

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

QUY CHẾ BAY
TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 174/QĐ-CHK ngày 19/01/2024
của Cục Hàng không Việt Nam)*

Phiên bản 02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Danh mục các phiên bản

DANH MỤC CÁC PHIÊN BẢN TÀI LIỆU

Số phiên bản	Số/ngày Quyết định	Ngày áp dụng	Ghi chú nội dung thay đổi
PB 02	174/QĐ-CHK ngày 19/01/2024	01/02/2024	Nội dung sửa đổi, bổ sung: (Mục = M, Phụ lục = PL): M3.6, M3.8.2, M7.3, M7.4.2, M8.3, Danh mục phụ lục, PL13, từ PL13-1 đến PL13-4.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Mục lục

MỤC LỤC

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Mục lục

Chương VI: Quản lý, điều hành bay		
6.1	Tổ chức điều hành bay và thông báo tin tức hàng không	VI-1
6.2	Hiệp đồng thông báo bay	VI-3
6.3	Chế độ điều hành, chỉ huy bay	VI-4
6.4	Xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay	VI-8
6.6	Trường hợp nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn	VI-11
6.7	Quy tắc phát hiện tàu bay/mục tiêu lạ	VI-12
Chương VII: Thực hành bay		
7.1	Các phương thức hoạt động của tàu bay dân dụng và vận tải quân sự	VII-1
7.2	Các phương thức bay đối với tàu bay dân dụng và vận tải quân sự	VII-1
7.3	Các phương thức của tàu bay Quân sự	VII-1
7.4	Phương thức đi sân bay dự bị	VII-6
7.5	Những quy định chung khi thực hiện phương thức bay tại sân bay	VII-7
7.6	Xử lý các tình huống bất trắc	VII-8
Chương VIII: Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay		
8.1	Đối với hoạt động bay HKDD và vận tải Quân sự	VIII-1
8.2	Đối với hoạt động bay Quân sự	VIII-2
8.3	Địa tiêu để nhận biết trong khu vực sân bay	VIII-2
Chương IX: Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay		
9.1	Phạm vi trách nhiệm	IX-1
9.2	Lực lượng và phương tiện	IX-1
9.3	Chế độ tổ chức trực và thực hiện nhiệm vụ trợ giúp	IX-3
9.4	Hành động của các thành phần, lực lượng tìm kiếm cứu nạn khi có tai nạn bay	IX-4
9.5	Kết thúc công tác tìm kiếm cứu nạn	IX-5
Phần phụ lục		
- Danh mục các phụ lục		
- Các phụ lục		

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương I: Nguyên tắc chung

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

(kèm theo Quyết định số 174/QĐ-CHK ngày 19 tháng 01 năm 2024
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam)

CHƯƠNG I

NGUYÊN TẮC CHUNG

- 1.1 Quy chế bay trong khu vực sân bay Điện Biên được soạn thảo trên cơ sở Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay (số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015), Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay (số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 và sửa đổi, bổ sung số 32/2021/TT-BGTVT ngày 14/12/2021) và Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam của Bộ Quốc phòng (số 100/2004/QĐ-QP ngày 16/7/2004).
- 1.2 Quy chế bay trong khu vực sân bay Điện Biên là cơ sở pháp lý để ngành Hàng không dân dụng (HKDD) và Quân chủng Phòng không - Không quân cũng như các cơ quan đơn vị khác có liên quan đến vùng trời sân bay Điện Biên cùng phối hợp khai thác, sử dụng một cách hợp lý, có hiệu quả và đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay.
- 1.3 Sân bay Điện Biên là sân bay cấp 3C theo tiêu chuẩn HKDD, có 01 đường cất hạ cánh (CHC) bằng bê tông xi măng, phục vụ chủ yếu cho các hoạt động bay của HKDD và một số hoạt động bay theo yêu cầu nhiệm vụ của Quân chủng Phòng không - Không quân. Sân bay hoạt động từ 06h00 đến 21h00 hàng ngày theo kế hoạch bay đi, đến sân bay đã được cấp phép bay theo quy định.
- 1.4 Sân bay Điện Biên có khả năng tiếp thu tàu bay HKDD Code C như tàu bay A321, A320, B737, v.v, các loại tàu bay khác có tính năng kỹ thuật và trọng tải cất, hạ cánh tương đương trở xuống và có khả năng tiếp thu các loại máy bay quân sự có tính năng kỹ, chiến thuật và trọng tải cất, hạ cánh tương đương.
- 1.5 Cảng Hàng không (HK) Điện Biên thuộc Tổng công ty Cảng HK Việt Nam - CTCP. Giám đốc Cảng HK Điện Biên là người chịu trách nhiệm chủ trì tổ chức khai thác, sử dụng sân bay, đảm bảo an ninh trật tự và an toàn trong khu vực sân bay. Đại diện Cảng vụ HK tại Cảng HK Điện Biên thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo quy định.
- 1.6 Các thay đổi trong Quy chế bay này sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt sẽ được thông báo kịp thời để các thông tin trong bản Quy chế bay này luôn được cập nhật, nhằm phục vụ cho các hoạt động bay trong khu vực sân bay. Thủ trưởng các đơn vị: Cảng HK Điện Biên, Công ty Quản lý bay

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương I: Nguyên tắc chung

miền Bắc và Cảng vụ HK miền Bắc và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan khác có trách nhiệm rà soát, đề xuất Cục Hàng không Việt Nam sửa đổi, bổ sung nội dung Quy chế bay này.

CHƯƠNG II THUYẾT MINH SÂN BAY

2.1 Vị trí địa lý

- Vị trí sân bay: Sân bay Điện Biên nằm trong lòng chảo Điện Biên Phủ, thuộc thành phố Điện Biên, tỉnh Điện Biên, cách trung tâm thành phố 02km về phía Đông Nam.
- Điểm qui chiếu sân bay: 21°24'07.86''N - 103°00'01.84''E
- Múi giờ: GMT+07.
- Độ lệch từ: 02° Tây.
- Mức cao sân bay: 485 m (so với mực nước biển trung bình - MSL).
- Địa danh sân bay theo ký hiệu của ICAO và IATA: VVDB và DIN
- Địa chỉ sân bay: Tổ 10, Phường Thanh Trường, TP Điện Biên Phủ, tỉnh Điện Biên; Điện thoại: 02153.824.416; Fax: 02153.826.060

2.2 Đường cất hạ cánh (CHC)

Cảng HK có 01 đường cất hạ cánh (CHC), thông tin chi tiết như sau:

- Ký hiệu của đường CHC: 17/35
- Hướng đường CHC: 166,37° - 346,37°
- Độ lệch từ: 02° Tây (2023)
- Kích thước đường CHC: 2400m x 45m
- Kích thước lề đường CHC: 2400m x 7,5m (rộng mỗi bên; bê tông nhựa)
- Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình đường CHC:
 - + Độ dốc dọc trung bình: 0,15 %;
 - + Độ dốc ngang điển hình: 0,1%.
- Tọa độ ngưỡng đường CHC (hệ WGS-84)
 - + Tọa độ ngưỡng đầu đường CHC 17: 21°24'23.66N - 102°59'57.75E
 - + Tọa độ ngưỡng đầu đường CHC 35: 21°23'07.81N - 103°00'17.38E
- Mức cao ngưỡng đường CHC:
 - + Mức cao ngưỡng đường CHC 17: 485m (MSL)
 - + Mức cao ngưỡng đường CHC 35: 481,3m (MSL)
- Mặt phủ đường CHC, Sức chịu tải đường CHC:
 - + Loại mặt phủ đường CHC: Bê tông xi măng.
 - + Sức chịu tải: PCN = 62/R/B/W/T

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương II: Thuyết minh sân bay

- Vùng không có chướng ngại vật (OFZ) trong trường hợp tiếp cận hạ cánh chính xác: Cảng hàng không Điện Biên chưa xác định vùng không có chướng ngại vật (OFZ) trong trường hợp tiếp cận hạ cánh chính xác.
- Kích thước dải bay, khu vực an toàn cuối đường CHC, đoạn dừng và khoảng trống đầu đường CHC.
 - + Dải bay (Runway strip): 2700m x 280m.
 - + Đoạn dừng (Stopway):
 - Đường CHC 17: 100m x 60m;
 - Đường CHC 35: 80m x 60m
 - + Khoảng trống (Clearway)
 - Đường CHC 17: 300m x 280m.
 - Đường CHC 35: 230m x 280m.
 - + Khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA):
 - Đường CHC 17: 140m x 1500m (độ dốc dọc lớn nhất %: 1,2; độ dốc ngang lớn nhất %: 0,67- 2,2)
 - Đường CHC 35: 90m x 150m (độ dốc dọc lớn nhất %: 1,2; độ dốc ngang lớn nhất %: 1,2- 2,8)
- Các dải bảo hiểm:
 - + Dải bảo hiểm sườn phía Đông đường CHC: 2700m x 110m, bằng đất nện phủ cỏ tính từ mép lề đường CHC ra.
 - + Dải bảo hiểm sườn phía Tây đường CHC: 2700m x 110m, bằng đất nện phủ cỏ tính từ mép lề đường CHC ra.
- Các cự ly công bố:

Ký hiệu đường CHC	Cự ly chạy đà TORA(m)	Cự ly có thể cất cánh TODA(m)	Cự ly có thể dừng khẩn cấp ASDA(m)	Cự ly có thể hạ cánh LDA(m)
17	2400	2700	2500	NU
35	NU	NU	NU	2400

2.3 Đường lăn và điểm chờ

Đường lăn E2

- Ký hiệu, loại đường lăn: đường lăn nối
- Kích thước đường lăn: 146m x 15m (dài x rộng)
- Kích thước lề đường lăn: 146m x 5m (dài x rộng)
- Độ dốc dọc trung bình và độ dốc ngang điển hình của đường lăn:

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương II: Thuyết minh sân bay

- + Độ dốc dọc trung bình: 0,9%
- + Độ dốc ngang điển hình: 1,0%
- Loại tầng phủ mặt đường lăn, sức chịu tải đường lăn
 - + Loại tầng phủ: Bê tông xi măng
 - + Sức chịu tải: PCN 62/R/B/W/T
- Kích thước dải lăn: 146m x 52m
- Những hạn chế, lưu ý khi lăn: Không có

Ghi chú: Sơ đồ sân bay xem chi tiết tại Phụ lục 1 Quy chế này

2.4 Sân đỗ

- Ký hiệu: APRON
- Kích thước, kiểu loại:
 - + Kích thước: Diện tích: 24.500m² (Chiều dài: 200m; Chiều rộng: 122,5m)
 - + Kiểu loại: Sân đỗ tàu bay phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa.
- Vị trí và số lượng vị trí đỗ tàu bay, loại tàu bay khai thác từng vị trí đỗ:
 - + Vị trí đỗ số 1, số 2, số 3: A321/A320/E190/ATR72 và tương đương (có sải cánh đến dưới 36m).
 - + Vị trí đỗ số 4: E190 và tương đương trở xuống (có sải cánh đến đến 30m).
- Tọa độ các vị trí đỗ tàu bay, vị trí của hệ thống chỉ dẫn chuyển động tàu bay trên mặt đất (đo tại điểm dừng càng trước tàu bay theo WGS-84 chính xác đến % giây).
- Tọa độ vị trí đỗ tàu bay (hệ tọa độ WGS-84):
 - + Vị trí số 1: 21°24'08.19"N-103°00'10.89"E (WGS-84)
 - + Vị trí số 2: 21°24'09.61"N-103°00'10.52"E (WGS-84)
 - + Vị trí số 3: 21°24'11.03"N-103°00'10.16"E (WGS-84)
 - + Vị trí số 4: 21°24'12.73"N-103°00'09.32"E (WGS-84)
- Loại tầng phủ bề mặt, sức chịu tải sân đỗ:
 - + Loại mặt phủ: Bê tông xi măng
 - + Sức chịu tải: PCN 62/R/B/W/T

2.5 Nhà ga

Nhà ga hành khách Cảng HK Điện Biên: Nhà 2 tầng, chiều cao công trình: 10,60m; Công suất thiết kế: 500.000 khách/năm; Công suất giờ cao điểm: 325 hành khách/giờ.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương II: Thuyết minh sân bay

2.6 Công tác phục vụ kỹ thuật mặt đất

- Cảng HK Điện Biên có các loại phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật mặt đất đảm bảo tiêu chuẩn, điều kiện kỹ thuật theo quy định; nhân viên điều khiển, vận hành có đủ giấy phép, năng định còn hiệu lực.
- Tất cả các loại phương tiện và nhân viên khi di chuyển trên khu vực sân đỗ tàu bay, đường lăn và đường CHC phải theo luồng, tuyến, quy định an toàn Cảng hàng không và tuân theo sự hướng dẫn của Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên (sau đây viết tắt là TWR Điện Biên).
- Chi tiết phương tiện được nêu trong Tài liệu khai thác sân bay.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

2.7 Công tác bảo vệ sân bay

- Giám đốc Cảng HK Điện Biên chịu trách nhiệm tổ chức và đảm bảo an ninh trật tự trong khu vực nhà ga, đường CHC, đường lăn, sân đỗ trong việc đảm bảo an ninh chung của toàn bộ khu vực Cảng hàng không, sân bay.
- Chế độ kiểm tra: Cảng HK Điện Biên có trách nhiệm kiểm tra đường CHC, đường lăn, sân đỗ trước khi có hoạt động bay để ngăn chặn người, phương tiện và gia súc xâm nhập gây ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay sau đó báo cáo cho Trục điều hành Cảng HK Điện Biên và thông báo cho TWR Điện Biên.
- Khi có tàu bay cất, hạ cánh, Cảng HK Điện Biên bố trí lực lượng gác ở các vị trí quy định để ngăn chặn người, phương tiện và gia súc xâm nhập trái phép vào dải bay (bao gồm đường CHC), dải lăn (bao gồm đường lăn) ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

- Người, phương tiện ra vào hoạt động tại khu bay phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không được phép hoạt động tại khu bay còn hiệu lực. Cấm nuôi, thả gia cầm, gia súc, vật nuôi trong khu vực sân bay.

Trong thời gian có hoạt động bay:

- Tất cả các loại phương tiện và nhân viên khi di chuyển trên khu vực sân đỗ tàu bay, dải lăn (bao gồm đường lăn) và dải bay (bao gồm đường CHC) phải theo luồng, tuyến quy định và tuân theo sự hướng dẫn của TWR Điện Biên. Các hoạt động đi lại của người được cấp thẻ kiểm soát

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương II: Thuyết minh sân bay

an ninh ngắn hạn (hoặc tạm thời) và phương tiện hoạt động không thường xuyên trong khu bay phải được giám sát, dẫn đường theo quy định.

- Nghiêm cấm người, phương tiện di chuyển trên dải lăn (bao gồm đường lăn) và dải bay (bao gồm đường CHC) vào bất cứ thời điểm nào khi chưa được phép của Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên.
- Mọi hoạt động trên dải lăn (bao gồm đường lăn) và dải bay (bao gồm đường CHC) khi được phép, phải có liên lạc hai chiều với Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên và Chỉ huy bay Quân sự. Tuyệt đối tuân thủ các chỉ dẫn và yêu cầu của cơ quan này nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động bay.
- Tốc độ di chuyển của các phương tiện đặc chủng và các loại ô tô không được vượt quá: 05km/h trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay; 35km/h trên đường công vụ trên sân đỗ tàu bay; 50km/h trên đường công vụ ngoài sân đỗ tàu bay, đường phục vụ công tác tuần tra sân bay; trừ trường hợp phương tiện thực hiện nhiệm vụ khẩn nguy.
- Người điều khiển phương tiện phải quan sát mọi hoạt động bay và phục vụ bay, phải dừng và tránh xa tàu bay đang lăn theo quy định an toàn và không được gây ảnh hưởng tới hoạt động của tàu bay.

2.9 Thời gian hoạt động

- Đối với HKDD: Từ 06h00 đến 21h00 (giờ địa phương) hàng ngày và ngoài khoảng thời gian nêu trên khi có hoạt động bay theo yêu cầu khai thác có kế hoạch bay đi/đến sân bay Điện Biên được cấp phép bay theo quy định.
- Đối với Quân sự: Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

- Đối với HKDD: Tiêu chuẩn thời tiết tối thiểu cho cất cánh, hạ cánh tại sân bay xem tại Tập tin tức hàng không Việt Nam (AIP Việt Nam) và các tập bổ sung AIP liên quan còn hiệu lực (AIP SUP).
- Đối với Quân sự: Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

- Việc quản lý chướng ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay thực hiện theo quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 05 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời Việt Nam; tiêu chuẩn của ICAO.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương II: Thuyết minh sân bay

- Đại diện Cảng vụ HK miền Bắc tại Cảng HK Điện Biên có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về quản lý chương ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay
- Trong trường hợp phát hiện chương ngại vật có khả năng vi phạm bề mặt giới hạn chương ngại vật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, TWR Điện Biên có trách nhiệm thông báo cho trực điều hành Cảng HK Điện Biên và đại diện Cảng vụ HK miền Bắc tại Cảng HK Điện Biên.
- Trường hợp xác định chương ngại vật có khả năng uy hiếp an toàn bay, đại diện Cảng vụ HK miền Bắc tại Cảng HK Điện Biên chủ trì, phối hợp với TWR Điện Biên đề nghị tạm thời đình chỉ sử dụng phương thức bay liên quan để đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay; báo cáo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

CHƯƠNG III KHU VỰC SÂN BAY

3.1 Vùng trời khu vực sân bay

3.1.1 Đối với HKDD

Vùng trời khu vực sân bay Điện Biên thuộc địa phận huyện Điện Biên, tỉnh Điện Biên, nằm ở phía Tây Bắc Việt Nam, có đặc điểm địa hình phức tạp, núi cao trên 1000 m (so với mức cao sân bay) thấp dần về phía lòng chảo Điện Biên.

Khu vực trách nhiệm TWR Điện Biên được giới hạn như sau:

Giới hạn ngang: Đường khép kín nối các điểm có tọa độ:

- + P1: 21°41'03"N - 102°59'23"E,
- + P2: 21°37'50"N - 103°18'11"E,
- + P3: 21°30'33"N - 103°24'28"E,
- + BEKLI: 21°18'08"N - 103°28'36"E,
- + GUPET: 21°09'00"N - 103°24'17"E,
- + P4: 20°57'35"N - 103°12'03"E,
- + P5: 20°57'35"N - 103°05'05"E,
- + Dọc theo biên giới Việt Nam và Lào,
- + P1: 21°41'03"N 102°59'23"E.

Giới hạn cao: Mặt đất/mặt nước lên đến và bao gồm FL135.

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

3.1.2 Đối với Quân sự

Quân sự sẽ bổ sung khi có hoạt động bay.

3.2 Những đặc điểm định hướng trong khu vực sân bay

Đường bộ:

- + Đường 130 (láng nhựa): Chạy từ phía Nam lòng chảo về hướng Đông, sau đó theo hướng Đông Bắc đi Thuận Châu.
- + Đường 12 (láng nhựa): Chạy dọc từ Nam đến Bắc lòng chảo Điện Biên đi Mường Lay.
- + Đường 279 (láng nhựa): Chạy từ Nam lòng chảo Điện Biên về phía Tây tới biên giới Việt-Lào.
Ba con đường bộ trên hội tụ tạo thành ngã ba tại phía Nam lòng chảo Điện Biên.

Địa dư:

- + Phía Nam:
 - Đỉnh cao 1660 m, phương vị 175⁰, cự ly 29,5 km
 - Đỉnh cao 1370 m, phương vị 178⁰, cự ly 25 km

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

- + Phía Tây Nam:
 - Đỉnh cao 1262 m, phương vị 239°, cự ly 13,7 km
 - Đỉnh cao 1310 m, phương vị 240°, cự ly 12 km
- + Phía Tây:
 - Đỉnh cao 1385 m, phương vị 274°, cự ly 16 km (thuộc Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào).
- + Phía Tây Bắc:
 - Núi Am Pu 1450 m, phương vị 303°, cự ly 13,75 km
 - Núi Háp 1330 m, phương vị 346°, cự ly 14 km
 - Núi Nam Ngót 1316 m, phương vị 312°, cự ly 8,25 km
- + Phía Đông Bắc:
 - Đỉnh Phu Huổi Long cao 2178 m, phương vị 028°, cự ly 29,5 km.

Ghi chú:

- Độ cao so với mực nước biển trung bình.
- Phương vị và cự ly so với điểm quy chiếu sân bay.

Sông: Sông Nậm Rốm chảy dọc từ phía Bắc xuống phía Nam lòng chảo hợp với sông Nậm Ngâm và Nậm Nưa (ở phía Nam lòng chảo Điện Biên rồi chảy về phía Tây sang Lào).

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

Độ cao an toàn tối thiểu của từng phân khu (tính sao với mực nước biển trung bình), bán kính 46km (có tính đến vùng đệm 09km) tâm là điểm quy chiếu sân bay. Cụ thể:

- Trong dải hình quạt 160° - 280°: 2800 m
- Trong dải hình quạt 280° - 160°: 2400 m

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

3.4 Độ cao/mực bay chuyển tiếp

Độ cao chuyển tiếp: 2750 m/9000ft (tính theo khí áp tại sân bay quy về mực nước biển trung bình - QNH).

Mực bay chuyển tiếp: FL100 (tính theo khí áp tiêu chuẩn 1013,2 HPa hay 760mmHg).

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

3.5 Các đường hàng không, vệt bay kết nối, hành lang ra, vào khu vực sân bay

Bảng 3.1 Thông số các đoạn đường hàng không, vệt bay kết nối, hành lang ra, vào khu vực sân bay

Tên	Các điểm trọng yếu (Hệ tọa độ WGS-84)	Hướng thực (độ)	Cự ly (km)	Giới hạn ngang (km)	Giới hạn cao/thấp
B468	DBN DVOR/DME LADON	188/008	30	30	FL460/FL200
B214	NASAN NDB (BQ) LADON	263/083	112	30	FL460/FL270
W4	GIA LAM NDB (AM)	262/082	49	20	FL460/FL100
	UPVAN	262/082	73	20	FL460/FL100
	MOC CHAU NDB (MC)	302/122	81	20	FL460/FL100
	NA SAN NDB (BQ)	280/099	108	20	FL460/FL130
	DIEN BIEN DVOR/DME (DBN)				
W21	NOI BAI DVOR/DME (NOB)	270/090	75	20	FL460/FL100
	HUVAN	270/090	111	20	FL460/FL100
	NA SAN NDB (BQ)				

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

3.6 Vòng kín, không vực huấn luyện, đường bay huấn luyện

3.6.1 Vòng kín dùng cho máy bay trực thăng

Sân bay Điện Biên vòng kín thiết lập về phía Tây cho máy bay trực thăng ban ngày và ban đêm. Cát cánh hướng 166° vòng kín lập bên phải. Cát cánh hướng 346° vòng kín lập bên trái.

- Ban ngày: Độ cao vòng kín 400m.
- Bay đêm: Độ cao vòng kín 500m.

Ghi chú: Sơ đồ vòng kín sân bay Điện Biên cho trực thăng xem tại Phụ lục 13 Quy chế bay này.

3.6.2 Không vực huấn luyện

a) Không vực đỉnh sân

- Dùng để bay huấn luyện các khoa mục kỹ thuật lái, dẫn đường, ứng dụng chiến đấu trên đất liền từ độ cao cực thấp đến độ cao 3000m.
- Tọa độ tâm không vực: Là điểm quy chiếu sân bay Điện Biên.
- Tọa độ tâm khu vực: $21^\circ 24' 07.86''\text{N} - 103^\circ 00' 01.84''\text{E}$ (hệ tọa độ WGS-84).
- Bán kính: 05 km.
- Độ cao hoạt động: $\leq 3000\text{m}$.
- Hướng công tác: $166^\circ - 346^\circ$.
- Hat = 2100m.

b) Phương thức bay không vực

Thứ tự vào, ra không vực: Cát cánh lấy độ cao theo vòng kín sân bay. Cát cánh hướng 166° thì vòng phải, cát cánh hướng 346° thì vòng trái lấy độ cao theo lệnh của CHB, khi đạt độ cao quy định báo cáo CHB tiến hành hoạt động tại đỉnh sân bay theo hướng công tác 166° và 346° , độ cao hoạt động từ 300m - 3000m trên địa hình. Kết thúc nhiệm vụ báo cáo CHB tiến hành giảm độ cao theo hàng tuyến tiến nhập vòng kín sân bay hạ cánh.

Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với TWR Điện Biên và Trung tâm QLDHB Khu vực 1.

3.6.3 Đường bay huấn luyện

Stt	Kí hiệu	Đường bay
01	ĐB-01TT	Điện Biên - Vòng 1 - Vòng 2 - Vòng 3 - Điểm 1 - Điểm 2 - SVD. Điện Biên - Điểm 3 - Vòng 2 - Vòng 3 - Vòng 4 - SB Điện Biên (hc)
02	ĐB-02TT	SB Điện Biên - Bản Chéo - Nà Liên - SB Điện Biên (hc)

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

3.7 Khu chờ

3.7.1 Đối với HKDD

Bảng 3.2: Các tham số vòng bay chờ tại sân bay Điện Biên

Điểm chờ quy định	Tuyến hướng dài (độ)	Tuyến rời dài (độ)	Vòng lượn	Độ cao chờ thấp nhất
DVOR/DME DBN <i>(Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B; Phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR X, VOR Z RWY 35)</i> CAT A, B	161	341	Trái	2450m
DVOR/DME DBN <i>(Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B; Phương thức tiếp cận bằng thiết bị: VOR X, VOR Y RWY 35 CAT C)</i>	151	331	Trái	2450m
KAGMA <i>(Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị BQ 2E; Phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR X RWY 35 CAT A, B, C)</i>	281	101	Trái	FL120
DOXIG <i>(Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị BQ 2F; Phương thức tiếp cận bằng thiết bị VOR X RWY 35 CAT A, B, C)</i>	312	132	Trái	FL120

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương III: Khu vực sân bay

DOXIG (Phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị BQ 2J, BQ 2K; Phương thức tiếp cận bằng thiết bị RNP Z RWY 35)	235	055	Trái	FL120
KAGMA (Phương thức tiếp cận bằng thiết bị RNP Z, RNP Y RWY 35)	207	027	Trái	2450m

Ghi chú:

- Thời gian bay rời đài 01 phút nếu độ cao bay dưới hoặc bằng mức bay FL140 hoặc 01 phút 30 giây nếu độ cao bay trên mức bay FL140 trong điều kiện lặng gió. Việc quy định tốc độ chờ được quy định cụ thể trong các quy tắc bay.
- Không được bố trí các tàu bay bay chờ đồng thời tại độ cao chuyển tiếp và mức bay chuyển tiếp.

3.7.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

3.8 Sân bay dự bị

3.8.1 Đối với HKDD

Danh mục sân bay dự bị phục vụ khai thác cho các hoạt động bay HKDD thực hiện theo Quyết định của Cục HKVN.

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

3.8.2 Đối với Quân sự

Sử dụng sân bay Nhà Sản và sân bay Yên Bái làm sân bay dự bị.

Ghi chú: Hệ thống, thiết bị thông tin liên lạc, dẫn đường và các thông tin liên quan xem tại Quy chế bay trong khu vực sân bay Nhà Sản và Quy chế bay trong khu vực sân bay Yên Bái.

CHƯƠNG IV

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

4.1 Giới thiệu chung

4.1.1 Đối với HKDD

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

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

4.1.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

4.2 Thành phần

4.2.1 Đối với HKDD

a) Phương tiện thông tin liên lạc

- Liên lạc VHF đối không: Tần số 118.7 MHz và tần số khẩn nguy 121.5 MHz do Đài kiểm soát không lưu Điện Biên thuộc Công ty Quản lý bay miền Bắc quản lý.
- Liên lạc điểm đối điểm: Qua các phương tiện AFTN/AMHS; điện thoại (nội bộ, buro điện), máy fax.
- Ngoài ra, Cảng HK Điện Biên còn trang bị hệ thống bộ đàm để liên lạc nội bộ, điều hành hoạt động mặt đất.
- Các địa chỉ AFTN/AMHS liên quan:
 - + Đài kiểm soát tại sân bay (TWR): VVDBZTZK
 - + Bộ phận thủ tục bay: VVDBZPZX
 - + Bộ phận khí tượng tại sân bay: VVDBYMYX
 - + Cảng hàng không Điện Biên (AOC): VVDBYDYX

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

b) Phương tiện dẫn đường, hạ cánh

Kiểu đài	Tên hiệu	Tần số	Tọa độ	Giờ h/đ	Ghi chú
DVOR/DME	DBN	113.6 MHz/ CH83X	21°22'24.6"N 103°00'28.4"E	24/24	Phạm vi hoạt động R=300km

Ghi chú: Sơ đồ bố trí đài dẫn đường xem chi tiết tại Phụ lục 5 Quy chế bay này.

c) Hệ thống đèn tiếp cận và đèn đường cất hạ cánh

Ký hiệu đường CHC	Đèn tiếp cận loại chiều dài cường độ	Đèn đầu thêm Màu Đèn cánh	Đèn VASIS PAPI	Đèn khu chạm bánh Chiều dài	Đèn trục đường CHC Chiều dài Màu Khoảng cách Cường độ	Đèn lề đường CHC Chiều dài Màu Khoảng cách Cường độ	Đèn Cuối đường CHC Màu Đèn cánh	Đèn đoạn dừng đường Chiều dài(m)
17	Không	Không	Không	Không	2400M 30M Trắng/Đỏ	2400M 60M Trắng/Vàng	Đỏ	Không
35	Hệ thống đèn tiếp cận chính xác CAT I 885 M	Xanh lá	PAPI	Không	2400M 30M Trắng/	2400M 60M Trắng/Vàng	Đỏ	Không

d) Nguồn điện dự phòng

- Hệ thống cấp điện dự phòng cho khu bay được đặt tại Trạm nguồn khu bay gồm có 02 máy phát điện công suất 200KVA/máy.
- Hệ thống cấp điện dự phòng DVOR/DME: Sử dụng 02 máy phát điện Diesel 03 pha mỗi máy có công suất 30KVA
- Hệ thống cấp điện dự phòng Đài KSKL Điện Biên: Sử dụng nguồn điện dự phòng thông qua máy phát điện 60KVA và 135KVA.

4.2.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

4.3 Nguyên tắc sử dụng và lực lượng đảm bảo

4.3.1 Nguyên tắc sử dụng

- Việc quản lý các hệ thống kỹ thuật trên theo nguyên tắc thiết bị của bên nào do bên đó quản lý, bảo trì. Việc sử dụng phải được tiến hành theo Văn bản phối hợp hiệp đồng giữa hai đơn vị. Ngoài ra, còn phải hỗ trợ lẫn nhau khi cần thiết nhằm đảm bảo thông tin thông suốt, phục vụ bay được an toàn.
- Các đơn vị có trách nhiệm thông báo cho nhau biết các hỏng hóc của hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị có ảnh hưởng đến hoạt động bay để xử lý kịp thời.
- Các hệ thống, thiết bị thường xuyên được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, có dự bị cũng như có nguồn gốc rõ ràng và được khai thác theo đúng Tài liệu hướng dẫn khai thác của nhà chế tạo thiết bị.
- Các thiết bị thông tin liên lạc được mở trước 01 giờ so với giờ dự định đến của tàu bay, chỉ được tắt khi nhận biết tàu bay đã hạ cánh ở sân bay đến và phù hợp với chế độ làm việc của từng loại trang thiết bị.
- Các hệ thống, thiết bị kỹ thuật của HKDD khi đưa vào khai thác phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép theo quy định. Các hoạt động khai thác phải tuân thủ Giấy phép đã được cấp và Tài liệu hướng dẫn khai thác liên quan.

4.3.2 Tổ chức lực lượng đảm bảo

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

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

4.4 Các quy định khác

4.4.1 Khả năng dự phòng và thời gian chuyển đổi

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

4.4.2 Quy định tần số liên lạc

a) Đối với HKDD

TWR Điện Biên sử dụng tần số 118.7MHz để liên lạc, điều hành mọi hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm của mình, thực hiện canh nghe trên tần số khẩn nguy 121.5MHz để phối hợp, điều hành các chuyến bay trong khu vực đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả.

b) Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân

4.4.3 Trường hợp các dịch vụ mặt đất bị gián đoạn

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

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

CHƯƠNG V

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

5.1 Khái quát đặc điểm khí hậu trong khu vực sân bay Điện Biên

Sân bay Điện Biên nằm ở vùng Tây Bắc Việt Nam, thuộc khu vực núi cao của dãy Hoàng Liên Sơn, đây là vùng núi cao nhất của nước ta. Vị trí của sân bay nằm gọn trong sự bao bọc của các dãy núi có độ cao trung bình từ 1050m đến 2200m.

Những đặc điểm về vị trí và địa hình nói trên ảnh hưởng lớn đến sự hình thành các điều kiện khí hậu tại khu vực sân bay Điện Biên. Khí hậu tại khu vực sân bay Điện Biên mang tính chất khí hậu miền núi cao của vùng khí hậu nhiệt đới, gió mùa đột biến thất thường chịu ảnh hưởng của các luồng gió Đông - Bắc, Đông - Nam, Tây - Nam và khu vực chịu ảnh hưởng cuối cùng của các cơn bão suy yếu, có thể phân biệt thành 2 mùa rõ rệt như sau: Mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 9, mùa khô từ tháng 10 đến tháng 4 năm sau.

5.1.1 Mùa mưa

Thời gian từ tháng 5 đến tháng 9 hàng năm. Đặc điểm có mây đối lưu, mây mưa kéo dài có khi tới 15 ngày trong tháng. Lượng mưa trung bình từ 200mm - 250mm, vào mùa này là mùa dông bão, áp thấp nhiệt đới của vùng Bắc Bộ Việt Nam, do vậy khu vực Điện Biên thường xuyên chịu những ảnh hưởng cuối cùng của những đợt đột biến là mùa mưa rào và dông mạnh, đôi khi có mưa đá, dông trong khu vực có lúc gió giật đột ngột từ 20 - 25 m/s. Thường có mây Cb và lượng mây Sc nhiều. Tầm nhìn trong mưa có thể giảm tới 01km, độ ẩm cao, nhiệt độ thay đổi thất thường. Do ảnh hưởng của vị trí sân bay trong thung lũng lòng chảo Điện Biên có núi xung quanh bao bọc nên điều kiện khí tượng sân bay vào mùa này thất thường, phức tạp, ảnh hưởng lớn tới hoạt động bay trong khu vực.

5.1.2 Mùa khô

Thời gian từ tháng 10 đến tháng 04 năm sau. Thời kỳ đầu khoảng từ tháng 10 đến tháng 2, điều kiện khí tượng tương đối ổn định, thuận lợi, giản đơn, mây cao, tầm nhìn trên 10km, mây Sc khoảng từ 3/8 đến 4/8, trần mây cao khoảng 1500m. Thời kỳ sau từ tháng 3 đến tháng 4, do ảnh hưởng của gió Tây - Nam (gió Lào) thổi mạnh 04 - 05 m/s, có sương mù vào buổi sáng dày đặc, tầm nhìn giảm tới 500m kéo dài trong nhiều ngày có khi tới 30 ngày. Vào cuối mùa này bắt đầu vào mùa mưa, lượng mây tăng, mưa tăng, có dông và gió giật. Do kết cấu đường CHC bằng bê tông, nên việc hoạt động bay vào những ngày có mưa gây ảnh hưởng lớn đến công tác an toàn bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

5.2 Lực lượng và thiết bị

5.2.1 Lực lượng và khả năng đảm bảo khí tượng

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

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

5.2.2 Thiết bị

- Hệ thống quan trắc thời tiết tự động IMS đảm bảo đo đạc tự động các yếu tố khí tượng: Gió, tầm nhìn ngang, tầm nhìn đường CHC, nhiệt độ/nhiệt độ điểm sương, khí áp, độ cao chân mây và lượng mưa cho việc lập bản tin khí tượng và truyền đến các máy tính đầu cuối. Hệ thống có khả năng lập và gửi tự động bản tin METAR/SPECI đến mạng AFTN/AMHS.
- Ống gió cho phép xác định hướng gió, tốc độ gió.
- Các hệ thống, thiết bị dự phòng cho phép quan trắc viên quan trắc bằng mắt các số liệu khí tượng cơ bản: Gió, nhiệt độ/nhiệt độ điểm sương, tầm nhìn ngang, khí áp, trong khu vực sân bay để lập bản tin khi cần thiết.
- Phương tiện liên lạc, trao đổi số liệu: AFTN/AMHS, mạng Internet, máy điện thoại, máy Fax.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

5.3 Chế độ đảm bảo

5.3.1 Bộ phận khí tượng tại sân bay

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

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

Cung cấp hồ sơ khí tượng:

- Cập nhật các thông tin về kế hoạch bay, phối hợp với bộ phận thủ tục bay để thực hiện cung cấp kịp thời hồ sơ khí tượng cho các hãng HK theo quy định;
- Căn cứ vào kế hoạch bay phối hợp với bộ phận dự báo tại Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài để nhận các bộ hồ sơ khí tượng cho các chuyến bay khởi hành từ Cảng HK Điện Biên. Cung cấp cho tổ lái hay đại diện nhà khai thác, thực hiện giao, nhận hồ sơ bay đúng quy định;
- Lưu trữ các tài liệu, hồ sơ khí tượng cho các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang theo đúng quy định của công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang;
- Phối hợp với Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài để cung cấp bổ sung thông tin thời tiết cho các chuyến bay khởi hành từ Cảng HK Điện Biên.

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

Công tác hiệp đồng giữa Bộ phận khí tượng tại Cảng HK Điện Biên và Trung tâm khí tượng hàng không Nội Bài thực hiện theo Văn bản hiệp đồng bảo đảm dịch vụ giữa hai bên.

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

- Tất cả nhân viên quan trắc khí tượng, nhân viên Đài kiểm soát không lưu Điện Biên, nhân viên an ninh của sân bay và tổ lái có trách nhiệm theo dõi, báo cáo một cách kịp thời và thường xuyên về sự hoạt động của chim trong khu vực sân bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

- Biện pháp trước mắt là Đài kiểm soát tại sân bay Điện Biên quan sát bằng mắt, bằng ống nhòm cũng như dựa vào thông báo của nhân viên an ninh sân bay (qua hệ thống bộ đàm) để thông báo kịp thời hoạt động của chim trong khu vực sân bay cho tổ lái liên quan. Khi phát hiện dấu hiệu có chim, Đài kiểm soát tại sân bay yêu cầu ngay nhân viên an ninh sân bay ra đuổi chim và đồng thời báo cáo trực Giám đốc Cảng HK Điện Biên sử dụng xe ô tô có gắn còi hú, loa âm thanh lớn để xua đuổi chim nếu hoạt động của chúng trên đường CHC có ảnh hưởng đến hoạt động bay.
- Bộ phận an ninh Cảng HK Điện Biên là nơi tổng hợp tình hình hoạt động của chim và xem xét các việc sau: Thời kỳ và những nơi chim thường đậu; Thời gian di chuyển và thời gian họp thành đàn chim; Đường di chuyển và độ cao bay của chim; Những đặc điểm thu hút sự chú ý của chim, v.v nhằm tìm ra, thực hiện các biện pháp xua đuổi chim một cách hữu hiệu trong khu vực sân bay.

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

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

CHƯƠNG VI
QUẢN LÝ, ĐIỀU HÀNH BAY

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

6.1.1 Tổ chức điều hành bay

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

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.1.2 Cơ sở điều hành bay

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

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.1.3 Khu vực trách nhiệm

Khu vực trách nhiệm của TWR Điện Biên được quy định tại Mục 3.1 Chương III của Quy chế bay này.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.1.4 Ranh giới chuyển giao kiểm soát

a) Đối với HKDD

Giữa TWR Điện Biên và Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội (ACC Hà Nội):

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

Ghi chú: Đối với chuyến bay thực hiện theo kế hoạch bay ngoài hành lang bay hoặc được phép bay lệch khỏi đường bay ATS, điểm chuyển giao kiểm soát là ranh giới giữa ACC Hà Nội và TWR Điện Biên.

b) Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.1.5 Thông báo tin tức hàng không

a) Phòng Thủ tục bay

- Đối với các chuyến bay không áp dụng Quy trình làm thủ tục bay từ xa (như chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, chuyến bay của hãng HK quốc tế v.v..) hoặc không thực hiện làm thủ tục bay từ xa được (do trực trực, gián đoạn hệ thống chuyển nhận thông tin, v.v..):

+ Cung cấp PIB cho tổ lái: nhận PIB từ cơ sở AIS Nội Bài gửi qua email, in để chuyển trực tiếp cho tổ lái. Ghi vào sổ giao PIB và yêu cầu tổ lái kí nhận;

+ Cung cấp NOTAM mới cập nhật cho tổ lái: nhận NOTAM mới cập nhật từ cơ sở AIS Nội Bài gửi qua email/AFTN/AMHS để chuyển cho tổ lái (chuyển trực tiếp hoặc qua TWR Điện Biên);

+ Hướng dẫn, hỗ trợ tổ lái liên lạc trực tiếp với nhân viên AIS Nội Bài khi có yêu cầu;

- Trong trường hợp tổ lái có tin tức muốn báo cáo sau chuyến bay bằng văn bản, nhân viên thủ tục bay hướng dẫn tổ lái điền vào Bản thông báo sau chuyến bay và chuyển cho cơ sở AIS Nội Bài để xử lý.

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

b) Cảng HK Điện Biên

- Cung cấp cho phòng NOTAM quốc tế - Trung tâm TBTTHK các tin tức liên đến khai thác Cảng hàng không, sân bay (HKSB) Điện Biên cần phát hành NOTAM theo quy định.

- Cung cấp cho phòng AIP- Trung tâm TBTTHK:

+ Các dữ liệu/tin tức liên quan đến Cảng HKSB cần được công bố trong AIP Việt Nam và các sản phẩm TTHK khai thác theo quy định và tin tức sửa đổi bổ sung; Tin tức khác biệt so với điều kiện khai thác thực tế tại Cảng HKSB đã được công bố trong AIP Việt Nam và các sản phẩm liên quan;

+ Tin tức về việc thi công, sửa chữa, nâng cấp, mở rộng, đưa vào khai thác cơ sở hạ tầng, đường CHC, đường lăn, sân đỗ/vị trí đỗ, các trang thiết bị phụ trợ dẫn đường thuộc thẩm quyền Cảng HK quản lý, v.v..

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

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

Ghi chú: Các nội dung liên quan khác thực hiện theo Văn bản thỏa thuận cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không liên quan đến cảng hàng không, sân bay giữa Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam và Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam- CTCP.

6.1.6 Ngôn ngữ điều hành bay

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

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.2 Hiệp đồng thông báo bay

6.2.1 Đối với HKDD

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

6.2.2 Đối với Quân sự

- Nếu có các hoạt động bay Quân sự làm nhiệm vụ huấn luyện trong khu vực sân bay Điện Biên phải có kế hoạch trước. Căn cứ vào kế hoạch bay được phê chuẩn, Chỉ huy bay Không quân thông báo hiệp đồng với Giám đốc cảng HK Điện Biên, TWR Điện Biên theo các nội dung đã thống nhất trong Văn bản hiệp đồng giữa các bên liên quan.
- Nội dung dự báo bay theo đúng quy định, được đăng ký vào sổ đầy đủ. Các nội dung chính gồm:

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- + Loại tàu bay, số hiệu, tổ bay, tiêu chuẩn khí tượng thấp nhất.
- + Đường bay, khung độ cao bay.
- + Nhiệm vụ.
- + Giờ dự định cất cánh và hạ cánh.
- + Sân bay dự bị.
- Kế hoạch bay của các đơn vị quân sự trong khu vực sân bay Điện Biên phải gửi về Bộ phận Thủ tục bay Điện Biên (thuộc Đài KSKL Điện Biên) trước 14 giờ 00 ngày hôm trước, trừ các trường hợp đặc biệt khác.
- Bộ phận thủ tục bay Điện Biên có trách nhiệm thông báo và triển khai ngay kế hoạch này cho TWR Điện Biên, Cảng HK Điện Biên và các cơ quan, đơn vị liên quan khác.
- Đối với các hoạt động bay quân sự làm nhiệm vụ huấn luyện trong khu vực sân bay Điện Biên thì Chỉ huy bay Không quân và TWR Điện Biên phải thống nhất kế hoạch bay ngày hôm sau trước 16 giờ 30. Đối với các hoạt động bay theo kế hoạch bay huấn luyện hàng năm đã được phê duyệt, thủ trưởng đơn vị bay phải có văn bản hiệp đồng với Công ty Quản lý bay miền Bắc và Cảng HK Điện Biên.
- Trong trường hợp có hoạt động quân sự đột xuất liên quan khu vực trách nhiệm của TWR Điện Biên, Sư đoàn Không quân F371 thông báo kịp thời và giao nhiệm vụ cho các đơn vị liên quan của mình phối hợp hiệp đồng với Công ty Quản lý bay miền Bắc, TWR Điện Biên và Cảng HK Điện Biên để đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay.

6.3 Chế độ điều hành, chỉ huy bay

6.3.1 Đối với HKDD

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

- Trong điều kiện bình thường, sân bay mở cửa khai thác theo đúng thời gian hoạt động quy định tại Mục 2.9 Chương II Quy chế bay này.
- Trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh, ô nhiễm môi trường, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không, việc đóng cửa tạm thời sân bay thực hiện theo quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (Thông tư 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay).
- Trong trường hợp thời tiết tại khu vực sân bay xấu (bão, áp thấp nhiệt đới, v.v) không đảm bảo an toàn khai thác: Giám đốc Cảng HK Điện Biên kiến nghị Giám đốc Cảng vụ HK miền Bắc đóng tạm thời Cảng

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

HK; Trưởng đại diện cảng vụ tại sân bay kiến nghị Giám đốc Cảng vụ HK miền Bắc đình chỉ thực hiện chuyến bay.

- chủ trì phối hợp với Đài kiểm soát không lưu, đại diện Cảng vụ HK tại Điện Biên và các đơn vị liên quan tại sân bay thống nhất, làm thủ tục thông báo tạm ngừng tiếp thu tàu bay hạ cánh, cất cánh và việc sân bay khai thác trở lại.
- Các chuyến bay từ các sân bay khác đến sân bay Điện Biên phải căn cứ vào điều kiện thời tiết, tình trạng hệ thống, thiết bị kỹ thuật bảo đảm và cơ sở hạ tầng của sân bay để quyết định khởi hành.

b) *Khi cho tàu bay lặn ra vị trí cất cánh, TWR Điện Biên phải thông báo cho tổ lái*

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

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

c) *TWR Điện Biên không được cho tàu bay cất cánh trong các trường hợp sau:*

- Chuyến bay không có trong kế hoạch hoạt động bay ngày, chưa có kế hoạch bay không lưu (FPL);
- Trong dải hình quạt 60° (30° mỗi bên đầu đường CHC) có những hiện tượng nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn bay;
- Trên đường CHC có chướng ngại vật;
- Tàu bay hạ cánh chưa rời khỏi đường CHC;
- Tàu bay vào hạ cánh phải bay lại, không đảm bảo phân cách an toàn;
- Điều kiện thời tiết thực tế thấp hơn tiêu chuẩn khai thác thấp nhất cho cất cánh của sân bay;
- Tổ lái từ chối cất cánh vì lý do chưa đảm bảo an toàn;

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Giám đốc Cảng vụ HK miền Bắc hoặc Trưởng đại diện Cảng vụ HK tại Điện Biên yêu cầu đình chỉ thực hiện chuyến bay.
- Sớm trước 05 phút và chậm sau 01 giờ so với giờ dự báo trong kế hoạch bay, trừ trường hợp KSVKL đã hoàn thành thủ tục thông báo hiệp đồng và được Trung tâm Quản lý điều hành bay Quốc gia đồng ý (*Điều 41, Quyết định số 2293/QĐ-BTL ngày 08/8/2013 của Tư lệnh Quân chủng PK-KQ*)

Ghi chú: KSVKL phải cấp huấn lệnh hủy huấn lệnh cất cánh đã cấp trước đó trong trường hợp các điều kiện đảm bảo cho việc cất cánh không thể duy trì.

d) Khi điều hành tàu bay vào tiếp cận hạ cánh, TWR Điện Biên có trách nhiệm thông báo cho tổ lái:

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

Ghi chú : KSVKL TWR Điện Biên tăng cường sử dụng ADS-B sẵn có theo dõi vết bay của tàu bay, kịp thời tư vấn cho tổ lái khi phát hiện thấy tàu bay có xu hướng bay lệch so với vết bay phương thức.

e) KSVKL Điện Biên ngừng tiếp thu tàu bay, không được cho tàu bay hạ cánh hoặc phải hủy bỏ huấn lệnh (nếu đã cấp) cho tàu bay trong các trường hợp sau:

- Trên đường CHC có chướng ngại vật;
- Trong khu vực hạ cánh có hiện tượng nguy hiểm ảnh hưởng đến an toàn bay.
- Không đảm bảo phân cách theo quy định.
- Tổ lái báo cáo chưa sẵn sàng hạ cánh
- Các trường hợp khác theo Chỉ thị số 4377/CT-CHK ngày 11/10/2021 của Cục HKVN về việc tăng cường an toàn khai thác tàu bay trong điều kiện thời tiết bất lợi.

Ghi chú: KSVKL phải cấp huấn lệnh hủy huấn lệnh hạ cánh đã cấp trước đó trong trường hợp các điều kiện đảm bảo cho việc hạ cánh không thể duy trì.

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

Ghi chú: Cục Hàng không Việt Nam có Hướng dẫn áp dụng thành phần gió xuôi trong việc chọn hướng đường CHC sử dụng.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

g) Điều hành tàu bay bay qua khu vực trách nhiệm

- TWR Điện Biên chịu trách nhiệm điều hành tàu bay HKDD, vận tải quân sự (theo sự ủy quyền của Quân sự) bay qua khu vực trách nhiệm của mình.
- TWR Điện Biên điều hành tàu bay ngoài khu vực trách nhiệm khi được ACC Hà Nội ủy quyền bằng hiệp đồng cụ thể giữa hai cơ sở điều hành bay.

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

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

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

Hạn chế tối đa việc chuyển quy tắc bay từ IFR sang VFR đối với chuyến bay IFR, trừ hoạt động bay đã được cấp phép, các bài bay đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận thực hiện VFR, các trường hợp vì lý do an toàn bay.

Khởi hành bằng mắt:

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

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

Tiếp cận bằng mắt :

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

- Phương thức này chỉ áp dụng vào thời gian ban ngày (daytime).
- Quỹ đạo bay không xung đột với các hoạt động bay khác trong khu vực trách nhiệm.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Tổ lái báo cáo vị trí, báo cáo đã nhìn thấy sân bay và duy trì được việc quan sát các địa tiêu trong khu vực sân bay.
- Điều kiện khí tượng bằng mắt (VMC) thực tế và dự báo đảm bảo theo quy định trong quá trình tiếp cận hạ cánh.
- Tổ lái chịu trách nhiệm về an toàn chuyến bay.

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

TWR Điện Biên có trách nhiệm như sau:

- Cho khung độ cao bay an toàn.
- Đảm bảo phân cách giữa các tàu bay theo tiêu chuẩn quy định.
- Kiểm tra theo báo cáo của tổ lái về việc giữ độ cao bay cho phép, hành lang bay, sơ đồ bay ra khỏi khu vực sân bay, việc giảm độ cao vào hạ cánh.
- Thông báo kịp thời cho tổ lái về sự thay đổi tình hình thời tiết, tình hình hoạt động bay hiện tại có liên quan.
- Thông báo kịp thời cho cơ sở điều hành bay có liên quan những số liệu liên quan đến chuyến bay.

6.3.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

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

6.3.4 Khi có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang hoạt động

Đối với HKDD:

Khi có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang cất, hạ cánh tại Cảng HK Điện Biên, áp dụng theo quy định về công tác đảm bảo chuyên cơ, chuyên khoang HKDD Việt Nam hiện hành.

Đối với Quân sự:

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

6.4 Xử lý các tình huống bất trắc trong khi bay

Khi tàu bay gặp phải những tình huống bất thường, phi công/tổ lái phải báo cáo ngay cho cơ sở điều hành bay (TWR Điện Biên hoặc Chỉ huy, điều hành bay Không quân). Các cơ quan này phải sử dụng tất cả các phương tiện liên lạc, trang thiết bị hiện có, trợ giúp phi công/tổ lái xử lý

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

theo phương án tối ưu. Trong các trường hợp này, TWR Điện Biên và Chỉ huy, điều hành bay Không quân phải thông báo kịp thời cho nhau để phối hợp đảm bảo an toàn cho hoạt động bay chung.

6.4.1 *Đối với HKDD*

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

a) *Trường hợp mất liên lạc*

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

b) *Trường hợp điều kiện thời tiết xấu tại sân bay*

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

c) *Trường hợp hỏng thiết bị trên tàu bay*

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

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

d) Trường hợp hệ thống đài dẫn đường bị hỏng

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

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

e) Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp

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

- Hỏi tình trạng trên tàu bay, ý định và cách xử lý của tổ lái.
- Căn cứ vào tình hình hoạt động bay trên không, vị trí và độ cao của tàu bay, điều kiện thời tiết, lựa chọn đường bay ngắn nhất cho tàu bay. Thông báo cho tổ lái phương thức, hướng hạ cánh, điều kiện thời tiết, tình trạng đường CHC tại sân bay và triển khai các công việc theo yêu cầu của tổ lái.
- Thông báo cho tất cả các tàu bay đang hoạt động trong khu vực. Hạn chế các tàu bay khác cất cánh tại sân bay, giải phóng đường CHC, các hành lang và các mực bay/độ cao.
- Thông báo cho ACC Hà Nội để giám sát chặt chẽ tàu bay bằng giám sát ATS.
- Báo trực Giám đốc Cảng HK Điện Biên để triển khai công tác khẩn nguy sân bay và Đại diện Cảng vụ HK tại Điện Biên.
- Thông báo tình hình cho trực Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc.

Ghi chú: Trường hợp tàu bay mất phương hướng xem tại Chương VIII Quy chế bay này.

g) Trường hợp hướng tàu bay đi sân bay dự bị

- Trong trường hợp nếu tàu bay không thể hạ cánh được tại sân bay Điện Biên, TWR Điện Biên điều hành tàu bay đi sân bay dự bị sau khi đã hiệp đồng với tổ lái và ACC Hà Nội.
- Khi điều hành tàu bay đi sân bay dự bị, TWR Điện Biên phải thông báo cho tổ lái điều kiện thời tiết sân bay đến, hướng bay/đường bay, độ cao bay, cự ly đến sân bay dự bị (nếu có yêu cầu của tổ lái).

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

- Thông báo cho trực Giám đốc Cảng HK Điện Biên và Bộ phận thủ tục bay Điện Biên, thông báo tin tức hàng không tại sân bay về việc tàu bay đi sân bay dự bị.
- Tiếp tục điều hành tàu bay cho đến khi tổ lái báo cáo đã bay ra khỏi khu vực trách nhiệm và ACC Hà Nội nhận kiểm soát tàu bay.

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

h) Xử lý các tình huống khi áp dụng phương thức khai thác RNP 1, RNP APCH:

Thực hiện theo hướng dẫn của Cục Hàng không Việt Nam về phương thức khai RNP 1 và RNP APCH trong vùng trời khu vực sân bay Điện Biên.

Chi tiết xem tại Mục 7.6.6, chương VII Quy chế bay này.

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

6.4.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

6.5.1 Đối với HKDD

Sau khi nhận được tín hiệu khẩn cấp/tai nạn, TWR Điện Biên phải:

- Giữ liên lạc với tàu bay, xác định vị trí và tình trạng cần trợ giúp, yêu cầu tổ lái báo lượng nhiên liệu còn lại (tính theo giờ bay).
- Thông báo cho ACC Hà Nội để hiệp đồng trong công tác điều hành bay và hiệp đồng với Trung tâm Hiệp đồng Tìm kiếm - cứu nạn.
- Triển khai các công việc theo yêu cầu của tổ lái với khả năng cao nhất sẵn có.
- Trong trường hợp cần thiết, thông báo và yêu cầu các tàu bay khác canh nghe, quan sát xác định vị trí nơi phát tín hiệu khẩn cấp/tai nạn nếu có thể được.
- Báo cáo ngay tình hình cho trực Giám đốc Công ty Quản lý bay miền Bắc, trực Điều hành Cảng HK Điện Biên và Đại diện Cảng vụ HK tại Điện Biên.

6.5.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VI: Quản lý, điều hành bay

6.6 Quy tắc phát hiện tàu bay/mục tiêu lạ

6.6.1 Đối với HKDD

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

6.6.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân./.

CHƯƠNG VII THỰC HÀNH BAY

7.1 Các phương thức hoạt động của tàu bay dân dụng và vận tải quân sự

- Trong khu vực vùng trời sân bay Điện Biên, tàu bay dân dụng hoạt động theo IFR, VFR (khi đủ điều kiện). Tàu bay thực hiện theo các phương thức bay quy định.
- Sân bay Điện Biên nằm trong khu vực có địa hình phức tạp nên việc thực hiện cất hạ cánh tại sân bay Điện Biên được quy định như sau:
 - + Cất cánh sử dụng đường CHC17 (166°).
 - + Hạ cánh sử dụng đường CHC35 (346°).
- Kiểm soát viên không lưu thực hiện nhiệm vụ quản lý, điều hành kịp thời của TWR Điện Biên là người quyết định việc sử dụng đường CHC và có trách nhiệm thông báo kịp thời về đường CHC sử dụng cho ACC Hà Nội, tàu bay khai thác và các đơn vị liên quan.

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

Danh mục và sơ đồ các phương thức bay của tàu bay HKDD xem tại các Phụ lục từ 8 đến 11 Quy chế bay này.

7.3 Các phương thức của tàu bay Quân sự

7.3.1 Đường bay huấn luyện

Ghi chú: Sơ đồ đường bay huấn luyện xem tại Phụ lục 13-1 Quy chế bay này.

a) Đường bay DB - 01TT (đường bay nhiệm vụ chào mừng 70 năm chiến thắng Điện Biên Phủ):

- Sân bay Điện Biên - Vòng 1 (21⁰21'23.42''/ 103⁰01'06.44'') - Vòng 2 (21⁰20'56.19''/102⁰59'15.6'') - Vòng 3 (21⁰24'20.64''/102⁰58'18.3'') - Điểm 1 (21⁰25'47''/103⁰00'56.47'') - Điểm 2 (21⁰24'51''/ 103⁰01'31.98'') - SVĐ. Điện Biên (21⁰23'13.48''/103⁰01'36.24'') - Điểm 3 (21⁰21'09.27''/103⁰01'37.84'') - Vòng 2 (21⁰20'56.19''/ 102⁰59'15.6'') - Vòng 3 (21⁰24'20.64''/102⁰58'18.3'') - Vòng 4 (21⁰24'47.9''/ 103⁰00'08.98'') - SB Điện Biên (hc).
- Cất cánh hướng 166⁰ bay đến vòng 1 bo cáo CHB, vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 256⁰ bay đến vòng 2, $V_t=120\text{km/h}$, $S=2\text{km}$, $t=1'00''$. Đến vòng 2 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 346⁰ bay đến vòng 3, $V_t=120\text{km/h}$, $S=6.5\text{km}$, $t=3'15''$. Đến vòng 3 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 58⁰ bay đến Điểm 1,

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

V_t=120km/h, S=4km, t=2'00". Đến Điểm 1 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 150^0 bay đến vòng Điểm 2, V_t=120km/h, S=2km, t=1'00". Đến Điểm 2 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 180^0 bay đến SVĐ Điện Biên, V_t=120km/h, S=2.5km, t=1'15". Đến SVĐ Điện Biên giữ hướng bay đến Điểm 3 V_t=120km/h, S=4km, t=2'00". Đến Điểm 3 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 260^0 bay đến vòng 2, V_t=120km/h, S=2.5km, t=1'15". Đến vòng 2 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 346^0 bay đến vòng 3, V_t=120km/h, S=6.5km, t=3'15". Đến vòng 3 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 76^0 bay đến vòng 4, V_t=120km/h, S=2km, t=1'00". Đến vòng 4 vòng phải $\gamma=10^0$, lấy hướng 166^0 bay về Sân bay Điện Biên hạ cánh theo lệnh của CHB, V_t=120km/h, S=2.5km, t=1'15.

- Chế độ bay: V_t=120km/h, $\gamma=10^0$, H=100-500m trên địa hình.
- S=46.5km, T_{tk}=0h23'15", Q_{th}= 445L.

Chú ý: Đường bay ĐB- 01TT chỉ thực hiện trong điều kiện khí tượng giản đơn.

Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với TWR Điện Biên và Trung tâm QLĐHB Khu vực 1.

b) Đường bay ĐB - 02TT:

- Sân bay Điện Biên - Bản Chéo (21⁰15'24"/103⁰34'41") - Nà Liên (20⁰59'50"/103⁰29'01") - SB Điện Biên (hc).
- Cất cánh hướng 166^0 bay theo vòng kín đồng thời lấy độ cao theo vòng kín đến khi đạt độ cao H = 2500m cải bằng bay đến điểm quy chiếu sân bay báo cáo CHB, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 103^0 bay đến Bản Chéo, V_t=180km/h, S= 61km, t=20'20". Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, H_{at}=3000m.

Đến Bản Chéo vòng phải $\gamma=15^0$, lấy hướng 200^0 bay đến Nà Liên V_t=180km/h, S=30km, t=10'00". Hết thời gian kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường, H_{at}=3000m.

Đến Nà Liên vòng phải $\gamma=15^0$, lấy hướng 312^0 bay về điểm quy chiếu sân bay Điện Biên, V_t=180km/h, S=65km, t=21'40". Trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường. Nhìn thấy sân bay theo lệnh của CHB giảm độ cao tiến nhập vòng kín sân bay hạ cánh theo lệnh của CHB.

- Chế độ bay: V_t=150-180km/h, $\gamma=15^0$, H=300-1000m trên địa hình.
- S=216km, T_{tk}=1h15', Q_{th}=1345 Lít.

Khi hoạt động phải hiệp đồng chặt chẽ với TWR Điện Biên và Trung tâm QLĐHB Khu vực 1.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

7.3.2 Đường bay huấn luyện - nhiệm vụ chuyển sân

Ghi chú: Sơ đồ đường bay huấn luyện - nhiệm vụ chuyển sân xem tại Phụ lục 13-2 Quy chế bay này.

a) Đường bay **QSDB - 01: Điện Biên - Nà Sản và ngược lại**

Điện Biên - Nà Sản :

- Cất cánh hướng 166^0 bay theo vòng kín lấy độ cao quy định, đạt độ cao báo cáo CHB, thông qua đỉnh đài NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), lấy đài làm khởi điểm, độ cao đỉnh đài $H=2500m$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 101^0 bay đến NDB Nà Sản ($21^012'54''/104^002'17''$), $V_t=200km/h$, $S=107 km$, $t=32'10''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=2961m$.

Đến NDB Nà Sản ($21^012'54''/104^002'17''$), quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay tiến nhập vòng kín hạ cánh theo lệnh của CHB.

- Chế độ bay: $V_t=150-200km/h$, $\gamma=15^0$, $H=300-1000m$ trên địa hình.
- Tổng $S=107km$, $T = 32'10'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{tk}=01h02'15''$, $Q_{th}= 1045L$, Q_{nap} tối thiểu= $1800L$.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về điểm quy chiếu sân bay sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo Quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

Nà Sản - Điện Biên:

- Cất cánh hướng 300^0 bay theo vòng kín lấy độ cao quy định, đạt độ cao báo cáo CHB, thông qua đỉnh đài NDB Nà Sản ($21^012'54''/104^002'17''$), lấy đài làm khởi điểm, độ cao $H=2500m$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 281^0 bay đến Điện Biên $V_t=200km/h$, $S=107km$, $t=32'10''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=2961m$.

Đến NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài, tiến nhập vòng kín hạ cánh theo lệnh của CHB.

- Chế độ bay: $V_t=150-200km/h$, $\gamma=15^0$, $H=300-1000m$ trên địa hình.
- Tổng $S=107km$, $T = 32'10'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{tk}=01h02'15''$, $Q_{th}= 1045L$, Q_{nap} tối thiểu= $1800L$.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về đài NDB Điện Biên sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

b) **Đường bay QSDB - 02: Điện Biên - Yên Bái và ngược lại**

Điện Biên - Yên Bái:

- Cất cánh hướng 166^0 bay theo vòng kín lấy độ cao quy định, đạt độ cao báo cáo CHB, thông qua đỉnh đài NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), lấy đài làm khởi điểm, độ cao đỉnh đài $H=3500m$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 79^0 bay đến Yên Bái ($21^043'58''/104^050'43''$) $V_t=200km/h$, $S=195 km$, $t=58'30''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=3900m$.

Đến Yên Bái Nhìn thấy sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài tiến nhập sân bay hạ cánh theo lệnh của CHB.

- Chế độ bay: $V_t=150-200km/h$, $\gamma=15^0$, $H=300-1000m$ trên địa hình.
- Tổng $S=195km$, $T = 58'30'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{tk}=01h28'30''$, $Q_{th}= 1435L$, $Q_{\text{nap}} \text{ tối thiểu}=2100L$.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về đài K1 sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

Yên Bái - Điện Biên:

- Cất cánh hướng 314^0 bay theo vòng kín lấy độ cao quy định, đạt độ cao báo cáo CHB, thông qua đỉnh sân bay, lấy Quy chiếu sân bay ($21^043'58''/104^050'43''$) làm khởi điểm, độ cao $H=3500m$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 295^0 bay đến Điện Biên $V_t=200km/h$, $S=195 km$, $t=58'30''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=3900m$.

Đến NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài NDB Điện Biên, tiến nhập Vòng kín hạ cánh theo lệnh của CHB.

- Chế độ bay: $V_t=150-200km/h$, $\gamma=15^0$, $H=300-1000m$ trên địa hình.
- Tổng $S=195km$, $T = 58'30'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{tk}=01h28'30''$, $Q_{th}= 1435L$, $Q_{\text{nap}} \text{ tối thiểu}=2100L$.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về đài NDB Điện Biên sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

c) **Đường bay QSDB - 03: Điện Biên - Nà Sản - Mộc Châu (MC514) - Hòa Lạc và ngược lại**

Đường bay: Điện Biên - Nà Sản - Mộc Châu (MC514) - Hòa Lạc :

- Cất cánh hướng 166^0 bay theo vòng kín lấy độ cao quy định, đạt độ cao báo cáo CHB, thông qua đỉnh đài NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), lấy đài làm khởi điểm, độ cao đỉnh đài $H=2500m$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 101^0 bay đến Nà Sản $V_t=200km/h$,

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

$S=107$ km, $t=32'10''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $Hat=2961$ m.

Đến NDB Nà Sản ($21^012'54''/104^002'17''$), vòng phải $\gamma=15^0$, lấy hướng 122^0 bay đến Mộc Châu (MC514), $Vt=200$ km/h, $S=81$ km, $t=24'20''$. Hết thời gian kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường, $Hat=2890$ m.

Đến Mộc Châu (MC514) ($20^049'41''/104^042'01''$), vòng trái độ nghiêng 15^0 lấy hướng 77^0 bay về đài K1 Hòa Lạc, $Vt=200$ km/h, $S=86$ km, $t=25'50''$. Trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường. Quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài tiến nhập vòng kín hạ cánh, $Hat=2592$ m.

- Chế độ bay: $Vt=150-200$ km/h, $\gamma=15^0$, $H=300-1000$ m trên địa hình.
- Tổng $S=280$ km, $T_{tk}=01h24'57''$, $Q_{th}=1360$ l, $Q_{\text{nap tối thiểu}}=2060$ l.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về đài K1 sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

Đường bay: Hòa Lạc - Mộc Châu (MC514) - Nà Sản - Điện Biên:

- Cất cánh hướng 310^0 bay đến vòng 1 báo cáo CHB, vòng 1 về đài K1 Hòa Lạc, lấy đài làm khởi điểm, độ cao đỉnh đài $H=1200$ m, vòng phải $\gamma=15^0$, lấy hướng 257^0 bay đến Mộc Châu (MC514), $Vt=200$ km/h, $S=87$ km, $t=26'10''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $Hat=2592$ m.

Đến Mộc Châu ($20^049'41''/104^042'01''$), vòng phải $\gamma=15^0$, lấy hướng 302^0 bay đến Nà Sản, $Vt=200$ km/h, $S=81$ km, $t=24'20''$. Hết thời gian kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường, $Hat=2890$ m.

Đến NDB Nà Sản ($21^012'54''/104^002'17''$), vòng trái độ nghiêng 15^0 lấy hướng 281^0 bay về đài NDB Điện Biên ($21^023'47.6''/103^000'38.8''$), $Vt=200$ km/h, $S=108$ km, $t=32'20''$. Trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và bằng các trang thiết bị dẫn đường. Nhìn thấy sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài tiến nhập vòng kín hạ cánh theo lệnh của CHB, $Hat=2961$ m.

- Chế độ bay: $Vt=150-200$ km/h, $\gamma=15^0$, $H=300-1000$ m trên địa hình.
- Tổng $S=280$ km, $T = 01h24'57'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{tk}=01h54'57''$, $Q_{th}=1850$ L, $Q_{\text{nap tối thiểu}}=2600$ L.

Chú ý: Nếu khí tượng phức tạp, bay về đài NDB Điện Biên sau đó tiến nhập sơ đồ xuyên mây hạ cánh theo quy chế sân bay và theo lệnh CHB.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

7.3.3 Bay xuyên mây

Tại sân bay Điện Biên chỉ áp dụng phương thức bay xuyên mây góc hẹp.

Khi tiến nhập từ hướng Đông tới sân bay Điện Biên, khi qua đài thực hiện vòng phải lấy hướng bay 343^0 thời gian $2'17''$, $V=150\text{km/h}$ về Vòng 1XM (trên mây $H_{760}=1800\text{m}$; trong mây $H_{760}=3300\text{m}$, tiếp cận sơ đồ xuyên mây góc hẹp; trên Vòng 1XM: $H_{760}=1800\text{m}$), hết thời gian vòng phải về đài, độ nghiêng 10^0 về hướng bay 183^0 , $V=150\text{km/h}$, $t=2'17''$; đến đỉnh đài ($H_{760}=1500\text{m}$) mở kẹp giữ hướng bay 183^0 , $V=150\text{km/h}$, $t=2'17''$, $S=5.7\text{km}$ về Vòng 3XM (trên Vòng 3XM: $H_{760}=1200\text{m}$), hết thời gian tiến hành vòng trái về hướng 346^0 ($V=150\text{km/h}$, độ nghiêng 10^0-15^0), trong quá trình lượn vòng tiến hành giảm độ cao theo quy định; đối đài $H_{760}=1000\text{m}$ trượt xuống $V_{đh}=150\text{km/h}$, $S=5.7\text{km}$, $t=2'17''$; trên đài $H_{760}=700\text{m}$, quan sát tốt sân bay tiến hành tiếp cận vòng kín vào hạ cánh.

Khi xuyên đến $H_{760}=700\text{m}$ không quan sát được sân bay, vọt cao $H_{760}=900\text{m}$ vòng phải giữ hướng bay 166^0 , $t=1'30''$ sau đó vòng phải về đài, đối đài trượt xuống hạ cánh hoặc thiết lập khu chờ trên đỉnh đài (hướng bay 166^0-346^0 , $t_c=1'30''$), sau đó vào hạ cánh theo lệnh CHB.

Ghi chú: Sơ đồ xuyên mây cho trực thăng xem tại Phụ lục 13-3 Quy chế bay này.

7.4 Phương thức đi sân bay dự bị

Nếu điều kiện khí tượng hoặc nguyên nhân nào đó mà tàu bay không thể hạ cánh tại sân bay Điện Biên, tùy theo quyết định của tổ lái và tình hình tại sân bay dự bị trong kế hoạch bay, TWR Điện Biên điều hành tàu bay đi sân bay dự bị. Tổ lái phải:

7.4.1 Đối với HKDD

Tổ lái phải tuân thủ theo huấn lệnh của TWR Điện Biên, ACC Hà Nội về việc lấy độ cao, hướng bay để tiến nhập vào các hành lang bay/đường hàng không liên quan đi sân bay dự bị.

7.4.2 Đối với Quân sự

a) Đi sân bay Nà Sản

- Thông qua đỉnh đài NDB Điện Biên, lấy đài làm khởi điểm độ cao đỉnh đài $H=2500\text{m}$, vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 101^0 bay đến Nà Sản $V_t=200\text{km/h}$, $S=107\text{ km}$, $t=32'10''$, chuyển sóng liên lạc với Nà Sản. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=2961\text{m}$. Đến Nà Sản quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về sân bay tiến nhập vòng kín hạ cánh theo lệnh.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

- Tổng $S=107\text{km}$, $T = 32'10'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{\text{tk}}=01\text{h}02'15''$, $Q_{\text{th}}= 945\text{L}$, $Q_{\text{tối thiểu}} = 1245\text{L}$.

b) Đi sân bay Yên Bái

- Thông qua đỉnh đài NDB Điện Biên, lấy đài làm khởi điểm độ cao đỉnh đài $H=3500\text{m}$, chuyển sóng liên lạc với tiếp cận 125.10 và chỉ huy sân bay Yên Bái, chuyển APK về đài xa Yên Bái (NG272). vòng trái $\gamma=15^0$, lấy hướng 79^0 bay đến Yên Bái $V_t=200\text{km/h}$, $S=195 \text{ km}$, $t=58'30''$. Đồng thời tiếp tục lấy độ cao quy định, trên đường bay kiểm tra vị trí máy bay bằng mắt và các phương tiện trang thiết bị dẫn đường, $H_{at}=3900\text{m}$.

Đến Yên Bái quan sát tốt sân bay, theo lệnh của CHB giảm độ cao bay về đài tiến nhập vòng kín hạ cánh theo lệnh.

- Tổng $S=195\text{km}$, $T = 58'30'' + 30'$ (giảm độ cao/xuyên mây) = $T_{\text{tk}}=01\text{h}28'30''$, $Q_{\text{th}}= 1335\text{L}$, $Q_{\text{tối thiểu}} = 1635\text{L}$.

Ghi chú: $Q_{\text{nap tối thiểu}}$ là lượng dầu cần nạp cho các loại máy bay trực thăng để bảo đảm lượng dầu cần thiết tiêu hao trên đường bay (dầu tiêu hao trên không + dầu mặt đất) và lượng dầu tối thiểu để đi sân bay dự bị (1635 lít).

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

7.5.1 Quy tắc bay trên các vệt bay kết nối và hành lang bay ra /vào khu vực sân bay

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

7.5.2 Chế độ ưu tiên đối với tàu bay

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

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

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

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

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

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

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

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

- Trong quá trình điều hành bay, TWR Điện Biên áp dụng mức độ ưu tiên cho các tàu bay trong các trường hợp đặc biệt theo thứ tự sau:
- Tàu bay đã công bố hoặc KSVKL tin rằng tàu bay đang trong tình huống khẩn nguy, kể cả trường hợp can thiệp bất hợp pháp;
- Tàu bay bị hỏng một động cơ nhưng chưa tới mức công bố khẩn nguy;
- Tàu bay trong tình trạng mất liên lạc vô tuyến;
- Tàu bay đang hoạt động vì mục đích nhân đạo;
- Tàu bay tham gia tìm kiếm cứu nạn, tàu bay cứu thương;
- Tàu bay hoạt động vì mục đích an ninh quốc gia;
- Tàu bay chở Lãnh đạo cao cấp của Đảng và Nhà nước (VIP).

7.6 Xử lý các tình huống bất trắc

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

7.6.1 Trong điều kiện thời tiết xấu đột biến

Tổ lái phải:

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

7.6.2 Trường hợp mất liên lạc

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

Tổ lái phải:

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

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

Tổ lái phải:

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

7.6.3 Khi đài dẫn đường mặt đất bị hỏng

Tổ lái phải:

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

7.6.4 Trường hợp hỏng hóc kỹ thuật trên tàu bay

Tổ lái phải:

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

7.6.5 Trường hợp tàu bay phải hạ cánh khẩn cấp

Tổ lái phải:

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

7.6.6 Xử lý các tình huống khi áp dụng phương thức khai thác RNP 1, RNP APCH

a) Tàu bay không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH

Tổ lái thông báo ngay về việc không đáp ứng RNP 1 hoặc RNP APCH cho TWR Điện Biên và dự kiến sử dụng phương thức truyền thống phù hợp với điều kiện thực tế.

b) Tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Chương VII: Thực hành bay

Khi tàu bay bị suy giảm năng lực hệ thống RNP hoặc mất tín hiệu GNSS dẫn đến không thể đáp ứng các yêu cầu cho việc tuân thủ RNP 1 hoặc RNP APCH, tổ lái thông báo ngay và dự kiến sử dụng phương thức truyền thông phù hợp với điều kiện thực tế.

c) *Tàu bay gặp thời tiết xấu*

Khi tàu bay đang thực hiện phương thức RNP 1 hoặc RNP APCH mà gặp thời tiết xấu có khả năng tác động đến năng lực tuân thủ theo phương thức đã được cấp, tổ lái phải thông báo lại cho TWR Điện Biên và yêu cầu chỉ thị khác.

d) *Phương thức mất liên lạc vô tuyến*

Trong trường hợp mất liên lạc vô tuyến, tổ lái tàu bay dự kiến thực hiện phương thức xử lý như sau:

- Tàu bay đến: Tiếp tục bay trên phương thức đã được chỉ định, tuân thủ theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, đến cuối STAR thực hiện các phương thức tiến nhập vòng chờ tại điểm tiếp cận đầu (IAF). Tàu bay rời vòng chờ theo giờ dự kiến tiếp cận (EAT) tổ lái nhận được và đã báo nhận được với KSVKL lần cuối, hoặc nếu không có EAT thì theo giờ dự kiến đến (EAT) trong kế hoạch bay hiện hành và thực hiện phương thức tiếp cận theo chỉ định của KSVKL TWR Điện Biên.
- Tàu bay khởi hành: Tiếp tục bay theo phương thức, theo các giới hạn về độ cao và tốc độ, lấy độ cao lên đến mực bay bằng theo kế hoạch bay hiện hành.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

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

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

8.1.1 Xử lý của tổ lái

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

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

8.1.2 Xử lý của TWR Điện Biên

Khi tàu bay mất phương hướng, TWR Điện Biên phải:

- Kiểm tra lại việc bất tín hiệu tai nạn và tín hiệu khẩn cấp của tổ lái.
- Yêu cầu tổ lái báo lượng dầu còn lại (tính theo thời gian bay), hướng bay và độ cao hiện tại, dự đoán của tổ lái về vị trí tàu bay.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

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

8.2 Đối với hoạt động bay Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

8.3 Địa tiêu để nhận biết trong khu vực sân bay

Xem tại mục 3.2 Chương III của Quy chế bay này.

Ghi chú: Sơ đồ tiêu cao đặc trưng đối với Quân sự xem tại Phụ lục 13-4 Quy chế bay này./.

CHƯƠNG IX

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

9.1 Phạm vi trách nhiệm

- Giám đốc Cảng HK Điện Biên, Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tại khu vực sân bay Điện Biên tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị nạn trong khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn đã được phân công.
- Giám đốc Cảng HK Điện Biên chủ trì, phối hợp với Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không và các cơ quan, đơn vị liên quan xây dựng Kế hoạch khẩn nguy sân bay trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của Cảng HK Điện Biên xem tại Phụ lục 12 Quy chế bay này.

Ghi chú: Đối với Quân sự thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

9.2 Lực lượng và phương tiện

9.2.1 Đối với HKDD

a) Lực lượng:

Cảng HK Điện Biên phối hợp với các lực lượng địa phương thông qua Ban Chỉ huy phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tỉnh Điện Biên thực hiện. Cảng HK Điện Biên ký Quy chế phối hợp, Hợp đồng nguyên tắc với các lực lượng của tỉnh: Công an tỉnh, Bộ chỉ huy Quân sự, các bệnh viện trong khu vực, v.v về công tác tìm kiếm, cứu nạn. Khi xảy ra tình huống, theo yêu cầu, các lực lượng này sẽ tham gia trợ giúp.

b) Phương tiện:

- Cấp cứu hỏa: Đạt cấp 6.
- Lực lượng, phương tiện, trang thiết bị, vật tư phục vụ công tác tìm kiếm cứu nạn bao gồm: xe cứu hỏa, xe cứu thương, các thiết bị trang bị theo xe cứu hỏa, cứu thương, lều bạt, áo phao cứu sinh...
- Số lượng chi tiết, thông số cụ thể của các phương tiện, thiết bị được nêu chi tiết tại Kế hoạch khẩn nguy sân bay của Cảng HK Điện Biên

9.2.2 Đối với Quân sự

Thực hiện theo quy định hiện hành của Quân chủng Phòng không - Không quân.

9.2.3 Chế độ sử dụng

- Các đơn vị phải bảo đảm phương tiện, trang thiết bị hiện có của mình trong tình trạng hoạt động tốt. Đảm bảo sẵn sàng hoạt động 24/24 giờ.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

- Các đơn vị phối hợp sử dụng các phương tiện, trang thiết bị cứu hộ, cứu nạn phải tuân thủ các quy định trong Quy chế phối hợp, Văn bản hợp đồng được ký kết giữa các bên.
- Khi có sự cố, tai nạn liên quan đến HKDD xảy ra trong khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Cảng HK Điện Biên: Giám đốc Cảng HK Điện Biên chỉ huy, điều hành các lực lượng hàng không để ứng phó ban đầu với các tình huống khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn trong khu vực thuộc phạm vi trách nhiệm được giao; bàn giao, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan thực hiện việc tìm kiếm cứu nạn tàu bay trong khu vực trách nhiệm được giao sau khi hoàn thành công tác ứng phó ban đầu theo quy định của Thủ tướng Chính phủ về quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp trong lĩnh vực hàng không dân dụng.
- Khi có sự cố, tai nạn liên quan đến HKDD xảy ra ngoài khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Cảng HK Điện Biên: Thực hiện theo Kế hoạch ứng phó cấp quốc gia về tai nạn tàu bay dân dụng; Kế hoạch tìm kiếm cứu nạn hàng không của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt.

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

- Các loại trang thiết bị và phương tiện phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn, công tác phòng cháy chữa cháy tại Cảng HK Điện Biên phải luôn đảm bảo sẵn sàng làm nhiệm vụ (các thông số kỹ thuật, được tra nạp đầy đủ xăng dầu, nước, hóa chất và đưa vào vị trí quy định khi có tình huống khẩn nguy xảy ra).
- Chế độ kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật: Phương tiện, thiết bị phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn, phòng cháy chữa cháy phải được kiểm tra hàng ngày ngoài việc thực hiện bảo dưỡng định kỳ theo quy định.
- Nội dung kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật: Đối với trang thiết bị và phương tiện phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn, phòng cháy chữa cháy phải được thực hiện theo Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật. Giám đốc Cảng HK Điện Biên căn cứ tài liệu hướng dẫn kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật của nhà chế tạo để xây dựng quy trình kiểm tra, bảo dưỡng kỹ thuật cho các trang thiết bị và phương tiện của đơn vị và tổ chức thực hiện. Kết quả kiểm tra kỹ thuật hàng ngày và bảo dưỡng định kỳ phải được ghi đầy đủ vào lý lịch kỹ thuật.
- Trường hợp các trang thiết bị và phương tiện bị hỏng hóc, Giám đốc Cảng HK Điện Biên/Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không phải báo cáo cấp trên và tiến hành sửa chữa kịp thời.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

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

9.3.1 Chế độ tổ chức trực

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

9.3.2 Thực hiện nhiệm vụ trợ giúp

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

- Trực Điều hành Cảng HK Điện Biên có quyền điều động lực lượng, phương tiện phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, phòng cháy chữa cháy của Cảng HK đi trợ giúp.
- Các đầu mối tiếp nhận sự trợ giúp bao gồm: Các phường, xã giáp ranh Cảng HK Điện Biên.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

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

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

9.4.1 Đối với Quân sự

Theo quy định của Quân chủng Phòng không - Không quân.

9.4.2 Đối với HKDD

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

- a) Khi có hỏa hoạn tại sân bay, người phát hiện phải nhanh chóng thông báo cho lực lượng trực hoặc bảo vệ gần nhất, đồng thời cúp cầu giao điện, báo cáo trực Điều hành Cảng HK Điện Biên để huy động lực lượng, phương tiện cứu hỏa sẵn có kết hợp với đội phòng cháy chữa cháy của địa phương, nhanh chóng chữa cháy và di chuyển các trang bị, thiết bị và vật dụng đến nơi an toàn.
- b) Khi tàu bay HKDD bị nạn trong khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn đã được phân công của Cảng HK Điện Biên, hành động của các lực lượng tham gia tìm kiếm cứu nạn theo quy định trong Kế hoạch khẩn nguy sân bay – Cảng HK Điện Biên.
- c) Khi tàu bay HKDD bị nạn ngoài khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn đã được phân công của Cảng HK Điện Biên: Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không chủ trì phối hợp với Giám đốc Cảng HK Điện Biên, đại diện Cảng vụ HK tại Điện Biên và các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức tìm kiếm, cứu nạn.
- d) Khi tìm thấy tàu bay HKDD bị nạn, người chủ trì (Giám đốc Cảng HK Điện Biên hoặc Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

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

- không) và các đội tìm kiếm, cứu nạn cần phải tiến hành các công việc sau:
- Trực tiếp chỉ huy giải quyết ban đầu công tác cứu hộ, cứu nạn cho người và tàu bay.
 - Kết hợp với lực lượng địa phương nhanh chóng sơ cấp cứu nạn nhân và đưa ra khỏi khu vực nguy hiểm.
 - Tổ chức canh gác bảo vệ hiện trường tạo điều kiện thuận lợi cho công tác điều tra tai nạn.

9.5 Kết thúc công tác tìm kiếm, cứu nạn

Sau khi tìm kiếm, cứu nạn xong, người chủ (Giám đốc Cảng HK Điện Biên hoặc Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không) phải tiến hành một số công việc sau:

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

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Danh mục phụ lục

DANH MỤC CÁC PHỤ LỤC

Stt	Phụ lục	Nội dung
1	Phụ lục 1	Sơ đồ sân bay – ICAO
2	Phụ lục 2	Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO
3	Phụ lục 3	Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO
4	Phụ lục 4	Sơ đồ chương ngại vật sân bay loại A – ICAO
5	Phụ lục 5	Sơ đồ vùng trời khu vực sân bay – ICAO
6	Phụ lục 6	Sơ đồ bố trí đài phụ trợ dẫn đường tại sân bay
7	Phụ lục 7	Thống kê các số liệu khí tượng trung bình hàng năm ở khu vực sân bay
8	Phụ lục 8	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17: BQ 2A, BQ 2B, LADON 2A
9	Phụ lục 8-1	Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17: BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C
10	Phụ lục 9	Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 35: BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B
11	Phụ lục 9-1	Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 35: BQ 2E, BQ 2F
12	Phụ lục 9-2	Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP Đường CHC 35: BQ 2J, BQ 2K
13	Phụ lục 10	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR X đường CHC 35 CAT A, B, C
14	Phụ lục 10-1	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 35 CAT C
15	Phụ lục 10-2	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 35 CAT A, B
16	Phụ lục 10-3	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 35
17	Phụ lục 10-4	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 35
18	Phụ lục 11	Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO
19	Phụ lục 12	Sơ đồ khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn
20	Phụ lục 13	Sơ đồ vòng kín sân bay Điện Biên cho trực thăng
21	Phụ lục 13-1	Sơ đồ đường bay huấn luyện
22	Phụ lục 13-2	Sơ đồ đường bay huấn luyện - nhiệm vụ chuyển sân

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Danh mục phụ lục

23	Phụ lục 13-3	Sơ đồ xuyên mây cho trực thăng tại sân bay Điện Biên
24	Phụ lục 13-4	Sơ đồ tiêu cao đặc trưng khu vực sân bay Điện Biên

Ghi chú: Chi tiết về mã hoá các lộ điểm của các sơ đồ phương thức bay PBN xem tại các Quyết định liên quan và Tập AIP Việt Nam.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Phụ lục 1

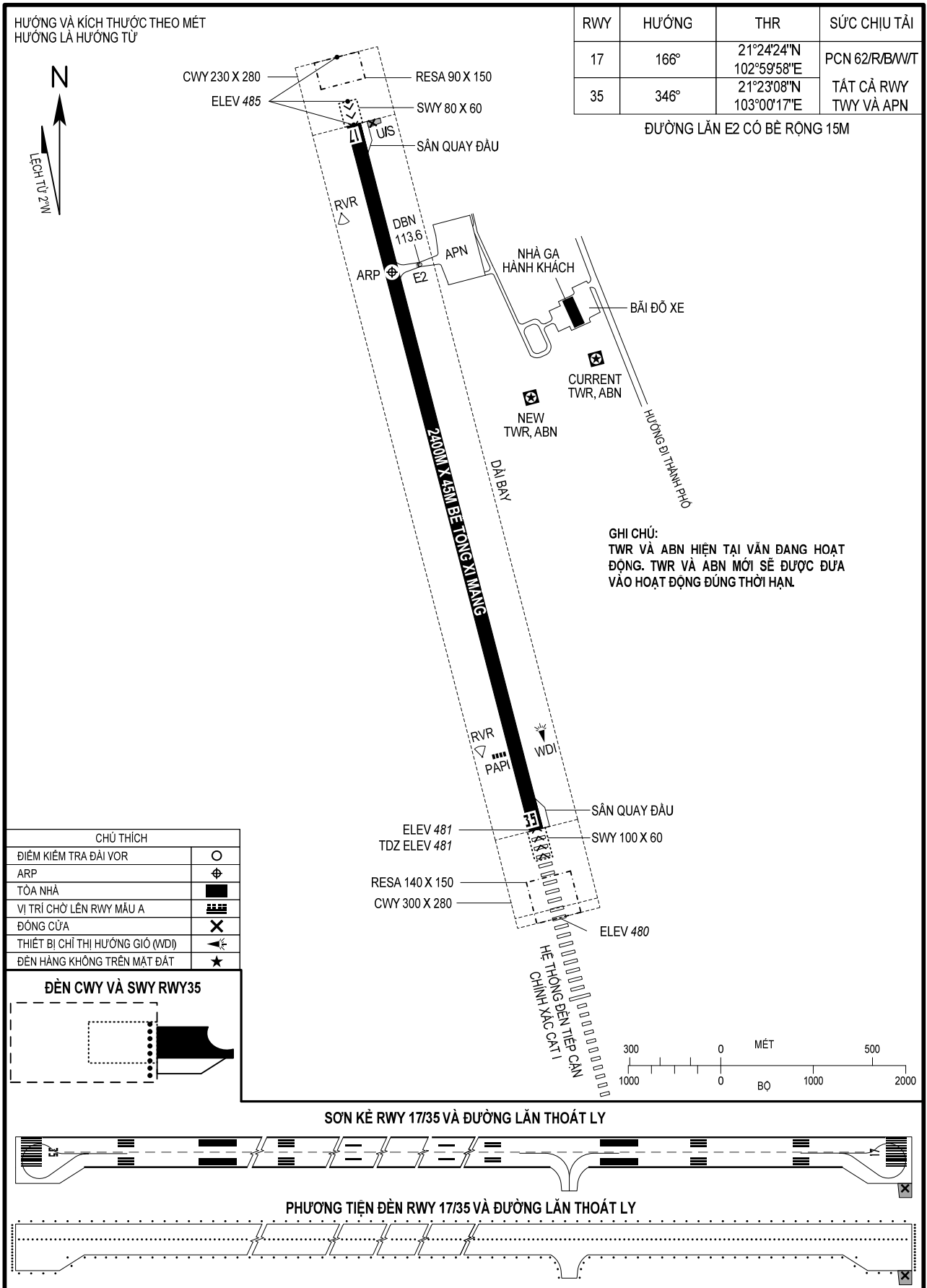
SƠ ĐỒ SÂN BAY - ICAO

21°24'08"N
103°00'02"E

MỨC CAO
SÂN BAY 485M

TWR: 118.7

DIỆN BIÊN/DIỆN BIÊN NĐ (VVDB)



THAY ĐỔI: TỔNG THỂ MẶT BẰNG.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

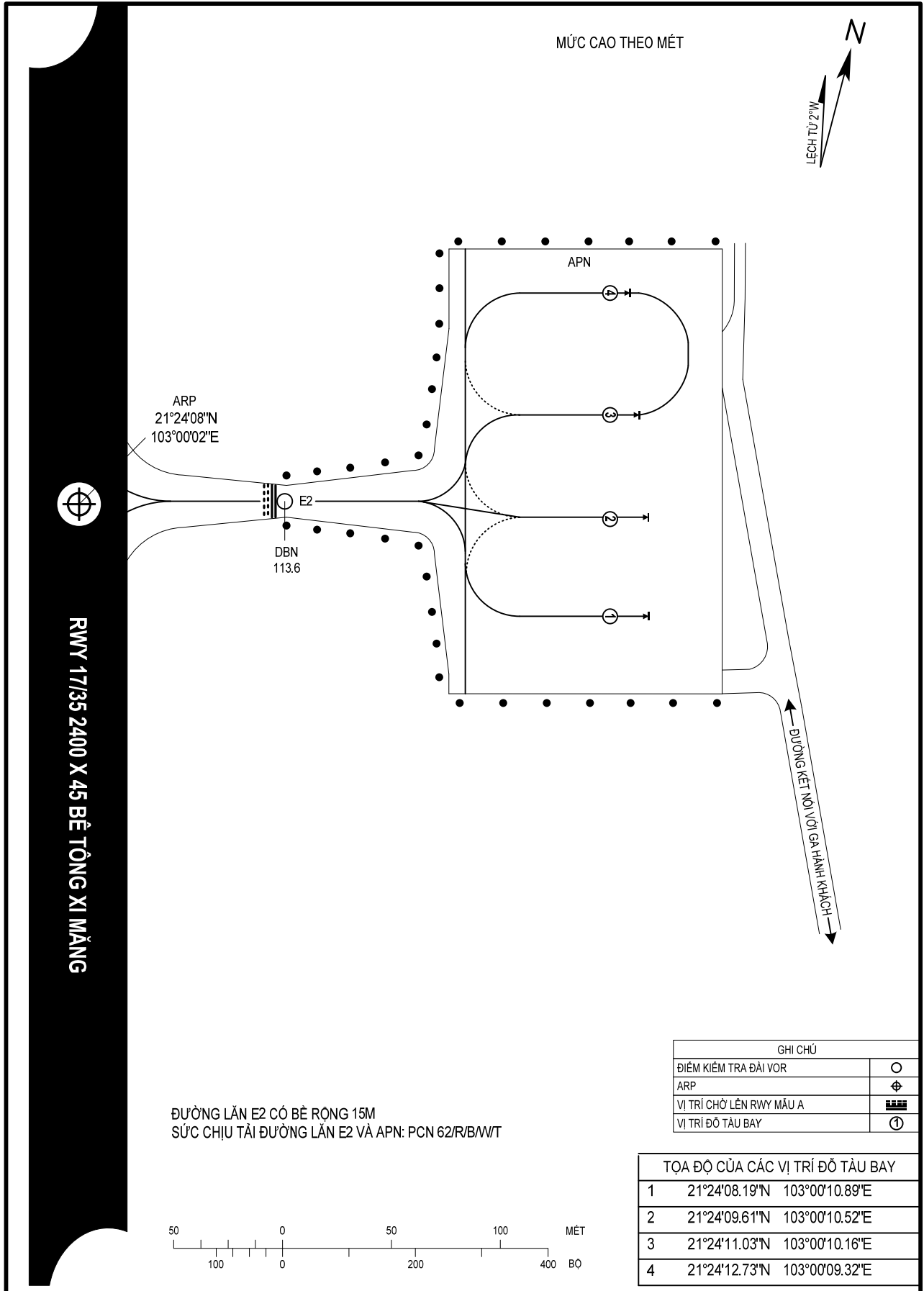
Phụ lục 2

SƠ ĐỒ SÂN ĐỒ
VỊ TRÍ ĐỒ TÀU BAY - ICAO

MỨC CAO SÂN ĐỒ
484M

TWR: 118.7

ĐIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN NĐ (VVDB)



QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

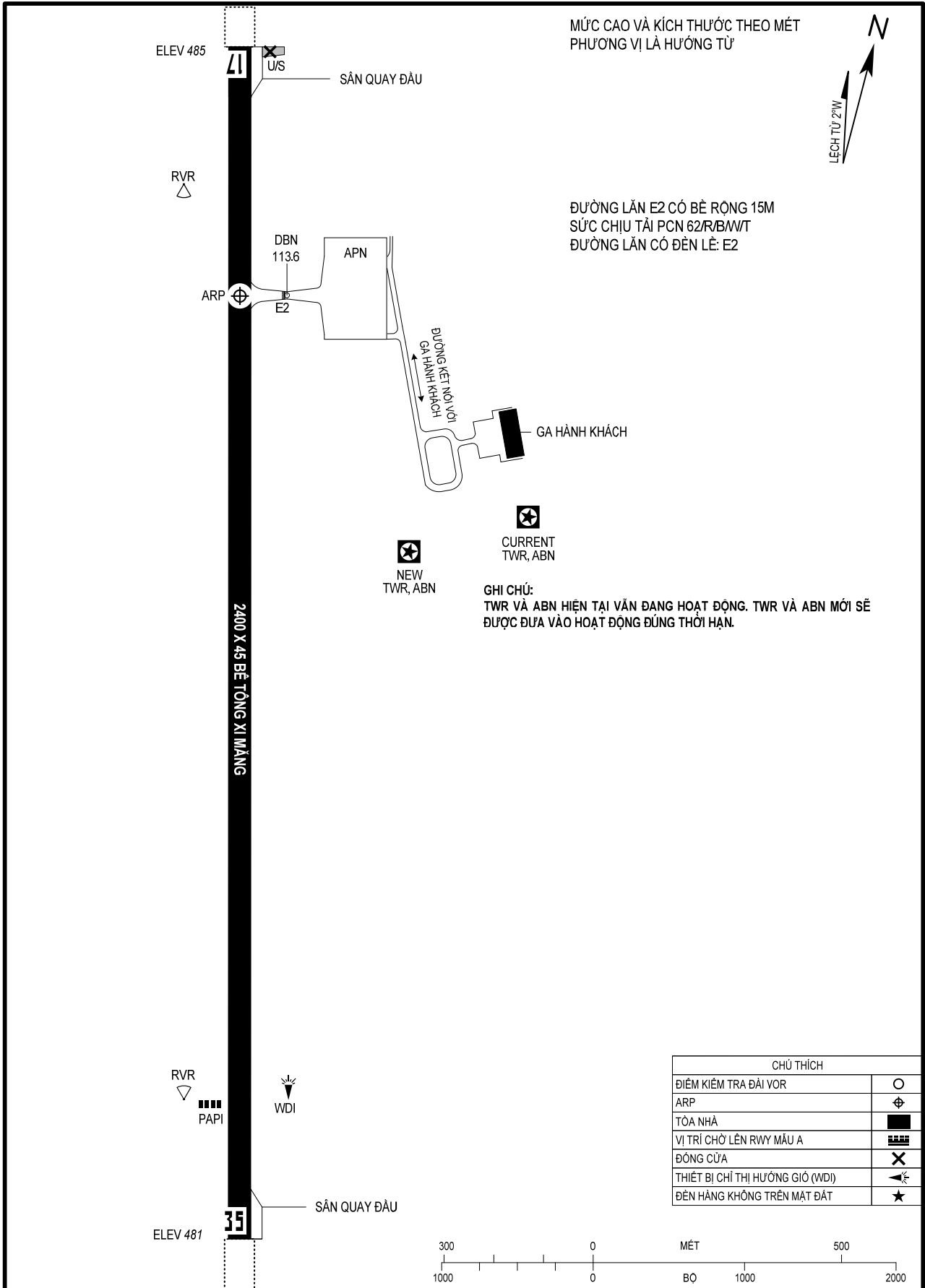
Phụ lục 3

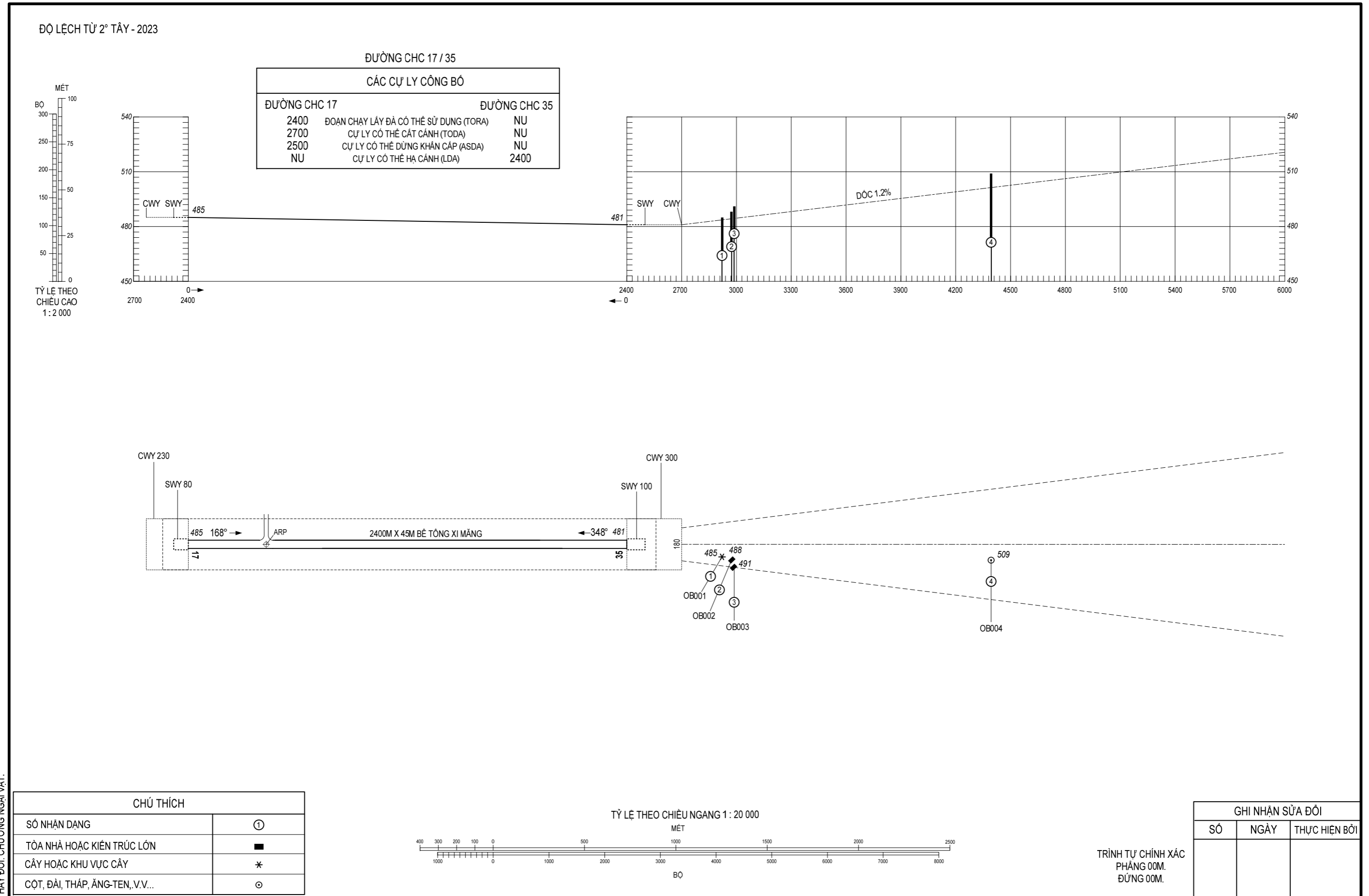
SƠ ĐỒ HƯỚNG DẪN
DI CHUYỂN MẶT ĐẤT - ICAO

MỨC CAO SÂN ĐỒ
484M

TWR: 118.7

ĐIỆN BIÊN/ ĐIỆN BIÊN NH (VVDB)





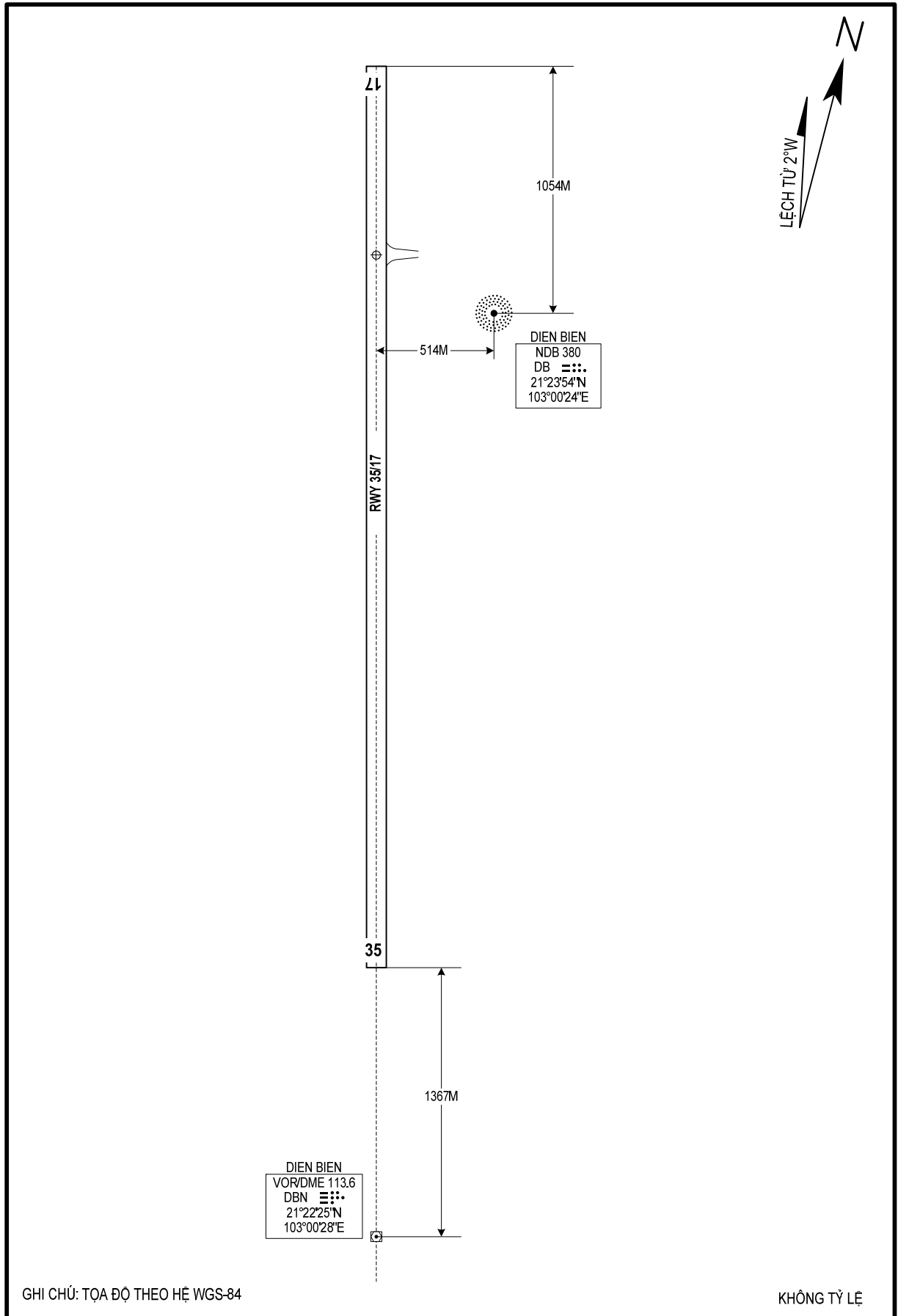
THAY ĐỔI: CHƯỚNG NGẠI VẬT.

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Phụ lục 6

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

ĐIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN NĐ (VVDB)



THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.

GHI CHÚ: TỌA ĐỘ THEO HỆ WGS-84

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Phụ lục 7

Phụ lục 7:

THỐNG KÊ CÁC SỐ LIỆU KHÍ TƯỢNG TRUNG BÌNH HÀNG NĂM Ở KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN Giai đoạn 2018 – 2022

CÁC ĐẠI LƯỢNG KHÍ TƯỢNG	SỐ LIỆU TRUNG BÌNH THEO CÁC THÁNG											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Khí áp (mb)	1015.8	1015.5	1012.0	1012.4	1008.6	1006.5	1006.0	1006.3	1010.6	1014.6	1016.2	1018.3
2. Nhiệt độ												
2.1. Nhiệt độ trung bình (độ C)	15.9	19.4	22.8	24.1	26.6	26.7	26.8	26.3	25.8	23.8	21.4	17.5
2.2. Trung bình cực đại (độ C)	21.4	26.3	29.9	30.2	32.8	31.3	31.4	31.1	31.4	29.3	27.8	24.0
2.3. Trung bình cực tiểu (độ C)	12.2	14.2	17.5	19.2	22.2	23.7	23.3	23.3	22.1	19.7	17.1	13.0
2.4. Cực đại tuyệt đối (độ C)	30.0	32.0	34.0	35.0	39.0	37.0	36.0	35.0	36.0	33.0	31.0	30.0
2.5. Cực tiểu tuyệt đối (độ C)	0.0	9.0	13.0	11.0	16.0	21.0	22.0	21.0	17.0	13.0	12.0	3.0
3. Độ ẩm tương đối (%)	74.4	81.4	84.7	86.2	87.1	91.9	92.7	94.0	91.4	87.8	87.2	84.7
4. Gió mặt đất												
4.1 Hướng gió thịnh hành	N	N	S	N	S	S	S	S	N	N	NW	N
4.2 Tốc độ gió trung bình (kt)	2.2	2.7	2.6	2.9	3.3	3.2	3.0	2.7	2.5	2.6	2.2	2.3
5. Số ngày có sương mù (ngày)	7.0	4.0	2.0	1.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	5.0	12.0
6. Số ngày có mù (ngày)	21.0	20.0	23.0	17.0	17.0	8.0	7.0	14.0	20.0	19.0	24.0	23.0
7. Số ngày có mưa (ngày)	6.0	5.0	9.0	8.0	17.0	19.0	18.0	22.0	15.0	11.0	6.0	5.0
8. Số ngày có dông (ngày)	1.0	2.0	5.0	7.0	14.0	11.0	10.0	14.0	8.0	4.0	1.0	1.0

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Phụ lục 7

9. Số ngày có mưa phùn (ngày)	3.0	1.0	3.0	2.0	6.0	6.0	6.0	9.0	5.0	4.0	3.0	3.0
10. Số ngày có trần mây $\leq 770\text{m}$ (ngày)	15.8	15.2	18.0	14.2	15.0	21.2	26.2	29.4	28.0	23.6	23.8	22.8
11. Số ngày có mây TCU, CB (ngày)	0.2	2.0	5.4	6.2	12.6	13.0	12.4	13.8	8.2	3.8	0.3	0.8
12. Số ngày có tầm nhìn $\leq 6000\text{m}$ (ngày)	16.4	16.4	24.2	18.8	14.8	11.6	12.0	13.4	18.8	17.2	21.2	22.4

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN
Phụ lục 8

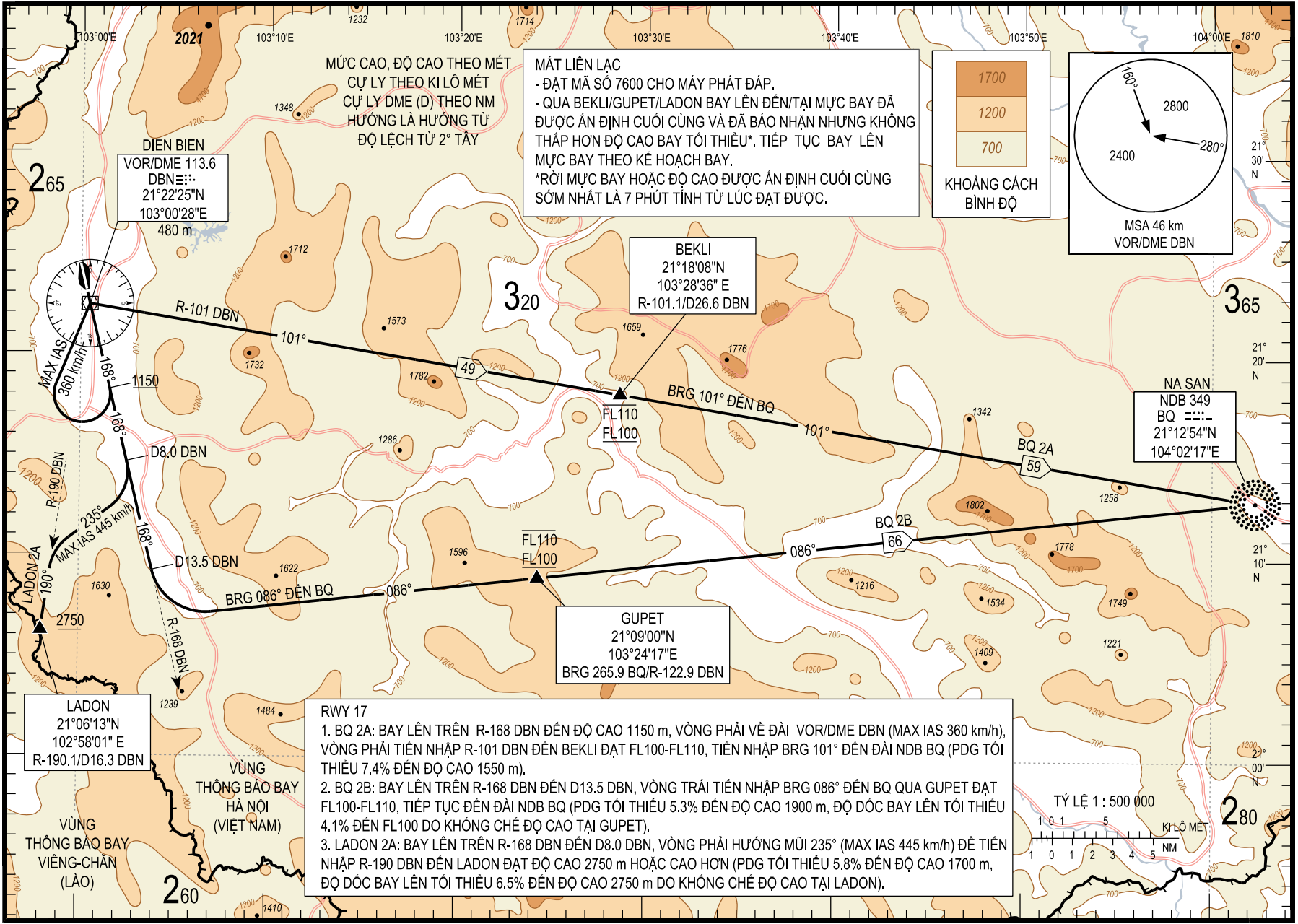
**SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỞI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO**

**ĐỘ CAO CHUYỀN TIẾP
2750**

TWR: 118.7

**DIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN (VD)B
BQ 2A, BQ 2B, LADON 2A
RWY 17**

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.



PL 8-1

01/02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN
Phụ lục 8-1

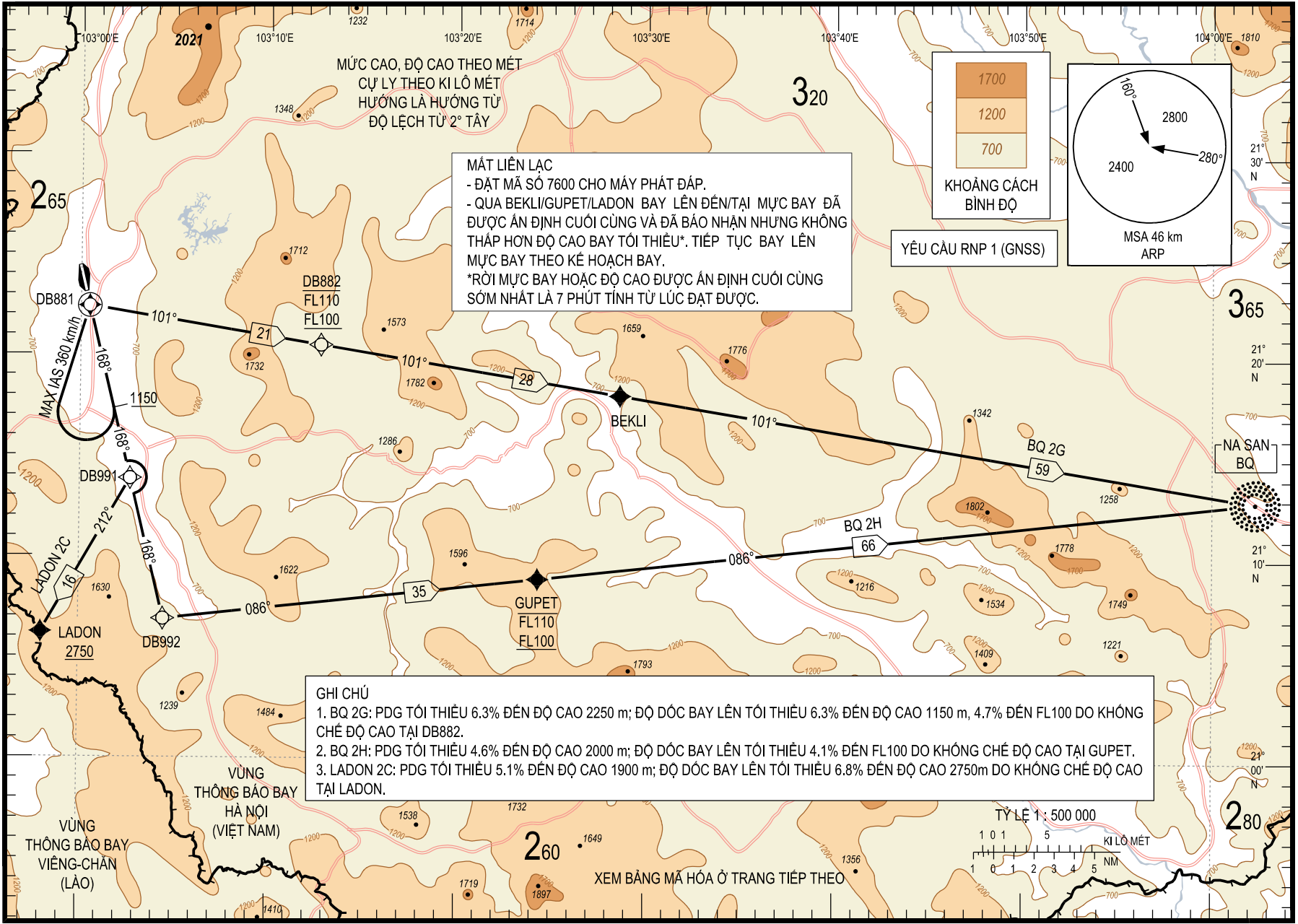
**SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
KHỐI HÀNH TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (SID) - ICAO**

**ĐỘ CAO CHUYỀN TIẾP
2750**

TWR: 118.7

**DIỆN BIÊN ĐIỆN BIÊN NB (VDB)
RNP RMY 17
BQ 2G, BQ 2H, LADON 2C**

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.



PL 8-2

01/02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN
Phụ lục 9

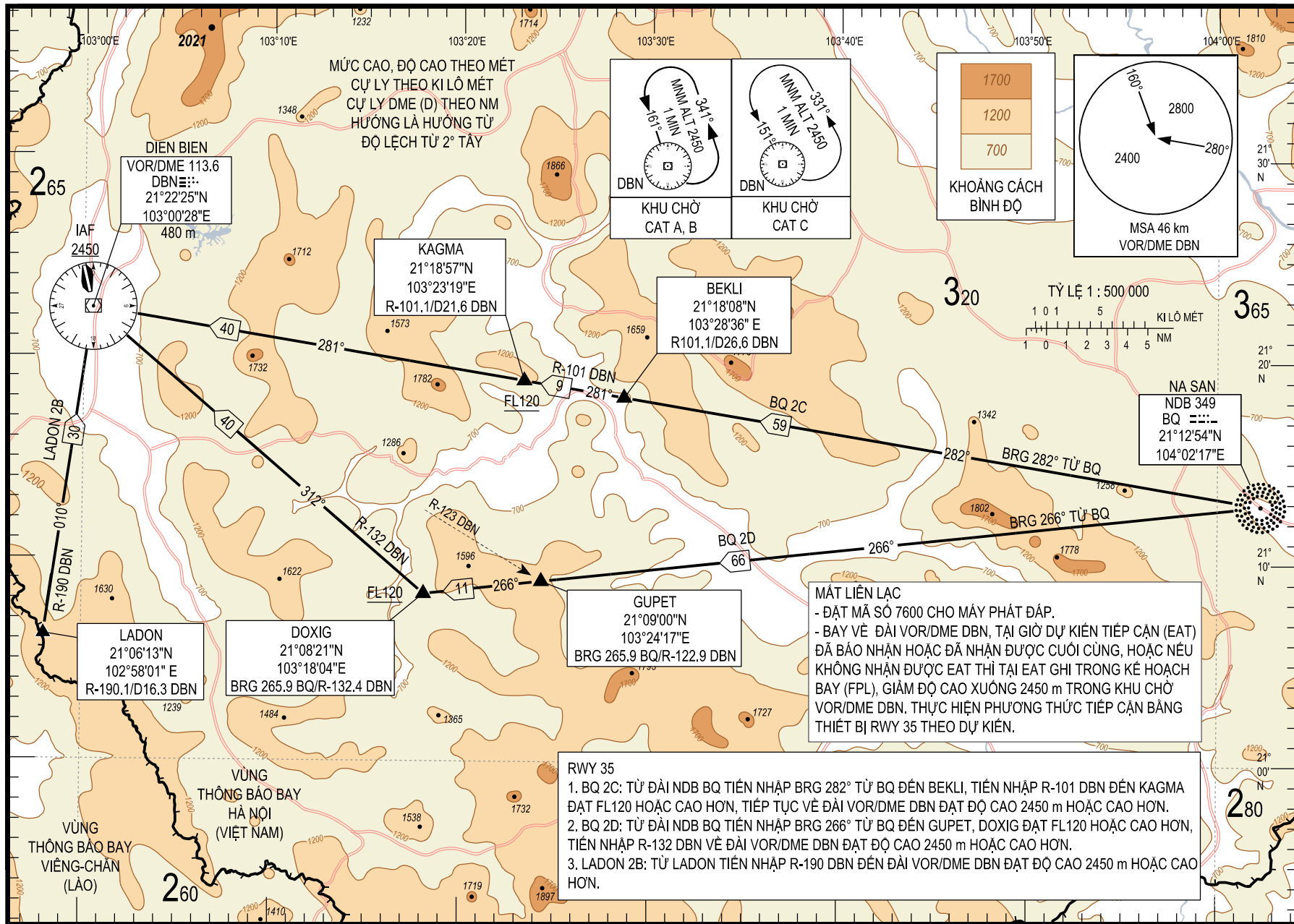
SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐẾN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỀN TIẾP
2750

TWR: 118.7

DIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN (ND (VDB))
BQ 2C, BQ 2D, LADON 2B
RWY 35

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.



PL 9-1

01/02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN
Phụ lục 9-1

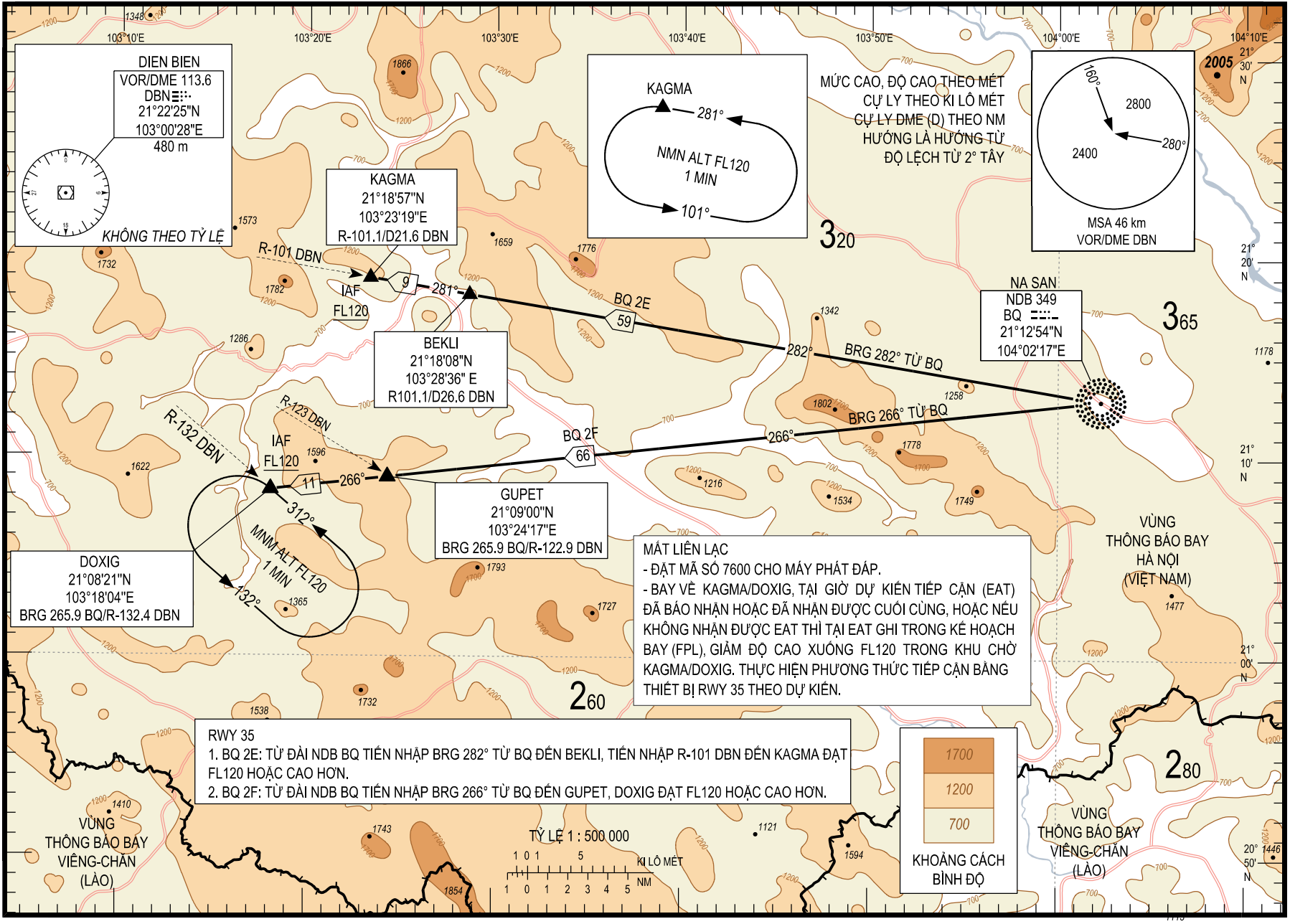
SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐẾN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỂN TIẾP
2750

TWR: 118.7

DIỆN BIÊN ĐIỆN BIÊN (ND) (VDB)
RWY 35
BQ 2E, BQ 2F

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.



PL 9-2

01/02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN
Phụ lục 9-2

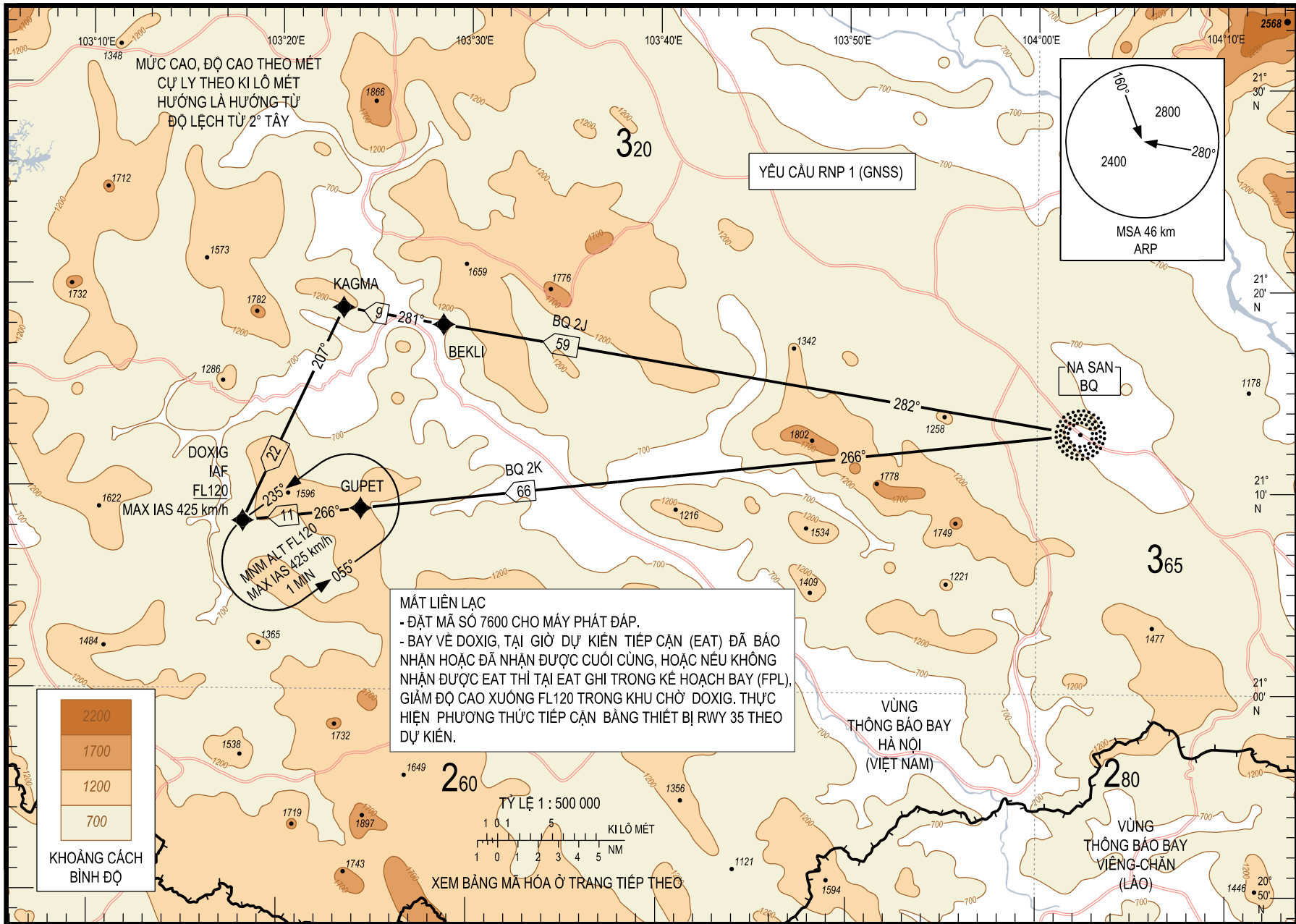
SƠ ĐỒ PHƯƠNG THỨC
ĐIÊN TIÊU CHUẨN
BẢNG THIẾT BỊ (STAR) - ICAO

ĐỘ CAO CHUYỀN TIẾP
2750

TWR: 118,7

DIỆN BIÊN ĐIỆN BIÊN NB (VDB)
RNP Rwy 35
BQ 2J, BQ 2K

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.



PL 9-3

01/02/2024

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

Phụ lục 10

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

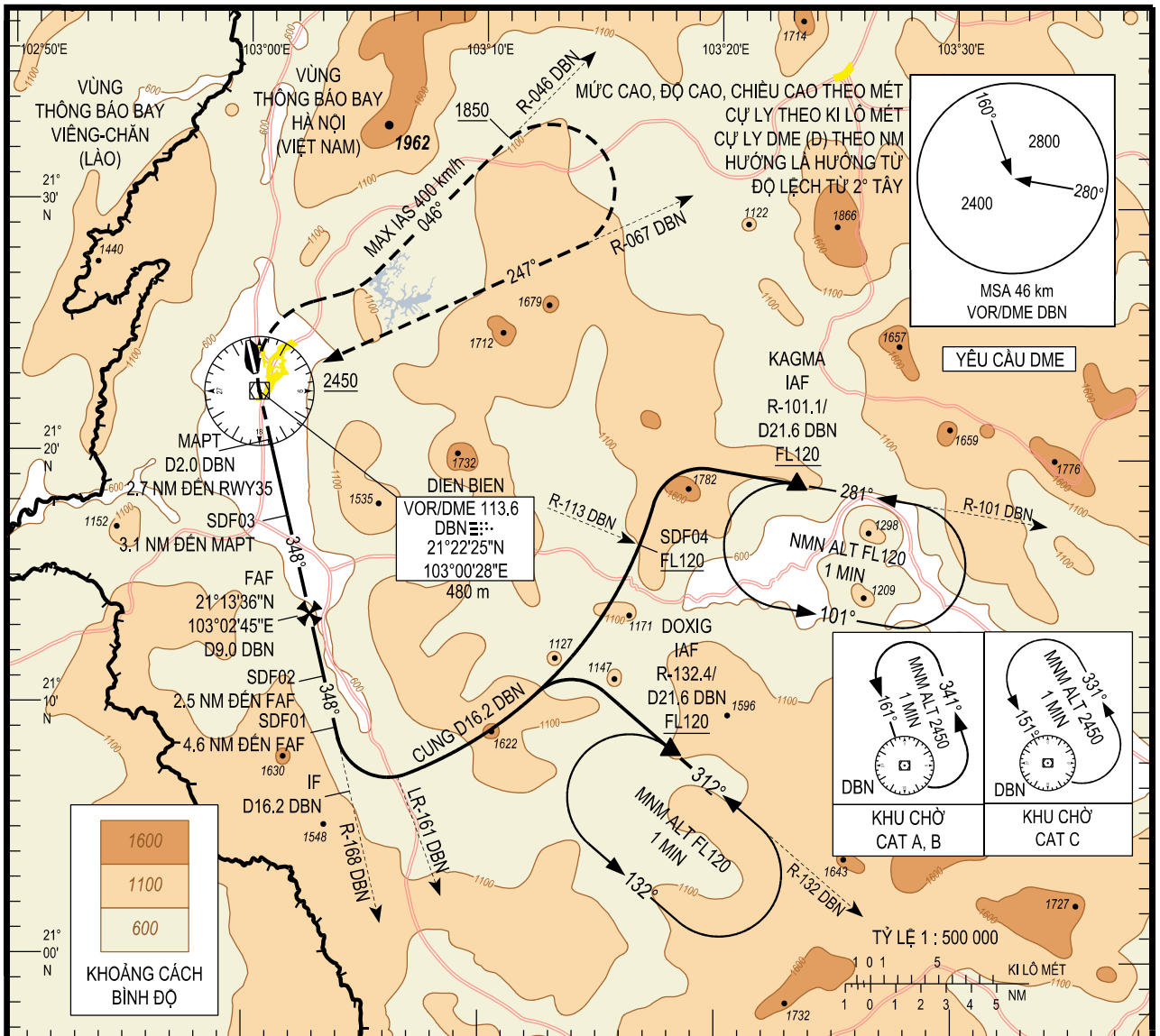
MỨC CAO SÂN BAY 485 m
 CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN THR RWY 35
 TÍNH THEO MỨC CAO 481 m

TWR: 118.7

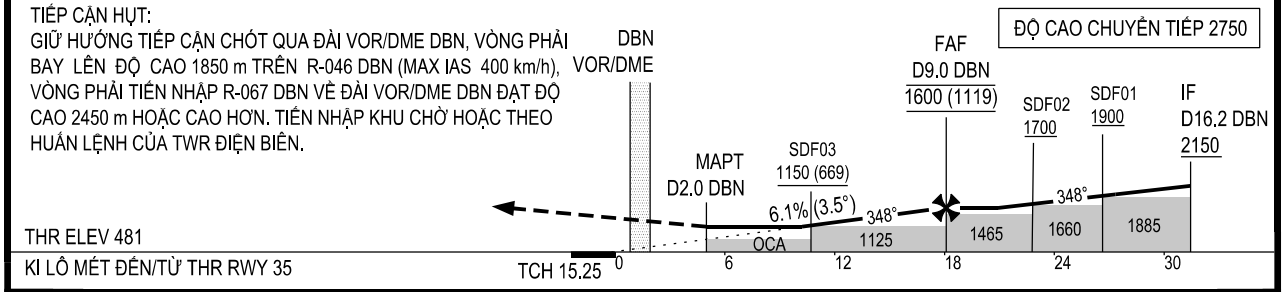
DIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN NĐ (VADB)

VOR X RWY 35

CAT A, B, C



CỰ LY DME	DBN	2.6	4	5	6	7	8	9.0
ĐỘ CAO 6.1%		875	1035	1150	1260	1375	1485	1600



THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI	OCA (H)	MACG	A	B	C
	TIẾP CẬN THẲNG	2.5%	1120 (639)		
		4.0%	875 (394)		
VÒNG Lượn	KHÔNG ÁP DỤNG				

ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
FAF - MAPT 7.1 NM	min:s	5:14	3:56	3:08	2:37	2:15
ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

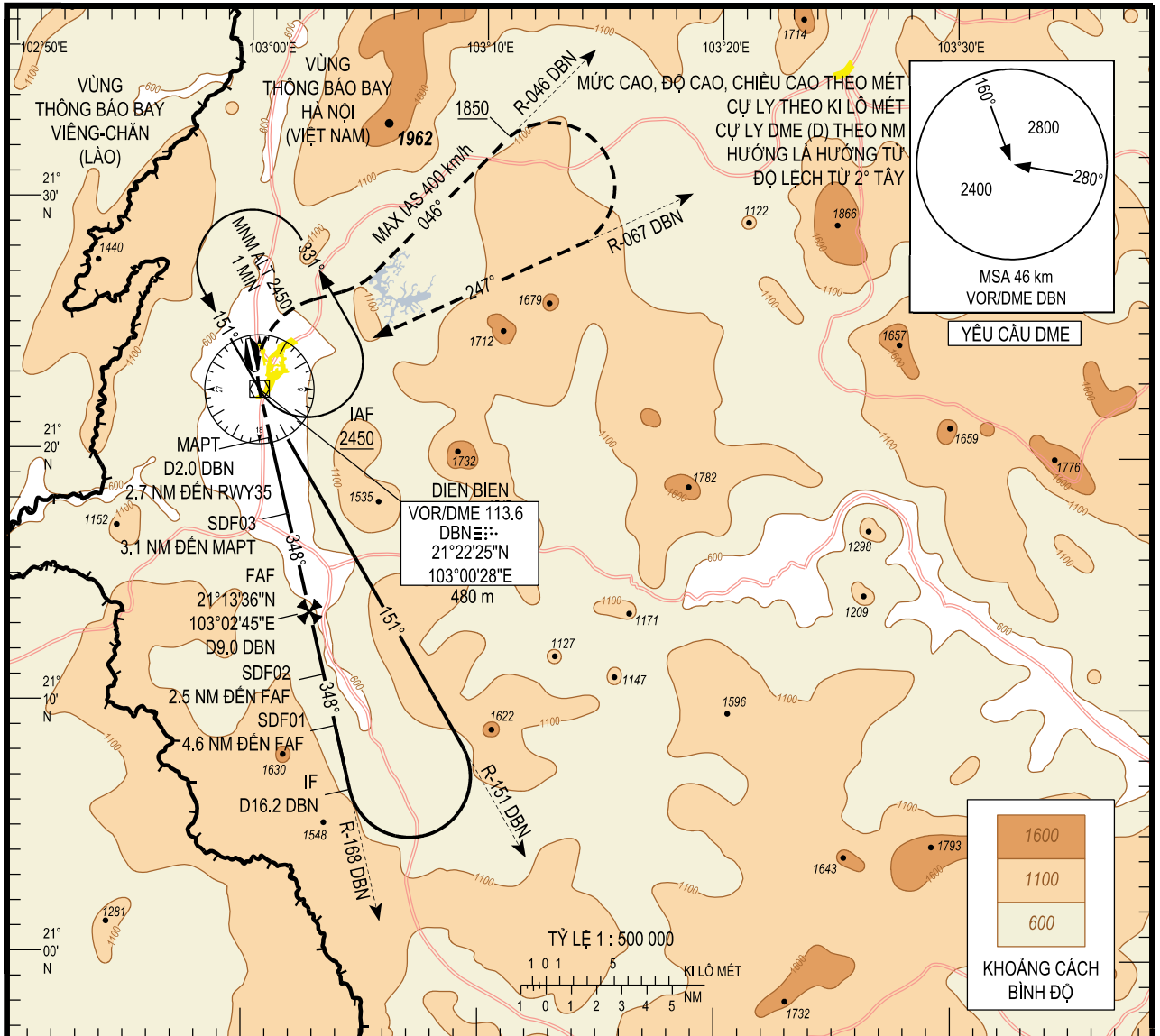
Phụ lục 10-1

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 485 m
 CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN THR RWY 35
 TÍNH THEO MỨC CAO 481 m

TWR: 118.7

DIỆN BIÊN/DIỆN BIÊN NĐ (VODB)
VOR Y RWY 35
 CAT C



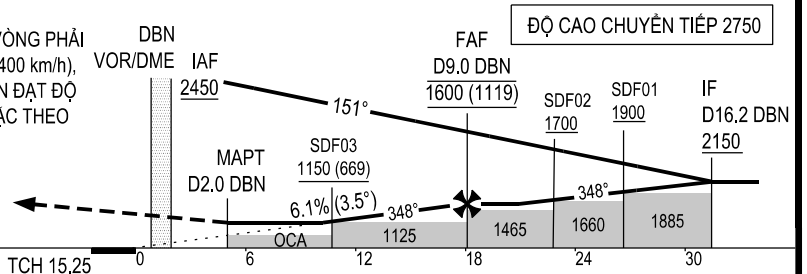
CỰ LY DME	DBN	2.6	4	5	6	7	8	9.0
ĐỘ CAO 6.1%		875	1035	1150	1260	1375	1485	1600

TIẾP CẬN HỤT:

GIỮ HƯỚNG TIẾP CẬN CHỚT QUA ĐÀI VOR/DME DBN, VÒNG PHẢI BAY LÊN ĐỘ CAO 1850 m TRÊN R-046 DBN (MAX IAS 400 km/h), VÒNG PHẢI TIẾN NHẬP R-067 DBN VỀ ĐÀI VOR/DME DBN ĐẠT ĐỘ CAO 2450 m HOẶC CAO HƠN. TIẾN NHẬP KHU CHỜ HOẶC THEO HUẤN LỆNH CỦA TWR ĐIỆN BIÊN.

THR ELEV 481

KI LÔ MÉT ĐẾN/TỪ THR RWY 35



OCA (H)	MACG	C
TIẾP CẬN THẲNG	2.5%	1120 (639)
	4.0%	875 (394)
VÒNG Lượn	KHÔNG ÁP DỤNG	

ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
FAF - MAPT 7.1 NM	min:s	5:14	3:56	3:08	2:37	2:15
ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

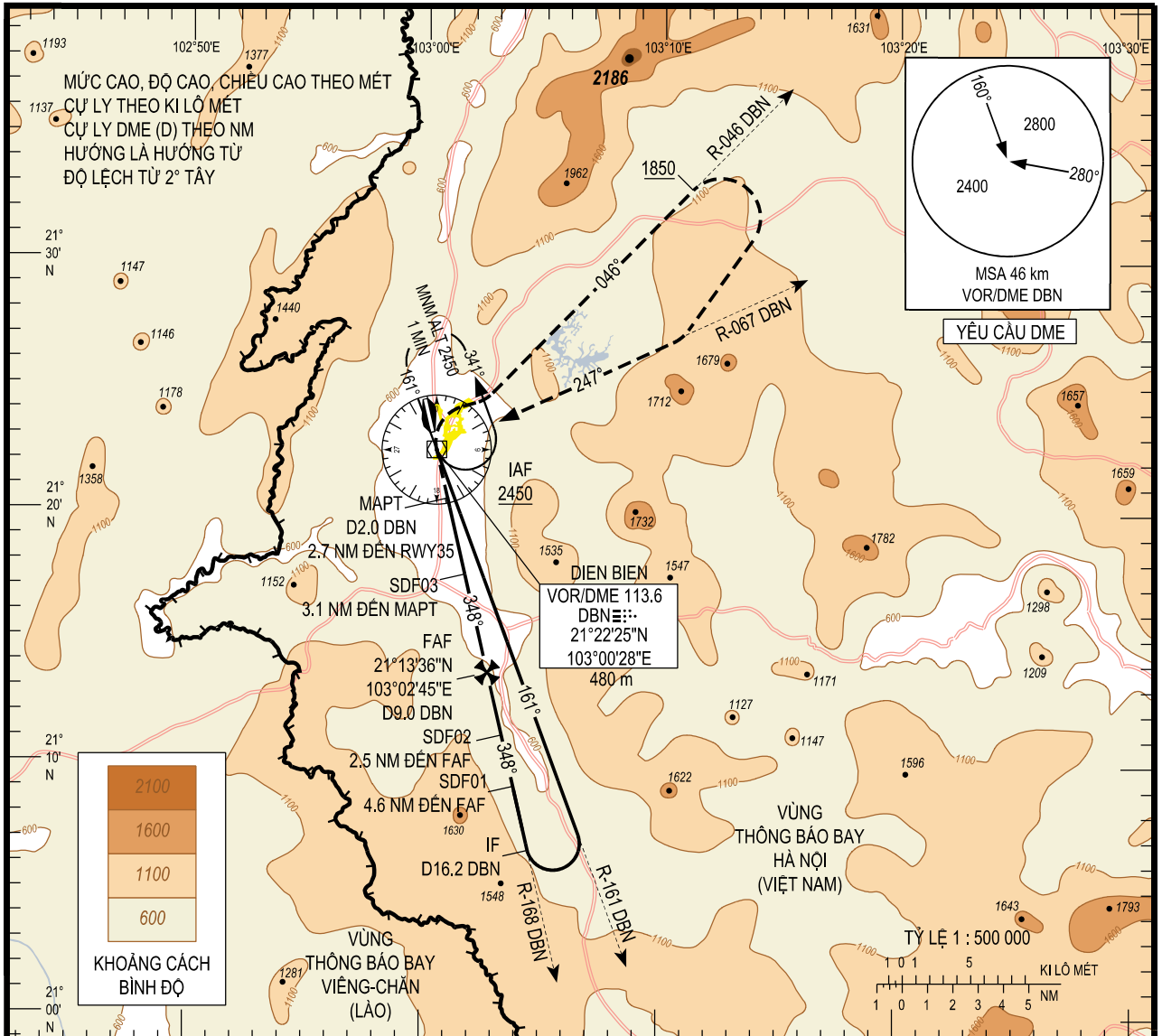
Phụ lục 10-2

SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO

MỨC CAO SÂN BAY 485 m
 CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN THR RWY 35
 TÍNH THEO MỨC CAO 481 m

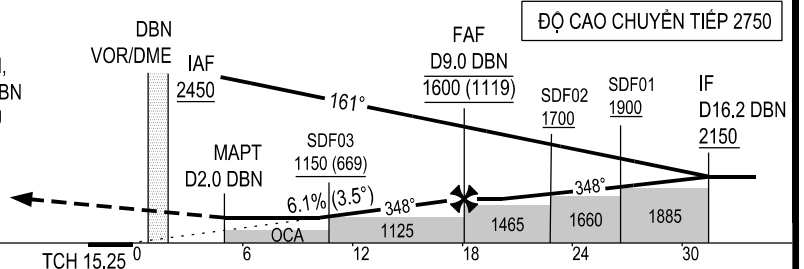
TWR: 118.7

ĐIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN NỖ (VVDB)
VOR Z RWY 35
 CAT A, B



CỰ LY DME	DBN	2.6	4	5	6	7	8	9.0
ĐỘ CAO 6.1%		875	1035	1150	1260	1375	1485	1600

TIẾP CẬN HỤT:
 GIỮ HƯỚNG TIẾP CẬN CHỚT QUA ĐÀI VOR/DME DBN,
 VÒNG PHẢI BAY LÊN ĐỘ CAO 1850 m TRÊN R-046 DBN,
 VÒNG PHẢI TIẾN NHẬP R-067 DBN VỀ ĐÀI VOR/DME DBN
 ĐẠT ĐỘ CAO 2450 m HOẶC CAO HƠN. TIẾN NHẬP KHU
 CHỜ HOẶC THEO HUẤN LỆNH CỦA TWR ĐIỆN BIÊN.



THR ELEV 481
 KI LÕ MÉT ĐẾN/TỪ THR RWY 35

THAY ĐỔI: SƠ ĐỒ MỚI.

OCA (H)	MACG	A	B
TIẾP CẬN THẲNG	2.5%	1120 (639)	
	4.0%	875 (394)	
VÒNG Lượn	KHÔNG ÁP DỤNG		

ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
FAF - MAPT 7.1 NM	min:s	5:14	3:56	3:08	2:37	2:15
ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

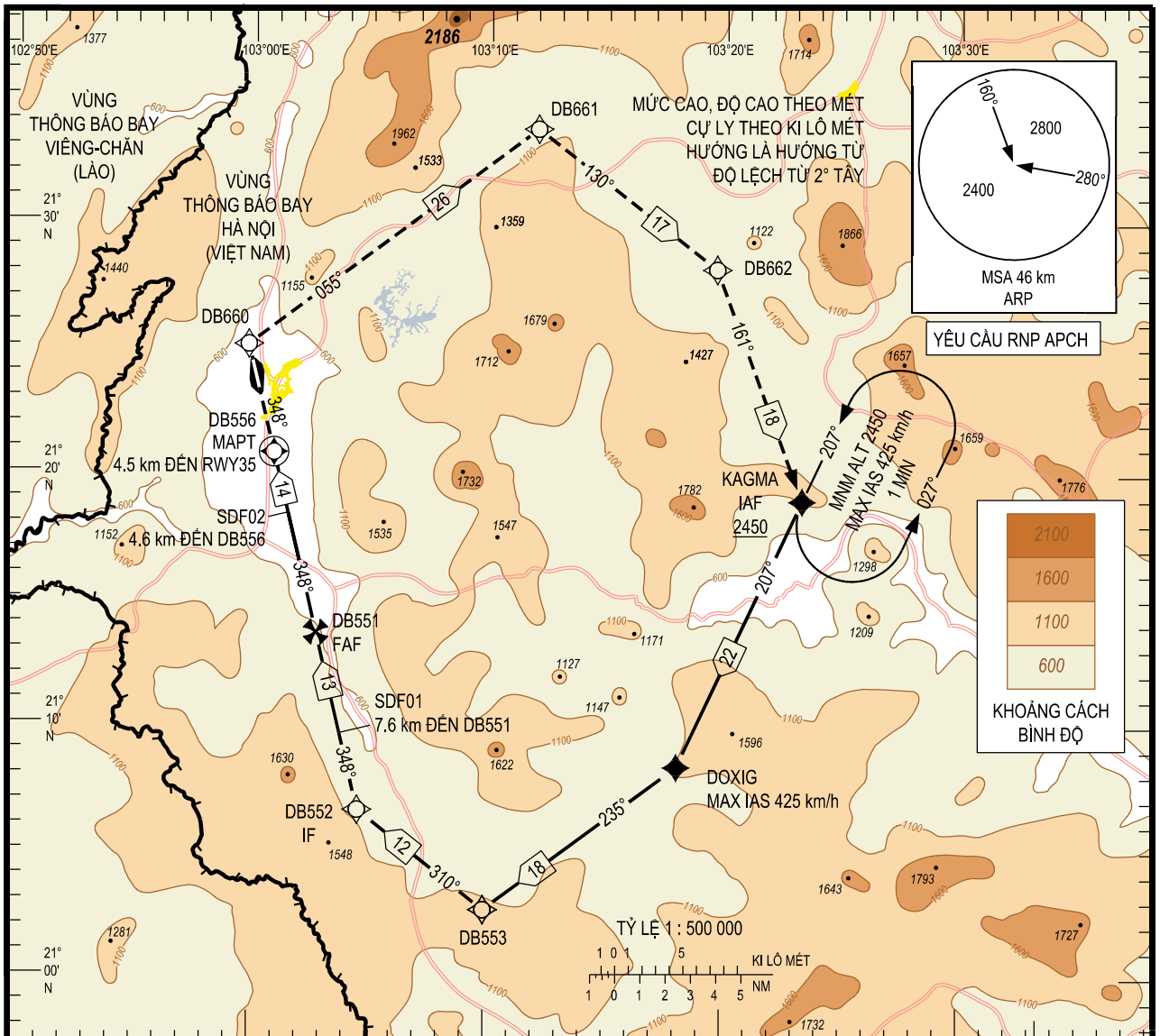
Phụ lục 10-3

**SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO**

MỨC CAO SÂN BAY 485 m
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN THR RWY 35
TÍNH THEO MỨC CAO 481 m

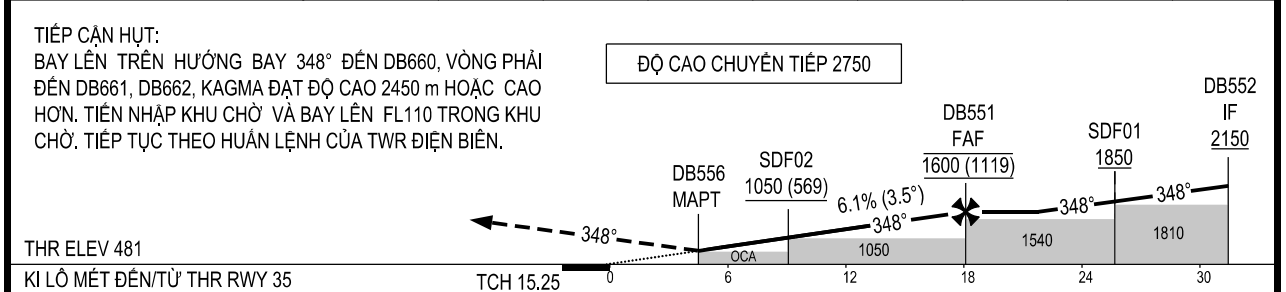
TWR: 118.7

**DIỆN BIÊN/DIỆN BIÊN NĐ (VVDB)
RNP Y RWY 35**



THAY ĐỔI: MAPT, OCA (H), BẢNG CỤ LY ĐỘ CAO ĐẾN MAPT, XÓA YÊU CẦU HUẤN LUYỆN SIM.

KI LỖ MÉT ĐẾN LỘ ĐIỂM KẾ TIẾP	DB556 (MAPT)	1	2	4	6	8	10	12	13.6
ĐỘ CAO		830	895	1015	1135	1260	1380	1505	1600



OCA (H)	MACG	A	B	C	ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
LNAV	2.5%	1060 (579)			ROD FAF - MAPT 6.1% (3.5°)	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9
	4.0%	830 (349)									
VÒNG LƯỢN		KHÔNG ÁP DỤNG			XEM BẢNG MÃ HÓA Ở TRANG TIẾP THEO						

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

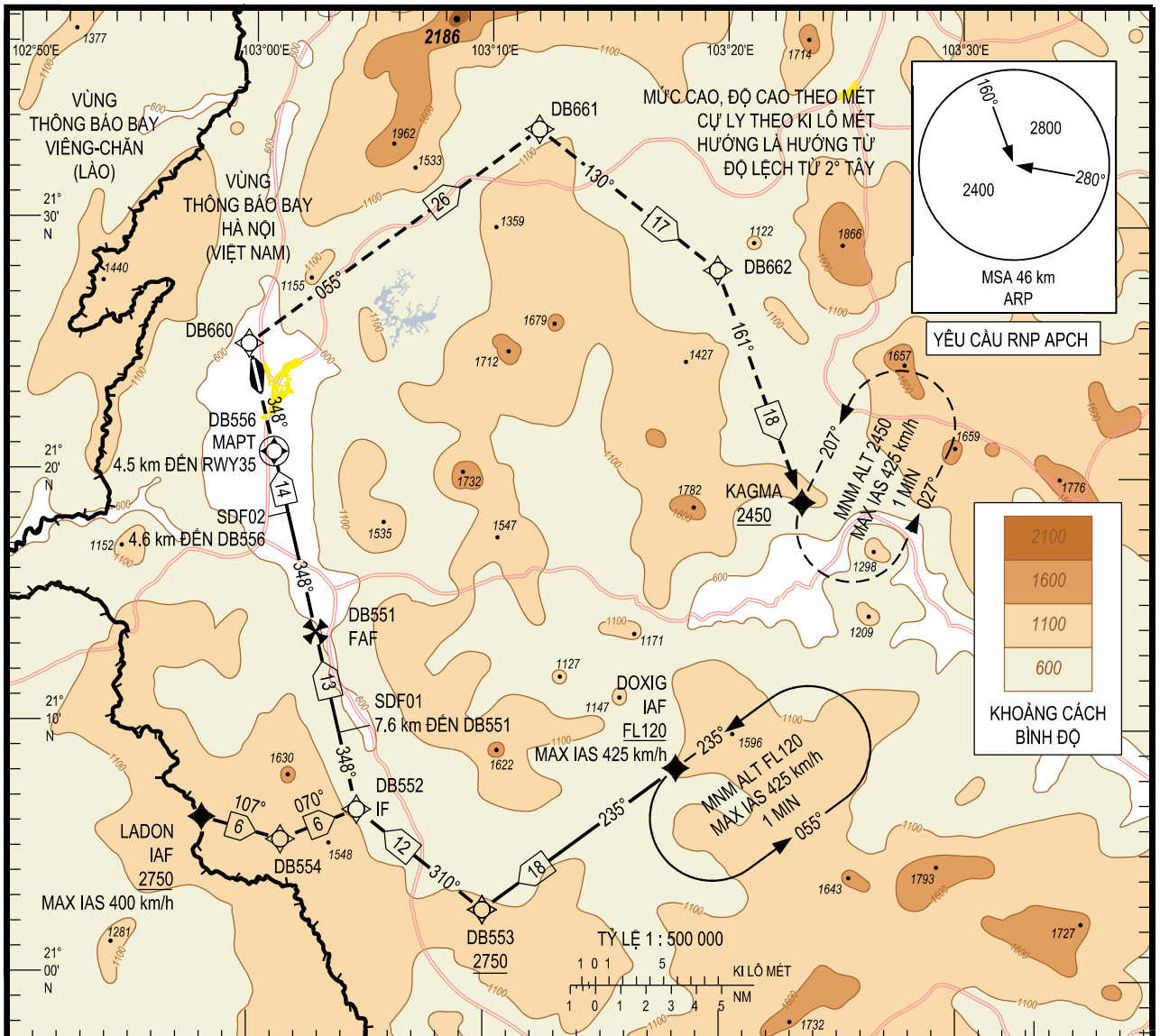
Phụ lục 10-4

**SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẢNG THIẾT BỊ - ICAO**

MỨC CAO SÂN BAY 485 m
CHIỀU CAO LIÊN QUAN ĐẾN THR RWY 35
TÍNH THEO MỨC CAO 481 m

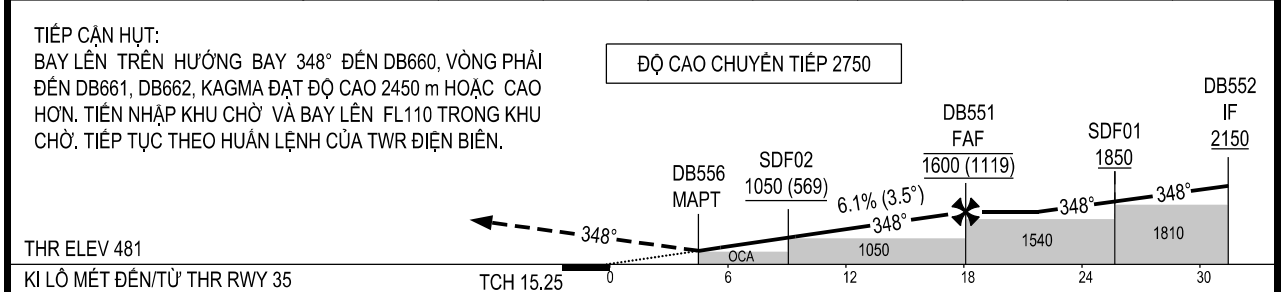
TWR: 118.7

**ĐIỆN BIÊN/ĐIỆN BIÊN NĐ (VVDB)
RNP Z RWY 35**



THAY ĐỔI: MAPT, OCA (H), BẢNG CỤ LY ĐỘ CAO ĐẾN MAPT, XÓA YÊU CẦU HUẤN LUYỆN SIM.

KI LÔ MÉT ĐẾN LỘ ĐIỂM KẾ TIẾP	DB556 (MAPT)	1	2	4	6	8	10	12	13.6
ĐỘ CAO		830	895	1015	1135	1260	1380	1505	1600



THR ELEV 481
KI LÔ MÉT ĐẾN/TỪ THR RWY 35

OCA (H)	MACG	A	B	C
LNAV	2.5%	1060 (579)		
	4.0%	830 (349)		
VÒNG LỰCH		KHÔNG ÁP DỤNG		

ĐỊA TỐC	km/h	150	200	250	300	350
ROD FAF - MAPT	m/s	2.5	3.4	4.2	5.1	5.9

XEM BẢNG MÃ HÓA Ở TRANG TIẾP THEO

QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

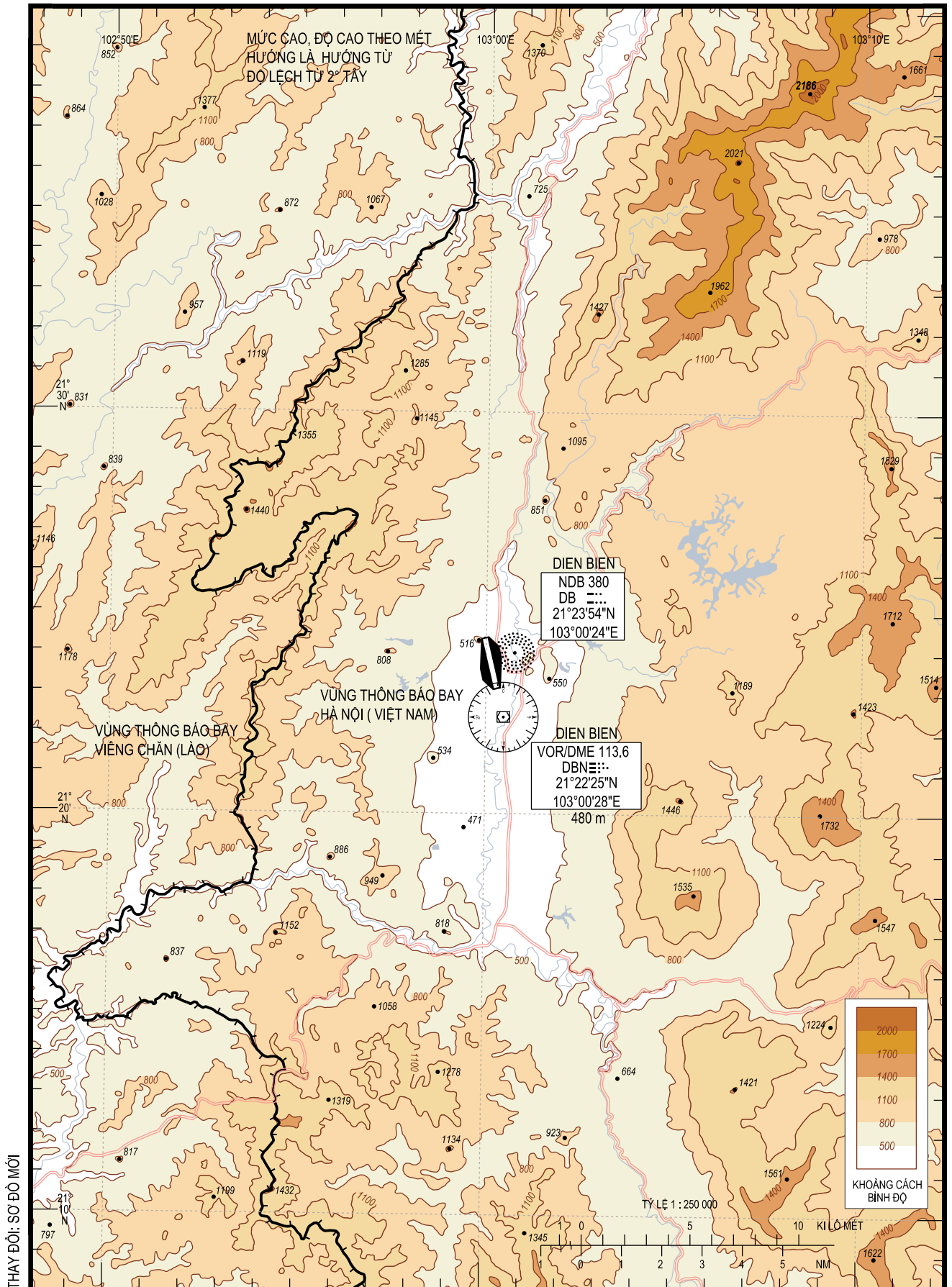
Phụ lục 11

**SƠ ĐỒ
PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN
BẰNG MẶT - ICAO**

MỨC CAO SÂN BAY 485 m
CHIỀU CAO LIÊN QUAN
TÍNH THEO MỨC CAO SÂN BAY

TWR: 118.7

DIỆN BIÊN/DIỆN BIÊN NĐ (VDB)

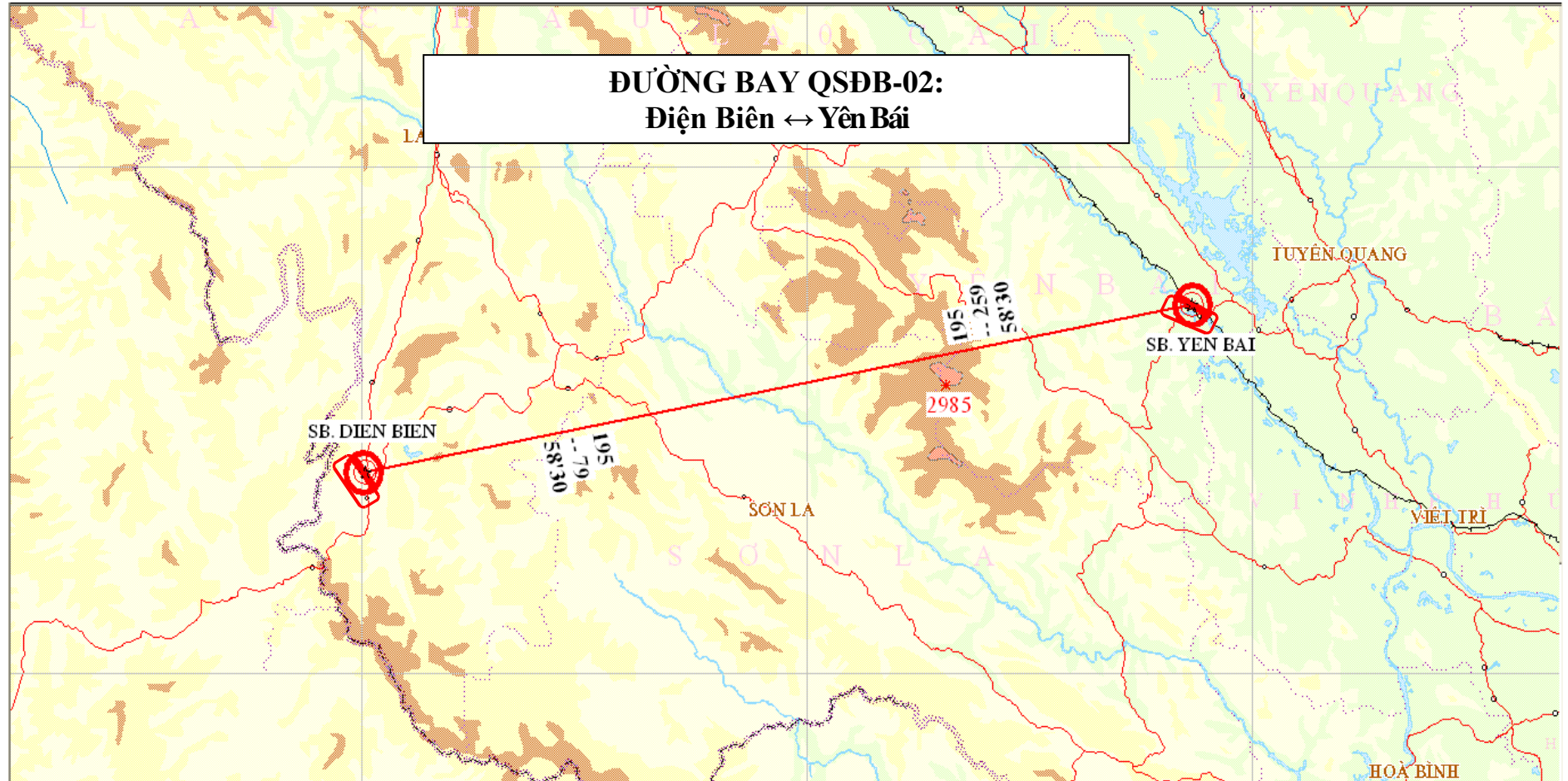


Phụ lục 12:

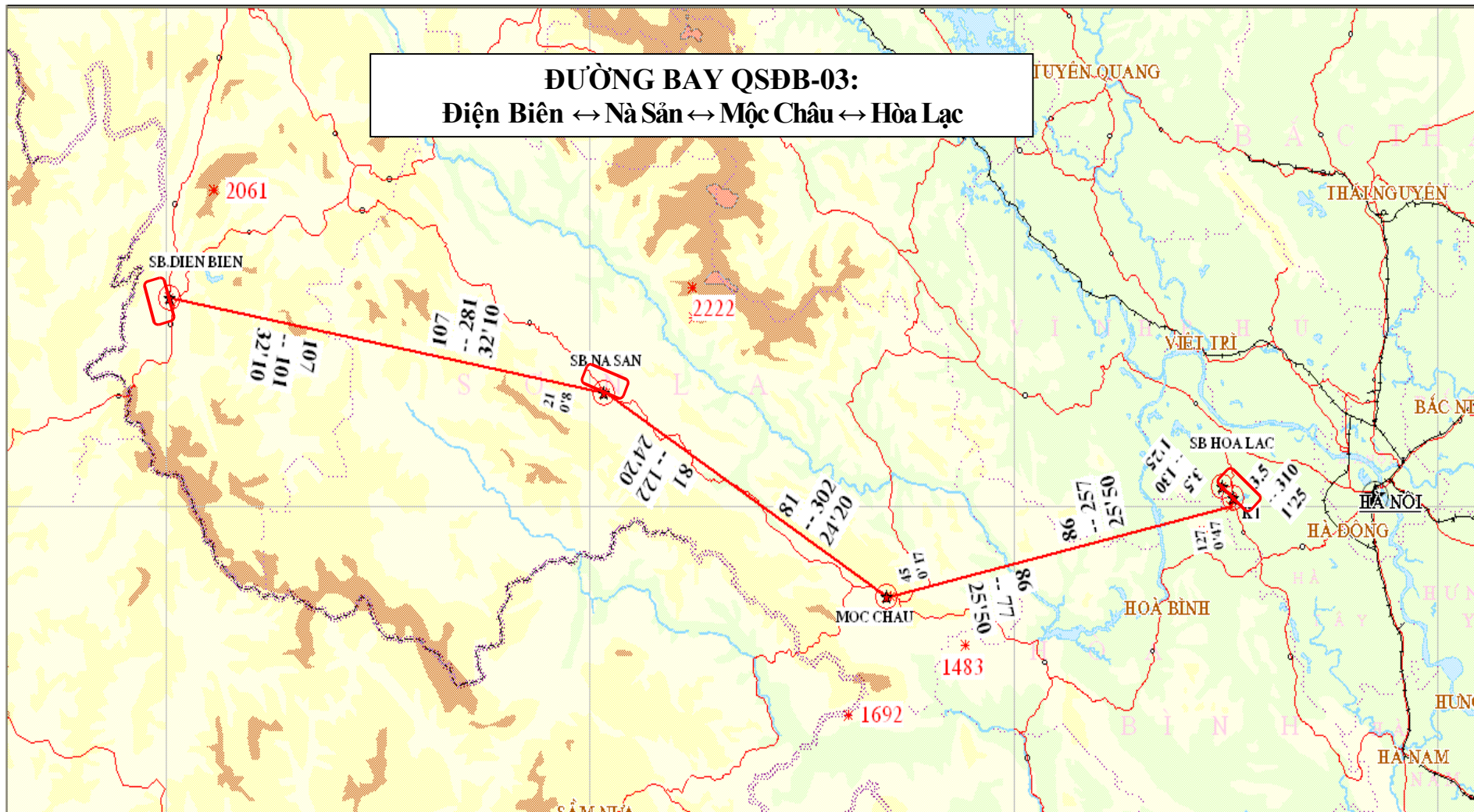
**VÙNG TRÁCH NHIỆM TÌM KIẾM CỨU NẠN
CỦA CẢNG HÀNG KHÔNG ĐIỆN BIÊN**



2. Đường bay QSDB-02: Điện Biên ↔ Yên Bái

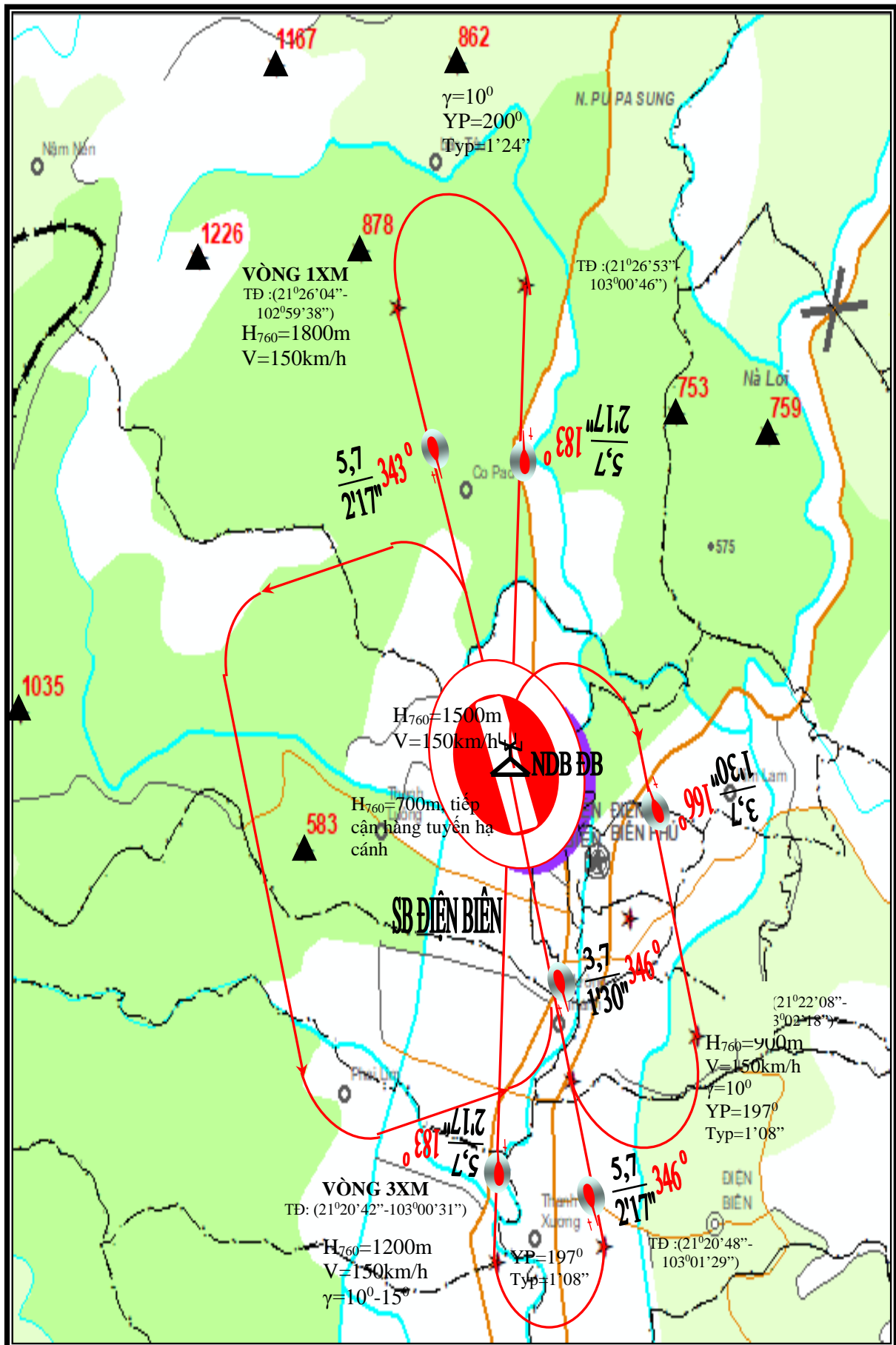


3. Đường bay QSDB-03



Phụ lục 13-3

SƠ ĐỒ XUYÊN MÂY CHO TRỰC THĂNG TẠI SB ĐIỆN BIÊN



Phụ lục 13-4

SƠ ĐỒ TIÊU CAO ĐẶC TRƯNG KHU VỰC SÂN BAY ĐIỆN BIÊN

(R=50KM)

