility.** Any facility used in, available for use in, or designed for use in aid of air navigation, including airports, landing areas, lights, any apparatus or equipment for disseminating weather information, for signalling, for radio directional finding, or for radio or other electromagnetic communication, and any other structure or mechanism having a similar purpose for guiding or controlling flight in the air or the landing and takeoff of aircraft.
Chưa có	**Tính năng thông tin liên lạc yêu cầu.** Các yêu cầu về tính năng đối với thông tin liên lạc nhằm hỗ trợ các chức nằng quản lý không lưu (ATM)	**Required communication performance (RCP).** A statement of the performance requirements for operational communications in support of specific ATM functions.
Chưa có	**Tính năng dẫn đường yêu cầu (RNP):** Một diễn đạt về tính năng dẫn đường cần thiết cho hoạt động khai thác trên một không phận xác định	**Required navigation performance (RNP).** A statement of the navigation performance necessary for operation within a defined airspace.
Chưa có	**Trang thiết bị kiểm soát không lưu (ATC):** Một công trình xây dựng có chứa con người và các trang thiết bị, có trách nhiệm cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu (đó là, đài kiểm soát tại sân, đài tiếp cận, trung tâm). Thuật ngữ này cũng có thể được gọi là Đơn vị kiểm soát không lưu.	**Air traffic control (ATC) facility.** A building holding the persons and equipment responsible for providing ATC services (e.g., airport tower, approach

		control, centre). May also be called air traffic control unit.
Chưa có	**Vật liệu composite:** Vật liệu kết cấu được tạo ra từ những chất, bao gồm nhưng không giới hạn, như gỗ, kim loại, gốm, nhựa dẻo, vật liệu sợi, than chì, bo hoặc nhựa epoxy, kết hợp với các chất gia cố độ bền thông thường ở dạng sợi tơ, lá, hoặc tấm.	**Composite.** Structural materials made of substances, including, but not limited to, wood, metal, ceramic, plastic, fiber-reinforced materials, graphite, boron, or epoxy, with built-in strengthening agents that may be in the form of filaments, foils, powders, or flakes, of a different material
Chưa có	**Vệt bay**. Phép chiếu đường bay của máy bay trên bề mặt trái đất, hướng của đường này tại bất kỳ điểm nào được biểu thị theo độ tính từ cực Bắc (thực, từ hoặc lưới)	**Track.** The projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).
Chưa có	**Vết thương nghiêm trọng.** Một vết thương của một người bị gây ra bởi tai nạn tàu bay mà: (i) Cần nằm viện hơn 48 giờ, bắt đầu trong vòng 7 ngày kể từ ngày bị thương (ii) Gây ra gãy xương (ngoài trừ việc gãy, rạn sương ngón tay, ngón chân hoặc mũi dạng nhẹ); hoặc (iii) Bao gồm các vết rách gây ra chảy máu nghiêm trọng, gây tổn hại đến đến thần kinh, cơ bắp hoặc dây chằng; hoặc (iv) Gây nội thương; hoặc (v) Gây ra bỏng cấp độ 2 hoặc 3 hoặc bất kỳ mức độ bỏng nào ảnh hưởng đến hơn 5% bề mặt cơ thể; hoặc (vi) Bao gồm việc cơ thể tiếp xúc với chất lây nhiễm hoặc bức xạ có hại	**Serious injury.** An injury which is sustained by a person in an accident and which: (i) Requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; (ii) Results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or (iii) Involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or (iv) Involves injury to any internal organ; or

		(v) Involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5% of the body surface; or (vi) Involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.
Chưa có	**Yếu tố đóng góp:** Các hành động, thiếu sót, các sự kiện, điều kiện, hoặc sự tổ hợp của chúng, mà nếu được loại bỏ, phòng tránh hoặc không xuất hiện thì sẽ giảm khả năng xảy ra tai nạn hoặc sự cố, hoặc giảm nhẹ mức độ nghiêm trọng của các hậu quả gây ra bởi tai nạn hoặc sự cố. Việc nhận dạng các yếu tố đóng góp không có ý định đổ lỗi hoặc xác định trách nhiệm hành chính, dân sự hoặc hình sự.	**Yếu tố đóng góp:** Các hành động, thiếu sót, các sự kiện, điều kiện, hoặc sự tổ hợp của chúng, mà nếu được loại bỏ, phòng tránh hoặc không xuất hiện thì sẽ giảm khả năng xảy ra tai nạn hoặc sự cố, hoặc giảm nhẹ mức độ nghiêm trọng của các hậu quả gây ra bởi tai nạn hoặc sự cố. Việc nhận dạng các yếu tố đóng góp không có ý định đổ lỗi hoặc xác định trách nhiệm hành chính, dân sự hoặc hình sự.