

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



QT-TSN-ARO

QUY TRÌNH CUNG CẤP DỊCH VỤ THỦ TỤC BAY
TẠI CẢNG HKQT TÂN SƠN NHẤT

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 62/QĐ-ISO
Ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Ban ISO)*

Văn phòng: Tầng 2, Ga đến Quốc nội, sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất
Điện thoại: (84 – 28) 39.484.415; (84 – 28) 38.440.532-6241; Fax: (028) 39484339

BẢNG THEO DÕI SỬA ĐỔI TÀI LIỆU		
Ngày tháng	Nội dung thay đổi	Ngày hiệu lực
02/10/2017	Ban hành lần 01	06/10/2017
04/11/2019	<p>Ban hành lần 02</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa đổi nội dung quy trình phù hợp theo Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở mới ban hành. - Bổ sung công tác phối hợp, hiệp đồng đối với những chuyến bay thay đổi giờ bay sớm hơn so với giờ trong kế hoạch hoạt động bay ngày. 	04/11/2019
26/01/2021	<p>Ban hành lần 03</p> <p>Sửa đổi nội dung quy trình phù hợp theo Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay và Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở mới 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.</p>	26/01/2021

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 Tân Sơn Nhất.

2. PHẠM VI ÁP DỤNG

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

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 Tân Sơn Nhất;
- Văn bản phối hợp bảo đảm dịch vụ làm thủ tục bay từ xa cho các chuyến bay khởi hành từ sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất giữa Trung tâm TBTTHK - TCTQLBVN với các hãng hàng không liên quan (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways, VASCO);
- ISO 9001:2015;
- 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

- **Chuyến bay có kiểm soát** (Controlled flight) là chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay.
- **Cơ sở điều hành bay** là trung tâm kiểm soát đường dài, cơ sở kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát tại sân 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.
- **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 hoạt động bay trên khu vực di chuyển tại sân bay và 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.
- **Kíp trưởng:** Nhân viên trực vị trí kíp trưởng được Giám đốc Trung tâm Thông báo tin tức HK quyết định, có thể kiêm nhiệm 01 trong các vị trí trực ARO, AIS. Trong ca trực, kíp trưởng quản lý, điều hành kíp trực, bố trí cho các nhân viên làm việc, nghỉ giải lao hợp lý để đảm bảo chế độ làm việc theo quy định. Chịu trách nhiệm chính trong ca trực, tổng hợp số liệu báo cáo, chịu trách nhiệm trong việc báo cáo tuần, tháng, báo cáo an toàn.
- **ARO1:** Nhân viên Thủ tục bay ở vị trí 1 có nhiệm vụ nhận, kiểm tra, đối chiếu số liệu trong FPL (đối với các chuyến bay nộp trực tiếp); nhận, xử lý tất cả các điện văn liên quan đến hoạt động bay trên đầu cuối AFTN/AMHS/AIS/email: PROPOSAL FPL, REVISED PROPOSAL FPL (đối với các chuyến bay nộp từ xa), điện văn cất cánh, hạ cánh, phép bay, cảnh báo....; ký nhận FPL và trả lời điện văn chấp thuận PROPOSAL FPL, REVISED PROPOSAL FPL; phát điện văn FPL, điện văn tin tức liên quan phù hợp (DLA, CHG, CNL...); hỗ trợ ARO2 phát điện văn DEP/ARR trong trường hợp có nhiều chuyến bay cất/ hạ cánh; thực hiện công tác hiệp đồng trong quá trình cung cấp dịch vụ thủ tục bay tại cơ sở; theo dõi tình trạng hoạt động của trang thiết bị AIS/AFTN/AMHS/email; lưu trữ điện văn theo quy định.
- **ARO2:** Nhân viên Thủ tục bay ở vị trí 2 có nhiệm vụ nhận giờ cất/hạ cánh thực tế của chuyến bay đi/đến Tân Sơn Nhất từ TWR và phát các điện văn cất cánh/hạ cánh (DEP/ARR), theo dõi giờ cất/hạ cánh thực tế trên hệ thống SMIS.

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
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
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

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	<pre> graph TD A([Tiếp nhận thông tin]) --> B{Kiểm tra, phân tích, xử lý} B --> C[Phát điện văn kế hoạch bay] C --> D{Kiểm soát FPL & ĐVKL liên quan} D --> E[Nhận giờ cất cánh thực tế, phát điện văn và theo dõi SMIS] E --> F[Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi tàu bay cất cánh] F --> G([Tổng hợp, lưu trữ]) </pre>	
2.	Kíp trưởng ARO1		
3.	ARO1		HD-TSN-ARO
4.	Kíp trưởng ARO1		
5.	ARO2		
6.	Kíp trưởng ARO1 ARO2		
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

- Làm thủ tục bay tại Cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất: ARO1 tiếp nhận kế hoạch bay không lưu (FPL) trực tiếp từ tổ lái hoặc nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay.
- Làm thủ tục bay từ xa:
 - + Nhân viên ARO1 nhận PROPOSAL FPL từ nhân viên làm thủ tục bay từ xa qua hệ thống AFTN/AMHS hoặc hệ thống AIS/AIM hoặc qua email chậm nhất là:
 - 02g30 phút trước giờ dự định khởi hành được phép (ETD - được quy ước là dự định rời vị trí đỗ (EOBT)) đối với các chuyến bay nội địa;
 - 03g30 phút trước giờ ETD đối với các chuyến bay quốc tế.
 - + Trong trường hợp không thể nhận qua hệ thống AFTN/AMHS hoặc hệ thống AIS/AIM hoặc qua email, tổ lái/nhân viên làm thủ tục bay từ xa phải thực hiện việc nộp PROPOSAL FPL trực tiếp tại Cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất.
 - + Trong trường hợp gửi qua email, nhân viên làm thủ tục bay từ xa phải sử dụng email có địa chỉ của cơ sở điều hành khai thác làm thủ tục bay từ xa của hãng HK hoặc của bộ phận trợ giúp thủ tục kế hoạch bay và xác nhận bổ sung việc gửi bằng điện thoại cho cơ sở ARO/AIS ngay sau khi gửi.
- Nhận kế hoạch hoạt động bay ngày từ Trung tâm Quản lý luồng không lưu.
- Nhận các điện văn bổ sung, tăng chuyến, trì hoãn hoặc điện văn liên quan đến những chuyến bay không thường lệ v.v.
- Các tin tức liên quan đến chuyến bay chuyên cơ, hoạt động quân sự.

Bước 2. Kiểm tra, phân tích, xử lý

- Kíp trưởng là người điều hành kíp trực phân công cho vị trí trực cùng kiểm tra, phân tích thông tin.
- Kíp trưởng chịu trách nhiệm rà soát toàn bộ kế hoạch bay trong ngày sẽ thực hiện để phát hiện kịp thời những sai sót xảy ra; cập nhật và thông báo cho các đơn vị liên quan khi phát hiện các sai sót.

* Làm thủ tục bay tại Cơ sở ARO/AIS

- ARO1 nhận FPL trực tiếp bằng bản giấy từ tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay, tiến hành kiểm tra, đối chiếu các chi tiết trong FPL so với kế hoạch hoạt động bay ngày nhận từ Trung tâm Quản lý luồng không lưu.
 - + Trường hợp FPL đúng: Người nộp FPL và ARO1 cùng ký vào FPL;
 - + Trong trường hợp 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 làm rõ, chỉnh sửa, bổ sung.
 - + Nếu FPL có nội dung khác biệt so với kế hoạch hoạt động bay ngày và Người nộp FPL đề nghị được phép thực hiện theo FPL đã nộp:

- 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): 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 ĐPLKL.
 - 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 phép lại.
 - ARO1 theo dõi hệ thống AMHS/AFTN/AIS và thông báo cho kíp trưởng khi nhận được điện văn thay đổi từ Trung tâm quản lý luồng không lưu.
 - ARO1 thực hiện theo nội dung điện văn, cập nhật những thay đổi vào kế hoạch hoạt động bay ngày, ký vào FPL cùng với người nộp FPL.
 - ARO1 chỉ thực hiện phát điện văn FPL sau khi nhận được chấp thuận từ Trung tâm quản lý luồng không lưu.
- Đối với những chuyến bay mà tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay nộp kế hoạch bay không lưu nhưng cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất chưa nhận được phép bay của chuyến bay đó: ARO1 thông báo số hiệu chuyến bay cho Kíp trực Thông báo Hiệp đồng bay thuộc Trung tâm ĐPLKL, yêu cầu kiểm tra phép bay. Sau khi Trung tâm ĐPLKL kiểm tra lại phép bay và phát điện văn thông báo bổ sung chuyến bay đó thì ARO1 kiểm tra, đối chiếu lại với kế hoạch bay không lưu đệ nộp theo quy định như trên.
 - Đối với các kế hoạch bay không lưu đã nộp mà 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 hoặc cơ sở điều hành bay (TWR, GCU) hoặc nhận điện văn trên hệ thống AMHS/AFTN/AIS... thông báo về việc chuyến bay có thay đổi hoặc chậm...; đối với các chuyến bay đi không thực hiện đúng kế hoạch bay đã dự định từ 30 phút đối với chuyến bay có kiểm soát và 60 phút đối với chuyến bay không có kiểm soát thì ARO1 phát điện văn ATS liên quan (DLA, CHG,...); đối với chuyến bay huỷ không thực hiện thì ARO1 phát điện văn huỷ FPL đã nộp (CNL) đến các địa chỉ có liên quan đến chuyến bay qua hệ thống AFTN/AMHS/AIS để các cơ quan liên quan được biết.
 - Khi nhận được các điện văn bổ sung liên quan đến những chuyến bay đột xuất, không thường lệ... ARO1 thông báo kíp thời cho Trung tâm khí tượng Hàng không Tân Sơn Nhất.
 - Đối với chuyến bay charter thuê chuyên, khi có thay đổi về giờ cất cánh, sân bay đi/đến sai lệch so với kế hoạch hoạt động bay ngày, thông báo cho Đội Điều phối kế hoạch thuộc Cảng HKQT TSN.

*** Làm thủ tục bay từ xa:**

- + Nhân viên ARO1 kiểm tra, thông báo việc chấp thuận FPL tối thiểu 60 phút trước ETD qua hình thức phát điện văn FPL đến các địa chỉ liên quan có kèm địa chỉ nơi nộp dự thảo FPL hoặc qua hình thức gửi email tương ứng.

- + Đối với trường hợp PROPOSAL FPL không được chấp thuận hoặc cần phải sửa đổi, ARO1 hoặc kíp trưởng 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 PROPOSAL FPL đã được chấp thuận nhưng hãng HK đề nghị sửa đổi, ngay khi trao đổi và có sự nhất trí của tổ lái, nhân viên làm thủ tục bay từ xa gửi lại REVISED PROPOSAL FPL, xác nhận việc gửi lại bằng điện thoại cho cơ sở ARO/AIS ngay sau khi gửi.
- + Khi PROPOSAL FPL đã được gửi cho cơ sở ARO/AIS mà chuyến bay đó bị trì hoãn vượt quá 30 phút, nhân viên làm thủ tục bay từ xa phải gửi lại REVISED PROPOSAL FPL và thông báo xác nhận bằng điện thoại cho cơ sở ARO để phát điện văn FPL liên quan.

Ghi chú: Không áp dụng làm thủ tục bay từ xa đối với các chuyến bay chuyên cơ (VIP).

Bước 3. Phát điện văn kế hoạch bay

- Sau khi các số liệu trong FPL được chấp thuận, ARO1 phát FPL đến các cơ sở ATS có liên quan đến chuyến bay.
- 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 giờ EOBT sớm nhất.
- Thực hiện phát điện văn FPL trên hệ thống AIS tự động theo hướng dẫn **HD-TSN-ARO**; trên hệ thống AFTN tại phụ lục 5 Tài liệu hướng dẫn khai thác cơ sở ARO/AIS Tân Sơn Nhất; trên hệ thống AMHS theo tài liệu hướng dẫn khai thác hệ thống AMHS.

Bước 4. Kiểm soát FPL và ĐVKL liên quan

- ARO1 kiểm tra các nội dung trong FPL sau khi phát, các địa chỉ chuyển phát.
- Trường hợp có phản hồi với điện văn đã phát, ARO1 kiểm tra lại các điện văn phản hồi liên quan đến FPL đã phát, đồng thời báo cáo kíp trưởng:
 - + Trường hợp sai sót do lỗi đánh máy, ARO1 sửa sai và gửi lại điện văn đúng;
 - + Trường hợp điện văn phản hồi yêu cầu thay đổi đường bay hay bất kỳ nội dung nào trong FPL đã phát, ARO1 thông báo cho Người nộp FPL để xử lý nếu cần thiết. Nếu người nộp FPL đã rời khỏi cơ sở ARO/AIS mà không thể liên lạc lại được thì ARO1 hoặc kíp trưởng 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 theo dõi hệ thống SMIS

- ARO2 nhận giờ cất cánh thực tế từ TWR; soạn và phát điện văn cất cánh (DEP) qua hệ thống AFTN/AMHS/AIS đến các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan trong nước và quốc tế (thời gian phát điện văn trong vòng 03 phút sau khi nhận được thông tin).
- Sau khi phát điện văn DEP, giờ cất cánh thực tế sẽ tự động cập nhật vào hệ thống SMIS. Trong trường hợp trực trực, giờ cất cánh thực tế không cập nhật tự động

vào SMIS, ARO2 nhập thủ công vào hệ thống SMIS không chậm hơn 10 phút sau khi nhận được thông tin.

- ***Ghi chú:*** Đối với chuyến bay chuyên cơ đi được thực hiện tuân thủ theo các bước như các chuyến bay thường lệ và không thường lệ.

Bước 6. Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi 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 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 ARO1 nhận được điện văn phản hồi trên hệ thống về điện văn DEP đã phát trước đó có sai sót thì thông báo cho ARO2 sửa điện văn liên quan theo quy định
- Trong trường hợp nhận được thông tin từ các cơ sở điều hành bay liên quan về việc 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, ARO1 thông báo cho Trục ban trưởng – Trung tâm ĐHSB - Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và sau khi hạ cánh, nhân viên ARO2 phát điện văn ARR cho sân bay nơi tàu bay dự định đến và các cơ sở ATS có liên quan theo mẫu sau:

(ARR-VJC124-VVTS1100-VVNB-VVTS1208)

Trong đó:

- + 11h00 là giờ EOBT hoặc là giờ thực tế khởi hành đối với chuyến bay nội KHB trước khi bay hoặc là giờ thực tế hoặc giờ dự kiến qua điểm đầu tiên của đường bay trong trường 15 điện văn FPL đối với KHB nhận được từ chuyến bay đang bay;
- + 12h08 là giờ hạ cánh thực tế.

Bước 7. Tổng hợp, lưu trữ

- Nhân viên trực có trách nhiệm báo cáo kịp trưởng để tổng hợp các nội dung báo cáo bộ trực giám sát của Trung tâm.
- 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**.
- Điện văn kế hoạch bay không lưu (bản cứng do tổ lái hoặc đại diện được ủy quyền của người khai thác tàu bay nội) được lưu 30 ngày, kế hoạch bay không lưu (bản nhận qua email hoặc AFTN) lưu trữ 90 ngày, Kế hoạch hoạt động bay ngày lưu trữ 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.	ARO1	<pre> graph TD A([Tiếp nhận thông tin]) --> B{Kiểm tra, phân tích, xử lý} B --> C[Nhận giờ hạ cánh thực tế, phát điện văn và theo dõi SMIS] C --> D[Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi phát điện văn ARR] D --> E([Tổng hợp, lưu trữ]) B --> A </pre>	
2.	Kíp trưởng ARO1		
3.	ARO2		HD-TSN-ARO
4.	ARO1 ARO2		
5.	Kíp trưởng ARO1 ARO2		BM-ARO/AIS

5.2.2 Diễn giải

Bước 1. Tiếp nhận thông tin

- Nhận kế hoạch hoạt động bay ngày từ hệ thống AFTN/AMHS/AIS;
- Nhận 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 ...
- Nhận điện văn cất cánh của các chuyến bay đến.

Bước 2. Kiểm tra, phân tích, xử lý

- ARO1 kiểm tra FPL, điện văn cất cánh của các chuyến bay đến.
- 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 báo kíp trưởng.

Bước 3. Nhận giờ hạ cánh thực tế, phát điện văn và cập nhật

- ARO2 nhận giờ hạ cánh thực tế của các chuyến bay đến từ TWR và phát điện văn ARR đến các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu trong nước và quốc tế theo yêu cầu (thời gian phát điện văn hạ cánh không được muộn hơn 5 phút sau khi nhận được thông tin).
- Sau khi phát điện văn ARR, giờ hạ cánh thực tế sẽ tự động cập nhật vào hệ thống SMIS. Trong trường hợp trực trực, giờ hạ cánh thực tế không cập nhật tự động vào SMIS, ARO2 nhập thủ công vào hệ thống SMIS không chậm hơn 10 phút sau khi nhận được thông tin.
- Trường hợp nhận được thông tin các chuyến bay có lý do đặc biệt về thời tiết, kỹ thuật,... phải quay lại hoặc chuyển hướng hạ cánh tại sân bay Tân Sơn Nhất, ARO1 hoặc kíp trưởng thông báo cho Trục ban trưởng - Trung tâm Điều hành sân bay và sau khi hạ cánh, nhân viên ARO2 phát điện văn ARR cho sân bay nơi tàu bay dự định đến và các cơ sở ATS có liên quan theo mẫu sau:

(ARR-VJC447-VVNB1100-VVPQ-VVTS1308)

Trong đó:

- + 11h00 là giờ EOBT hoặc là giờ thực tế khởi hành đối với chuyến bay nội KHB trước khi bay hoặc là giờ thực tế hoặc giờ dự kiến qua điểm đầu tiên của đường bay trong trường 15 điện văn FPL đối với KHB nhận được từ chuyến bay đang bay;
- + 13h08 là giờ hạ cánh thực tế (tại sân bay divert).
- **Ghi chú:** Đối với chuyến bay chuyên cơ đến được thực hiện tuân thủ theo các bước như các chuyến bay đến thường lệ và không thường lệ.

Bước 4: Xử lý các trường hợp phát sinh sau khi phát điện văn ARR

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

Bước 5. Tổng hợp, lưu trữ

- Nhân viên trực có trách nhiệm báo cáo kíp trưởng, kíp trưởng tổng hợp các nội dung báo cáo cán bộ trực giám sát.
- 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**.

5.3. Quy trình xử lý các tình huống bất thường

5.3.1. 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 kịp trường, 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.

5.3.2. 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 kịp trường, 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.

108
FRU
NG
KH
ÔN
V LY
CÓN
B

6. HỒ SƠ CẦN LƯU

TT	Tên hồ sơ	Nơi quản lý	Thời gian lưu
1	Sổ nhật ký giao ca trực	Trung tâm ARO/AIS TSN	90 ngày
2	Kế hoạch hoạt động bay ngày	Trung tâm ARO/AIS TSN	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	HD-TSN-ARO	Hướng dẫn phát điện văn FPL trên hệ thống AIS tự động

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.....

000
TÂM
TIN
CHIN
ÔNG T
VIỆT
Y TNH
- 7

2. Công việc cần tiếp tục theo dõi, thực hiện

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. Ghi nhận thông tin về chuyến bay chuyên cơ hoặc chuyến bay đặc biệt trong ngày:
(số hiệu chuyến bay, chặng bay, giờ cất/hạ cánh thực tế, NOTAM VIP liên quan)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. Các nội dung liên quan khác (Các công việc hành chính, Đảng, đoàn.....):

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Người bàn giao ca
(Ký và ghi rõ họ tên)

Người nhận ca
(Ký và ghi rõ họ tên)

HƯỚNG DẪN GHI SỔ NHẬT KÝ GIAO CA TRỰC

I. Quy định chung

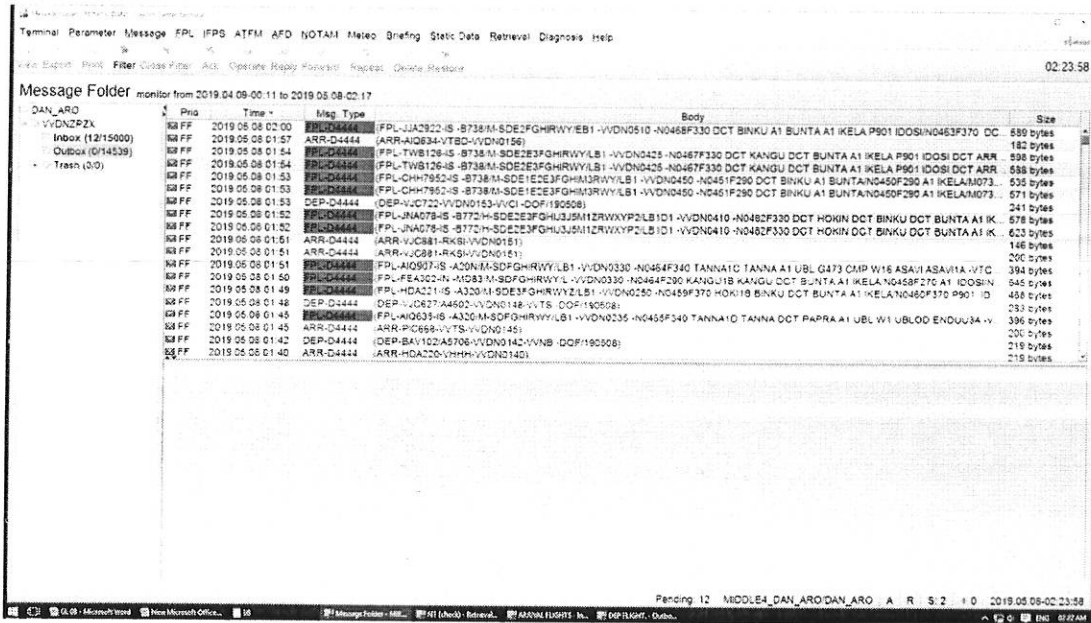
1. Sổ nhật ký giao ca trực là tài liệu có mục đích ghi và lưu trữ các sự việc quan trọng xảy ra trong quá trình cung cấp dịch vụ, việc khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị, các nội dung khác cần chú ý có liên quan đến việc cung cấp dịch vụ tại cơ sở.
2. Sổ nhật ký giao ca trực phải có tại 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.

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.

FPL	IFPS	ATFM	AFD	NOTAM	Meteq	Brief
Flight Plan (FPL)...						Ctrl-F
Flight Plan Proposal...						
Delay (DLA)...						Ctrl-D
Change (CHG)...						Ctrl-G
Cancel (CNL)...						Ctrl-N
Departure (DEP)...						Ctrl-E
Arrival (ARR)...						Ctrl-Z
Current Flight Plan (CPL)...						
Estimate (EST)...						
Co-ordination (CDN)...						
Acceptance (ACP)...						
Alerting (ALR)...						
Radiocommunication Failure (RCF)...						
Supplementary Flight Plan (SPL)...						
Request Supplem. Flight Plan (RQS)...						
Request Flight Plan (RQP)...						

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.

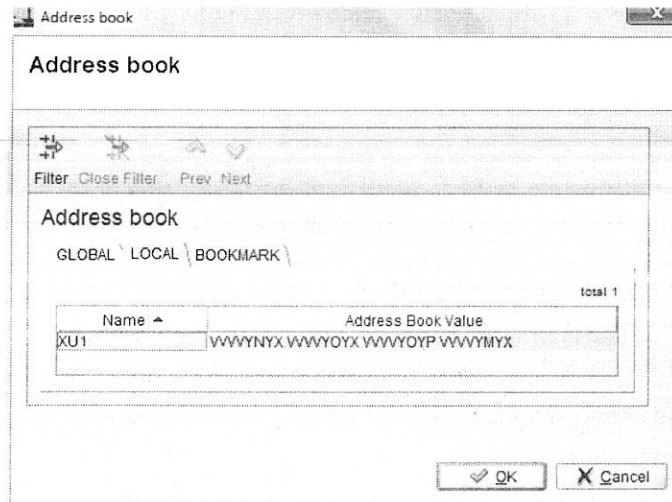
The screenshot shows the 'Send - FPL - ICAO Flight Plan' window. It features a menu bar (File, View, Edit, Help) and a toolbar with buttons like 'Send+Close', 'Load Store', 'Print', 'Airc. Data', 'Search Route', 'Store Route', and 'PIB'. Below the toolbar, there are several input sections: 'Missing addressee Indicator' with a 'Prio.' dropdown set to 'FF' and an empty 'Addressees' field; 'Filing Time' and 'Originator' (set to 'VVDNZPZX') with an 'Extended Header' checkbox; 'Address To IFPS' and 'Validate By IFPS' checkboxes; '7/Aircraft ID' and 'SSR' fields; '8/Flight Rules' (set to 'I') and 'Type of Flight' (set to 'G') dropdowns; '9/Number' and 'Type of Aircraft' fields, with a 'Wake Turbulence' dropdown; '10/Equipment' field; '13/Departure' and 'Time' fields; '15/Speed' and 'Altitude/Level' fields; a 'Route' text area; '16/Destination', 'Total EET', 'Alternate', and '2nd' fields; and '18/Other' (set to 'DOF/190514'). At the bottom, there are fields for 'Filed By' (MIDDLE4_DAN_ARO.DAN_ARO), 'Group' (MIDDLE4_DAN_ARO), and 'User' (DAN_ARO). A note at the bottom right states 'Item 19 information is not part of message body'.

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, VVDNZPZX...

The screenshot shows a rectangular input field labeled 'Addressees' with a small 'x' icon in the top-left corner. The field is currently empty.

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.

Filing Time

1.3 Originator - Người khởi tạo

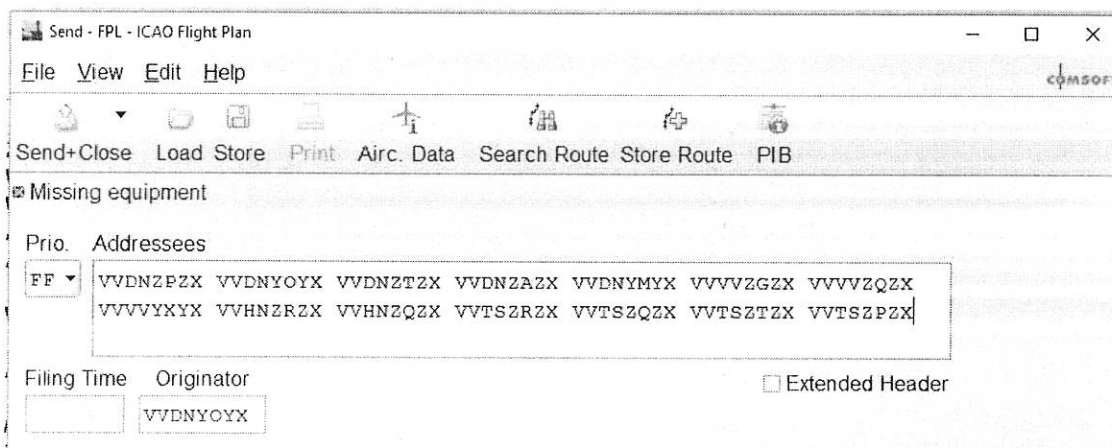
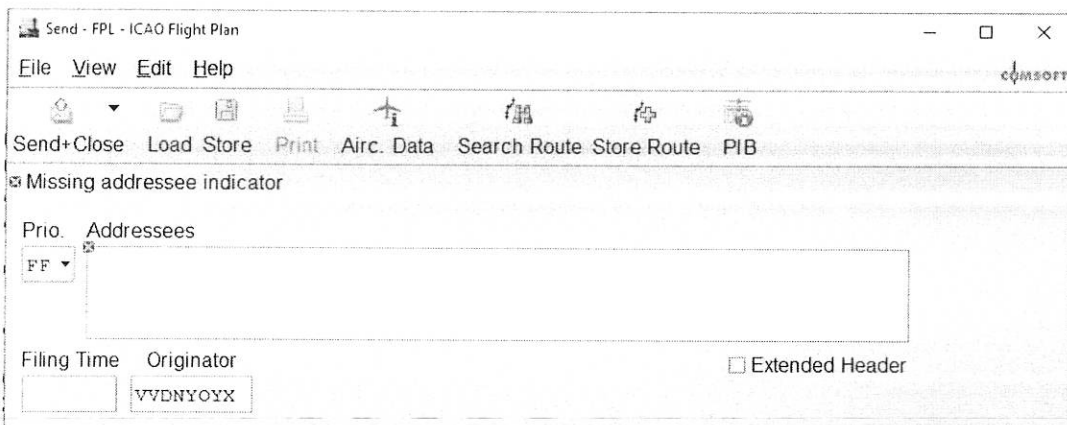
Hệ thống tự động nhập địa chỉ AFTN của người truy cập vào trường này. Tuy nhiên, người khai thác có thể thay đổi được trường này nếu muốn.

Originator

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 Quản trị**.

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

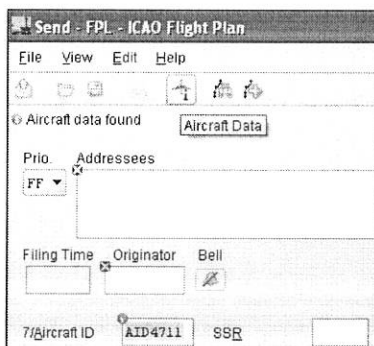


Người khai thác cũng có thể mặc định **Extra Addressees - Các địa chỉ khác** và quyết định xem sẽ gửi dữ liệu của người khai thác đến IFPS (**Address To IFPS**) để phát hành đến tất cả các địa chỉ khác hoặc chỉ sử dụng IFPS để phê chuẩn dữ liệu của người khai thác (**Validate By IFPS**).

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

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

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

10/Equipment	<input type="text"/>	<input type="text"/>
--------------	----------------------	----------------------

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

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

- N nếu **không có** thiết bị phù 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 phù 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 phù 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 chỉnh 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, dài, 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 Elapsed 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	<input type="text" value="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 khỏi 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”.

Send - FPL - ICAO Flight Plan

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print Show FLW REC Airc. Data Search Route Store Route PIB

Conflict with an active flight exists

Prio Addressees
 FF VVDN2P2X VVDNYOYX VVDN2T2X VVDN2A2X VVDNYMYX VVVVZG2X VVVVZQ2X
 VVVVYX2X VVHN2R2X VVHN2Q2X VVTS2R2X VVTS2Q2X VVTS2T2X VVTS2P2X

Filing Time Originator
 Extended Header
 VVDN2P2X

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID HVN135 SSR

8/Flight Rules I Type of Flight S

9/Number Type of Aircraft A321 Wake Turbulence M

10/Equipment SDFGHIRWY / EB1

13/Departure VVDN Time 0900

15/Speed N0465 Altitude/Level F320

Route
 KEMSY1B KEMSY DCT SADIN Q1 DOVIN DCT MEKIN DCT BAOMY
 BAOMY1G

16/Destination VVTS Total EET 0106 Alternate VVCT 2nd VVCR

18/Other
 PBN/A1B1C1D1L1O1S1S2 DOF/190313 REG/VNA393 SEL/FLAD PER/C RMK/TCAS
 EQUIPPED

Activate supplementary information Item 19 information is not part of message body

Filed By MIDDLE3_DAN_AIS.DAN_AIS Group MIDDLE3_DAN_AIS User 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.

Send - FPL - ICAO Flight Plan

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print Show FLW REC Airc. Data Search Route Store Route PIB

1. Sending message failed. Press CTRL-F to switch back to form.

Priority Destination Address Originator
 FF VVVVYOYM VVVVYOYM

'D1' in field 18/PBN requires 'T' in field 10a, Invalid value

Message Type: Flight Plan Proposal Lines/Chars: 6/138

```
(FPL-IEST-IG
-B737/M-R/S
-VVTS0330
-N0450F350 ANR1C ANRAN DCT BU W1 PK W10 HAMIN W1 NAH NAH1A
-VVNB0150 VVCI VVDN
-FBN/D1 DOF/111004
```

Filed By ADMIN.VNAIC_MAP Group GLM3_AIP_MAP User VNAIC_MAP

1.14 Field 19 - Supplementary Information - Tin tức Bổ sung

19/Endurance	<input type="checkbox"/>	Persons on Board	<input type="checkbox"/>	Emergency Radio	<input type="checkbox"/> UHF	<input type="checkbox"/> VHF	<input type="checkbox"/> ELT				
Survival Equipment	<input type="checkbox"/> S	<input type="checkbox"/> P	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> J	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="checkbox"/>	Capacity	<input type="checkbox"/>	Cover	<input type="checkbox"/> C	Colour	<input type="checkbox"/>		
Colour and Markings	<input type="checkbox"/>										
Remark	<input type="checkbox"/> N	<input type="checkbox"/>									
Pilot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									

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.

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:

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:

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:

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:

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

FF

Filing Time Originator Extended Header

VVDNZPZX

Address To IFPS Validate By IFPS

7/Aircraft ID SSR

13/Departure Time

16/Destination

17/Arrival Time Name

18/Date of Flight 190514

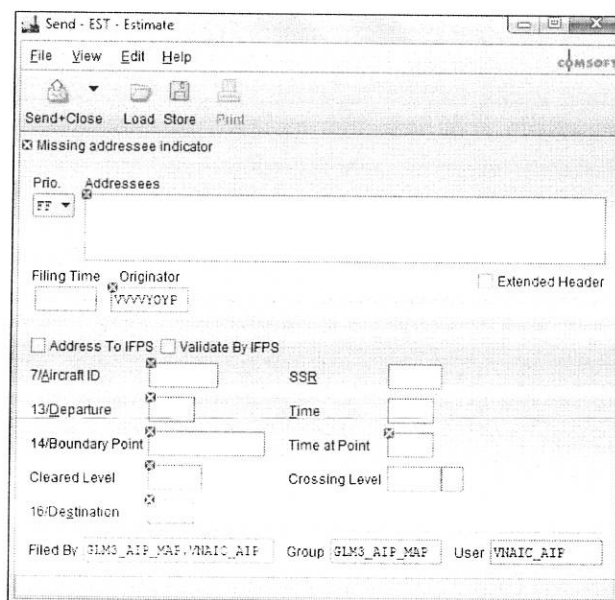
Filed By MIDDLE4_DAN_ARO.DAN_ARO Group MIDDLE4_DAN_ARO User DAN_ARO

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

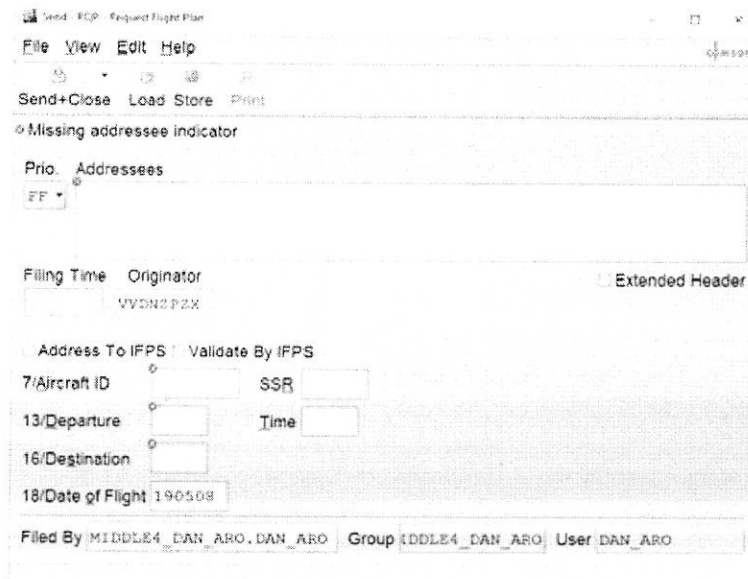
Điện văn này bao gồm tin tức về thiết bị cứu hộ và tổng số hành khách trên tàu bay. Tin tức này không được phát trong điện văn kế hoạch bay mà được lưu trữ riêng.

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.

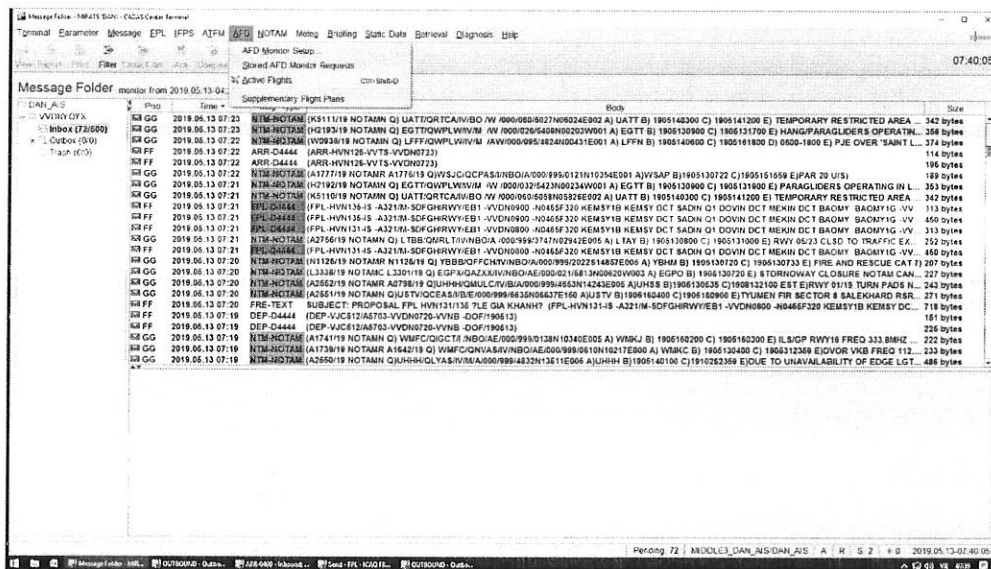
2.15 Request Flight Plan (RQP) - Điện văn xin kế hoạch bay

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:



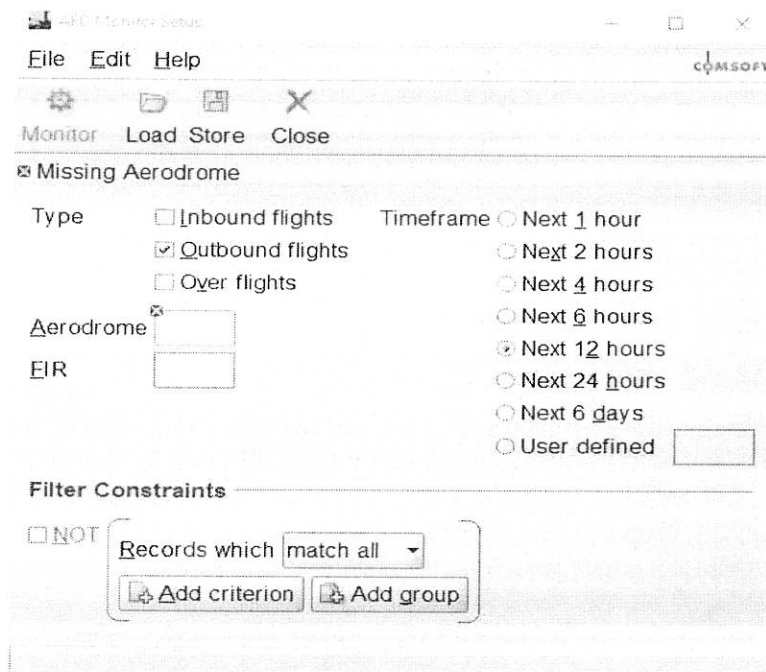
Nếu thông tin kế hoạch bay không chính xác, thiếu thông tin thì Nhân viên thủ tục bay hoặc Cán bộ phòng ARO trực tiếp liên hệ đến cơ sở cung cấp thông tin kế hoạch bay và các bên liên quan để làm rõ các vấn đề chưa được rõ ràng, các vấn đề còn thiếu, hay các vấn đề dễ gây hiểu nhầm... và yêu cầu cơ sở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

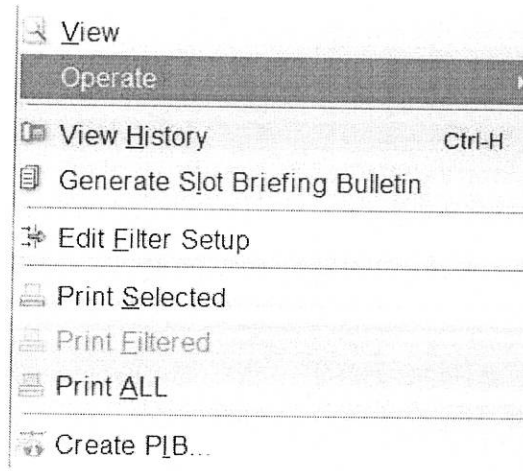
Màn hình xuất hiện cửa sổ như sau:



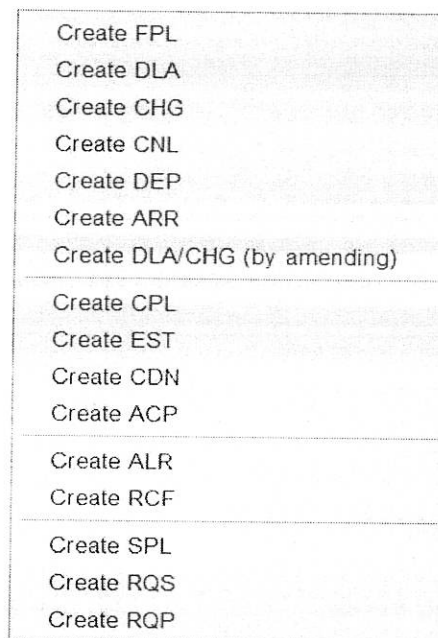
- Tại cửa sổ này, chọn các thông tin cần hiển thị, cửa sổ “Aerodrome” là bắt buộc. Ví dụ: tại cửa sổ trên, chọn “outbound”, “Next 12 hours” và Aerodrome “VVDN”
- Sau khi điền đầy đủ thông tin, nhấn “Monitor”.
- Màn hình xuất hiện như sau:

O	Info	Aircraft ID	Dep	Off-Block Time	CTOT	Dest	Route
planned	AI0639	VVDN	13 11 10 (Est.)		VTBD	N0464F340 TANNA1D TANNA DC	
planned	AXM641	VVDN	13 08 45 (Est.)		WMKK	N0444F280 KEMSY 1B SADIN Q1	
planned	CSN8362	VVDN	13 09 30 (Est.)		ZGBH	N0459F310 KANGU1A KANGU DC	
planned	HKE559	VVDN	13 11 15 (Est.)		VHHH	N0456F330 BINKU A1 BUNTA A1	
planned	HVN131	VVDN	13 08 00 (Est.)		VVTS	N0465F320 KEMSY 1B KEMSY D	
planned	HVN135	VVDN	13 09 00 (Est.)		VVTS	N0465F320 KEMSY 1B KEMSY D	
planned	HVN176	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.)		VVDI	N0463F300 ANLUT1A SADIN Q1	
planned	HVN550	VVDN	13 09 10 (Est.)		ZSHC	N0469F330 HOKIN1B HOKIN DCT	
planned	KAL486	VVDN	13 08 40 (Est.)		RKSI	N0486F330 DCT HOKIN DCT BIN	
planned	PIC646	VVDN	13 10 25 (Est.)		VVNB	N0459F350 LAIKA1B TRABE Q2 B	
planned	PIC679	VVDN	13 09 25 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY 1B KEMSY D	
planned	PIC683	VVDN	13 09 00 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY 1B KEMSY D	
planned	PIC685	VVDN	13 13 10 (Est.)		VVTS	N0457F320 KEMSY 1B KEMSY D	
planned	PIC693	VVDN	13 15 50 (Est.)		VVTS	N0458F320 KEMSY 1B 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	N0449F350 LAIKA1A TRABE DCT	
planned	VJC528	VVDN	13 15 50 (Est.)		VVNB	N0448F350 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 KEMSY 1B KUMUN D	
planned	VJC623	VVDN	13 09 45 (Est.)		VVTS	N0448F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC631	VVDN	13 13 35 (Est.)		VVTS	N0448F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC635	VVDN	13 15 25 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC639	VVDN	13 13 50 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC641	VVDN	13 16 05 (Est.)		VVTS	N0447F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC643	VVDN	13 15 35 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC647	VVDN	13 15 10 (Est.)		VVTS	N0451F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
delayed	VJC653	VVDN	13 07 30 (Est.)		VVTS	N0450F340 KEMSY 1A SADIN Q1	
planned	VJC724	VVDN	13 10 00 (Est.)		VVCI	N0440F330 LAIKA1A TRABE DCT	
planned	VJC8168	VVDN	13 14 30 (Est.)		ZUUU	N0456F310 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 DCT	
planned	VJC878	VVDN	13 16 45 (Est.)		RKSI	N0455F290 HOKIN1A BINKU DCT	
planned	VJC880	VVDN	13 15 45 (Est.)		RKSI	N0455F290 HOKIN1A BINKU DCT	

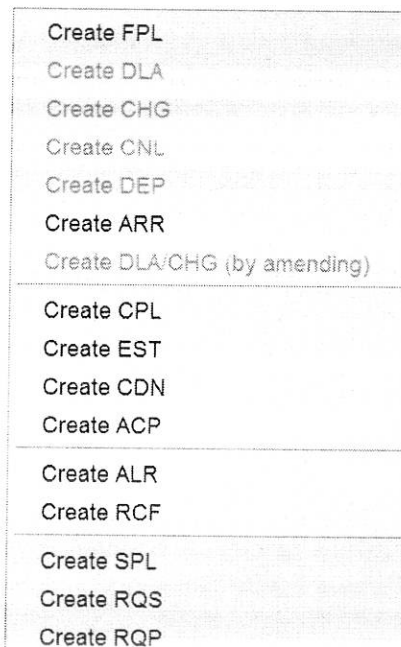
- Nếu cần tạo điện văn cho chuyến bay nào, chỉ cần đặt con trỏ vào chuyến bay đó và ấn chuột phải, màn hình sẽ xuất hiện như sau:



- Chọn “Operate” và:
 - + Nếu chuyến bay outbound, màn hình xuất hiện như sau:

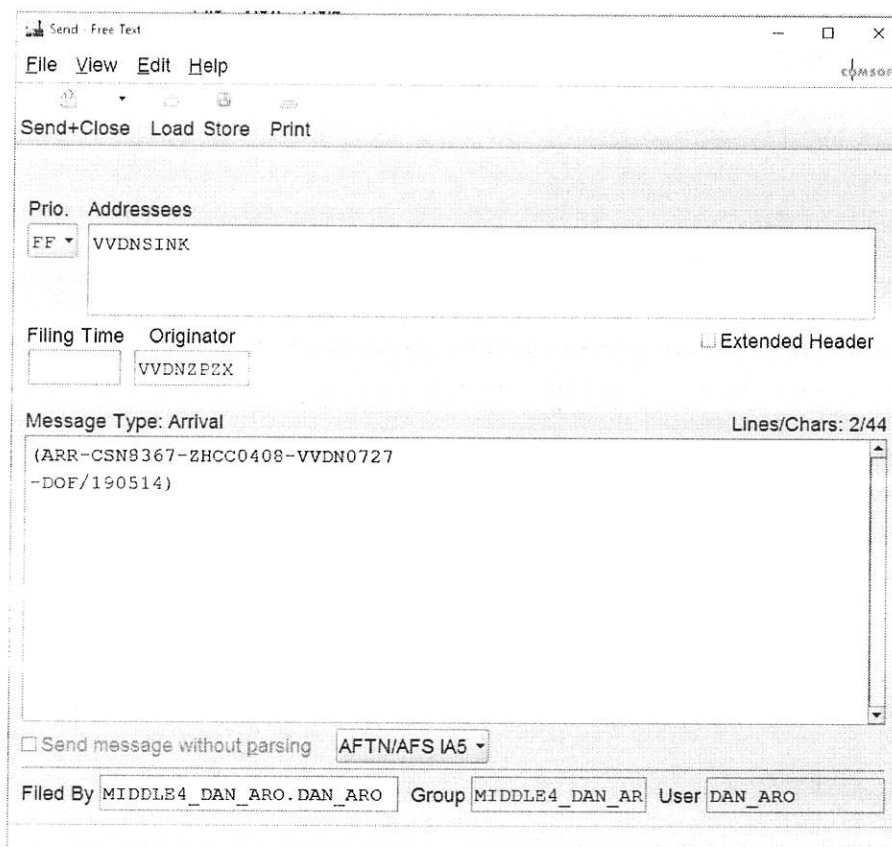


- + Nếu chuyến bay inbound, màn hình sẽ xuất hiện cửa sổ sau:



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

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



Send - Free Text

File View Edit Help

Send+Close Load Store Print

Prío. Addressees

FF VVDNSINK

Filing Time Originator

VVDNZEZX

Extended Header

Message Type: Arrival Lines/Chars: 2/44

(ARR-CSN8367-ZHCC0408-VVDN0727
-DOF/190514)

Send message without parsing AFTN/AFS IA5

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./.