Post: Air Navigation Department
119 Nguyen Son Str.,
Long Bien Dist.,
Ha Noi, Viet Nam
Tel: 84-24-38274191
Fax: 84-24-38274194
AFS: VVVVYAAN
Email: and@caa.gov.vn
Web: http://caa.gov.vn

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

AIP SUP
A30/18
Có hiệu lực từ
Effective from
15 AUG 2018
Được xuất bản vào
Published on
10 AUG 2018

ĐIỀU CHỈNH VIỆC ÁP DỤNG PHƯƠNG THỨC KHAI THÁC DỊCH VỤ GIÁM SÁT KHÔNG LƯU TẠI SÂN BAY CAM RANH

REVISION OF IMPLEMENTATION OF ATS SURVEILLANCE PROCEDURE AT CAM RANH AERODROME

1 GIỚI THIỆU

Ngày 08/12/2017, Tập bổ sung AIP A38/17 đã được phát hành để thông báo về việc áp dụng phương thức khai thác dịch vụ giám sát không lưu tại Cảng HKQT Cam Ranh.

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo điều chỉnh việc áp dụng phương thức khai thác dịch vụ giám sát không lưu tại sân bay Cam Ranh như sau:

- Các nội dung được điều chỉnh, bổ sung sẽ được đánh dấu;
- Các nội dung khác không thay đổi (như đã được công bố trong Tập bổ sung AIP A38/17).

Tập bổ sung AIP này sẽ hủy bỏ AIP SUP A38/17.

1 INTRODUCTION

On December 08th 2017, AIP SUP A38/17 was published to notifying the implementation of ATS surveillance procedure at Cam Ranh Airport.

This AIP SUP aims at notifying the revision of implementation of ATS surveillance procedure at Cam Ranh Aerodrome as follows:

- *The revised contents are marked up;*
- *The other contents remain unchanged (as published in AIP SUP A38/17).*

This AIP Supplement shall supersede AIP SUP A38/17.

2 MÔ TẢ CHI TIẾT

2.1 Hệ thống giám sát ATS

Nguồn giám sát Rađa sơ cấp (PSR): PSR Cam Ranh (sắp được đầu tư).

Các nguồn giám sát khác:

- Nguồn giám sát ra đa thứ cấp (SSR): Quy Nhơn, Tân Sơn Nhất và **Cam Ranh (sắp được đầu tư).**
- Nguồn giám sát tự động phụ thuộc phát quảng bá (ADS-B): Trạm ADS-B Cam Ranh có cấu hình Tier-1.

2.2 Yêu cầu về trang bị kỹ thuật trên tàu bay

Tham chiếu AIC A08/16 phát hành ngày 13/12/2016.

2.3 Các yêu cầu lập kế hoạch bay

Tham chiếu mục 2.3 AIRAC AIP SUP A09/13 phát hành ngày 12/12/2013.

2.4 Phương thức giám sát ATS chung

2.4.1 Nhận dạng tàu bay: Các phương pháp chung nhận dạng tàu bay sử dụng dữ liệu giám sát **(PSR, SSR, ADS-B)** được quy định tại Mục 8.6.2, Chương 8, Tài liệu 4444.

2.4.2 Chỉ định mã số:

- Mã số chỉ định cho các chuyến bay trong vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh được công bố trong AIP Việt Nam trang ENR 1.6-4 ngày 30/03/2018;

2 DETAILS

2.1 ATS surveillance system

PSR surveillance: PSR Cam Ranh (to be installed).

Other surveillance:

- *Secondary surveillance radar (SSR): Quy Nhon, Tan Son Nhat and **Cam Ranh (to be installed).***
- *Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B): Cam Ranh ADS-B station with Tier-1.*

2.2 Equipage requirement for aircraft

Refer to AIC A08/16 dated December 13th 2016.

2.3 Flight Planning Requirements

Refer to item 2.3 AIRAC AIP SUP A09/13 dated December 12th 2013.

2.4 General ATS surveillance procedures

***2.4.1 Identification of aircraft:** General methods to identify aircraft based on surveillance data **(PSR, SSR, ADS-B)** are regulated in Item 8.6.2, Chapter 8, Doc 4444.*

2.4.2 Code assignment:

- *Code assignment for aircraft operating in Ha Noi FIR and Ho Chi Minh FIR is specified at AIP Viet Nam page ENR 1.6-4 dated March 30th 2018;*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Ngoài ra, áp dụng theo quy ước một số mã số như sau:

- *In addition, the following codes are temporarily applied:*

STT *Number*	Loại chuyến bay *Type of aircraft*	Mã số chỉ định *Assigned code*
1	Chuyến bay IFR chưa nhận được huấn lệnh ATC *IFR flight have not obtained ATC clearance yet*	2000
2	Tàu bay do thám và tàu bay thực hiện nhiệm vụ cứu hỏa *Reconnaissance aircraft and fire fighting aircraft*	0112
3	Tàu lượn hoặc khinh khí cầu *Gliders and balloon*	1200, 1300
4	Tàu bay thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng *Security and defense aircraft*	6000
5	Trực thăng thực hiện nhiệm vụ an ninh, quốc phòng *Security and defense helicopter*	6500

2.4.3 Tin tức về vị trí:

Tuân thủ theo quy định tại mục 8.6.4, Chương 8, Tài liệu 4444.

2.4.3 Position information:

Comply with requirement of position information specified at item 8.6.4, Chapter 8, Doc 4444.

2.4.4 Trợ giúp dẫn đường:

a. Trong vùng trời có kiểm soát:

Khi quan sát thấy một tàu bay có kiểm soát đã được nhận dạng bay lệch đáng kể khỏi đường bay hoặc vòng chờ quy định, KSVKL phải thông báo cho tổ lái và có các biện pháp thích hợp nếu việc bay lệch này có khả năng ảnh hưởng tới công tác điều hành bay của mình.

b. Trong vùng trời không có kiểm soát:

Tàu bay hoạt động trong vùng trời không có kiểm soát, trong tầm phủ của hệ thống giám sát ATS, có thể yêu cầu KSVKL hỗ trợ để xác nhận lại việc dẫn đường của tàu bay. Việc này có thể thực hiện dưới hình thức:

- Xác nhận hướng bay hiện tại sẽ giữ cho tàu bay khỏi vùng trời có kiểm soát hoặc vùng trời được sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập);
- Xác nhận hướng bay hiện tại đến một vị trí cụ thể là chính xác;
- Yêu cầu cự ly đến/từ một điểm;
- Yêu cầu hướng đến/từ một điểm;
- Bất kỳ thông tin dẫn đường nào khác nếu được yêu cầu.

2.4.4 Navigation Assistance:

a. Within controlled airspace:

If an identified controlled flight is observed by the radar controller to deviate significantly from its intended route or designated holding pattern, the pilot will be advised accordingly.

b. Within uncontrolled airspace:

The pilot of an aircraft operating in uncontrolled airspace within ATS surveillance system coverage may request the assistance of an ATS controller to confirm the aircraft's navigation. This can take the form of:

- *Confirmation that the current track will keep the aircraft clear of controlled or special use airspace (if any);*
- *Confirmation that the current track to/from a specified location is correct;*
- *A request for distance to/from a location;*
- *A request for the track to/from a location;*
- *Any other such navigational information as required.*

2.5 Phương thức điều hành bay sử dụng giám sát ATS

2.5.1 Áp dụng phân cách:

Tuân thủ theo quy định tại Tài liệu 4444 và được thực hiện như sau:

Trong khu vực trách nhiệm của APP Cam Ranh: áp dụng phân cách 5 NM giữa các tàu bay đã được nhận dạng.

2.5.2 Chuyển giao kiểm soát

2.5 Use of ATS surveillance systems in the ATC service

2.5.1 Separation application:

Separation application is provided in accordance with Doc 4444.

For the identified aircraft: Shall be applied 5 NM separation within Cam Ranh APP.

2.5.2 Transferring

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

Chuyển giao kiểm soát hực hiện theo hướng dẫn trong Tài liệu 4444.

2.5.3 Dẫn dắt tàu bay:

Việc dẫn dắt tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại mục 8.6.5, Chương 8, Tài liệu 4444.

Khi có hoạt động bay hỗn hợp dân dụng và quân sự

- KSVKL thực hiện điều hành bay theo mạch của phương thức tiếp cận đã được thiết lập tại sân bay Cam Ranh, khi đó việc dẫn dắt tàu bay chủ yếu nhằm mục đích tối ưu hóa luồng hoạt động bay trong mạch phương thức đã được thiết lập.

- Khi có dự định dẫn dắt tàu bay không tuân theo mạch phương thức đã được thiết lập thì phải có cơ sở khẳng định chắc chắn được rằng không có tàu bay quân sự hoặc không có tàu bay không đáp ứng yêu cầu về **máy phát đáp**, ADS-B hoạt động tại các mực bay, khu vực vùng trời dự định dẫn dắt.

2.5.4 Kiểm soát tốc độ:

- Việc kiểm soát tốc độ tàu bay thực hiện theo hướng dẫn tại mục 4.6 và 4.7, Chương 4, Tài liệu 4444.

- Yêu cầu về tốc độ đối với tàu bay đến:

- KSVKL có thể chỉnh sửa hoặc hủy bỏ các yêu cầu về tốc độ công bố;

- Thuật ngữ "NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS" được KSVKL sử dụng để hủy bỏ các yêu cầu đối với giới hạn về tốc độ đối với tàu bay từ các huấn lệnh trước đó của KSVKL và các yêu cầu về hạn chế tốc độ công bố trong sơ đồ phương thức được Cục Hàng không Việt Nam ban hành;

- Tổ lái được thông báo khi có giới hạn về việc hủy bỏ hạn chế về tốc độ.
  Ví dụ: "NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (điểm/địa điểm)";

- **Không áp dụng kiểm soát tốc độ đối với tàu bay trên tuyến tiếp cận chót đã qua điểm 4 NM so với điểm chạm bánh;**

- Trừ khi được chỉ định cụ thể, huấn lệnh cho phép tiếp cận bằng mắt sẽ hủy bỏ tất cả các yêu cầu về tốc độ hiện hành bao gồm các yêu cầu được công bố đang hoặc chưa được thực hiện.

- Chi tiết về thuật ngữ sử dụng xem tại mục 2.8 trang AIP SUP A30/18-7.

Ghi chú:

Đối với những tàu bay thấp hơn FL100: Tốc độ tối đa của tàu bay (IAS) là 250 Kts.

2.5.5 Phương thức khai thác bổ sung trong khu vực sân bay:

a. Phương thức khởi hành:

Huấn lệnh khởi hành có thể bao gồm giới hạn độ cao đến một điểm mà từ đó tàu bay có thể lấy độ cao đến MSA đối với phân khu đường bay kế tiếp nhằm cung cấp phân cách

Transferring is provided in accordance with Doc 4444.

2.5.3 Vectoring:

Vectoring is provided in accordance with Item 8.6.5, Chapter 8, Doc 4444.

When both civil and military flights are in operation

- *ATC shall issue clearance following the established approach procedure at Cam Ranh Aerodome. In this case, vectoring is provided for the optimal air traffic flow in established approach procedure.*

- *ATC have intention to issue clearance which shall not follow the established approach procedure, ATC shall ensure that there is not military aircraft or non **transponder**, non ADS-B approved aircraft operating on flight levels, intended vectoring airspace.*

2.5.4 Speed control:

- Speed control of aircraft is provided in accordance with Item 4.6 and 4.7, Chapter 4, Doc 4444.

- Speed requirement for arriving aircraft:

- *ATC may amend or cancel published speed requirements;*

- *The phraseology "NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS" will be used by a radar controller to cancel the previous speed limitation clearance, and sp`eed limitation requirements published in flight procedure chart approved by CAAV;*

- *The pilot will be advised when there is a limit on the cancellation of speed restriction.*
  For example: "NO [ATC] SPEED RESTRICTION TO (point/position)";

- ***Speed control shall not be applied after an aircraft on final approach has passed 4 NM point from touchdown zone;***

- *Unless otherwise specified, a clearance for a visual approach terminates any ATC speed requirement in place including published requirements being complied with or yet to be acted upon.*

- See detailed phraseology item 2.8 in pages AIP SUP A30/18-7.

Note:

Maximum speed (IAS) is 250 Kts for aircraft operating below FL100.

2.5.5 Supplementary operating procedures at aerodrome:

a. Departure procedure:

Departure instructions may contain an altitude restriction to a point from which climb to MSA for the succeeding route sector is possible. The purpose of this restriction is to

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

không có giám sát cho đến khi thiết lập nhận dạng tàu bay và có thể thực hiện kiểm soát có giám sát.

b. Phương thức tiếp cận:

- KSVKL cung cấp cho tổ lái loại phương thức tiếp cận mà tàu bay đang được dẫn dắt và thông tin áp dụng đối với loại, giai đoạn của phương thức tiếp cận;
- Phương thức tiếp cận là phương thức phù hợp nhất đối với đường cất hạ cánh sử dụng, có tính đến điều kiện thời tiết và tình hình không lưu hiện hành;
- Tổ lái có thể yêu cầu và được cấp huấn lệnh thực hiện tiếp cận bằng mắt khi đang được dẫn dắt để thực hiện tiếp cận bằng thiết bị, khi các yêu cầu về tiếp cận bằng mắt có thể được đáp ứng.

c. Dẫn dắt tàu bay trong phương thức tiếp cận bằng thiết bị:

- Tàu bay có thể thiết lập trên hướng tiếp cận chót tại độ cao và cự ly mà từ đó cho phép tổ lái tuân thủ theo phương thức tiếp cận chót;
- **Nếu tàu bay phải được dẫn dắt qua trục tim của phương thức tiếp cận mà tổ lái đã xác định được, tổ lái phải được thông báo về ý định của KSVKL và lý do về việc kéo dài hướng bay (ví dụ như để sắp xếp thứ tự). Nếu không có thông báo cho tổ lái trước khi tiến nhập hướng tiếp cận chót, tổ lái sẽ thực hiện tiến nhập và thông báo KSVKL. Điều này bao gồm cả trường hợp mất liên lạc và đặc biệt quan trọng khi có địa hình cao ở phía đối diện hướng tiếp cận;**
- **Khi đang được dẫn dắt vào hướng tiếp cận chót của phương thức RNAV (GNSS) hoặc RNP, tổ lái phải thông báo cho KSVKL nếu điểm tiến nhập sẽ tạo ra sự sai lệch thứ tự các lộ điểm của phương thức tiếp cận. Tổ lái phải yêu cầu dẫn dắt lại về điểm bắt đầu phương thức phù hợp.**

2.6 Phương thức khai thác giám sát ATS trong công tác cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động

Dịch vụ thông báo bay và báo động sử dụng dữ liệu giám sát được quy định tại Chương 9, Tài liệu 4444.

2.6.1 Phương thức thông báo bay:

- Thông tin thông báo bay được cung cấp bao gồm:

- Thông tin xung đột nguy hiểm;
- Thông tin hỗ trợ tổ lái dẫn dường.

- KSVKL không được phép cung cấp thông tin địa hình trong vùng trời không có kiểm soát trừ trường hợp khẩn nguy.

- Thông tin xung đột nguy hiểm: Khi một tàu bay được quan sát trên màn hình giám sát có dấu hiệu nằm trên hướng bay xung đột với một tàu bay đã được nhận biết khác, KSVKL phải:

provide non-radar separation until identity is established and radar control can be exercised.

b. Approach procedure:

- *ATC shall be advised of the type of approach for which the aircraft is being radar vectored and the radar controller will pass information applicable to the type and stage of the approach procedure;*
- *The approach procedure will be the most appropriate procedure for the runway in use, having regard to the prevailing MET conditions and traffic;*
- *This does not prevent a pilot requesting and being cleared for a visual approach while being vectored for an instrument approach, when the requirements for a visual approach can be met.*

c. ATS surveillance services vectoring for instrument approach:

- *An aircraft will be vectored so that it will be established on final approach at a level and distance that will enable the pilot to comply with the final approach procedure;*
- ***If an aircraft has to be vectored through the centreline of a pilot interpreted approach (final approach track), the pilot will be advised of the controller's intentions and the reason for the track extension (e.g: sequencing). If no advice is given to a pilot prior to intercepting final approach, the pilot is to intercept final approach and advise ATC. This includes the case of loss of communications and is particularly important where there is high terrain on the opposite side of the approach track;***
- ***When being vectored for the final of an RNAV (GNSS) approach or for an RNAV (RNP) approach, the pilot shall advise ATC if the intercept point will cause incorrect sequencing of the waypoints of the approach procedure. The pilot should request vectors back to an appropriate start point of the procedure.***

2.6 Use of ATS surveillance systems in flight information service and alerting services

Flight information and alerting services use surveillance data as regulated in Chapter 9, Doc 4444.

2.6.1 Flight Information procedure:

- Flight information includes:

- *Collision hazard information;*
- *Information to assist the pilot with navigation.*

- ATC is not permitted to provide radar terrain information in uncontrolled airspace except in emergency.

- Collision hazard information: When an unknown aircraft is observed on monitor to be on conflicting path with an identified aircraft, the ATC shall:

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

- Cảnh báo tổ lái biết về hướng bay tương đối theo hình thức 12 giờ đồng hồ (12-hour clock) để thực hiện tránh tàu bay liên quan;
- Thông báo cho tổ lái khi xung đột không còn tồn tại.

- Thông tin cung cấp cho tàu bay bao gồm:

- Hướng tương đối của tàu bay đó theo hình thức 12 giờ đồng hồ;
- Cự ly của tàu bay đó và hướng di chuyển; và
- Nếu có thể, độ cao Mode C chưa được xác nhận của tàu bay đó.

Thông tin được cung cấp nhằm hỗ trợ tổ lái tránh xung đột giữa các tàu bay. Tổ lái phải có trách nhiệm quan sát và bay tránh tàu bay khác.

KSVKL không cần phải cung cấp thông tin để nhận dạng tàu bay liên quan đến dấu hiệu lạ quan sát được trên màn hình giám sát khi:

- Có cơ sở rằng tàu bay lạ hoạt động trong và tuân thủ các phương thức đối với vùng trời sử dụng đặc biệt (nếu được thiết lập), hành lang bay VFR hoặc khu vực hàng không chung; hoặc
- Tàu bay đã được nhận dạng đang hoạt động trong vùng trời có kiểm soát, và nếu có thể giả định rằng tàu bay lạ đang hoạt động dưới vùng trời liên quan đó.

2.6.2 Phương thức báo động: Căn cứ thông tin thu được từ các nguồn giám sát, KSVKL phải kịp thời thông báo cho các đơn vị liên quan về tình trạng khẩn khuy, khẩn cấp của tàu bay (SSR code 7500 hoặc 7700 hoặc các chế độ khẩn nguy, khẩn cấp tương ứng của ADS-B) **đồng thời áp dụng các biện pháp thích hợp để hỗ trợ tổ lái.**

2.7 Xử lý tình huống bất thường, khẩn nguy, khẩn cấp

Việc xử lý tình huống áp dụng theo hướng dẫn tại Chương 15, Tài liệu 4444.

2.7.1 Hỏng máy phát vô tuyến trên tàu bay:

a. Khi không liên lạc được với tàu bay, KSVKL phải xác định xem máy thu của tàu bay có hoạt động không bằng cách ra huấn lệnh cho tàu bay trên tần số đang sử dụng, theo dõi đường di chuyển của điểm dấu trên cơ sở của huấn lệnh đã cấp hoặc cấp huấn lệnh bật tín hiệu nhận dạng thay đổi mã số SSR, máy phát ADS- B.

Ghi chú:

- Tàu bay trang bị thiết bị ADS-B khi bị mất liên lạc có thể bật các chế độ ADS khẩn nguy, khẩn cấp thích hợp.
- Nếu các biện pháp nêu trên không hiệu quả thì KSVKL lặp lại các biện pháp đó trên các tần số khác mà cho rằng tổ lái có thể nhận được.
- Khi thực hiện theo hướng dẫn trên, huấn lệnh về thay đổi hướng bay phải đảm bảo sao cho tàu bay có thể quay trở lại đường bay quy định sau khi đã thực hiện theo các huấn lệnh của KSVKL.

- *Warn the pilot of the aircraft bearing in terms of the 12-hour clock to avoid related aircraft;*
- *Notify the pilot when the conflict no longer exists.*

- Information provide for aircraft include:

- *Its relative bearing in terms of the 12-hour clock;*
- *Its distance and apparent movement; and*
- *If available, its unverified Mode C altitude readout.*

Information provided to assist the pilot to avoid conflicting between aircraft. Pilot have responsibility to observe and avoid other aircraft.

ATC are not required to pass information to identify aircraft concerning unknown aircraft observed on radar when:

- *It can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating within, and complying with the procedures appropriate to designated special use airspace, VFR transit lanes, or general aviation areas; or*
- *The identified aircraft is operating in controlled airspace if it can reasonably be assumed that the unknown aircraft is operating below the airspace concerned.*

2.6.2 Alerting procedure: *According to information collected from surveillance sources, ATC shall notify immediately to relevant units about aircraft distress or urgency situations (SSR code 7500 or 7700 or relevant emergency and distress mode of ADS-B) and* ***apply appropriate methods in order to support pilot simultaneously.***

2.7 Contingency, emergency and distress situation

Handling contingency, emergency and distress situations comply with Chapter 15, Doc 4444.

2.7.1 Failure of radio transmitter on aircraft:

a. When there is no communication with aircraft, the ATC shall first determine whether the aircraft's receiver is functioning or not by instructing the aircraft on the frequency in use, monitor aircraft route based on issued clearance or issue another clearance of changing SSR code, ADS-B terminal.

Note:

- *In case of loss communication, aircraft equipped with ADS-B may use another appropriate emergency/distress ADS mode.*
- *If the above action is unsuccessful, the instructions will be repeated on any available frequency on which it is believed the aircraft might obtain.*
- *When applying the above mentioned instruction, clearance about changing direction shall ensure that aircraft may turn back to the required track after following the ATC clearance.*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

b. Sau khi xác nhận máy thu của tàu bay còn hoạt động tốt, KSVKL tiếp tục kiểm soát tàu bay, sử dụng báo nhận của tổ lái bằng cách bật tín hiệu nhận dạng hoặc bằng cách thay đổi mã số SSR hoặc thay đổi máy phát ADS-B.

2.7.2 Hỏng toàn bộ các thiết bị liên lạc trên tàu bay:

- Tàu bay có kiểm soát đang hoạt động hoặc sẽ hoạt động trong khu vực hoặc trên các mực bay áp dụng phân cách trong môi trường giám sát bị mất liên lạc hoàn toàn thì KSVKL có thể tiếp tục duy trì hình thức phân cách đang áp dụng.

- Nếu không nhận dạng được tàu bay bị mất liên lạc thì áp dụng phân cách cao giữa các tàu bay được nhận dạng và tàu bay bị mất liên lạc mà không được nhận dạng cho đến khi được thông báo hoặc có cơ sở khẳng định chắc chắn rằng tàu bay mất liên lạc đã bay qua vùng trời có liên quan, đã hạ cánh hoặc chuyển hướng đi một nơi khác.

2.7.3 Hỏng thiết bị nguồn giám sát:

- Trường hợp khẩn cấp, KSVKL có thể sử dụng tạm thời các tiêu chuẩn phân cách cao bằng một nửa theo quy định nếu các tiêu chuẩn phân cách quy ước không thực hiện được ngay.

2.7.4 Tàu bay không được trang bị máy phát đáp và không đáp ứng ADS-B

a. Tàu bay không được trang bị máy phát đáp và không đáp ứng ADS-B: KSVKL áp dụng phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác;

b. Tàu bay không đáp ứng ADS-B nhưng được trang bị máy phát đáp: KSVKL áp dụng phân cách giám sát (ra đa) giữa tàu bay này với tàu bay khác khi các tàu bay này đều đã được nhận dạng;

c. Tàu bay không được trang bị máy phát đáp nhưng đáp ứng ADS-B: KSVKL áp dụng phân cách giám sát ADS-B giữa tàu bay này với tàu bay khác;

d. Tàu bay không đáp ứng ADS-B hoạt động trong môi trường chỉ có tín hiệu giám sát ADS-B:

- **Trong khu vực vùng trời sân bay Cam Ranh, KSVKL APP/TWR Cam Ranh áp dụng phương thức bay RNP 1 và các hình thức phân cách theo quy ước (địa điểm, thời gian, khung độ cao) giữa các tàu bay này với tàu bay khác;**

- **Trong khu vực đường dài, KSVKL áp dụng hình thức phân cách theo quy ước giữa tàu bay này với tàu bay khác, hoặc áp dụng một hình thức phân cách khác phù hợp với các phương thức đang được áp dụng tại vùng trời mà tàu bay đó đang hoạt động (RNP 10, ADS-C/CPDLC ...).**

2.7.5 Gián đoạn hoặc chấm dứt dịch vụ giám sát

- Kiểm soát viên không lưu phải kịp thời thông báo, áp dụng hành động xử lý phù hợp và phân cách theo quy ước khi dịch vụ giám sát bị gián đoạn hoặc chấm dứt;

- Khi chuyển giao kiểm soát tàu bay từ vùng trời điều hành bay sử dụng giám sát sang vùng trời mà tại đó chỉ cung cấp phân cách quy ước thì KSVKL phải thiết lập phân cách quy ước giữa tàu bay được chuyển giao

b. After confirming that transmitter of aircraft is still working, ATC keep on controlling the aircraft, using the confirmation from pilot by squawking ident or changing SSR code or changing ADS-B transponder.

2.7.2 Failure of all communication facilities on aircraft:

- *ATC keep on maintaining current separation for controlled aircraft operating or will operate in area or at flight level applying separation in surveillance airspace totally loss communication.*

- *If the aircraft experiencing the communications failure is not identified, vertical separation will be applied between identified aircraft and any unidentified aircraft with the communications failure until being notified, or can safely be assumed, that the aircraft with radio failure has passed through the airspace concerned or has landed or has diverted to another direction.*

2.7.3 Failure of surveillance unit:

- *In case of emergency, ATC can temporarily apply a half of standard vertical separation if conventional vertical separation cannot be used immediately.*

2.7.4 Aircrafts not equipped with SSR transponder and ADS-B:

a. Aircrafts not equipped with SSR transponder and non ADS-B approved: Conventional separation applied;

b. Aircraft equipped with SSR transponder but non ADS-B approved: Radar separation surveillance applied;

c. Aircraft not equipped with SSR transponder but ADS-B approved: ADS-B separation surveillance applied;

d. Non ADS-B approved aircraft operating within ADS-B airspace only:

- ***Within Cam Ranh airspace, RNP 1 and conventional separation are applied by Cam Ranh APP/TWR (location, time, altitude);***

- ***Within area control airspace, conventional separation or other separation in accordance with current flight procedures ((RNP 10, ADS-C/CPDLC ...) are applied.***

2.7.5 Interruption or discontinuation surveillance service

- *ATC shall inform the situation, apply conventional separation and appropriate method;*

- *When aircraft is transferred from the ATS airspace provided with ATS surveillance services to ATS airspace provided with conventional separation only, then conventional separation between transferred*

© Civil Aviation Authority of Viet Nam

với tàu bay có kiểm soát khác trước khi thực hiện chuyển giao.

aircraft and other controlled aircraft shall be established before transferring.

2.8 Thuật ngữ giữa kiểm soát viên không lưu và tổ lái

Kiểm soát viên không lưu và tổ lái sử dụng những thuật ngữ sau khi tàu bay hoạt động trên các đường bay ATS quy định:

2.8 Air Traffic Controller (ATC) - Pilot phraseologies

ATC and pilots are to note the following phraseologies when operating on the specified ATS routes:

	Trường hợp ***Circumstances***	**Thuật ngữ** ***Phraseologies***
1	Nhận dạng tàu bay *Aircraft identification*	- REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (*or* ALTITUDE)]; - FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING; - TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; - IDENTIFIED [*position*]; - NOT IDENTIFIED [*reason*], [RESUME (*or* CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2	Vị trí tàu bay *Aircraft position*	POSITION (*distance*) (*direction*) OF (*significant point*) (*or* OVER *or* ABEAM (*significant point*).
3	Chấm dứt dịch vụ giám sát *Discontinuation surveillance service*	- WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (*appropriate instructions or information*); - IDENTIFICATION LOST [*reasons*] (*instructions*). - SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED.
4	Yêu cầu khả năng của thiết bị SSR *Requirement of SSR capability*	- ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; - TRANSPONDER (*as shown in the flight plan*); - NEGATIVE TRANSPONDER.
5	Yêu cầu khả năng của thiết bị ADS-B *Requirement of ADS-B capability*	- ADVISE ADS-B CAPABILITY; - ADS-B TRANSMITTER (*data link*); - ADS-B RECEIVER (*data link*); - NEGATIVE ADS-B.
6	Yêu cầu lựa chọn lại nhận dạng của tàu bay sử dụng ADS-B hoặc Mod S *Require re-select aircraft identification applied ADS-B or Mod S*	- RE-ENTER [ADS-B *or* MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
7	Yêu cầu truyền phát độ cao khí áp *Requirement of altimeter transmission*	- SQUAWK CHARLIE; - TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
8	Yêu cầu và kiểm tra việc nhận lại độ cao/mực bay *Requirement of altimeter setting*	- CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (*level*).

3 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ hủy bỏ AIP SUP A38/17.

3 CANCELLATION

This AIP Supplement shall supersede AIP SUP A38/17.

4 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP này có hiệu lực từ 17h00 giờ quốc tế ngày 15 tháng 08 năm 2018.

4 EFFECTIVE

This AIP Supplement shall be become effective from 17h00 UTC dated 15th AUG 2018.

For Director General

Nguyen The Hung
Director, Department of Air Navigation – CAAV

© Civil Aviation Authority of Viet Nam