**NỘI DUNG DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG PHẦN 17 CỦA BỘ QCATHK**

| **Điều khoản** | **Nội dung Bộ QCATHK** | **Nội dung đề nghị sửa đổi** | **Lý do sửa đổi** |
| --- | --- | --- | --- |
| **17.003** | 17.003 a  (1) Giai đoạn tiếp cận và hạ cánh - trực thăng*:* Là giai đoạn của chuyến bay từ độ cao 300 m (1000 ft) so với độ cao của FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay quá độ cao này, hoặc từ điểm bắt đầu giảm độ cao trong các trường hợp khác để hạ cánh hoặc đến điểm đình chỉ hạ cánh; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (140) |  |
| 17.003 a  (2) Động cơ xung yếu: Là động cơ mà nếu bị hỏng sẽ gây ảnh hưởng bất lợi nhất đến tính năng hoặc chất lượng vận hành tàu bay; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (122) |  |
| 17.003 a  (3) Điểm xác định sau cất cánh: Là điểm trong giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao, trước điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (99) |  |
| 17.003 a  (4) Điểm xác định trước khi hạ cánh: Là điểm trong giai đoạn tiếp cận và hạ cánh, sau điểm này khả năng để trực thăng hạng 2 tiếp tục chuyến bay an toàn với một động cơ không hoạt động là không đảm bảo và có thể phải hạ cánh bắt buộc; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (99) |  |
| 17.003 a  (5) Độ dài phù hợp của đường cất hạ cánh: Là cự ly hạ cánh tính từ điểm mà tại đó mặt phẳng vượt chướng ngại vật kết hợp với điểm cuối của giai đoạn tiếp cận của đường cất hạ cánh cắt ngang đường tâm đầu kia của đường cất hạ cánh | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (121) |  |
| 17.003 a  (6) Sàn cất hạ trực thăng trên cao: Là khu vực dành cho trực thăng được đặt trên một công trình trên mặt đất; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (339) |  |
| 17.003 a  (7) Giai đoạn bay bằng: Là phần của chuyến bay tính từ khi kết thúc giai đoạn cất cánh và lấy độ cao cho đến giai đoạn bắt đầu tiếp cận và hạ cánh;  *Ghi chú: Khi độ cao vượt chướng ngại vật không thể ước lượng bằng mắt, chuyến bay phải được lập kế hoạch sao cho có thể vượt chướng ngại vật ở khoảng cách phù hợp. Trong trường hợp hỏng động cơ xung yếu, Người khai thác phải có các phương thức thay thế.* | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (138) |  |
| 17.003 a  (8) Khu vực tiếp cận chót và hạ cánh (FATO): Là một khu vực xác định, nơi kết thúc các hoạt động của giai đoạn tiếp cận chót để bay treo hoặc hạ cánh, và là nơi bắt dầu các hoạt động cất cánh. Khi FATO được trực thăng hạng 2 sử dụng, khu vực xác định này bao gồm cả khu vực đình chỉ cất cánh; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (240) |  |
| 17.003 a  (9) Kế hoạch bay không lưu: Là kế hoạch bay được người lái hoặc một đại diện được chỉ định đệ trình cho đơn vị ATS mà không có bất cứ thay đổi bổ sung nào; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (210) | Định nghĩa của ICAO:  **Flight plan.** Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of  an aircraft. |
| 17.003 a  (10) Sàn cất hạ cánh trực thăng: Là sân bay dành cho trực thăng trên kết cấu nổi hoặc cố định ngoài khơi; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa của phần 17 thay cho định nghĩa có sẵn tại 01.003 (240) |  |
| 17.003 a  (11) Sân bay trực thăng: Là sân bay hoặc một khu vực xác định trên một kết cấu sử dụng toàn bộ hoặc một phần cho việc đến, khởi hành và di chuyển của trực thăng; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (342) |  |
| 17.003 a  (12) Điểm quyết định hạ cánh: Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện hạ cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể tiếp tục hạ cánh một cách an toàn, hoặc phải đình chỉ hạ cánh; | Bãi bỏ, dùng và sửa đổi định nghĩa có sẵn tại 01.003 (134)  ***(134) Điểm quyết định hạ cánh (LDP)***: *Là điểm mà trong quá trình quyết định hoạt động hạ cánh, nếu xảy ra hỏng động cơ, từ điểm này hoạt động hạ cánh có thể được tiếp tục tiến hành an toàn hoặc tiến hành đình chỉ hạ cánh. LDPchỉ áp dụng với ~~các máy bay~~ trực thăng ~~đạt tiêu chuẩn hoạt động cấp~~ hạng 1.* |  |
| 17.003 a  (13) Máy bay lớn: Là máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 5700kg; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (269) |  |
| 17.003 a  (14) Trọng lượng tối đa: Là trọng lượng cất cánh tối đa được cấp Giấy chứng nhận; | Bãi bỏ, chuyển và bổ sung vào 01.003 |  |
| 17.003 a  (15) Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật (OCA) hoặc độ cao tương đối vượt chướng ngại vật (OCH): Là độ cao tuyệt đối hoặc độ cao tương đối nhỏ nhất so với độ cao của ngưỡng đường cất hạ cánh liên quan hay độ cao của sân bay áp dụng, được sử dụng để thiết lập sự phù hợp với các tiêu chí về vượt chướng ngại vật;  *Ghi chú 1: Độ cao tuyệt đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới mực nước biển trung bình và độ cao tương đối vượt chướng ngại vật có liên quan tới độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh, hay trong trường hợp tiếp cận không chínhxác xuống độ cao sân bay hoặc độ cao ngưỡng đường cất hạ cánh nếu độ cao này nhỏ hơn 2 m (7 ft) so với độ cao của sân bay. Độ cao tương đối vượt chướng ngại vật đối với tiếp cận vòng lượn có liên quan đến độ cao của sân bay.*  *Ghi chú 2: Để thuận tiện khi sử dụng cả hai cách diễn đạt, có thể viết “độ cao tuyệt đối/tương đối vượt chướng ngại vật” hay viết tắt là “OCA/H”.* | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (111) |  |
| 17.003 a  (16) Mặt phẳng vượt chướng ngại vật: Một mặt phẳng dốc lên từ đường cất hạ cánh với độ dốc 1:20 so với đường thẳng theo phương nằm ngang, và tạo thành tiếp tuyến hoặc vượt qua mọi chướng ngại vật trong khu vực xác định xung quanh đường cất hạ cánh như trong hình cắt nghiêng của khu vực đó.  (i) Trong tầm nhìn phẳng, đường tâm của vùng xác định trùng khớp với đường trung tâm của đường cất hạ cánh, bắt đầu tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường tâm của đường cất hạ cánh và tiến đến điểm cách điểm đầu ít nhất là 1500 ft;  (ii) Sau đó, đường tâm trùng với đường cất cánh trên đường cất hạ cánh (trong trường hợp cất cánh) hoặc với phần tiếp cận bằng thiết bị (cho hạ cánh), hoặc nơi không thiết lập một trong các đường đã nêu, đường tâm tiếp tục phát triển phù hợp với đường vòng với bán kính tối thiểu là 4000 ft cho đến khi đạt điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật vượt qua hết các chướng ngại vật;  (iii) Khu vực này mở rộng sang mỗi bên 200 ft so với đường tâm tại điểm mà mặt phẳng vượt chướng ngại vật cắt ngang đường cất hạ cánh và giữ nguyên độ rộng này cho đến cuối đường cất hạ cánh; sau đó mở rộng 500 ft về mỗi bên của đường tâm tại điểm cách điểm giao nhau của mặt phẳng vượt chướng ngại vật và đường cất hạ cánh 1500 ft;  (iv) Sau đó, khu vực nói trên mở rộng tiếp 500 feet sang hai bên của đường tâm. | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| 17.003 a  (17) Giai đoạn cất cánh và bắt đầu lấy độ cao: Phần này của chuyến bay được tính từ điểm khởi đầu của quá trình cất cánh lên đến độ cao 300m (1000 ft) so với độ cao FATO, nếu chuyến bay được lập kế hoạch bay vượt quá độ cao này, hoặc lên đến điểm cuối của giai đoạn lấy độ cao trong các trường hợp khác; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (141) |  |
| 17.003 a  (18) Hạ cánh bắt buộc an toàn: Là việc hạ cánh không thể tránh khỏi trên đất liền hoặc trên mặt nước với hy vọng không gây thương tích cho người trên tàu bay hoặc dưới mặt đất; | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (173) |  |
| 17.003 a  Điểm quyết định cất cánh (TDP): Là điểm sử dụng để xác định việc thực hiện cất cánh, nếu một động cơ bị hỏng từ điểm này thì có thể đình chỉ cất cánh hoặc tiếp tục cất cánh một cách an toàn. | Bãi bỏ, dùng định nghĩa có sẵn tại 01.003 (133) |  |
| 17.003 b Các định nghĩa chỉ áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:  (1) Cự ly hạ cánh yêu cầu (LDRH): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu để hạ cánh và dừng hẳn tính từ điểm cách mặt phẳng hạ cánh 10,7 m (35 ft); | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 với sửa đổi như sau:  (1) Cự ly hạ cánh yêu cầu (LDRH): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu để hạ cánh và dừng hẳn tính từ điểm cách mặt phẳng hạ cánh ~~10,7 m (35 ft)~~ 15 m (50 ft); | Định nghĩa tại ICAO Annex 6-III:  Landing distance required (LDRH). The horizontal distance required to land and come to a full stop from a point 15 m (50 ft) above the landing surface. |
| 17.003 b Các định nghĩa chỉ áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:  (2) Cự ly đình chỉ cất cánh yêu cầu (RTODR): Là cự ly theo phương nằm ngang yêu cầu tính từ điểm bắt đầu cất cánh đến điểm trực thăng dừng hẳn sau khi hỏng một động cơ và đình chỉ cất cánh tại điểm quyết định cất cánh; | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| 17.003 b Các định nghĩa chỉ áp dụng cho trực thăng tính năng hạng 1:  (3) Cự ly cất cánh yêu cầu (TODRH): Là cự ly theo phương nằm ngang theo quy định tính từ khi trực thăng bất đầu cất cánh đến điểm đạt Vtoss, ở độ cao 10,7m (35 ft) trên bề mặt cất cánh, và đạt độ dốc lên, sau khi hỏng 1 động cơ tại TDP, động cơ còn lại vẫn có khả năng hoạt động trong giới hạn đã được phê chuẩn. | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 với sửa đổi như sau:  (3) Cự ly cất cánh yêu cầu (TODRH): Là cự ly theo phương nằm ngang theo quy định tính từ khi trực thăng bất đầu cất cánh đến điểm đạt Vtoss, ở độ cao nhất định ~~10,7m (35 ft)~~ ~~trên bề mặt cất cánh~~, và đạt tốc độ lấy độ cao ổn định ~~độ dốc lên~~, sau khi hỏng 1 động cơ tại TDP, động cơ còn lại vẫn có khả năng hoạt động trong giới hạn đã được phê chuẩn.  *Độ cao nhất định là độ cao xác định khi tham chiếu đến:*  *a) bề mặt cất cánh*  *b) độ cao của chướng ngại vật cao nhất trên cự ly cất cánh yêu cầu* | Định nghĩa của ICAO tại Annex 6-III:  Take-off distance required (TODRH). The horizontal distance required from the start of the take-off to the point at which VTOSS, a selected height and a positive climb gradient are achieved, following failure of the critical engine being recognized at TDP, the remaining engines operating within approved operating limits. *Note.— The selected height stated above is to be determined with reference to either:* *a) the take-off surface; or*  *b) a level defined by the highest obstacle in the take-off distance required.* |
| 17.003 (c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:  (1) Cự ly DR: là khoảng cách theo phương nằm ngang mà trực thăng đã di chuyển tính từ điểm cuối của cự ly chạy đà cất cánh công bố; | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 | Định nghĩa của ICAO tại Annex 6-III:  Distance DR. The horizontal distance that the helicopter has travelled from the end of the take-off distance available. |
| 17.003 (c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:  (2) Cự ly hạ cánh công bố (LDAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với khu vực bổ sung công bố thích hợp cho việc hoàn thành hoạt động hạ cánh từ độ cao xác định của trực thăng; | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| 17.003 (c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:  (3) Cự ly cất cánh công bố (TODAH): Là chiều dài của khu vực tiếp cận chót và khu vực cất cánh cộng với chiều dài của khoảng trống công bố (nếu có) cho trực thăng, thích hợp cho việc hoàn tất quá trình cất cánh của trực thăng; | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| 17.003 (c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:  (4) Khu vực tiếp đất và nhấc bánh (TLOF): Là khu vực chịu tải nơi trực thăng tiếp đất khi hạ cánh và nhấc bánh khi cất cánh; | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| 17.003 (c) Các định nghĩa được áp dụng cho tất cả các hạng tính năng của trực thăng:  (5) Vy: Tỷ lệ tốc độ lấy độ cao tốt nhất. | Bãi bỏ, chuyển sang 01.003 |  |
| **Phụ lục 2 của Điều 17.035** |  | Sửa đổi quy định về trọng lượng hành lý đối với chuyến bay thuê chuyến từ **76kg** thành **75kg** | Để đồng nhất và thuận tiên trong hoạt động kiểm soát khai thác. |