

**TỔNG CÔNG TY QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM
TRUNG TÂM THÔNG BÁO TIN TỨC HÀNG KHÔNG**



QT-NBA-ARO

**QUY TRÌNH CUNG CẤP DỊCH VỤ THỦ TỤC BAY
TẠI CẢNG HKQT NỘI BÀI**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 11 /QĐ-ISO ngày 19 tháng 11 năm 2020
của Ban ISO)*

Văn phòng: Tầng 1, Nhà ga Quốc tế, sân bay Quốc tế Nội Bài

Điện thoại: (84- 24) 35.844.306; (84 - 24) 35.844.161; 3074

1. MỤC ĐÍCH

Quy trình này xây dựng nhằm mục đích thống nhất cách thức và kiểm soát hoạt động cung cấp dịch vụ thủ tục bay cho các chuyến bay đi, đến tại Cảng HKQT Nội Bài.

2. PHẠM VI ÁP DỤNG

Quy trình này áp dụng để thực hiện công việc tiếp nhận, kiểm tra, đối chiếu, xử lý phát kế hoạch bay không lưu (FPL) và các điện văn không lưu liên quan của Trung tâm ARO/AIS Nội Bài (Cơ sở ARO/AIS Nội Bài).

3. TÀI LIỆU VIỆN DẪN

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;
- Nghị định của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ;
- Nghị định của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;
- Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay;
- Thông tư của Bộ giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ;
- Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay;
- Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;
- Quyết định của Cục Hàng không Việt Nam ban hành Hướng dẫn thực hiện công tác cấp phép bay;
- Quyết định ban hành Hướng dẫn quy trình làm thủ tục bay từ xa cho các chuyến bay khởi hành từ cảng hàng không tại Việt Nam;
- Quyết định ban hành Hướng dẫn về mẫu và cách điền FPL;
- Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở ARO/AIS Nội Bài;
- Quy chế bay trong khu vực sân bay Nội Bài;
- AIP Việt Nam (Tập thông báo tin tức hàng không Việt Nam);
- Văn bản phối hợp bảo đảm dịch vụ làm thủ tục bay từ xa cho các chuyến bay khởi hành từ các cảng hàng không, sân bay giữa Trung tâm TBTTHK - TCTQLBVN với các hãng hàng không liên quan (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways, VASCO);
- ISO 9001:2015;
- Các Phụ ước, Tài liệu của ICAO:
 - + ANNEX 2 (ICAO - Rules of the air);
 - + ANNEX 11 (ICAO - Air traffic services);
 - + Doc 8400 (ICAO - Abbreviations and Codes);
 - + Doc 7910 (ICAO - Location Indicator);
 - + Doc 4444 (ICAO - Air traffic management).

4. ĐỊNH NGHĨA VÀ GIẢI THÍCH CHỮ VIẾT TẮT

4.1. Định nghĩa

- **Cơ sở điều hành bay** là trung tâm kiểm soát đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân bay.
- **Chuyến bay có kiểm soát** (Controlled flight) là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay.
- **Dịch vụ thủ tục bay** là dịch vụ được cung cấp để nhận và xử lý các báo cáo, điện văn liên quan đến ATS và kế hoạch bay không lưu nộp trước khi tàu bay khởi hành.
- **Đường bay ATS** (ATS Route) là tuyến đường được thiết lập tại đó có cung cấp dịch vụ không lưu.
- **Đường bay sử dụng dẫn đường khu vực** (RNAV Route) là đường bay ATS được thiết lập cho tàu bay có khả năng sử dụng phương pháp dẫn đường khu vực.
- **Hoạt động bay** là hoạt động của tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay.
- **Hoạt động bay tại sân bay** là tất cả hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay và tất cả hoạt động bay trong vùng trời sân bay.
- **Kế hoạch bay không lưu** (Flight plan) là các tin tức quy định cung cấp cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu về chuyến bay dự định thực hiện hoặc một phần của chuyến bay.
- **Phòng thủ tục bay** (Air traffic services reporting office - ARO) là cơ sở cung cấp dịch vụ thủ tục bay tại sân bay.
- **Sân bay dự bị** (Alternate Aerodrome) là sân bay mà một tàu bay có thể đến hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm:
 - + Sân bay dự bị cất cánh là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh khi cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân bay cất cánh;
 - + Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài;
 - + Sân bay dự bị hạ cánh là sân bay mà tàu bay có thể đến khi không thể hoặc không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.
- **ARO1:** Nhân viên thủ tục bay 1 (trực vị trí thủ tục bay) có nhiệm vụ nhận kế hoạch hoạt động bay ngày và triển khai tới các bộ phận liên quan; nhận, kiểm tra, đối chiếu số liệu trong FPL chấp thuận và ký nhận, chuyển FPL (đã được kiểm tra) cho ARO2; theo dõi việc cập nhật giờ tự động dự định hạ cánh, giờ cất/hạ cánh thực tế của chuyến bay đi/đến của hệ thống SMIS, đảm bảo hệ thống SMIS nhận đầy đủ giờ theo quy định; nhận giờ cất/hạ cánh thực tế của chuyến bay đi/đến Nội Bài từ TWR và thông báo cho ARO2 để phát điện văn; khai thác nội dung các loại điện văn do ARO2 cung cấp, triển khai tới các đơn vị liên quan khi cần thiết; thực hiện công tác hiệp đồng trong quá trình cung cấp dịch vụ thủ tục bay tại cơ sở.
- **ARO2:** Nhân viên thủ tục bay 2 (trực vị trí AFTN/AMHS/AIS) có nhiệm vụ nhận, xử lý điện văn không lưu trên hệ thống AFTN/AMHS/AIS, bàn giao/Thông báo

cho ARO1; phát điện văn FPL, điện văn cất cánh/hạ cánh, điện văn tin tức liên quan phù hợp (DLA, CHG, CNL...); theo dõi tình trạng hoạt động của trang thiết bị AIS/AFTN/AMHS; lưu trữ điện văn theo quy định.

- ARO1 và ARO2 phối hợp, hỗ trợ lẫn nhau trong khi thực hiện nhiệm vụ tại Quy trình thủ tục bay vào những lúc cao điểm hoặc khi cần thiết.

4.2 Chữ viết tắt

A/C Type	Aircraft Type	Loại tàu bay
ACC	Area control center	Trung tâm kiểm soát đường dài
ADEP	Aerodrome of Departure	Sân bay cất cánh
ADES	Aerodrome of Destination	Sân bay đến
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network	Mạng viễn thông cố định hàng không
AIS	Aeronautical Information Service	Dịch vụ Thông báo tin tức hàng không
ALTN	Alternate	Dự bị
AMHS	Air traffic service Message Handling System	Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu
APP	Approach control unit	Cơ sở kiểm soát tiếp cận
ARO	Air traffic services Reporting Office	Phòng Thủ tục bay
ARR	Arrival	Hạ cánh (ký hiệu loại điện văn)
ATA	Actual Time of Arrival	Giờ hạ cánh thực tế
ATD	Actual Time of Departure	Giờ cất cánh thực tế
ATS	Air Traffic Services	Dịch vụ không lưu
DEP	Departure	Khởi hành (Ký hiệu loại điện văn)
DLA	Delay	Trì hoãn (Ký hiệu loại điện văn)
EOBT	Estimated off block time	Giờ dự định rời vị trí đỗ
ETA	Estimated Time of Arrival	Giờ dự định hạ cánh
ETD	Estimated Time of Departure	Giờ dự định khởi hành
FLT NR	Flight Number	Số hiệu chuyến bay
FPL	Flight plan	Kế hoạch bay không lưu
GCU	Ground Control Unit	Cơ sở kiểm soát mặt đất
ICAO	International Civil Aviation Organization	Tổ chức HKDD quốc tế
PIB	Pre-flight Information Bulletin	Bản thông báo tin tức trước chuyến bay

REG NR	Registration Number	Số đăng bạ
RMK	Remark	Ghi chú
SMIS	SAC management Information System	Hệ thống quản lý thông tin chuyến bay
TWR	Aerodrome control tower	Đài kiểm soát tại sân bay
UTC	Coordinated Universal Time	Giờ quốc tế
VIP	Very important person	Chuyên cơ
CT QL BMB		Công ty Quản lý bay miền Bắc
ĐHSB		Điều hành sân bay
ĐPKH		Điều phối kế hoạch
ĐPLKL		Điều phối luồng không lưu
ĐVKL		Điện văn không lưu
HK		Hàng không
HKDD		Hàng không dân dụng
HKMB		Hàng không miền Bắc
HKQT		Hàng không quốc tế
HKVN		Hàng không Việt Nam

5. NỘI DUNG QUY TRÌNH

5.1 Đối với chuyến bay đi

5.1.1. Lưu đồ quá trình thực hiện

Bước	Trách nhiệm	Nội dung công việc	Biểu mẫu/tài liệu liên quan
1.	ARO1		BM-NBA-ARO-01
2.	ARO1 ARO2 Kíp trưởng		
3.	ARO1 ARO2 Kíp trưởng		HD-NBA-ARO
4.	ARO1 ARO2 Kíp trưởng		
5.	ARO1 ARO2 Kíp trưởng		BM-NBA-ARO-01
6.	ARO1 ARO2 Kíp trưởng		
7.	Kíp trưởng ARO1 ARO2		BM-ARO/AIS

5.1.2. Diễn giải trình tự thực hiện công việc

Bước 1. Tiếp nhận thông tin

- Nhận kế hoạch hoạt động bay ngày từ Trung tâm Quản lý luồng không lưu lập thành file FPL-DEP theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-01** đối với chuyến bay đi.

- Làm thủ tục bay tại Cơ sở ARO/AIS Nội Bài: ARO1 tiếp nhận kế hoạch bay không lưu (FPL) trực tiếp từ tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay.

- Làm thủ tục bay từ xa:

+ ~~ARO2 nhận kế hoạch bay không lưu (PROPOSAL FPL) qua hệ thống AFTN/AMHS/AIS chậm nhất là:~~

✓ **02 giờ 30 phút** trước giờ dự định khởi hành được phép (ETD - được quy ước là dự định rời vị trí đỗ (EOBT) đối với **chuyến bay nội địa**;

✓ **03 giờ 30 phút** trước ETD đối với **chuyến bay quốc tế**;

✓ Sau khi nhận điện văn PROPOSAL FPL ARO2 thông báo cho ARO1.

+ Việc gửi PROPOSAL FPL qua thư điện tử theo địa chỉ email đã được đăng ký giữa các đơn vị, cùng họ và tên của nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay. Trong trường hợp này, phải xác nhận bổ sung việc gửi qua email bằng điện thoại cho Cơ sở ARO/AIS Nội Bài ngay sau khi gửi.

+ Trong trường hợp Cơ sở ARO/AIS Nội Bài không thể nhận qua hệ thống AFTN/AMHS/AIS hoặc qua thư điện tử, tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải thực hiện việc nộp PROPOSAL FPL trực tiếp tại Cơ sở ARO/AIS Nội Bài.

- Nhận các điện văn bổ sung, thay đổi, tăng chuyến, trì hoãn hoặc điện văn liên quan đến những chuyến bay không thường lệ, v.v;

- Nhận các tin tức liên quan đến chuyến bay chuyên cơ.

Bước 2. Kiểm tra, phân tích, xử lý

Kíp trưởng là người điều hành kíp trực, phân công cho các vị trí trực trong kíp: Kíp viên được phân công sẽ kiểm tra, phân tích thông tin và báo cáo lại những trường hợp bất thường.

Kíp trưởng chịu trách nhiệm chính trong ca trực, nắm bắt và xử lý kịp thời những sai sót xảy ra; thông báo cho các đơn vị liên quan khi phát hiện những sai sót xảy ra (nếu có).

* **Làm thủ tục bay tại Cơ sở ARO/AIS Nội Bài**

+ Khi nhận FPL từ tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay (bao gồm tất cả các chuyến bay chuyên cơ – VIP), ARO1 tiến hành kiểm tra, đối chiếu các nội dung trong FPL so với kế hoạch hoạt động bay ngày. Trong trường hợp nếu có sai sót, hoặc thiếu các nội dung trong FPL thì yêu cầu tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay chỉnh sửa, bổ sung.

+ Đối với những chuyến bay thay đổi giờ bay sớm hơn so với giờ trong kế hoạch

hoạt động bay ngày (nhưng vẫn trong khung giờ hiệu lực của phép bay là trước 12 giờ so với giờ ghi trong phép bay) và các chuyến bay không thường lệ: Nhân viên ARO1 sẽ yêu cầu tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay liên hệ trực tiếp với Kíp trực Thông báo Hiệp đồng bay thuộc Trung tâm Hiệp đồng bay và Điều phối luồng không lưu hoặc cơ quan có thẩm quyền. Nhân viên cơ sở ARO/AIS chỉ thực hiện phát điện văn sau khi nhận được chấp thuận từ cơ quan có thẩm quyền. Sau khi cơ sở ARO/AIS Nội Bài nhận được điện văn thông báo thay đổi chấp thuận bay sớm qua hệ thống AFTN/AMHS/AIS thì nhân viên ARO2 thông báo cho ARO1 biết về thông tin đã được thay đổi.

- + Đối với những chuyến bay thay đổi giờ bay sớm hơn so với giờ ghi trong kế hoạch hoạt động bay ngày (sớm hơn so với giờ hiệu lực của phép bay): ARO1 yêu cầu hoặc hướng dẫn tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay liên hệ với cơ quan có thẩm quyền cấp phép để xin cấp lại phép bay.
- + Đối với những chuyến bay đã được cấp phép bay khi tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay đệ nộp FPL nhưng cơ sở ARO/AIS Nội Bài chưa nhận được phép bay của chuyến bay đó: ARO1 thông báo số hiệu chuyến bay cho Trung tâm ĐPLKL. Sau khi Trung tâm ĐPLKL phát lại phép bay và phát điện văn thông báo bổ sung chuyến bay đó thì ARO2 thông báo cho ARO1 để kiểm tra, đối chiếu lại với FPL đệ nộp.
- + Đối với FPL đã nộp mà ARO1 nhận được thông báo từ tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay/cơ quan không lưu (TWR, GCU...) ... lý do chuyến bay có thay đổi hoặc chậm trễ... đối với các chuyến bay đi không thực hiện đúng FPL đã dự định mà chuyến bay đó có trì hoãn vượt quá 30 phút so với giờ dự định rời vị trí đỗ (EOBT) ghi trong FPL đối với chuyến bay có kiểm soát và 60 phút đối với chuyến bay không có kiểm soát, thông báo ngay cho ARO2 để phát điện văn tin tức liên quan phù hợp (DLA, CHG, CNL...) hoặc trường hợp FPL đã được nộp nhưng ARO1 nhận được thông báo từ các đơn vị nêu trên về chuyến bay hủy không thực hiện thì ARO1 thông báo ngay cho ARO2 phát điện văn hủy FPL đã nộp để các cơ quan liên quan được biết.
- + Khi nhận được các điện văn bổ sung, thay đổi, tăng chuyến, trì hoãn, hủy bỏ hoặc các điện văn liên quan đến những chuyến bay không thường lệ, ARO2 thông báo cho ARO1 để ARO1 thông báo kịp thời cho Đội ĐPKH - Trung tâm ĐHSB Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài (gọi tắt là Đội ĐPKH).
- + Khi nhận được FPL của các hãng HK quốc tế đối với các chuyến bay charter, cargo nếu có sự thay đổi về loại tàu bay, giờ cất/hạ cánh, số hiệu chuyến bay, sân bay đi – đến so với kế hoạch hoạt động bay ngày, ARO1 phải có trách nhiệm thông báo cho Đội ĐPKH.
- + ***ARO1 ký nhận, ghi rõ họ tên, thời gian nhận FPL vào bản FPL nhận từ tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay.***

*** Làm thủ tục bay từ xa:**

- + Thông báo chấp thuận FPL ***tối thiểu 60 phút*** trước giờ EOBT ghi trong FPL khi

nhận được PROPOSAL FPL:

- ARO2 thông báo cho ARO1 về PROPOSAL FPL nhận được;
 - ARO1 kiểm tra, đối chiếu so với kế hoạch hoạt động bay ngày và thông báo việc chấp thuận PROPOSAL FPL cho ARO2;
- + Đối với trường hợp FPL không được chấp thuận hoặc cần phải sửa đổi, ARO1 gọi điện thoại cho nơi gửi hoặc gửi lại (xác nhận) qua hình thức tương ứng và xác nhận bằng điện thoại để yêu cầu sửa đổi hoặc hủy bỏ thay thế các nội dung không được chấp thuận.
- + Đối với trường hợp FPL đã được chấp thuận nhưng hãng HK đề nghị sửa đổi thì ARO1 yêu cầu nhân viên điều độ của hãng hàng không gửi lại FPL đã sửa đổi (quy ước là REVISED PROPOSAL FPL) cho cơ sở ARO/AIS Nội Bài; nhân viên điều độ của hãng hàng không xác nhận việc gửi lại bằng điện thoại cho cơ sở ARO/AIS Nội Bài ngay sau khi gửi.
- + Khi PROPOSAL FPL đã được gửi cho cơ sở ARO/AIS Nội Bài mà chuyến bay đó có trì hoãn vượt quá 30 phút so với giờ dự định rời vị trí đỗ (EOBT), nhân viên điều độ của hãng hàng không thông báo bằng điện thoại cho ARO1 và nộp lại FPL sửa đổi (quy ước là REVISED PROPOSAL FPL). Trường hợp FPL đã nộp nhưng ARO1 nhận được thông báo từ nhân viên điều độ của hãng hàng không là chuyến bay hủy không thực hiện thì ARO1 thông báo cho ARO2 phát điện văn hủy FPL đã nộp để các cơ quan được biết.
- + ***ARO1 trả lời việc chấp thuận FPL qua hình thức phát điện văn FPL và ghi rõ họ tên của người chấp thuận, mẫu chấp thuận quy định như sau:***

(FPL-HVN171-IS
-A21N/M-SDFGHIRWY/EB1
-VVNB0905
-N0467F340 TINLY1A TINLY DCT NAH Q1 HAMIN CAHEO1D
-VVDN0101 VVCR
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1S2 DOF/200908 REG/VNA512 SEL/MRCQ
CODE/888198
PER/C RMK/TCAS EQUIPPED
-E/0326 P/TBN R/UV S/MJ J/LF D/6 226 C ORANGE
A/BBLUE
C/PHAM THANH TRUNG 5)

NGƯỜI CHẤP THUẬN: HỌ VÀ TÊN

- + ***Hoặc ARO1 trả lời việc chấp thuận FPL qua hình thức gửi email tương ứng.***
- + ***Ghi chú: Không áp dụng đối với các chuyến bay chuyên cơ (VIP).***

Bước 3. Phát điện văn FPL

- Sau khi FPL được chấp thuận, ARO1 thông báo cho ARO2. ARO2 dự thảo nội dung FPL trên hệ thống AIS/AFTN/AMHS bao gồm cả các địa chỉ chuyển phát, đồng thời kiểm tra lại nội dung điện văn sau khi đã hoàn tất trước khi chuyển phát đến các cơ sở ATS.

- ARO2 phát FPL đến các cơ sở ATS có liên quan trong nước và quốc tế theo thời gian quy định.
- Đối với nhiều chuyến bay nộp FPL cùng một lúc thì thứ tự ưu tiên phát FPL sẽ được ưu tiên cho các chuyến bay có EOBT sớm hơn ngoại trừ chuyến bay chuyên cơ.
- Thực hiện phát điện văn trên hệ thống AFTN/AMHS/AIS. Phát điện văn trên hệ thống AIS tự động theo hướng dẫn **HD-NBA-ARO**; trên hệ thống AFTN tại phụ lục 2 Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở ARO/AIS Nội Bài; trên hệ thống AMHS theo tài liệu hướng dẫn khai thác hệ thống AMHS.

Bước 4. Kiểm soát FPL và ĐVKL liên quan

- ARO2 kiểm tra các nội dung trong FPL sau khi phát: các địa chỉ chuyển phát, kiểm tra điện văn chuyển đi đã tới các cơ sở ATS.
 - + Trong trường hợp phát hiện điện văn đã phát thiếu địa chỉ nhận thì phát bổ sung địa chỉ đó;
 - + Trong trường hợp phát hiện điện văn đã phát có sai sót nội dung thì phát điện văn CNL, CHG,... liên quan.
- Trường hợp có phản hồi với điện văn đã phát, ARO2 thông báo cho ARO1 để kiểm tra lại các điện văn phản hồi liên quan đến FPL đã phát, ARO1 báo cáo kịp thời đồng thời thông báo cho tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không/nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay liên quan để chỉnh sửa. Sau khi nội dung được chỉnh sửa, ARO1 thông báo cho ARO2 để tiếp tục phát sửa lại điện văn. Trong trường hợp tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không/nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay đã rời khỏi cơ sở ARO/AIS Nội Bài thì ARO1 chủ động phối hợp với nhân viên GCU/TWR để thông báo cho tổ lái biết thông qua thoại vô tuyến và yêu cầu nộp lại FPL.

Bước 5. Nhận giờ cất cánh thực tế, phát điện văn và kiểm soát cập nhật giờ tự động của hệ thống SMIS

- ARO1 nhận giờ cất cánh thực tế (ATD) từ TWR thông báo ngay cho ARO2 để soạn thảo và phát điện văn DEP đến các cơ sở ATS có liên quan trong nước và quốc tế (thời gian phát điện văn cất cánh không được muộn hơn 3 phút từ thời điểm nhận thông tin).
- ARO1 cập nhật giờ cất cánh thực tế vào file theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-01** và kiểm soát chặt chẽ việc cập nhật giờ tự động của hệ thống SMIS, để đảm bảo hệ thống nhận đầy đủ theo quy định. Trường hợp phát hiện hệ thống SMIS không tự cập nhật giờ tự động thì ARO1 kiểm tra và cập nhật bổ sung các giờ bị thiếu hoặc trường hợp hệ thống SMIS gặp sự cố, ARO1 thông báo giờ dự định hạ cánh (giờ đỏ) và giờ cất/hạ cánh thực tế của các chuyến bay qua điện thoại cho đội Điều phối kế hoạch - Trung tâm ĐHSB Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài không chậm hơn 10 phút sau khi nhận được giờ cất/hạ cánh thông báo từ TWR Nội Bài.
- **Ghi chú:** Đối với chuyến bay chuyên cơ đi được thực hiện tuân tự theo các bước như các chuyến bay thường lệ và không thường lệ; Ngoài ra ARO1 thông báo kịp thời các điện văn liên quan đến chuyến bay chuyên cơ cho Trục ban trưởng - Cảng HKQT Nội Bài, Cảng vụ HKMB, Đội ĐPKH.

Bước 6. Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi phát điện văn DEP/tàu bay cất cánh

- Sau khi phát điện văn DEP phát hiện có sai sót:
- + Trường hợp nếu ARO1 nhận được thông tin có sai sót qua điện thoại thì ARO1 thông báo ngay lập tức cho ARO2 để kiểm tra lại điện văn DEP đã phát. Nếu có sai sót, ARO2 sửa điện văn liên quan theo quy định.
- + Trong trường hợp ARO2 nhận được điện văn phản hồi trên hệ thống về điện văn DEP đã phát trước đó có sai sót thì ARO2 sửa điện văn liên quan theo quy định.
- Trong trường hợp nhận được thông tin các chuyến bay đi đã cất cánh nhưng có lý do đặc biệt về thời tiết, kỹ thuật, v.v ... mà tàu bay phải quay lại sân bay cất cánh thì ARO1 thông báo cho kíp trưởng, đồng thời thông báo cho cán bộ trực giám sát, đội ĐPKH - Trung tâm ĐHSB Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài và ARO2 để soạn thảo và phát điện văn phù hợp cho các cơ quan không lưu và sân bay có tàu bay dự định đến biết theo mẫu sau:

(ARR-EVA6018-VVNB1100-VVTS-VVNB1128).

Trong đó:

+ 11h00 là giờ EOBT hoặc là giờ cất cánh thực tế đối với chuyến bay nộp FPL trước khi bay hoặc là giờ thực tế hoặc giờ dự định qua điểm đầu tiên của đường bay trong trường 15 điện văn FPL đối với FPL nhận được từ chuyến bay đang bay.

+ 11h28 là giờ hạ cánh thực tế (tại sân bay divert).

Bước 7. Tổng hợp, lưu trữ

- Nhân viên trực có trách nhiệm báo cáo kíp trưởng để tổng hợp các nội dung báo cáo cán bộ trực giám sát.
- Nhân viên/kíp trưởng trong ca trực ghi chép các thông tin về công tác phối hợp hiệp đồng vào Sổ Nhật ký giao ca trực **BM-ARO/AIS**.
- Kíp trưởng ghi chép mọi sự việc xảy ra trong ca trực vào Sổ nhật ký giao ca trực theo biểu mẫu **BM- ARO/AIS**.
- Lưu trữ:

Nội dung lưu trữ	Thời gian lưu trữ	Nơi lưu trữ
FPL (bản cứng nộp trực tiếp)	90 ngày	Tủ tài liệu
FPL (nộp từ xa)	90 ngày	Trên hệ thống AFTN/AMHS/AIS; Hòm thư, máy tính
Kế hoạch hoạt động bay ngày	30 ngày	Tủ tài liệu

Ghi chú: Trong trường hợp xảy ra sự cố hoạt động bay, các điện văn AFTN/AMHS/AIS, email liên quan đến chuyến bay phải được lưu trữ ít nhất 90 ngày.

- File FPL-DEP theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-01** lưu 30 ngày.

5.2 Đối với chuyến bay đến

5.2.1 Lưu đồ thực hiện

Bước	Trách nhiệm	Nội dung công việc	Biểu mẫu, tài liệu liên quan	
1.	ARO 1 ARO 2	<pre> graph TD A([Tiếp nhận thông tin]) --> B{Kiểm tra, phân tích, xử lý} B --> C[Kiểm soát cập nhật tự động giờ dự định hạ cánh của hệ thống SMIS] C --> D{Tiếp nhận phản hồi} D --> B D --> E[Nhận giờ hạ cánh thực tế, phát điện văn và kiểm soát cập nhật giờ tự động của hệ thống SMIS] E --> F[Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi phát điện văn ARR] F --> G([Tổng hợp, lưu trữ]) </pre>	BM-NBA-ARO-02	
2.	ARO 1 ARO 2 Kíp trưởng			
3.	ARO 1 ARO2 Kíp trưởng			BM-NBA-ARO-02
4.	ARO 1 ARO 2 Kíp trưởng			BM-NBA-ARO-02
5.	ARO 1 ARO 2 Kíp trưởng			HD-NBA-ARO BM-NBA-ARO-02
6.	ARO 1 ARO 2 Kíp trưởng			
7.	Kíp trưởng ARO1 ARO2			BM- ARO/AIS

5.2.2 Diễn giải

Bước 1. Tiếp nhận thông tin

- Các điện văn FPL từ hệ thống AFTN/AMHS/AIS.
- Nhận kế hoạch hoạt động bay ngày, các điện văn bổ sung, thay đổi, tăng chuyến

hoặc nhận được thông báo liên quan những chuyến bay đến về muộn hoặc điện văn liên quan đến những chuyến bay không thường lệ ... từ Trung tâm Quản lý luồng không lưu lập thành file theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-02** đối với chuyến bay đến.

- Các điện văn cất cánh của các chuyến bay đến liên quan.

Bước 2. Kiểm tra, phân tích, xử lý

- ARO2 kiểm tra FPL, điện văn cất cánh của các chuyến bay đến. Trường hợp các chuyến bay đến không nhận được FPL, điện văn cất cánh thì ARO2 thông báo cho ARO1 để thường xuyên liên lạc với các cơ quan ACC hoặc TWR hoặc GCU hoặc Hãng HK hoặc tham khảo qua website flightradar24.com để có thông tin giờ dự định hạ cánh của các chuyến bay tầm xa, chuyến bay không nhận được kế hoạch bay, không nhận được giờ cất cánh từ sân bay khởi hành.

- Khi nhận được các điện văn bổ sung, thay đổi, tăng chuyến hoặc nhận được thông báo liên quan những chuyến bay đến về muộn hoặc điện văn liên quan đến những chuyến bay không thường lệ ... ARO1 thông báo cho đội ĐPKH.

Bước 3, 4. Kiểm soát cập nhật tự động giờ dự định hạ cánh của hệ thống SMIS và tiếp nhận phản hồi

- ARO1 cập nhật giờ dự định hạ cánh vào file theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-02** và kiểm soát chặt chẽ việc cập nhật giờ dự định hạ cánh tự động của hệ thống SMIS. Trường hợp phát hiện hệ thống SMIS không tự cập nhật giờ tự động thì ARO1 kiểm tra và cập nhật bổ sung các giờ bị thiếu hoặc trường hợp hệ thống SMIS gặp sự cố, ARO1 thông báo giờ dự định hạ cánh (giờ đồ) và giờ cất/hạ cánh thực tế của các chuyến bay qua điện thoại cho đội Điều phối kế hoạch - Trung tâm ĐHSB Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài không chậm hơn 10 phút sau khi nhận được giờ cất/hạ cánh thông báo từ TWR Nội Bài.

Bước 5. Nhận giờ hạ cánh thực tế, phát điện văn và kiểm soát cập nhật giờ tự động của hệ thống SMIS

- ARO1 nhận **giờ hạ cánh thực tế** của các chuyến bay đến từ TWR, thông báo ngay lập tức cho ARO2 để soạn thảo và phát điện văn ARR đến các cơ sở ATS có liên quan (thời gian phát điện văn hạ cánh không được muộn hơn 3 phút từ thời điểm nhận thông tin); trong trường hợp các chuyến bay có lý do đặc biệt về thời tiết, quay lại sân bay khởi hành hoặc đến sân bay dự bị v.v. ARO1 thông báo cho đội ĐPKH.

- ARO1 cập nhật **giờ hạ cánh thực tế** vào file theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-02** và kiểm soát chặt chẽ việc cập nhật giờ tự động của hệ thống SMIS. Trường hợp phát hiện hệ thống SMIS không tự cập nhật giờ tự động thì ARO1 kiểm tra và cập nhật bổ sung các giờ bị thiếu hoặc trường hợp hệ thống SMIS gặp sự cố, ARO1 thông báo giờ dự định hạ cánh (giờ đồ) và giờ cất/hạ cánh thực tế của các chuyến bay qua điện thoại cho đội Điều phối kế hoạch - Trung tâm ĐHSB Nội Bài - Cảng HKQT Nội Bài không chậm hơn 10 phút sau khi nhận được giờ cất/hạ cánh thông báo từ TWR Nội Bài.

- **Ghi chú:** Đối với chuyến bay chuyên cơ đến được thực hiện tuân tự theo các bước như các chuyến bay đến thường lệ và không thường lệ; thông báo kịp thời các điện văn liên quan đến chuyến bay chuyên cơ cho các đơn vị: Trục ban trưởng Cảng HKQT Nội Bài, Cảng vụ HKMB, Đội ĐPKH.

Bước 6. Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi phát điện văn ARR

- Sau khi phát điện văn ARR:

- + Trường hợp nếu ARO1 nhận được thông tin có sai sót qua điện thoại thì ARO1 thông báo ngay lập tức cho ARO2 để kiểm tra lại điện văn ARR đã phát. Nếu có sai sót, ARO2 sửa điện văn liên quan theo quy định.
- + Trong trường hợp ARO2 nhận được điện văn phản hồi trên hệ thống về điện văn ARR đã phát trước đó có sai sót thì ARO2 sửa điện văn liên quan theo quy định.

Bước 7. Tổng hợp, lưu trữ

- Nhân viên trực có trách nhiệm báo cáo kịp trường, kịp trường tổng hợp các nội dung báo cáo cán bộ trực giám sát.
- Nhân viên/kíp trưởng trong ca trực ghi chép các thông tin về công tác phối hợp hiệp đồng vào Sổ Nhật ký giao ca trực **BM-ARO/AIS**.
- Kíp trưởng ghi chép mọi sự việc xảy ra trong ca trực vào Sổ Nhật ký giao ca trực theo biểu mẫu **BM- ARO/AIS**.
- File FPL-ARR theo biểu mẫu **BM-NBA-ARO-02** lưu 30 ngày.

5.3. Quy trình xử lý các tình huống bất thường

5.3.1. Tàu bay hạ cánh đột xuất

Khi nhận được thông tin về chuyến bay sẽ hạ cánh đột xuất xuống sân bay Nội Bài, nhân viên cơ sở ARO/AIS có nhiệm vụ:

- ARO1:
 - + Thông báo giờ hạ cánh cho ARO2 để phát điện văn hạ cánh;
 - + Ghi lại tên người thông báo, nội dung thông báo và giờ nhận vào Sổ nhật ký giao ca trực;
 - + Xác nhận các thông tin liên quan đến chuyến bay hạ cánh gồm: Loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, đường bay; nguyên nhân hạ cánh khẩn cấp; thời gian tổ lái xin hạ cánh; thời gian dự định hạ cánh (ETA);
 - + Thông báo tất cả các nội dung trên cho kíp trưởng, đồng thời thông báo cho cán bộ trực giám sát.
- ARO2: Sau khi tàu bay hạ cánh, phát điện văn hạ cánh (ARR) qua AFTN/AMHS/AIS đến tất cả các địa chỉ có liên quan đến chuyến bay theo mẫu sau:

(ARR-HVN987-VVTS1100-VVVH-VVNB1328)

Trong đó:

- + 11h00 là EOBT hoặc là giờ thực tế khởi hành đối với chuyến bay nội FPL trước khi bay hoặc là giờ thực tế hoặc giờ dự định qua điểm đầu tiên của đường bay trong trường 15 điện văn FPL đối với FPL nhận được từ chuyến bay đang bay.
- + 13h28 là giờ hạ cánh thực tế (tại sân bay divert).
- Nhân viên/kíp trưởng thường xuyên theo dõi chuyến bay và ghi toàn bộ sự việc vào Sổ nhật ký giao ca trực.

5.3.2. Tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp

- Khi nhận thông tin về tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, ARO1 phải xác nhận nguồn thông tin, báo cáo kíp trưởng, cán bộ trực giám sát;
- ARO1 nắm bắt kịp thời thông tin về tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp để phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện các nội dung theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền (nếu được yêu cầu);
- Nhân viên/kíp trưởng ghi đầy đủ nội dung liên quan vào Sổ nhật ký giao ca trực.

5.3.3. Tàu bay bị mất liên lạc

- Khi nhận thông tin về tàu bay bị mất liên lạc không địa từ cơ sở ATS liên quan, ARO1 báo cáo kíp trưởng, cán bộ trực giám sát;
- ARO1 nắm bắt kịp thời thông tin về tàu bay bị mất liên lạc để phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện các nội dung theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền (nếu được yêu cầu);
- Nhân viên/kíp trưởng ghi đầy đủ nội dung liên quan vào Sổ nhật ký giao ca trực.

6. HỒ SƠ CẢN LƯU

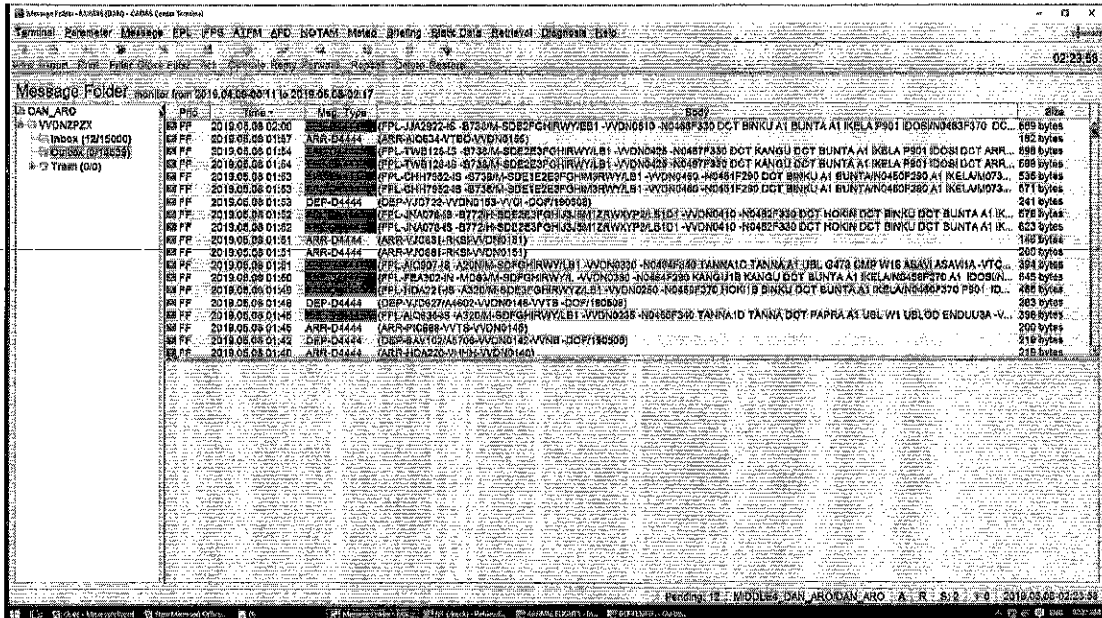
TT	Tên hồ sơ	Nơi/Người lưu	Thời gian lưu
1	Sổ Nhật ký giao ca trực	Trung tâm ARO/AIS Nội Bài/kíp trưởng	90 ngày
2	Kế hoạch bay không lưu (FPL)	Trung tâm ARO/AIS Nội Bài/kíp viên&kíp trưởng	90 ngày
4	Kế hoạch hoạt động bay ngày	Trung tâm ARO/AIS Nội Bài/kíp viên&kíp trưởng	30 ngày
5	File FPL-DEP, FPL-ARR	Trung tâm ARO/AIS Nội Bài/kíp viên&kíp trưởng	30 ngày

7. PHỤ LỤC KÈM THEO

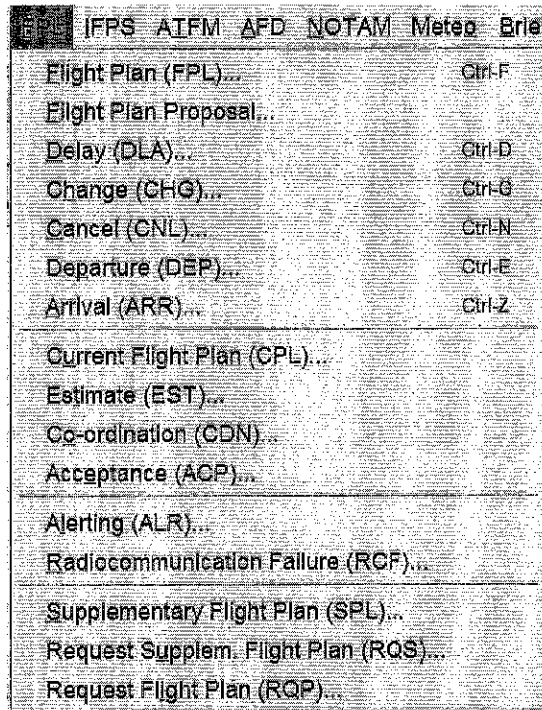
STT	Mã hiệu	Nội dung biểu mẫu
1	BM-ARO/AIS	Sổ nhật ký giao ca trực
2	BM-NBA-ARO-01	FPL-DEP thứ...ngày...
3	BM-NBA-ARO-02	FPL-ARR thứ ...ngày.....
4	HD-NBA-ARO	Hướng dẫn phát điện văn FPL trên hệ thống AIS tự động

HƯỚNG DẪN CUNG CẤP DỊCH VỤ THỦ TỤC BAY TRÊN HỆ THỐNG AIS TỰ ĐỘNG

Màn hình chính của hệ thống AIS:



Từ màn hình chính, người khai thác có thể tạo các điện văn FPL và các điện văn ATS liên quan ICAO quy định từ các dạng mẫu tiền định.



Cơ chế nhắc nhở và kiểm tra hỗ trợ người khai thác để điền vào các mẫu này một cách chính xác.

I. Soạn thảo điện văn FPL và các điện văn ATS liên quan từ menu FPL

1. Điện văn kế hoạch bay FPL

Hệ thống kiểm tra việc nhập dữ liệu vào một mẫu điện văn của người khai thác xem có chính xác không, có thể ngay khi nhập dữ liệu (ví dụ không chấp nhận các chữ

cái) hoặc khi gửi điện văn.

Phần dưới đây miêu tả sự trợ giúp việc nhập dữ liệu đầu vào đúng như được thực hiện với một kế hoạch bay; nếu việc nhập dữ liệu có sai khác so với các quy định đối với lập kế hoạch bay, hệ thống sẽ cảnh báo.

Ghi chú: Theo quy định, dữ liệu trong một trường bắt đầu bằng một dấu gạch nối (-). Tuy nhiên, khi nhập dữ liệu vào một **mẫu**, người khai thác không phải nhập dấu gạch nối trước dữ liệu nhập vào trong một trường; thay vào đó người khai thác chỉ cần nhập, ví dụ, “EDDF” đối với mục sân bay khởi hành mà không cần dấu gạch nối ở đầu. CADAS-ATS tự động bổ sung dấu gạch nối này (Người khai thác có thể thấy nếu người khai thác xem điện văn ở Trạng thái điện văn Mẫu) và lưu điện văn với tất cả các dấu gạch nối cần thiết trong cơ sở dữ liệu.

Ký hiệu “M” (=Mandatory) nghĩa là người khai thác bắt buộc phải điền thông tin/dữ liệu vào trường đó.

The screenshot shows the 'Send - FPL - ICAO Flight Plan' window. It features a menu bar (File, View, Edit, Help) and a toolbar with icons for Send, Close, Load, Store, Print, Airs, Data, Search, Route, Store, Route, and PIB. Below the toolbar, there are several input fields and checkboxes:

- Missing addressee indicator:** A checkbox that is currently checked.
- Prio. Addressees:** A text input field.
- Filing Time:** A text input field.
- Originator:** A text input field containing 'VVDNZZX'. There is also an 'Extended Header' checkbox.
- Address To IFPS:** A checkbox.
- Validate By IFPS:** A checkbox.
- 7/Aircraft ID:** A text input field.
- SSR:** A text input field.
- 8/Flight Rules:** A dropdown menu.
- Type of Flight:** A dropdown menu.
- 9/Number:** A text input field.
- Type of Aircraft:** A dropdown menu.
- Wake Turbulence:** A dropdown menu.
- 10/Equipment:** A text input field.
- 13/Departure:** A text input field.
- Time:** A text input field.
- 18/Speed:** A text input field.
- Altitude/Level:** A text input field.
- Route:** A large text input field.
- 16/Destination:** A text input field.
- Total EET:** A text input field.
- Alternate:** A text input field.
- 2nd:** A text input field.
- 18/Other:** A text input field containing 'DOF/190514'.
- Activate supplementary information:** A checkbox.
- Item 18 information is not part of message body:** A checkbox.
- Filed By:** A text input field containing 'MIDDLE4 DAN ARO DAN ARO'.
- Group:** A text input field containing 'MIDDLE4 DAN ARO'.
- User:** A text input field containing 'DAN ARO'.

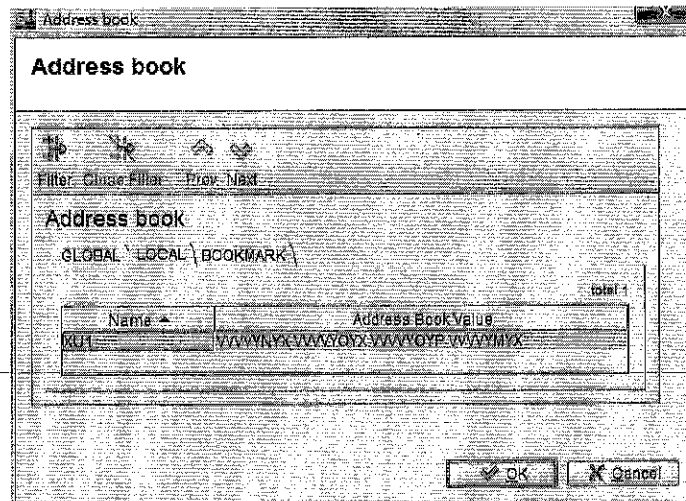
1.1 Addressees – Trường Địa chỉ nhận

Người khai thác nhập danh sách địa chỉ AFTN vào trường này. Người khai thác có thể nhập 21 địa chỉ nhận, mỗi địa chỉ nhận gồm 8 chữ cái. Ví dụ: VVVVYNYX, VVDNZZPX...

The screenshot shows a window titled 'Addressees' with a large, empty text input field for entering AFTN addresses.

Chú ý: Nếu trong **Menu View/AFTN Address List** người khai thác đã tạo sẵn danh sách địa chỉ AFTN hay dùng thì người khai thác có thể nhập danh sách này vào trường **Addressees**. Để làm điều đó, đưa con trỏ chuột vào trường **Addressees**, nhấp chuột phải, chọn **Add AFTN Address List Entry – Thêm danh sách địa chỉ AFTN**. Hộp

thoại AFTN Address List sẽ được mở ra để người khai thác lựa chọn.



Khi người khai thác nhấn OK, hệ thống nhập các địa chỉ nhận đã được ấn định trong danh sách này vào Addressees field - *Trường địa chỉ nhận*.

1.2 Filing time – Thời gian nộp điện văn

Trường này Hệ thống tự điền, người khai thác không thể tự nhập để đảm bảo sự thống nhất của cơ sở dữ liệu.



1.3 Originator - Người khởi tạo

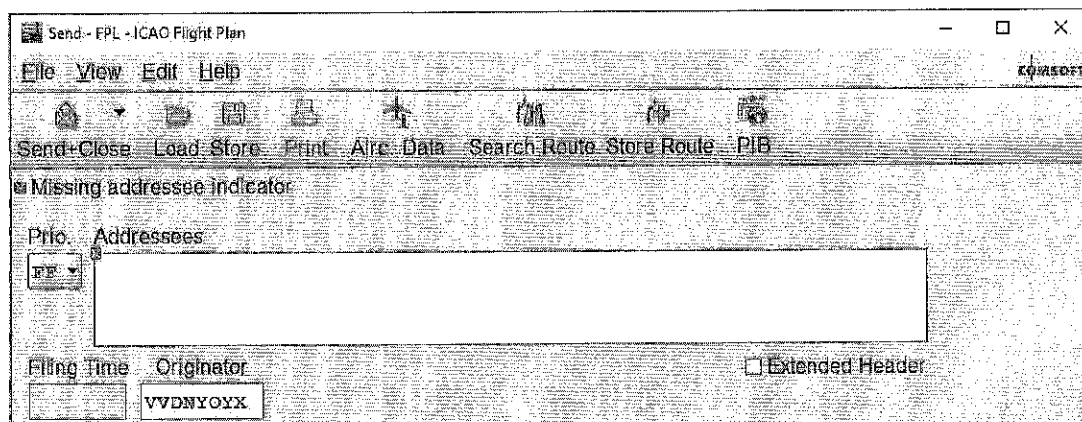
Hệ thống tự động nhập địa chỉ AFTN của người truy cập vào trường này. Tuy nhiên, người khai thác có thể thay đổi được trường này nếu muốn.

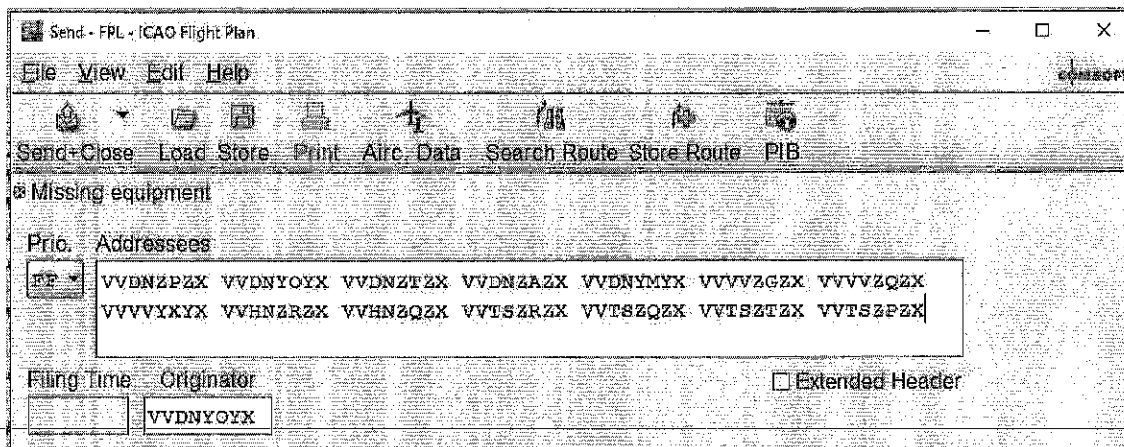


1.4 Address to IFPS (Initial Flight Plan Processing System) - Gắn địa chỉ đến Hệ thống xử lý điện văn Kế hoạch bay ban đầu

Khi được đánh dấu chọn, hệ thống tự động thêm các địa chỉ IFPS vào các trường địa chỉ nhận đầu tiên. Các địa chỉ IFPS được mặc định thông qua *Đầu cuối Quân trị*.

Người khai thác hãy so sánh 02 giao diện trước và sau khi đánh dấu chọn vào mục Address to IFPS.



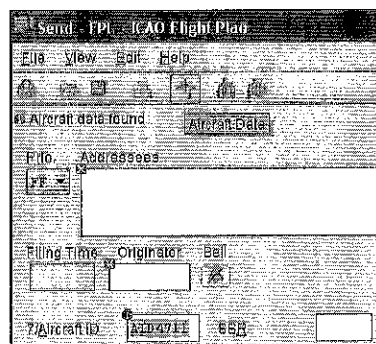


Người khai thác cũng có thể mặc định **Extra Addressees - Các địa chỉ khác** và quyết định xem sẽ gửi dữ liệu của người khai thác đến IFPS (**Address To IFPS**) để phát hành đến tất cả các địa chỉ khác hoặc chỉ sử dụng IFPS để phê chuẩn dữ liệu của người khai thác (**Validate By IFPS**).

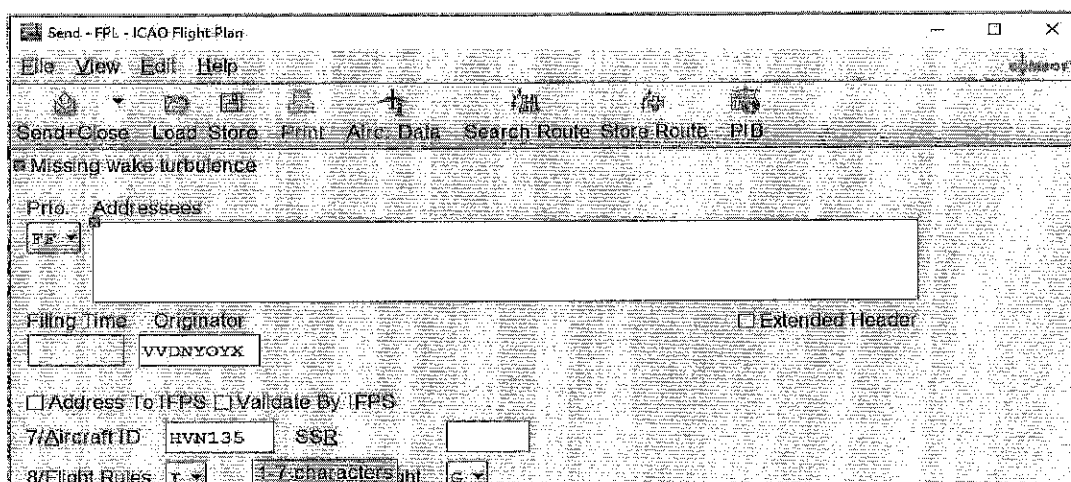
1.5 Field 7 - Aircraft ID – Nhận dạng tàu bay

a. Aircraft ID

Hệ thống này có một danh sách **Aircraft Data**. Nếu người khai thác muốn sử dụng Danh sách này thì nhấp vào biểu tượng **Aircraft Data** trên thanh công cụ. Cửa sổ **Load Aircraft Data** xuất hiện để người khai thác lựa chọn. Người khai thác nhấn OK vào **Aircraft Data**, **Aircraft ID** sẽ được nhập vào Item 7 của FPL. Nhận dạng tàu bay là một chữ "i" màu trắng – xanh.



Ngoài ra, bạn có thể nhập bằng tay một **Aircraft ID (M)** không nhiều hơn 7 ký tự. Ví dụ: HVN135



b. SSR

Người khai thác có thể xác định **SSR – Secondary Surveillance Radar – Rada giám sát thứ cấp** bắt đầu với chữ cái "A", theo sau là 4 con số. Ví dụ: A2010

1.6 Field 8 - Flight Rules - Quy tắc bay

8/Flight Rules	I	Type of Flight	
----------------	---	----------------	--

a. Flight Rules:

Xác định **Flight Rules** – quy tắc bay bằng một chữ cái đơn ("I", "V", "Y", hoặc "Z").

- **I: Instrument Flight Rule** - Nếu toàn bộ chuyến bay được thực hiện theo quy tắc bay bằng thiết bị
- **V: Visual Flight Rule** - Nếu toàn bộ chuyến bay được thực hiện theo Quy tắc bay bằng mắt)
- **Y:** Nếu chuyến bay sử dụng IFR trước, sau đó ít nhất là một sự thay đổi về quy tắc bay (và phải nêu các điểm thay đổi quy tắc bay trong Trường 15)
- **Z:** Nếu chuyến bay sử dụng VFR trước, sau đó ít nhất là một sự thay đổi về quy tắc bay (và phải nêu các điểm thay đổi quy tắc bay trong Trường 15)

b. Types of flight

Người khai thác có thể xác định **Type of Flight** – *loại chuyến bay* bằng một chữ cái

- **G** – General: Chuyến bay hàng không chung
- **M** – Military: Chuyến bay quân sự
- **N** – Non-Scheduled: Chuyến bay không được lên lịch
- **S** – Scheduled: Chuyến bay đã lên lịch
- **X:** Các chuyến bay khác không thuộc các loại trên, khi đó thì phải mô tả cụ thể loại chuyến bay tại mục STS/ trong trường 18

1.7 Field 9 – Number – Số lượng tàu bay

9/Number		Type of Aircraft		Wake Turbulence	H
----------	--	------------------	--	-----------------	---

a. Number:

Người khai thác có thể xác định **Number** – *Số lượng tàu bay* sử dụng Kế hoạch bay này (áp dụng cho bay tập, bay biểu diễn) bằng một hoặc hai con số.

b. Type of Aircraft

Nhập **Type of Aircraft (M)** – *loại tàu bay* – bằng hai hoặc bốn ký tự, hoặc nhập "ZZZZ".

Nếu **Number** – số lượng tàu bay lớn hơn "1", người khai thác phải nhập "ZZZZ". Với "ZZZZ" người khai thác cần nêu chi tiết về loại tàu bay trong trường **Other** (xem **Field 18**).

Người khai thác có thể nhập loại tàu bay bằng tay. Tuy nhiên, người khai thác cũng có thể để hệ thống tìm kiếm giúp người khai thác. Để làm vậy, kích chuột phải vào trường **Type of Aircraft - Loại tàu bay** để mở hộp thoại **Search Aircraft Type**. Người khai thác có thể chỉ cần liệt kê tất cả các loại tàu bay mà hệ thống nhận biết được bằng cách

kích vào nút **Search**, hoặc người khai thác có thể chỉ rõ **Aircraft Type** và/hoặc **Name – Tên tàu bay** như tiêu chí tìm kiếm (hoặc (các) chữ cái đầu tiên của loại và/hoặc tên). Nếu vậy, dựa vào việc người khai thác kích nút **Search**, hệ thống chỉ hiển thị cho người khai thác thấy những loại tàu bay trong mục **Search result - Kết quả tìm kiếm** phù hợp với các tiêu chí của người khai thác. Việc tìm kiếm có phân biệt loại chữ, nghĩa là hệ thống có phân biệt giữa chữ hoa và chữ thường. **Search result** liệt kê tất cả các loại tàu bay đáp ứng về **Type - Loại**, sau đó đến **Name - Tên** và **Wake Turbulence - Nhiễu động** của loại tàu bay cần tìm. Người khai thác có thể xem chi tiết liên quan đến loại tàu bay bằng cách lựa chọn từ danh mục **Search result** và kích vào **View**.

Hệ thống không thể hiển thị quá 250 loại tàu bay nhập vào. Nếu có nhiều loại tàu bay nhập vào trong cơ sở dữ liệu, các nút **Previous/Next** có thể sử dụng được, vì vậy người khai thác có thể hiển thị 250 loại tiếp theo (nếu có thể áp dụng).

Để nhập một loại tàu bay vào điện văn của người khai thác, chọn từ danh sách và kích **OK**.

c. Wake Turbulence

Nhập **Wake Turbulence (M) – Nhiễu động** bằng một chữ cái đơn ("J", "H", "L" hoặc "M"), trong đó:

- **J** — SUPPER, sử dụng cho tàu bay A380-800;
- **H** — HEAVY, để chỉ loại tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa là 136 000 kg hoặc hơn;
- **M** — MEDIUM, để chỉ loại tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa nhỏ hơn 136 000 kg nhưng lớn hơn 7000kg;
- **L** — LIGHT, để chỉ loại tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa 7000kg hoặc nhỏ hơn.

1.8 Field 10 – Equipment and capabilities – Thiết bị và khả năng của tàu bay

Các loại thiết bị có thể được nhập vào bao gồm:

a. Radiocommunication, navigation and approach aid equipment - Thiết bị phụ trợ tiếp cận, dẫn đường và thông tin liên lạc:

- **N** nếu **không có** thiết bị phụ trợ tiếp cận, dẫn đường và thông tin liên lạc cho đường bay mà tàu bay bay qua hoặc thiết bị đó **không hoạt động**.
- **S** nếu **có** thiết bị phụ trợ tiếp cận, dẫn đường và thông tin liên lạc tiêu chuẩn cho đường bay mà tàu bay bay qua và thiết bị đó **có hoạt động**.

Sau đó người khai thác có thể nhập một hoặc nhiều chữ cái dưới đây để chỉ thiết bị phụ trợ tiếp cận, dẫn đường và thông tin liên lạc và thiết bị đó có hoạt động

A	GBAS landing system (Hệ thống hạ cánh GBAS = Ground-Base Augmentation System)
B	LPV (APV với SBAS), trong đó: LPV – Localizer Performance with Vertical Guidance APV – Approach with vertical guidance SBAS – Space Based Augmentation System)

C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS, trong đó: WPR – Waypoint reporting D-FIS – Data Link flight information services PDC – Pre-Departure Clearance ACARS – Aircraft Communication and Reporting System
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS (và phải khai báo rõ loại sensor nào ở trường 18 sau mục NAV/)
H	HF RTF
I	Inertial Navigation
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF (MTSAT)
M3	ATC RTF (Iridium)
O	VOR
P1-P9	Reserved for RCP (chức năng liên lạc theo yêu cầu RCP - <i>Required Communications Performance</i>)
R	PBN approved (<i>Máy bay có trang bị tương thích với PBN, khi có khai báo R trong trường 10a, phải khai báo loại sensors nào trong mục PBN/tại trường 18</i>)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM approved (<i>máy bay được chấp thuận bay trong môi trường RVSM</i>)
X	MNPS approved (<i>máy bay được chấp thuận bay trong môi trường dân đường tối thiểu MPNS cho vùng Bắc Đại Tây Dương - Minimum Navigation Performance Specification Airspace</i>)
Y	VHF with 8.33 kHz channel spacing capability (<i>máy bay có trang bị độ phân giải 8.33 Khz trong VHF</i>)
Z	Other equipment carried or other capabilities (<i>Những trang thiết bị khác và khả năng của trang thiết bị mà tàu bay có trang bị, được mô tả trong mục COM/ hoặc NAV/ hoặc DAT/ trong trường 18.</i> (<i>Chi tiết xem tại Tập tu chính số 1 của Tài liệu DOC 4444 - PANS_ATM xuất bản lần thứ 15</i>).

b. Surveillance and capabilities- Thiết bị giám sát và khả năng của chúng

Nhập vào: N nếu không có thiết bị giám sát cho đường bay được thực hiện, hoặc có thiết bị giám sát nhưng không hoạt động.

Hoặc nhập vào một hoặc nhiều hơn một trong các ký tự được chỉ định tới tối đa chiều dài 20 ký tự Alphabetic và số cho 4 loại giám sát sau đây:

- Radar giám sát thứ cấp Mode A và C
- Radar giám sát thứ cấp Mode S
- Radar Giám sát phụ thuộc tự động - Phát ADS - B
- Radar Giám sát phụ thuộc tự động - Hợp đồng ADS - C

SSR-MODE A, C	
A	Transponder mode A
C	Transponder mode A và mode C
SSR-Mode S	
E	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng nhận dạng tàu bay, độ cao và khả năng ADS-B được mở rộng
H	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng nhận dạng tàu bay, độ cao và khả năng giám sát được tăng cường
I	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng nhận dạng tàu bay nhưng không có khả năng cung cấp độ cao
L	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng nhận dạng tàu bay, độ cao và khả năng ADS-B được mở rộng cũng như khả năng giám sát được tăng cường
P	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng cung cấp độ cao nhưng không có khả năng nhận dạng tàu bay
S	Transponder - Mode S, bao gồm khả năng nhận dạng tàu bay và cung cấp độ cao
X	Transponder - Mode S, không có khả năng nhận dạng tàu bay và cung cấp độ cao
ADS-B	
B1	ADS-B tần số 1090 MHz với khả năng ADS-B “out”
B2	ADS-B tần số 1090 MHz với khả năng ADS-B “out” và “in”
U1	Khả năng ADS-B “out” sử dụng UAT
U2	Khả năng ADS-B “out” và “in” sử dụng UAT
V1	Khả năng ADS-B “out” sử dụng VDL Mode 4
V2	Khả năng ADS-B “out” và “in” sử dụng VDL Mode 4
ADS-C	
D1	ADS-C với các khả năng FANS 1/A
G1	ADS-C với các khả năng ATN

- Các ký tự và chữ số không được chỉ định ở trên sẽ không được chấp nhận.
- Các ứng dụng giám sát đã nêu ở trường 10b nên được liệt kê tại trường 18 sau mục SUR\

Ví dụ: ADE3RV/HB2U2V2G1

1.9 Field 13 - Departure - Sân bay khởi hành

13/Departure	<input type="text"/>	Time	<input type="text"/>
--------------	----------------------	------	----------------------

Nhập chỉ danh sân bay Khởi hành **Departure (M)** gồm có 4 ký tự, tên sân bay phải được miêu tả trong tài liệu Định danh sân bay DOC 7910, nếu không có, điền vào trường 13 ZZZZ và mô tả tên sân bay và vị trí của sân bay tại mục DEP/ trong trường 18 hoặc đài không vận đầu tiên xác định đường bay sau DEP/

Nhập thời gian khởi hành **Time (M)** có hiệu lực (hhmm-02 số chỉ giờ, 02 số chỉ phút).

1.10 Field 15 - Speed – Tốc độ

15/Speed	<input type="text"/>	Altitude/Level	<input type="text"/>
----------	----------------------	----------------	----------------------

Cruising Speed (M): Xác định **tốc độ bay đường dài** bằng một chữ cái ("M", "K", "N"), theo sau bởi ba con số (đối với "M") hoặc bốn con số (đối với "K", "N"), trong đó:

- **K** - Kilometres per hour (Tốc độ thực = Km/h), ví dụ: K0830
- **N** – Knots (Tốc độ thực = Knot/h), ví dụ: N0485
- **M** – Mach (Số Mach = Tỷ lệ tốc độ máy bay/ tốc độ âm thanh), ví dụ: M082

Cruising Altitude/Level (M) – Mục bay/Độ cao bay đường dài bao gồm các lựa chọn để người khai thác nhập giá trị như sau:

- Nhập chữ cái "F" theo sau bởi 03 số thể hiện mục bay, ví dụ: F330;
- Nhập chữ cái "S" theo sau bởi 04 số thể hiện mục bay tiêu chuẩn theo mét, ví dụ mục bay 370 được thể hiện bằng S1130;
- Nhập chữ cái "A" theo sau bởi 03 số thể hiện độ cao bằng phần trăm của Feet, nghĩa là một độ cao bay 4 500 feet được thể hiện bằng A045;
- Nhập chữ cái "M" theo sau bởi 04 số thể hiện độ cao bằng phần mười của mét, nghĩa là độ cao 8 400 m được thể hiện bằng M0840.

Ngoài ra, người khai thác có thể nhập giá trị "VFR".

1.11 Field Route – Đường bay

Route	<input type="text"/>
-------	----------------------

Các thông tin liên quan đến đường bay cần được nhập chi tiết, bao gồm: tên điểm, đường bay, đài, ví dụ như sau:

DCT PIBOS R208 IKUKO R208 IGARI M765 BITOD L637 TSN W1 BU W12 PCA G221 BUNTA A1 IKELA DCT IDOSI

Hoặc: NOB W1 TSN

1.12 Field 16 - Destination - Sân bay hạ cánh

16/Destination	<input type="text"/>	Total EET	<input type="text"/>	Alternate	<input type="text"/>	2nd	<input type="text"/>
----------------	----------------------	-----------	----------------------	-----------	----------------------	-----	----------------------

Nhập một chỉ danh sân bay **Destination (M)** gồm có 4 ký tự, tên sân bay phải được miêu tả trong tài liệu Định danh sân bay Doc 7910, nếu không có, điền vào trường 16

ZZZZ và mô tả tên sân bay và vị trí của sân bay tại mục DEST/trong trường 18 sau đó không có khoảng trắng điền vào tổng thời gian bay.

Xác định **Total EET (M) – Total Estimated Elapshed Time** – Tổng thời gian bay dự kiến (hhmm).

Người khai thác có thể xác định sân bay dự bị thứ nhất **Alternate** và thứ 2 - **2nd** dựa trên chỉ danh ICAO của chúng, hoặc nhập "ZZZZ". Nếu vậy, người khai thác cần nêu chi tiết về sân bay khởi hành trong trường **Other** (xem **Item 18**).

Chú ý: Người khai thác có thể nhập sân bay khởi hành và/hoặc sân bay đến và/hoặc (các) sân bay dự bị bằng tay. Tuy nhiên, người khai thác cũng có thể để hệ thống tự tìm kiếm. Để làm vậy, kích chuột phải vào trường chỉnh sửa **Departure/Destination/Alternate/2nd** để mở hộp thoại **Find Aerodrome - Tìm kiếm sân bay**. Người khai thác có thể liệt kê tất cả các sân bay hệ thống biết bằng cách kích vào nút **Search - Tìm kiếm**, hoặc người khai thác có thể xác định **Aerodrome ID (ADID)**, và/hoặc **IATA**, và/hoặc **Name - Tên** của sân bay đáp ứng các tiêu chí tìm kiếm (hoặc (các) chữ cái đầu tiên của ADID, IATA, và/hoặc tên). Nếu vậy, tùy vào việc kích nút **Search** của người khai thác, hệ thống chỉ hiện thị cho người khai thác thấy những sân bay trong **Search result - Kết quả tìm kiếm** phù hợp với các tiêu chí của người khai thác. Việc tìm kiếm có phân biệt loại chữ, nghĩa là hệ thống có phân biệt giữa chữ hoa và chữ thường. **Search result** liệt kê tất cả các sân bay theo **ADID**, sau đó đến **Name – Tên, IATA**, và **FIR** của sân bay cần tìm. Người khai thác có thể xem chi tiết liên quan đến sân bay bằng cách lựa chọn từ danh mục **Search result** và kích **View**.

Hệ thống không thể hiển thị quá 250 sân bay nhập vào. Nếu có nhiều sân bay nhập vào trong cơ sở dữ liệu, các nút **Previous/Next** có thể sử dụng được, vì vậy người khai thác có thể hiển thị 250 sân bay tiếp theo (nếu có thể áp dụng).

Để nhập một sân bay vào điện văn của người khai thác, chọn từ danh sách và kích **OK**.

1.13 Field Other – Các nội dung khác

18/Other	DOF/101102
----------	------------

Tài liệu ICAO 4444 yêu cầu nội dung trường **Other** được sắp xếp. Tuy nhiên, người khai thác có thể nhập tất cả các mục liên quan theo bất kỳ thứ tự nào vì CADAS-ATS sắp xếp dữ liệu nhập của người khai thác theo các quy định của ICAO khi kiểm tra. Có thông tin nào thì điền thông tin đó vào trường 18 theo thứ tự ICAO mô tả, không cần phải điền đầy đủ 23 mục.

STS, PBN, NAV, COM, DAT, SUR, DEP, DEST, DOF, REG, EET, SEL, TYP, CODE, DLE, OPR, ORGN, PER, ALTN, RALT, TALT, RIF, RMK

STS	Status – Tình trạng
PBN	PBN
NAV	Navigation – Dẫn đường
COM	Communication – Thông tin
DAT	Datalink – Liên lạc dữ liệu
SUR	Surveillance – Giám sát
DEP	Departure Aerodrome – Sân bay khởi hành

DEST	Destination – Sân bay đến
DOF	Date Of Flight – Ngày bay
REG	Registration – Đăng ký
EET	Estimated Elapsed Time – Thời gian bay dự kiến
SEL	Selective Calling
TYP	Type of Aircraft – Loại tàu bay
CODE	ICAO Code – Mã do ICAO quy định
DLE	Delay - Hoãn
OPR	Operation – Khai thác
ORGN	Original – Gốc
PER	Performance
ALTN	Alternate Aerodrome – Sân bay dự bị
RALT	En-route Alternate Aerodrome – Sân bay dự bị trên đường bay
TALT	Take-off Alternate Aerodrome – Sân bay dự bị cất cánh
RIF	Route In Flight – Đường bay
RMK	Remark – Ghi chú

Trường **Other** cho phép người khai thác nhập thêm thông tin.

Nếu không có thêm thông tin, hãy nhập "0".

- **STS/:** Những thông tin sau đây mô tả tình trạng của chuyến bay, nếu tình trạng của chuyến bay không nằm trong những liệt kê dưới đây, mô tả tình trạng chuyến bay tại mục RMK/
- **ALTRV:** Cho chuyến bay hoạt động trong điều kiện hạn chế độ cao
- **ATFMX:** Cho một chuyến bay được chấp thuận miễn trừ các biện pháp quản lý luồng không lưu bởi thẩm quyền ATS thích hợp
- **FFR:** Cho chuyến bay cứu hỏa
- **FLTCK:** Cho chuyến bay hiệu chuẩn
- **HAZMAT:** Cho chuyến bay chở các vật liệu nguy hiểm;
- **HEAD:** Cho chuyến bay chở Nguyên thủ quốc gia;
- **HOSP:** Chuyến bay cứu thương;
- **HUM:** Cho chuyến bay vì mục đích nhân đạo;
- **MARSA:** cho một chuyến bay mà quân sự nhận trách nhiệm phân cách với các máy bay quân sự;
- **MEDEVAC:** cho chuyến bay sơ tán khẩn cấp y tế quan trọng (chuyến thương binh khởi mặt trận)
- **NONRVSM:** cho chuyến bay không có RVSM dự kiến hoạt động trong môi trường RVSM;
- **SAR:** cho chuyến bay làm nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn;
- **STATE:** cho chuyến bay liên quan đến các dịch vụ cảnh sát, hải quan hay quân sự
- **PBN: chiều dài maximum là 16 ký tự (8 loại dẫn đường)**
- **A1 - RNAV 10 (RNP 10)**
- **B1 - RNAV 5 tất cả cảm biến được phép**
- **B2 - RNAV 5 GNSS**
- **B3 - RNAV 5 DME/DME**
- **B4 - RNAV 5 VOR/DME**
- **B5 - RNAV 5 INS or IRS**

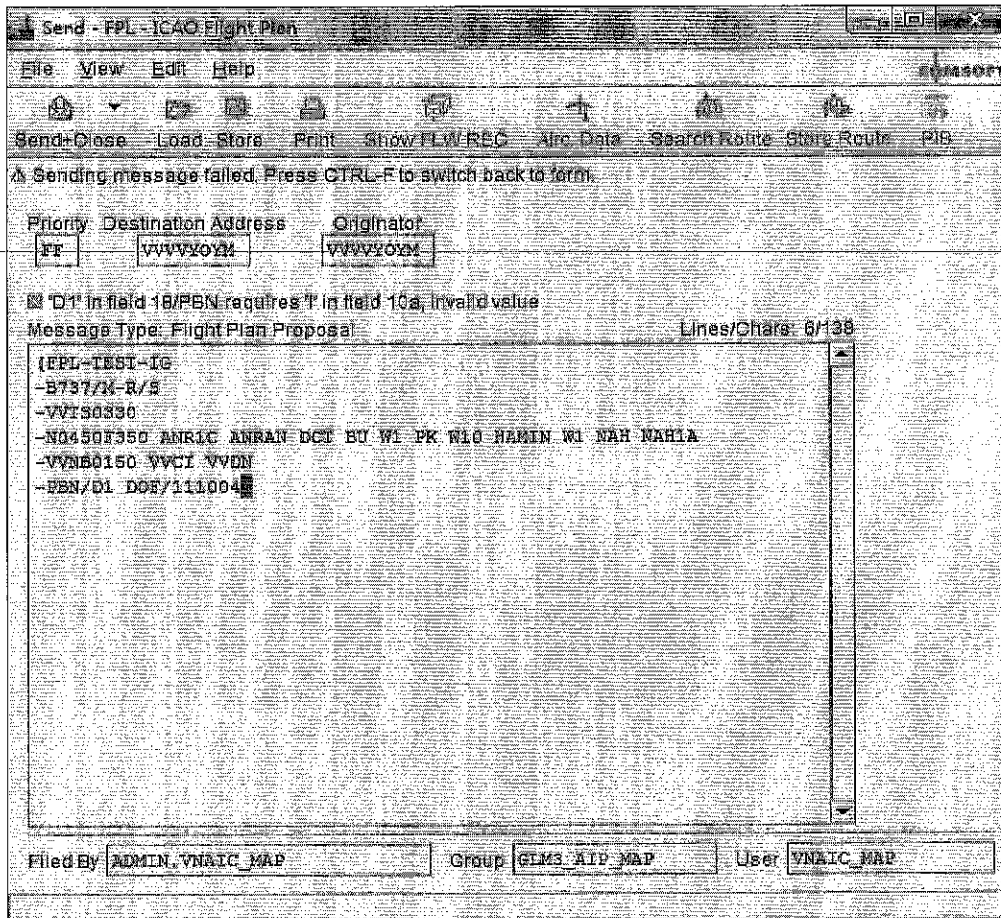
- B6 - RNAV 5 LORANC
- C1 - RNAV 2 tất cả cảm biến được phép
- C2 - RNAV 2 GNSS
- C3 - RNAV 2 DME/DME
- C4 - RNAV 2 DME/DME/IRU
- D1 - RNAV 1 tất cả cảm biến được phép
- D2 - RNAV 1 GNSS
- D3 - RNAV 1 DME/DME
- D4 - RNAV 1 DME/DME/IRU
- L1 - RNP 4
- O1 - Basic RNP 1 tất cả cảm biến được phép
- O2 - Basic RNP 1 GNSS
- O3 - Basic RNP 1 DME/DME
- O4 - Basic RNP 1 DME/DME/IRU
- S1 - RNP APCH
- S2 - RNP APCH có BARO-VNAV
- T1 - RNP AR APCH có RF
- T2 - RNP AR APCH không có RF

Ngoài các mối liên quan giữa các Trường 7, 8, 10 với các mục ở Trường 18 như đã nêu ở trên thì khi nhập vào dữ liệu vào, người khai thác phải theo liên quan giữa trường 10a và mục PBN/ trong trường 18/Field Other như sau:

- Nếu nhập vào B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 hoặc O2, thì ký tự “G” phải được nhập vào Trường 10a;
- Nếu nhập vào B1, B3, C1, C3, D1, D3, O1 hoặc O3, thì ký tự “D” phải được nhập vào Trường 10a;
- Nếu nhập vào B1 hoặc B4, thì ký tự “O” hoặc “S” và ký tự “D” phải được nhập vào Trường 10a, thí dụ: “OD”, “SD”;
- Nếu nhập vào B, B5 hoặc C1, thì ký tự “I” phải được nhập vào Trường 10a;
- Nếu nhập vào C1, C4, D1, D4, O1 hoặc O4, thì ký tự “D” và “I” phải được nhập vào Trường 10a, thí dụ: “DI”.

The screenshot shows the 'Elite Flight Plan' software interface. The main window displays flight plan details for flight HVN135. The 'Address' field contains the following text: VVDNZZZX VVDNYOYX VVDNZZZX VVDNZZZX VVDNYMYX VVVVZGZX VVVVZQZX VVVVYXXY VVHNZZZX VVHNZZZX VVTSZZZX VVTSZZZX VVTSZZZX VVTSZZZX. The 'Originator' field is VVDNZZZX. The 'Aircraft ID' is HVN135 and the 'SSR' is S. The 'Flight Rules' are 1 and the 'Type of Flight' is S. The 'Number' is blank and the 'Type of Aircraft' is A321. The 'Equipment' is SDFGHIRWY and the 'MB1' field is blank. The 'Departure' is VVDN at time 0900. The 'Speed' is N0465 and the 'Altitude/Level' is F320. The 'Route' is KEMSY1B KEMSY DCT SADIN Q1 DOVIN DCT MEKIN DCT BAOMY BAOMY1G. The 'Destination' is VVTS, Total ET 0106, Alternate VVCT, and 2nd VVCR. The 'Other' field contains PBN/A1B1C1D1L1O1S1S2 DOF/190513 REG/VNA393 SEL/FLAD PER/C RMK/TCAS EQUIPPED. The 'Filed by' is MIDDLE3 DAN AIS DAN AIS, the 'Group' is MIDDLE3 DAN AIS, and the 'User' is DAN AIS.

Do đó khi người khai thác điện văn nhập vào không đúng theo mỗi liên hệ này, hệ thống AIS sẽ cảnh báo cho người khai thác và điện văn đó sẽ không được gửi đi cho đến khi người khai thác chỉnh sửa các lỗi này. Để sửa lỗi, người khai thác phải nhấn tổ hợp phím Ctrl + F để quay lại mẫu điền để sửa.



1.14 Field 19 - Supplementary Information - Tin tức Bổ sung

19/Endurance	<input type="text"/>	Persons on Board	<input type="text"/>	Emergency Radio	<input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> E
Survival Equipment	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> P <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> J	POLAR DESERT MARITIME JUNGLE		Jackets	<input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/> V
Dinghies	<input type="checkbox"/> D	Number	<input type="text"/>	Capacity	<input type="text"/>
		Cover	<input type="checkbox"/> C	Colour	<input type="text"/>
Colour and Markings	<input type="text"/>				
Remark	<input type="text"/>				
Pilot	<input type="text"/>				

Tài liệu ICAO 4444 yêu cầu Tin tức Bổ sung không được đưa vào một kế hoạch bay. Do đó, CADAS sẽ không gửi một kế hoạch bay với Tin tức Bổ sung lấy từ trường 19 dán vào. Tuy nhiên, người khai thác có thể ghi Tin tức Bổ sung vào mẫu/mẫu điền sẵn FPL để sử dụng sau. Khi gửi kế hoạch bay, CADAS bỏ lại tin tức này; dù vậy, điện văn được lưu trữ trong cơ sở dữ liệu sẽ bao gồm cả Tin tức Bổ sung. Điều này cho phép người khai thác truy xuất FPL sau đó, mở nó dưới dạng SPL, và chỉ gửi Tin tức Bổ sung.

Xác định **Endurance** – lượng nhiên liệu (hhmm); giá trị người khai thác nhập vào phải lớn hơn **Total EET**. Ví dụ: Total EET là 0200 thì **Endurance** phải lớn hơn 0200.

Nhập số người trên tàu bay **Persons on Board** ("0"- "999", "TBN").

Đối với các mục **Emergency Radio – Tần số khẩn nguy, Survival Equipment- Thiết bị cứu nạn, Jackets – Áo cứu hộ**: gạch bỏ các chữ cái thích hợp.

Nếu tàu bay đang xem xét không có **Dinghies – thuyền cứu hộ** trên tàu bay thì gạch bỏ "D". Nếu nó có, nhập **Number** số lượng của thuyền cứu hộ ("0"- "99") và tổng sức chứa **Capacity** ("0"- "999"). Xác định xem (các) thuyền cứu hộ có **Cover(s) – vỏ bọc** hay không, và nhập **Color** – màu của thuyền cứu hộ. Nhập **Color and Markings** của tàu bay dạng minh ngữ.

Để thêm **Remark – chú thích**, nhập minh ngữ vào trường chỉnh sửa; để ẩn trường **Remark**, gạch bỏ "N".

Nhập tên của Người chỉ huy tàu bay - Pilot in command dạng minh ngữ vào trường tương ứng.

2. Điện văn liên quan đến điện văn kế hoạch bay FPL

2.1 Flight plan proposal - Dự thảo kế hoạch bay

Nếu người khai thác cố gắng nộp một dự thảo kế hoạch bay, một kế hoạch bay, một kế hoạch bay lặp lại đã được lên lịch hoặc một điện văn ALR, hệ thống đảm bảo rằng dữ liệu người khai thác muốn nộp không xung đột với dữ liệu sẵn có trong cơ sở dữ liệu các chuyến bay hiện hành: Hệ thống kiểm tra aircraft ID (7), sân bay khởi hành (13) và sân bay đến (16), thời gian cất cánh (13b) và ngày bay (18); nếu ngày bay chưa có thì sẽ lấy ngày hôm nay.

- Nếu hệ thống tìm được 1 chuyến bay hiện hành phù hợp với các tiêu chí tìm kiếm, tạo ra việc cất cánh hoặc hạ cánh của 1 chuyến bay ít hơn 3h trước đó hoặc sau chuyến bay dự định, hệ thống sẽ cảnh báo. Nói cách khác, chuyến bay người khai thác cố gắng nộp dự thảo phải cất cánh ít nhất 3h trước hoặc sau chuyến bay tương ứng trong cơ sở dữ liệu các chuyến bay hiện hành (AFD) được thực hiện (Item 13b + Item 16b + 3 giờ). Tùy thuộc vào quyền người sử dụng của người khai thác, người khai thác có thể không được gửi dự thảo kế hoạch bay.

- Tuy nhiên, nếu người khai thác nộp 1 điện văn có liên quan đến điện văn kế hoạch bay mà điện văn đó xung đột với dự thảo hiện tại thì hệ thống sẽ ghi đè lên dự thảo này.

Send - Flight plan proposal

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print Airc. Data P/B

Missing wake turbulence

Priority: Destination Address: Originator:

PF VVVVYOXM VVVVYOXP

Extra Addressees

7/Aircraft ID: SSR:

8/Flight Rules: Type of Flight:

9/Number: Type of Aircraft: Wake Turbulence:

10/Equipment:

13/Departure Time:

15/Speed: Altitude/Level:

Route:

16/Destination: Total EET: Alternate: 2nd:

18/Other: DDF/120412

Activate supplementary information Item 18 information is sent with message

Filed By: GLM3_AIP_MAP.VNAIC_AIP Group: GLM3_AIP_MAP User: VNAIC_AIP

Nếu người khai thác gửi một dự thảo, và nếu dự thảo này bị từ chối bằng một điện văn REJ, người khai thác có thể nhấn chuột phải vào điện văn REJ và chọn lệnh **Send and updated FPL Proposal – Gửi một dự thảo KBH cập nhật** để người khai thác có thể mở một dự thảo và chỉnh sửa. Nếu dự thảo của người khai thác xung đột với một KHB, hệ thống hiển thị dữ liệu của KHB này thay vì dữ liệu người khai thác gửi ban đầu trong dự thảo KHB của người khai thác.

2.2 Delay (DLA) – Điện văn trì hoãn

Điện văn này được tạo và gửi nếu 1 chuyến bay khởi hành muộn hơn dự kiến 30 phút. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn trì hoãn như sau:

Send - DLA - Delay

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Missing addressee indicator

Prio: Addressees:

Filing Time: Originator: Extended Header

VVDN ZPZX

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID: SSR:

13/Departure Time:

16/Destination:

18/Date of Flight: 190514

Filed By: MIDDLE4_DAN_ARO.DAN_ARO Group: MIDDLE4_DAN_ARO User: DAN_ARO

2.3 Change (CHG) – Điện văn thay đổi

Điện văn này được tạo và gửi nếu có thay đổi về dữ liệu kế hoạch bay liên quan đến kế hoạch bay FPL hoặc kế hoạch bay lặp lại RPL đã được phát trước đó. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn thay đổi như sau:

Send - CHG - Change

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Missing addressee indicator

Prio. Addressees

Filing Time Originator

VVDN2PZX

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID SSR

13/Departure Time

16/Destination

18/Date of Flight 190308

22/Amendment

Filed By MIDDLE4 DAN ARO DAN ARO Group MIDDLE4 DAN ARO User DAN ARO

2.4 Cancel (CNL) - Điện văn hủy bỏ

Điện văn này được tạo và gửi nếu dữ liệu kế hoạch bay đã được phát đi trước đó bị hủy bỏ. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn hủy bỏ như sau:

Send - CNL - Flight Plan Cancellation

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Missing addressee indicator

Prio. Addressees

Filing Time Originator

VVDN2PZX

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID SSR

13/Departure Time

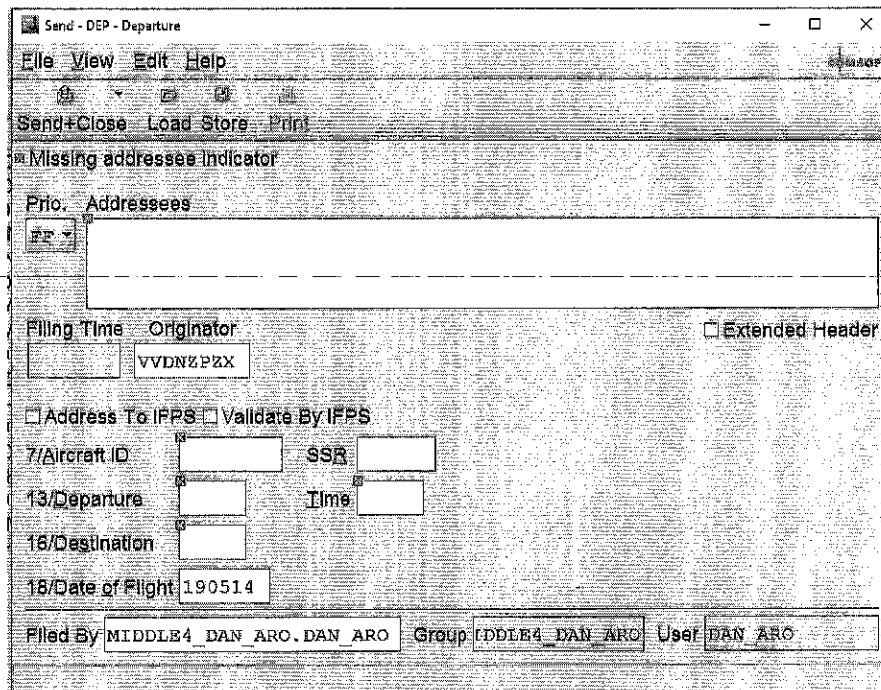
16/Destination

18/Date of Flight 190514

Filed By MIDDLE4 DAN ARO DAN ARO Group MIDDLE4 DAN ARO User DAN ARO

2.5 Departure (DEP) – Điện văn cất cánh

Điện văn này được tạo và gửi ngay sau khi chuyến bay cất cánh. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn cất cánh như sau:



Send - DEP - Departure

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Missing addressee indicator

Prio. Addressees

PR

Filing Time Originator

VVDNZPEX

Extended Header

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID SSR

13/Departure Time

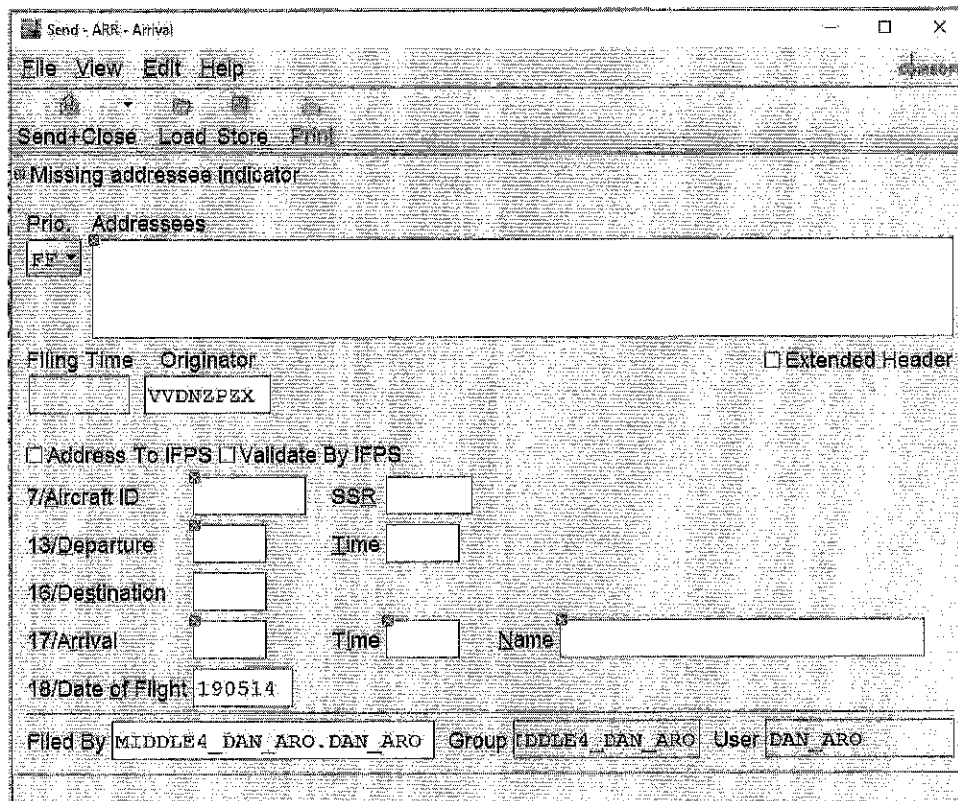
16/Destination

18/Date of Flight 190514

Filed By MIDDLE4 DAN ARO, DAN ARO Group MIDDLE4 DAN ARO User DAN ARO

2.6 Arrival (ARR) – Điện văn hạ cánh

Điện văn này được tạo và gửi ngay sau khi sân bay đến nhận được báo cáo hạ cánh. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn hạ cánh như sau:



Send - ARR - Arrival

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Missing addressee indicator

Prio. Addressees

PR

Filing Time Originator

VVDNZPEX

Extended Header

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID SSR

13/Departure Time

16/Destination

17/Arrival Time Name

18/Date of Flight 190514

Filed By MIDDLE4 DAN ARO, DAN ARO Group MIDDLE4 DAN ARO User DAN ARO

2.7 Current Flight Plan (CPL) - Điện văn Kế hoạch bay hiện hành

Điện văn này được 1 trung tâm kiểm soát đường dài gửi cho trung tâm kiểm soát đường dài kế tiếp trong trường hợp dữ liệu cơ bản về chuyến bay không được gửi (FPL hoặc RPL). CPL sẽ được gửi trước để trung tâm kiểm soát đường dài kế tiếp có thể nhận được điện văn ít nhất 20 phút trước khi chuyến bay bay qua điểm chuyển giao kiểm soát của trung tâm này.

2.8 Estimated (EST) - Điện văn dự kiến

Điện văn này được 1 trung tâm kiểm soát đường dài gửi đối với những chuyến bay đã có dữ liệu kế hoạch bay được cung cấp. EST sẽ được gửi trước để trung tâm kiểm soát đường dài kế tiếp có thể nhận được điện văn ít nhất 20 phút trước khi chuyến bay bay qua điểm chuyển giao kiểm soát của trung tâm này. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn dự kiến như sau:

2.9 Co-ordination (CDN) - Điện văn hiệp đồng

Điện văn này được khởi tạo trong quá trình hiệp đồng giữa **accepting unit - cơ quan nhận chuyển giao** và **transferring unit - cơ quan chuyển giao** khi cơ quan nhận chuyển giao mong muốn đề xuất thay đổi nội dung hiệp đồng đã được đề cập đến trong điện văn EST hoặc CPL nhận được trước đó.

2.10 Acceptance (ACP) - Điện văn chấp thuận

Điện văn này do cơ quan nhận chuyển giao gửi cho cơ quan chuyển giao để báo rằng thông tin trong 1 điện văn CPL hoặc EST được chấp nhận.

2.11 Alerting (ALR) - Điện văn báo động

Điện văn này được phát trong trường hợp khẩn cấp. Lý do để phát có thể là sự không chắc chắn về 1 thông báo đã quá hạn, 1 cảnh báo hoặc 1 tình trạng khẩn nguy được xác nhận.

2.12 Radiocommunication Failure (RCF) - Điện văn RCF

Điện văn này được phát trong trường hợp hỏng thiết bị thông tin liên lạc.

2.13 Supplementary (SPL) - Điện văn bổ sung KHB

Điện văn này bao gồm tin tức về thiết bị cứu hộ và tổng số hành khách trên tàu bay. Tin tức này không được phát trong điện văn kế hoạch bay mà được lưu trữ riêng.

Send - SPL - Supplementary Flight Plan

File View Edit Help

Send+Close Load Save Print

Missing addresses indicator

Prio. Addressees

Filing Time Originator Extended Header

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID 99B

13/Departure Time

16/Destination Total EET Alternate and

18/Date of Flight 190508

19/Endurance Person on Board Emergency Radio

Survival Equipment POAH DEPART PARACH JUMPS JACKETS LIGHT FLASHES DUFF VIB

Dingles D Number Capacity Cover C Colour

Colour and Markings

Remark N

Filed By MIDDLE4 DAN_ARO.MAN_ARO Group MIDDLE4 DAN_ARO User DAN_ARO

2.14 Request Supplem.Flight Plan (RQS) - Điện văn xin tin tức bổ sung cho điện văn Kế hoạch bay

Điện văn này được phát trong trường hợp cần xin tin tức bổ sung cho điện văn kế hoạch bay được phát trước đó.

Send - RQS - Request Supplementary Flight Plan

File View Edit Help

Send+Close Load Save Print

Missing addresses indicator

Prio. Addressees

Filing Time Originator Extended Header

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID 99B

13/Departure Time

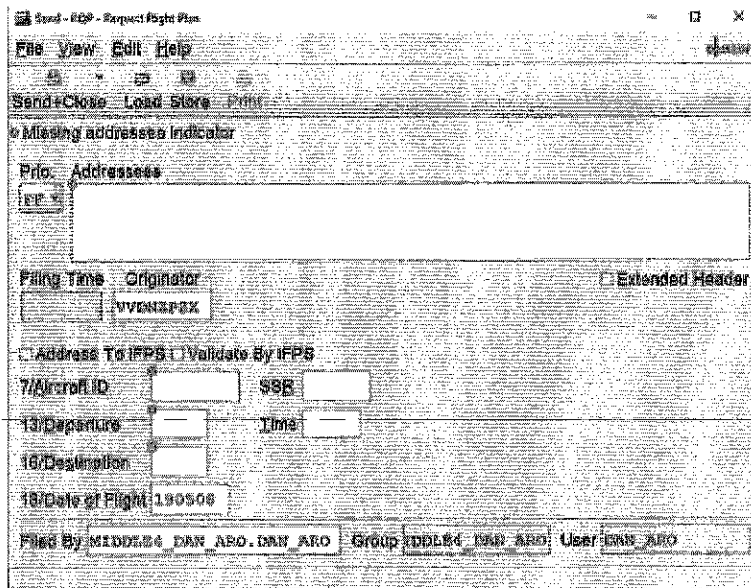
16/Destination

18/Date of Flight 190508

Filed By MIDDLE4 DAN_ARO.DAN_ARO Group MIDDLE4 DAN_ARO User DAN_ARO

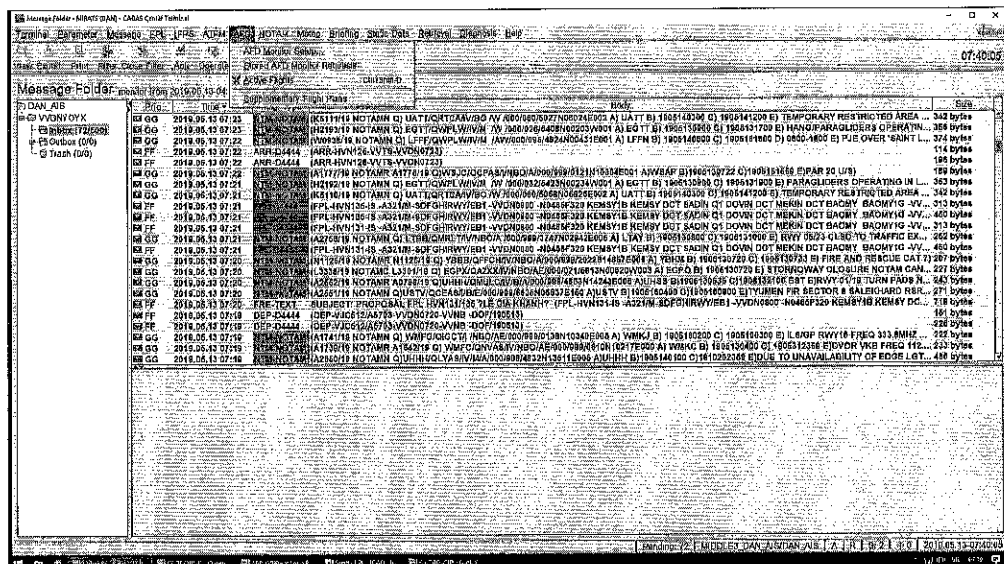
2.15 Request Flight Plan (RQP) - Điện văn xin kế hoạch bay

Điện văn này được phát trong trường hợp cần xin 1 kế hoạch bay. Người khai thác tham khảo một mẫu Điện văn xin kế hoạch bay như sau:



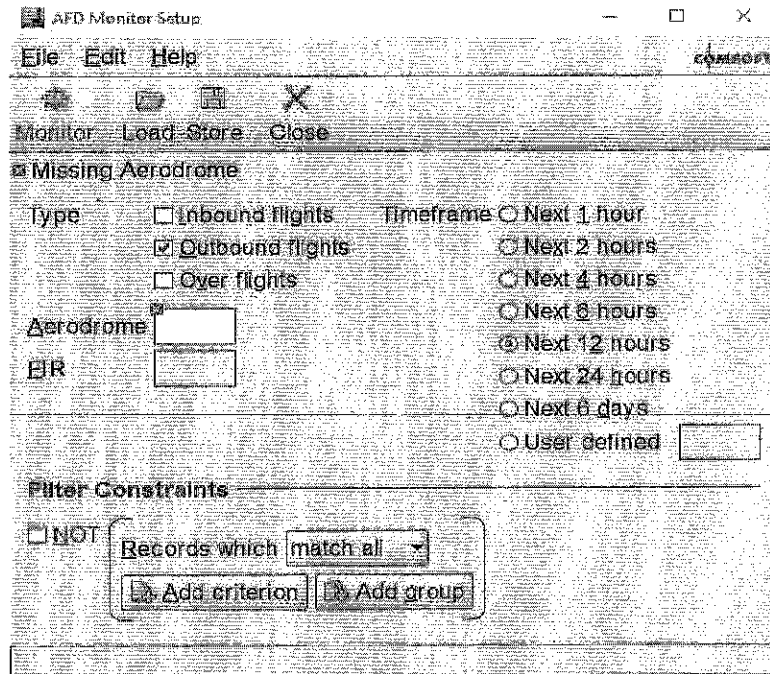
Nếu thông tin kế hoạch bay không chính xác, thiếu thông tin thì Nhân viên thủ tục bay hoặc Cán bộ phòng ARO trực tiếp liên hệ đến cơ sở cung cấp thông tin kế hoạch bay và các bên liên quan để làm rõ các vấn đề chưa được rõ ràng, các vấn đề còn thiếu, hay các vấn đề dễ gây hiểu nhầm... và yêu cầu cơ sở cung cấp thông tin kế hoạch bay cung cấp lại dữ liệu cho đầy đủ và phù hợp với yêu cầu.

II. Soạn thảo điện văn FPL và các điện văn ATS liên quan từ menu AFD



Trên Menu chọn “AFD” → “AFD Monitor Setup”

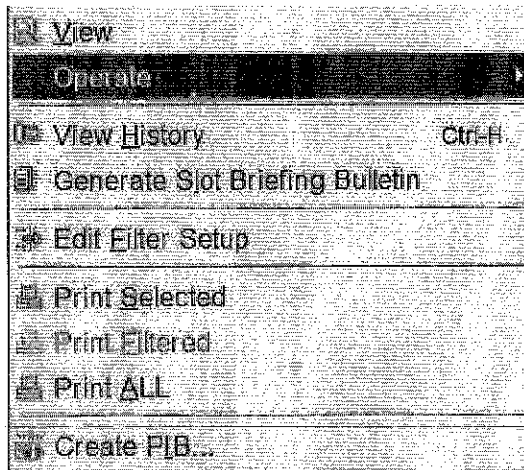
Màn hình xuất hiện cửa sổ như sau:



- Tại cửa số này, chọn các thông tin cần hiển thị, cửa số “Aerodrome” là bắt buộc. Ví dụ: tại cửa số trên, chọn “outbound”, “Next 12 hours” và Aerodrome “VVDN”
- Sau khi điền đầy đủ thông tin, nhấn “Monitor”.
- Màn hình xuất hiện như sau:

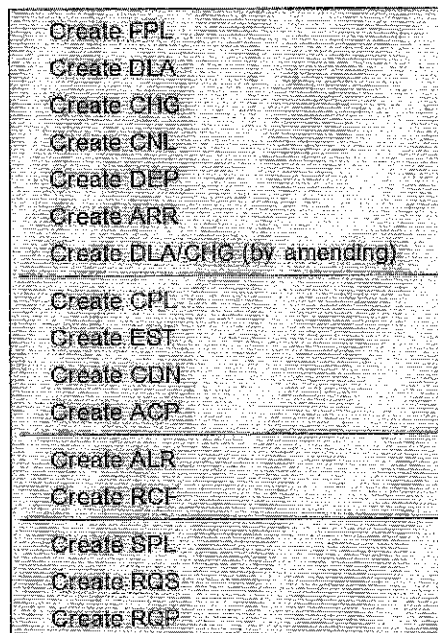
Info	Aircraft ID	Dep	Off-Block Time	CTOT	Dest	Route
planned	AJC639	VVDN	13 11:10 (Est.)		VTBD	N0464F340 TANNA1D TANNA DC...
planned	AXM641	VVDN	13 08:46 (Est.)		WMKK	N0444F280 KEMSY1B SADIN Q1 ...
planned	CSN8362	VVDN	13 09:30 (Est.)		ZQBH	N0459F310 KANGU1A KANGU DC...
planned	HKE558	VVDN	13 11:16 (Est.)		VHHH	N0456F330 BINKU A1 BUNTA A1 ...
planned	HVN131	VVDN	13 08:00 (Est.)		VVTS	N0466F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	HVN135	VVDN	13 09:00 (Est.)		VVTS	N0466F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	HVN178	VVDN	13 08:00 (Est.)		VVNB	N0463F330 LAIKA1B LAIKA DCT ...
planned	HVN184	VVDN	13 09:00 (Est.)		VVNB	N0463F330 LAIKA1B LAIKA DCT ...
planned	HVN186	VVDN	13 10:00 (Est.)		VVNB	N0468F330 LAIKA1B LAIKA DCT ...
planned	HVN1955	VVDN	13 07:45 (Est.)		VVDL	N0463F380 ANLUT1A SADIN Q1 ...
planned	HVN650	VVDN	13 09:10 (Est.)		ZBHC	N0460F330 HOKIN1B HOKIN DCT...
planned	KAL486	VVDN	13 08:40 (Est.)		RKSI	N0488E230 DGT HOKIN DCT BIN...
planned	PIC646	VVDN	13 10:25 (Est.)		VVNB	N0458F350 LAIKA1B TRABE Q2 B...
planned	PIC679	VVDN	13 09:26 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	PIC683	VVDN	13 09:00 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	PIC685	VVDN	13 13:10 (Est.)		VVTS	N0457F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	PIC693	VVDN	13 15:50 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY1B KEMSY D...
planned	VJC508	VVDN	13 13:30 (Est.)		VVNB	N0451F350 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC524	VVDN	13 11:55 (Est.)		VVNB	N0451F350 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC526	VVDN	13 14:10 (Est.)		VVNB	N0449F380 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC528	VVDN	13 15:50 (Est.)		VVNB	N0448F380 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC530	VVDN	13 07:40 (Est.)		VVNB	N0451F330 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC532	VVDN	13 14:30 (Est.)		VVNB	N0447F350 LAIKA1A TRABE DCT...
delayed	VJC581	VVDN	13 07:30 (Est.)		VVCR	N0445F320 KEMSY1B KUMUN D...
planned	VJC623	VVDN	13 09:46 (Est.)		VVTS	N0448F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC631	VVDN	13 13:55 (Est.)		VVTS	N0448F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC635	VVDN	13 15:25 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC639	VVDN	13 13:50 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC641	VVDN	13 16:05 (Est.)		VVTS	N0447F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC643	VVDN	13 16:35 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC647	VVDN	13 15:10 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
delayed	VJC653	VVDN	13 07:30 (Est.)		VVTS	N0450F340 KEMSY1A SADIN Q1 ...
planned	VJC724	VVDN	13 10:00 (Est.)		VVCI	N0440F330 LAIKA1A TRABE DCT...
planned	VJC8188	VVDN	13 14:30 (Est.)		ZULJ	N0460F310 LAIKA1B TRABE DCT...
planned	VJC8374	VVDN	13 12:40 (Est.)		ZHHH	N0453F330 LAIKA1B TRABE DCT...
planned	VJC874	VVDN	13 08:30 (Est.)		RKSI	N0450F270 HOKIN1A BINKU DGT...
planned	VJC878	VVDN	13 16:45 (Est.)		RKSI	N0458F290 HOKIN1A BINKU DCT...
planned	VJC880	VVDN	13 16:46 (Est.)		RKSI	N0455F280 HOKIN1A BINKU DCT...

- Nếu cần tạo điện văn cho chuyến bay nào, chỉ cần đặt con trỏ vào chuyến bay đó và ấn chuột phải, màn hình sẽ xuất hiện như sau:

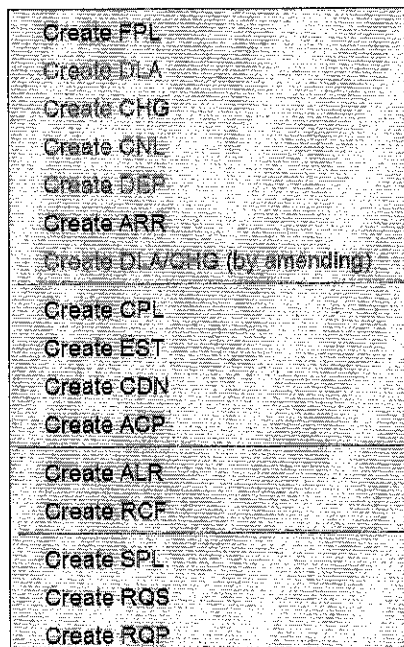


- Chọn “Operate” và:

+ Nếu chuyến bay outbound, màn hình xuất hiện như sau:



+ Nếu chuyến bay inbound, màn hình sẽ xuất hiện cửa sổ sau:



- Từ đó, có thể soạn thảo điện văn cần thiết.

Ví dụ: chọn “create ARR”, màn hình sẽ xuất hiện như sau:

The screenshot shows a window titled "Send - Free Text" with a menu bar (File, View, Edit, Help) and a toolbar (Send, Close, Load, Store, Print). The window contains the following fields and text:

- Prio. Addressees:** A dropdown menu set to "PT" and a text box containing "VVDNSINK".
- Filing Time:** A text box containing "VVDNZPZX".
- Originator:** A text box containing "VVDNZPZX".
- Extended Header:** An unchecked checkbox.
- Message Type:** "Arrival".
- Lines/Chars:** "2/44".
- Message Content:** "(ARR-CSN8367-ZHCC0408-VVDN0727 -DOF/190514)".
- Send message without parsing:** An unchecked checkbox.
- AFN/AFS IA5:** A dropdown menu.
- Filed By:** "MIDDLE4 DAN ARO.DAN_ARO".
- Group:** "MIDDLE4 DAN AR".
- User:** "DAN_ARO".

Người khai thác chỉnh sửa lại nội dung thông tin và phát điện văn theo quy định./.

**TỔNG CÔNG TY QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM
TRUNG TÂM THÔNG BÁO TIN TỨC HÀNG KHÔNG**



SỔ NHẬT KÝ GIAO CA TRỰC

CƠ SỞ ARO/AIS

.....

THÁNG.....

NĂM 20.....

HƯỚNG DẪN GHI SỔ NHẬT KÝ GIAO CA TRỰC

I. Quy định chung

1. Sổ nhật ký giao ca trực là tài liệu có mục đích ghi và lưu trữ các sự việc quan trọng xảy ra trong quá trình cung cấp dịch vụ, việc khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị, các nội dung khác cần chú ý có liên quan đến việc cung cấp dịch vụ tại cơ sở.
2. Sổ nhật ký giao ca trực phải có tại mỗi cơ sở cung cấp dịch vụ, phải được đánh số trang liên tục. Dữ liệu ghi vào Sổ phải rõ ràng, dễ đọc, **không được tẩy xóa**. Tin tức không chính xác phải được gạch đi và tin tức chỉnh sửa được điền vào bên cạnh.
3. Thời gian ghi theo giờ quốc tế (UTC), cần phải chính xác về thời gian xảy ra sự cố, thời gian xử lý bắt đầu và kết thúc.
4. Số liệu ghi vào Sổ do nhân viên đang trực tại vị trí thực hiện, bao gồm các chi tiết để người đọc hiểu đúng và đầy đủ về hành động đã thực hiện.
5. Số liệu ghi vào Sổ thực hiện theo trình tự thời gian, đồng bộ theo các sự việc xảy ra và hành động đã thực hiện.
6. Khi kết thúc nội dung từng mục hoặc không có thông tin ghi vào phải có dấu gạch chéo để khóa nội dung.
7. Khi cần thay Sổ mới, phải lưu trữ Sổ cũ theo quy định.
8. Mỗi quyển Sổ nhật ký giao ca trực dùng trong một tháng.

II. Hướng dẫn ghi Sổ nhật ký giao ca trực

1. Ca/kíp trực: Ghi tên các nhân viên tham gia trực trong ca.
2. Tình hình trang thiết bị, phương tiện lao động: Căn cứ vào tình hình thực tế diễn ra trong ca trực của các trang thiết bị để đánh dấu X (bình thường (BT) hoặc lỗi). Nếu có sự cố, sự vụ xảy ra thì cần mô tả ngắn gọn trong phần giải trình.
3. Diễn biến ca trực:
 - Công tác chuyên môn đã thực hiện: Ghi rõ các nội dung đã tiến hành, các dạng công việc cụ thể trong ca trực.
 - Công việc cần tiếp tục theo dõi, thực hiện: Những công việc chuyên môn chưa giải quyết xong và cần bàn giao lại cho ca sau thì mô tả nội dung, yêu cầu tiến độ thực hiện người liên quan...; hiện trạng hoạt động của các hệ thống trang bị, thiết bị kỹ thuật nếu hỏng hóc, có sự cố mà chưa khắc phục xong.
4. Thông tin về chuyến bay chuyên cơ hoặc chuyến bay đặc biệt: Ghi rõ ràng các mục đã liệt kê và ghi bổ sung các thông tin khác nếu có. Nếu không có thì gạch chéo.
5. Các nội dung liên quan khác: Các nội dung bàn giao khác chưa được nêu trong phần trên thì được ghi trong mục này, ví dụ: Các công việc hành chính, Đảng, đoàn....Nếu không có phải gạch chéo.
6. Ký giao nhận ca: Kíp trưởng/trực chính ca cũ giao ca cho kíp trưởng/trực chính ca mới phải ký và ghi đủ họ tên.

