

**CÁC BỘ****BỘ QUỐC PHÒNG**

**QUYẾT ĐỊNH của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng số 100/2004/QĐ-BQP ngày 16/7/2004 về việc ban hành “Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam”.**

**BỘ TRƯỞNG BỘ QUỐC PHÒNG**

*Căn cứ vào Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;*

*Căn cứ vào Nghị định số 30/2004/NĐ-CP ngày 16 tháng 01 năm 2004 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Quốc phòng;*

*Căn cứ vào Nghị định số 25/2000/NĐ-CP ngày 01 tháng 8 năm 2000 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam;*

*Theo đề nghị của Tổng Tham mưu trưởng Quân đội Nhân dân Việt Nam và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam,*

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành “Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam”.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo và thay thế Quyết định số 232/1998/QĐ-QP ngày 27 tháng 02 năm 1998 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ban hành kèm theo bản “Quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam”.

**Điều 3.** Tổng Tham mưu trưởng Quân đội Nhân dân Việt Nam, Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Thủ trưởng các cơ quan, các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**BỘ TRƯỞNG BỘ QUỐC PHÒNG**

**Đại tướng Phạm Văn Trà**

**QUY TẮC về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam**

*(ban hành kèm theo Quyết định số 100/2004/QĐ-BQP ngày 16 tháng 7 năm 2004 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng).*

**Chương I****QUY TẮC CHUNG**

**Điều 1.** Bản Quy tắc về bay, quản lý



và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam (sau đây viết tắt là Quy tắc bay) bao gồm những nội dung cơ bản và nguyên tắc tổ chức thực hiện bay, quản lý - điều hành bay và sử dụng vùng trời nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (dưới đây gọi tắt là vùng trời Việt Nam) nhằm bảo đảm an ninh, an toàn hoạt động hàng không, sẵn sàng chiến đấu của các lực lượng vũ trang góp phần xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa.

**Điều 2.** Cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động bay và sử dụng vùng trời đều phải thực hiện đầy đủ các quy định của Quy tắc này.

**Điều 3.** Mọi quy chế, quy tắc, điều lệ và những quy định khác của các cơ quan, đơn vị liên quan đến hoạt động bay và sử dụng vùng trời đều phải phù hợp với nội dung, yêu cầu của bản Quy tắc này.

**Điều 4.** Người chỉ huy các cấp, thành viên trong tổ bay, người thực hiện nhiệm vụ tại sở chỉ huy các cấp của Quân chủng Phòng không - Không quân, ở các cơ quan quản lý vùng trời, cơ quan quản lý - điều hành bay, cơ quan quản lý bay dân dụng, đơn vị bảo đảm bay quân sự và dân dụng phải nắm chắc và thực hiện đầy đủ, kịp thời những nội dung và yêu cầu của bản Quy tắc này.

Trong bản Quy tắc này, các cơ quan quản lý - điều hành bay Quân chủng Phòng không - Không quân và quản lý

bay dân dụng, dưới đây được gọi chung là cơ quan điều hành bay.

**Điều 5.** Khi có sự vi phạm những quy định trong bản Quy tắc này, người chỉ huy có thẩm quyền phải nhanh chóng áp dụng mọi biện pháp để chấm dứt vi phạm và báo cáo lên người chỉ huy trực tiếp của mình. Trong thời gian ngắn nhất, người chỉ huy phải tổ chức điều tra, xác minh vụ việc vi phạm, xác định rõ nguyên nhân, khắc phục hậu quả, áp dụng các biện pháp ngăn ngừa và không để xảy ra các vụ vi phạm tương tự. Những tập thể và cá nhân vi phạm, tùy theo tính chất, mức độ vi phạm có thể bị xử lý theo kỷ luật quân đội và pháp luật của Nhà nước.

## MỤC 1. QUY TẮC VỀ PHƯƠNG TIỆN BAY

**Điều 6.** Trong bản Quy tắc này, phương tiện bay được hiểu là những thiết bị kỹ thuật dùng để bay trong khí quyển của trái đất hoặc trong không gian vũ trụ.

Căn cứ vào tính chất động lực học bay, phương tiện bay được phân ra loại nhẹ hơn không khí (khí cầu, khí cầu có động cơ...) và loại nặng hơn không khí (máy bay, tàu lượn, trực thăng, tàu vũ trụ...).

Căn cứ vào yếu tố người điều khiển, phương tiện bay được phân ra loại có người lái và không người lái.

Căn cứ vào mục đích và quyền sử



dụng, phương tiện bay được phân ra phương tiện bay quân sự và phương tiện bay dân dụng.

Sau đây các loại phương tiện bay hoạt động trong khí quyển hàng không được gọi chung là máy bay.

**Điều 7.** Máy bay đưa vào hoạt động bay phải thỏa mãn các yêu cầu, các quy định về sử dụng và bảo đảm an toàn bay.

**Điều 8.** Khi hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam, máy bay phải có đăng ký, được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch, số hiệu, phù hiệu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam quy định. Máy bay nước ngoài phải có đăng ký và sơn gắn dấu hiệu quốc tịch phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký máy bay.

Cấm những máy bay không có dấu hiệu quốc tịch, phù hiệu phân biệt quốc gia hoặc có nhưng không đúng với dấu hiệu, phù hiệu quy định cho loại máy bay đó bay trong vùng trời Việt Nam.

Máy bay phải có đủ trang bị thông tin bảo đảm liên lạc thường xuyên, liên tục với cơ quan điều hành bay. Việc sử dụng thiết bị thông tin liên lạc trên máy bay phải tuân theo quy định của các cơ quan điều hành bay và chỉ được sử dụng cho mục đích quản lý và điều hành bay. Nghiêm cấm máy bay hoạt động khi không đủ trang bị thông tin liên lạc theo quy định.

**Điều 9.** Các cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, các tổ chức và cá nhân khi nhập máy bay vào Việt Nam để khai thác sử dụng phải gửi hồ sơ tính năng kỹ thuật của máy bay (kèm theo các ảnh về hình dáng, cờ hiệu, dấu hiệu quốc tịch máy bay) về Bộ Tổng Tham mưu Quân đội Nhân dân Việt Nam (sau đây gọi tắt là Bộ Tổng Tham mưu).

Căn cứ chức năng, nhiệm vụ của các cơ quan quản lý vùng trời, quản lý bay, Bộ Tổng Tham mưu sao gửi hồ sơ trên đến các đầu mối liên quan để thông báo hiệp đồng, quản lý, điều hành bay chặt chẽ an toàn.

**Điều 10.** Căn cứ vào điều kiện địa hình khí hậu, phương tiện, trang thiết bị bảo đảm cất cánh, hạ cánh và dẫn đường trên máy bay, Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Cục Hàng không Việt Nam trong phạm vi quản lý của mình xác định tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất cho cất, hạ cánh đối với từng loại máy bay.

## Mục 2. QUY TẮC VỀ TỔ BAY

**Điều 11.** Trong bản Quy tắc này, tổ bay bao gồm tổ trưởng (lái chính), các thành viên khác trong tổ lái và nhân viên phục vụ trong máy bay khi thực hiện chuyến bay.

Căn cứ vào kiểu, loại máy bay, nhiệm vụ và điều kiện khai thác; Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân, Cục



trưởng Cục Hàng không Việt Nam trong phạm vi quản lý của mình quy định thành phần tổ bay.

**Điều 12.** Máy bay Việt Nam chỉ được phép bay khi có đủ thành phần tổ bay theo quy định, trừ trường hợp có quy định riêng của Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

Máy bay của nước ngoài do doanh nghiệp hàng không Việt Nam thuê hoặc liên doanh khi bay ngoài đường hàng không trong vùng trời Việt Nam, trong thành phần tổ bay phải có phi công hoặc nhân viên dẫn đường trên không của Việt Nam tham gia thực hiện nhiệm vụ chuyến bay để bảo đảm an toàn, chấp hành các quy định về bay trong vùng trời Việt Nam.

**Điều 13.** Trong trường hợp cần thiết để huấn luyện, kiểm tra các thành viên trong tổ bay hoặc thực hiện nhiệm vụ trong chuyến bay đặc biệt, Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có thể bổ sung vào tổ bay những thành phần khác thực hiện nhiệm vụ chuyến bay.

**Điều 14.** Người chỉ huy cấp trên hoặc người thanh tra bay khi kiểm tra kỹ thuật bay của tổ bay trong chuyến bay thì thuộc thành phần tổ bay, là người phụ trách tổ bay và chịu trách nhiệm chính về chuyến bay.

**Điều 15.** Thành viên tổ bay phải có

bằng hoặc chứng chỉ được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp hoặc công nhận.

Thành viên tổ bay (phi công) theo chức trách, nhiệm vụ và đơn vị công tác phải nắm chắc các quy định, nội dung liên quan đến tổ chức, thực hiện hoạt động bay và quản lý vùng trời, quản lý bay được nêu trong các văn bản pháp quy và văn bản ngành.

**Điều 16.** Khi thực hiện chuyến bay, thành viên tổ bay (phi công) phải mang đủ giấy tờ liên quan đến chuyến bay và phải chấp hành nghiêm các quy định về bay, về an ninh, an toàn của chuyến bay.

Thành viên tổ bay vi phạm quy định trên thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm sẽ bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

**Điều 17.** Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam trong phạm vi quản lý của mình, căn cứ vào trình độ huấn luyện bay và kết quả kiểm tra để quy định tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất cho các thành viên tổ bay trên từng kiểu loại máy bay. Tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất của tổ bay ghi trong giấy giao nhiệm vụ bay được tính theo tiêu chuẩn của người lái hoặc dẫn đường trên không, người có tiêu chuẩn thấp hơn.

**Điều 18.** Mọi người đi trên máy bay phải thực hiện vô điều kiện những chỉ



dẫn của tổ trưởng tổ bay, thành viên tổ bay hoặc người phụ trách tổ bay quy định tại Điều 11 và 14 của Quy tắc này.

**Điều 19.** Hành khách đi trên máy bay (kể cả những người có quyền được sử dụng hoặc sở hữu máy bay đó, người có nhiều kinh nghiệm về công tác bay) không được can thiệp vào công việc của tổ bay hoặc buộc tổ bay thay đổi nhiệm vụ đã được giao.

Người ký văn bản giao nhiệm vụ cho tổ bay hoặc người chỉ huy cấp trên trực tiếp của người đó, trong phạm vi quyền hạn của mình có quyền thay đổi nhiệm vụ bay nhưng phải tuân thủ các quy định về điều kiện bay của cơ quan điều hành bay và phải thông báo cho cơ quan điều hành bay có thẩm quyền để hiệp đồng, thông báo và điều hành.

**Điều 20.** Trong chuyến bay, tổ trưởng tổ bay có thể áp dụng các biện pháp cần thiết đối với hành khách trên máy bay nếu hành khách đó có hành vi đe dọa đến an toàn chuyến bay hoặc không tuân theo sự chỉ dẫn của thành viên tổ bay.

**Điều 21.** Nghiêm cấm:

1. Vận chuyển trên máy bay chất nổ, chất cháy, súng đạn, hàng cấm khi không được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

2. Phóng, bắn, thả từ trên không vật dụng, tài liệu, hàng hóa, các chất gây hại hoặc chứa đựng nguy cơ gây hại;

3. Treo cờ, biểu ngữ, phát loa tuyên truyền khi không được phép;

4. Quay phim, chụp ảnh từ trên không hoặc sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến sai quy định, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

### Mục 3. QUY TẮC PHÂN LOẠI CÁC CHUYẾN BAY

**Điều 22.** Căn cứ vào nhiệm vụ, điều kiện lái, dẫn đường, khu vực hoạt động độ cao bay, điều kiện địa hình, khí tượng, thời gian (ngày, đêm) và số lượng máy bay cùng thực hiện một nhiệm vụ để phân loại các chuyến bay.

Theo phạm vi và quyền hạn của mình, Tư lệnh Quân chủng Phòng không Không quân, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định việc phân loại các chuyến bay.

**Điều 23.** Căn cứ vào kiểu loại, trang thiết bị, điều kiện lái và dẫn đường, các chuyến bay được phân ra:

1. Bay bằng mắt.
2. Bay bằng thiết bị.

**Điều 24.** Căn cứ theo khu vực hoạt động, các chuyến bay được phân ra:

1. Các chuyến bay trong khu vực vùng trời sân bay.
2. Các chuyến bay trong đường hàng không theo quy định của pháp luật.



3. Các chuyến bay ngoài đường hàng không và ngoài khu vực vùng trời sân bay.

4. Các chuyến bay trong khu vực đặc biệt, vùng trời biên giới.

5. Các chuyến bay hoạt động trong khu vực trách nhiệm của một trung tâm quản lý - điều hành bay.

6. Các chuyến bay hoạt động trong nhiều khu vực trách nhiệm của nhiều trung tâm quản lý - điều hành bay.

**Điều 25.** Căn cứ vào độ cao bay, các chuyến bay được phân ra:

1. Bay ở độ cao rất thấp: là các chuyến bay được thực hiện ở độ cao bằng hoặc thấp hơn 200 m tính theo địa hình.

2. Bay ở độ cao thấp: là các chuyến bay được thực hiện ở độ cao từ trên 200 m đến 2.000 m tính theo địa hình.

3. Bay ở độ cao trung bình: là các chuyến bay được thực hiện ở độ cao từ trên 2.000 m đến 6.000 m tính theo địa hình.

4. Bay ở độ cao cao: là các chuyến bay được thực hiện ở độ cao từ trên 6.000 m đến 12.000 m tính theo địa hình.

5. Bay ở tầng bình lưu: là các chuyến bay được thực hiện ở độ cao từ trên 12.000 m đến 40.000 m tính theo địa hình.

**Điều 26.** Căn cứ vào địa hình, các chuyến bay được phân ra:

1. Bay trên địa hình đồng bằng và trung du.

2. Bay trên vùng núi.

3. Bay trên vùng biển.

**Điều 27.** Căn cứ vào thời gian ngày, đêm, các chuyến bay được phân ra:

1. Các chuyến bay ngày là các chuyến bay được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn.

2. Các chuyến bay đêm là các chuyến bay được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc.

3. Các chuyến bay cả ngày và đêm là các chuyến bay được thực hiện trong khoảng thời gian, trong đó có thời điểm chuyển từ ngày sang đêm hoặc ngược lại.

**Điều 28.** Căn cứ vào điều kiện khí tượng, các chuyến bay được phân ra:

1. Chuyến bay theo điều kiện khí tượng giản đơn là chuyến bay mà tổ lái (phi công) có thể thực hiện quan sát hoàn toàn bằng mắt kể từ lúc cất cánh đến lúc hạ cánh (trừ những chuyến bay quan sát bằng mắt khi mây thấp hoặc tầm nhìn hạn chế).

2. Chuyến bay theo điều kiện khí tượng phức tạp là chuyến bay có thể thực hiện hoàn toàn hoặc một phần bằng thiết bị (không nhìn thấy đất hoặc đường chân trời tự nhiên) hoặc các



chuyến bay quan sát bằng mắt khi mây thấp, tầm nhìn hạn chế.

Đối với hàng không dân dụng áp dụng theo quy tắc không lưu hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 29.** Căn cứ vào số lượng máy bay cùng thực hiện một nhiệm vụ, các chuyến bay được phân ra:

1. Bay một chiếc;
2. Bay tốp: từ hai chiếc trở lên.

#### Mục 4. QUY TẮC VỀ SÂN BAY, CỤM SÂN BAY

**Điều 30.** Sân bay là nơi có các công trình và các trang thiết bị cần thiết để đảm bảo các hoạt động bay và an toàn cho máy bay.

Sân bay có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay và dân cư trong khu vực đó.

**Điều 31.** Căn cứ vào lớp phủ bề mặt của đường cất, hạ cánh, các sân bay được phân ra:

1. Sân bay có lớp phủ nhân tạo.
2. Sân bay không có lớp phủ nhân tạo.

**Điều 32.** Căn cứ vào quyền quản lý sử dụng và nhiệm vụ được giao, các sân bay được phân ra:

1. Sân bay quân sự là sân bay do Bộ Quốc phòng (Quân chủng Phòng không -

Không quân, Quân chủng Hải quân hoặc quân khu) quản lý.

2. Sân bay dân dụng là sân bay do Bộ Giao thông vận tải (Cục Hàng không Việt Nam) quản lý.

3. Sân bay hỗn hợp là sân bay có các đơn vị không quân và hàng không dân dụng cùng đóng quân và khai thác.

**Điều 33.** Căn cứ vào các đặc tính sử dụng, các sân bay dân dụng được phân ra:

1. Sân bay quốc tế là sân bay được sử dụng để bảo đảm giao lưu hàng không quốc tế và nội địa. Danh mục các sân bay quốc tế do Thủ tướng Chính phủ quyết định.

2. Sân bay dân dụng nội địa là sân bay được sử dụng cho máy bay của Việt Nam thực hiện các chuyến bay nội địa.

**Điều 34.** Việc đình chỉ hoạt động bay để sửa chữa, nâng cấp sân bay và việc cho phép khai thác sân bay xây dựng mới, sân bay sau sửa chữa, nâng cấp được quy định như sau:

1. Đối với sân bay quân sự, do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân đề nghị, Tổng Tham mưu trưởng quyết định.

2. Đối với sân bay dân dụng, do thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng quyết định.

3. Đối với sân bay hỗn hợp, do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân



và thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng đề nghị, Tổng Tham mưu trưởng quyết định.

Khi đình chỉ hoặc cho phép khai thác sân bay, cơ quan ký quyết định phải thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan biết.

**Điều 35.** Căn cứ vào tính chất sử dụng sân bay, trang thiết bị đảm bảo bay và các mối liên quan khác, Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thống nhất đề nghị Tổng Tham mưu trưởng phê chuẩn người chỉ huy sân bay hỗn hợp.

**Điều 36.** Trách nhiệm của người chỉ huy sân bay:

1. Quản lý, bảo quản sân bay, các công trình sân bay, các trang thiết bị, phương tiện triển khai ở sân bay luôn ở trạng thái tốt để bảo đảm cho hoạt động bay.

2. Duy trì sân bay sẵn sàng tiếp thu, phóng hành máy bay của các đơn vị theo kế hoạch.

3. Kiểm tra, giám sát và thực hiện việc giữ gìn bí mật, an ninh, an toàn trong khu vực sân bay, quy định bảo đảm an toàn bay, tĩnh không sân bay và khu vực lân cận.

4. Biên soạn và tổ chức thực hiện quy chế bay trong khu vực sân bay; xây dựng và tổ chức thực hiện các kế hoạch phòng

thủ bảo vệ sân bay, phòng chống cháy nổ, tìm kiếm cứu nạn.

**Điều 37.** Trách nhiệm của người chỉ huy sân bay hỗn hợp:

1. Chủ trì phối hợp cùng người chỉ huy các đơn vị cùng đóng quân trong sân bay lập kế hoạch hiệp đồng, sử dụng lực lượng, phương tiện, trang bị kỹ thuật của các đơn vị trình cấp có thẩm quyền phê duyệt để thực hiện nhiệm vụ nêu trên.

2. Chủ trì tổ chức triển khai thực hiện quản lý, điều hành chung các hoạt động bay dân dụng và quân sự tại sân bay đó.

3. Chủ trì phối hợp với người chỉ huy đơn vị cùng đóng quân trên sân bay tiến hành soạn thảo quy chế sử dụng sân bay, trong đó cần phải quy định rõ các vấn đề sau:

a) Khu vực bảo vệ, đường ra vào sân bay cho từng đơn vị.

b) Phương thức sử dụng đường cát, hạ cánh, đường lăn, sân đỗ.

c) Vị trí chỉ huy chung, chế độ phối hợp điều hành các hoạt động bay chung trong sân bay.

**Điều 38.** Máy bay quân sự Việt Nam có thể sử dụng bất kỳ sân bay nào để làm sân bay dự bị, không phụ thuộc vào sân bay đó do đơn vị nào quản lý.

**Điều 39.** Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và được Tổng Tham mưu trưởng đồng ý:



1. Máy bay dân dụng có thể được tạm thời khai thác sân bay quân sự để chuyên chở hành khách, nhưng không được trú đậu thường xuyên trong sân bay quân sự;

2. Sân bay quân sự có thể được sử dụng làm sân bay dự bị cho các máy bay dân dụng. Cục Hàng không Việt Nam hiệp đồng với Quân chủng Phòng không - Không quân thống nhất phương thức bảo đảm thông tin liên lạc và sử dụng thiết bị bảo đảm bay ở sân bay dự bị để thực hiện điều hành bay an toàn.

**Điều 40.** Trong tình huống khẩn cấp, uy hiếp đến an toàn bay, máy bay dân dụng có thể hạ cánh xuống sân bay phù hợp gần nhất, không phụ thuộc sân bay đó do đơn vị nào quản lý.

Sau khi máy bay hạ cánh, người chỉ huy máy bay phải báo cáo rõ lý do việc hạ cánh cho người chỉ huy sân bay biết, đồng thời chịu sự quản lý, giám sát của người chỉ huy sân bay đó về việc giải quyết hậu quả.

**Điều 41.** Tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất của sân bay cho cất, hạ cánh được xác định theo từng hướng cất, hạ cánh và được dựa vào:

- Thành phần và đặc tính của các trang thiết bị dẫn đường trên mỗi hướng cất, hạ cánh.

- Đặc tính và kích thước đường cất, hạ cánh.

- Độ cao an toàn thấp nhất khi bay vượt chướng ngại vật.

Tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất của sân bay dân dụng được xác định phù hợp với tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

**Điều 42.** Cụm sân bay là tập hợp các sân bay gần nhau mà hoạt động bay của các sân bay này ảnh hưởng đến nhau.

1. Căn cứ tính chất các sân bay trong cụm, cụm sân bay được phân ra: quân sự và hỗn hợp quân sự - dân dụng.

a) Cụm sân bay quân sự là tập hợp một số sân bay quân sự gần nhau.

Người chỉ huy cụm sân bay quân sự trong phạm vi trách nhiệm của sư đoàn không quân do sư đoàn trưởng chỉ định. Người chỉ huy cụm sân bay quân sự trong phạm vi trách nhiệm của hai sư đoàn không quân trở lên do Tư lệnh Phòng không - Không quân chỉ định.

b) Cụm sân bay hỗn hợp quân sự - dân dụng là tập hợp một số sân bay quân sự và dân dụng gần nhau.

Người chỉ huy cụm sân bay hỗn hợp quân sự - dân dụng, nếu trong cụm không có sân bay quốc tế do Tư lệnh Phòng không - Không quân chỉ định trên cơ sở có sự thỏa thuận của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam. Trường hợp trong cụm có sân bay quốc tế do Tổng Tham mưu trưởng quyết định theo đề nghị của Tư lệnh Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.



2. Trách nhiệm của người chỉ huy cụm sân bay:

a) Chủ trì soạn thảo, trình ký ban hành và tổ chức thực hiện quy chế bay của cụm sân bay. Chủ trì tổ chức hiệp đồng để thực hiện các kế hoạch an ninh, kế hoạch khẩn nguy - cứu nạn, các phương án phòng chống khủng bố của các sân bay trong cụm.

b) Tổ chức mạng thông tin liên lạc giữa các sân bay trong cụm và tham gia tổ chức mạng thông tin liên lạc giữa cụm sân bay với cơ quan quản lý vùng trời và quản lý - điều hành bay cấp trên.

c) Chủ trì lập kế hoạch bay chung của các sân bay trong cụm sân bay, điều chỉnh các hoạt động bay đột xuất ngoài kế hoạch.

d) Tổ chức hiệp đồng, phân công cụ thể thực hiện việc phối hợp điều hành các chuyến bay đi, đến trong khu vực cụm sân bay.

e) Duy trì chế độ dự báo, thông báo bay giữa các sân bay trong cụm và giữa cụm sân bay với các đơn vị liên quan.

## Chương II

### QUY TẮC QUẢN LÝ, SỬ DỤNG VÙNG TRỜI

**Điều 43.** Vùng trời Việt Nam bao gồm vùng trời trên đất liền, trên hải đảo, quần đảo, trên nội thủy và trên lãnh hải,

kể cả lãnh hải các hải đảo, quần đảo của Việt Nam, do pháp luật nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết xác định.

**Điều 44.** Vùng trời Việt Nam là một bộ phận không thể tách rời lãnh thổ của Việt Nam. Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các lực lượng quản lý, bảo vệ vùng trời Việt Nam thực hiện chủ quyền toàn vẹn, tuyệt đối đối với vùng trời Việt Nam theo quy định của pháp luật.

**Điều 45.** Máy bay nước ngoài chỉ được bay vào, bay ra, quá cảnh và hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam khi được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp phép.

1. Chỉ được bay trên các đường hàng không và hạ, cất cánh tại các sân bay mở ra cho giao lưu hàng không quốc tế theo quy định của pháp luật Việt Nam.

2. Trong trường hợp muốn bay ngoài đường hàng không, hạ, cất cánh tại sân bay dân dụng nội địa phải được phép của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam; tuân thủ các quy định về quản lý không lưu và các quy định liên quan khác.

3. Không được thực hiện các hành vi trái với quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết.

**Điều 46.** Tổng Tham mưu trưởng Quân đội nhân dân Việt Nam quy định



quy chế quản lý, sử dụng vùng trời Việt Nam, chủ trì phối hợp giải quyết các vấn đề có liên quan đến việc bảo vệ, quản lý, sử dụng vùng trời nhằm bảo đảm sẵn sàng chiến đấu cho các lực lượng vũ trang và bảo đảm thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế, xã hội của ngành Hàng không dân dụng Việt Nam an toàn, hiệu quả. Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân căn cứ vào bản Quy tắc này xác định chế độ bay chung, phối hợp với Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm tra việc thực hiện quy tắc về bay, quản lý và điều hành bay đối với tất cả các hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.

**Điều 47.** Máy bay khi hoạt động khai thác thương mại, muốn cất, hạ cánh ở sân bay ngoài quy định hoạt động hàng không, ở bãi ngoài sân bay hoặc bay ngoài đường hàng không quy định phải được Bộ Tổng Tham mưu cho phép.

Bộ Tổng Tham mưu căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ kinh doanh của các doanh nghiệp, các vấn đề về an ninh, an toàn bay và các yêu cầu bảo đảm khác để quy định cụ thể các tuyến bay ngoài đường hàng không.

Khi các doanh nghiệp có yêu cầu khai thác bay ngoài tuyến bay đã cho phép, Cục Hàng không Việt Nam hoặc Quân chủng Phòng không - Không quân phải có văn bản đề nghị Bộ Tổng Tham mưu kèm theo các văn bản, tài liệu có liên quan đến chuyến bay để Bộ Tổng Tham mưu xem xét giải quyết.

**Điều 48.** Vùng trời Việt Nam được chia thành những khu vực trách nhiệm quản lý - điều hành bay phù hợp với khu vực trách nhiệm chiến đấu của các đơn vị, các cơ quan quản lý bay dân dụng và được giao cho các Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực tương ứng quản lý điều hành nhằm bảo đảm thuận tiện cho việc thông báo, hiệp đồng và bảo đảm an toàn bay.

Phạm vi khu vực trách nhiệm của từng trung tâm do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân đề nghị, Tổng Tham mưu trưởng phê chuẩn.

Trong quá trình tổ chức hoạt động bay, các cơ quan điều hành bay quân sự và hàng không dân dụng phải thông báo, hiệp đồng chặt chẽ với nhau, đặc biệt khi bay cắt qua khu vực ranh giới giữa các Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực.

**Điều 49.** Quy chế bay và điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của từng Trung tâm Quản lý - Điều hành bay do cơ quan tham mưu sư đoàn không quân chủ trì phối hợp với cơ quan quản lý bay của hàng không dân dụng ở cấp tương đương soạn thảo, Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân phê chuẩn (nội dung soạn thảo dựa theo Phụ lục 1).

**Điều 50.** Trong phạm vi khu vực trách nhiệm quy định, sư đoàn trưởng không quân chịu trách nhiệm tổ chức sử dụng vùng trời có hiệu quả, đáp ứng lợi ích của tất cả các đơn vị không quân, hàng



không dân dụng và các cơ quan khác; tổ chức hiệp đồng, quản lý - điều hành, bảo đảm an toàn bay và chỉ huy công tác tìm kiếm - cứu nạn.

**Điều 51.** Để đảm bảo an toàn trong quá trình điều hành bay, vùng trời nước Việt Nam được phân chia theo chiều thẳng đứng thành không phận tầng thấp và không phận tầng cao, ranh giới quy định độ cao là 7.450 m (FL 245).

**Điều 52.** Để tổ chức quản lý và điều hành các hoạt động bay của các đơn vị, vùng trời Việt Nam được định ra:

- Vùng trời khu vực sân bay, khu vực cụm sân bay.
- Các đường hàng không quốc tế và đường hàng không nội địa.
- Các đường bay ngoài đường hàng không.
- Vùng trời các khu vực và hành lang đặc biệt.
- Vùng trời các khu vực sử dụng máy bay làm nhiệm vụ kinh tế.
- Vùng trời các khu vực cấm, khu vực hạn chế, khu vực nguy hiểm.

**Điều 53.** Ranh giới phạm vi khu vực các sân bay, các khu vực bay của cụm sân bay do sư đoàn trưởng không quân trong khu vực trách nhiệm xác định, có sự thống nhất với các cơ quan quản lý bay của Cục Hàng không Việt Nam, phù hợp với các trang thiết bị dẫn đường và giám sát nhằm bảo đảm an toàn, điều

hành bay vững chắc. Ranh giới đó được nêu trong quy chế bay và điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân.

**Điều 54.** Quy định về biên soạn và phê chuẩn quy chế bay trong khu vực sân bay, cụm sân bay (sau đây gọi tắt là Quy chế bay) như sau:

1. Quy chế bay của sân bay quân sự do người chỉ huy sân bay biên soạn, sư đoàn trưởng sư đoàn không quân trực tiếp quản lý phê chuẩn; đối với các sân bay không thuộc phạm vi chỉ huy của sư đoàn không quân do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân phê chuẩn. Những nội dung liên quan đến bảo đảm an toàn bay phải được thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam biết.

2. Quy chế bay của sân bay dân dụng do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn, có tham khảo ý kiến của Quân chủng Phòng không - Không quân về những nội dung liên quan đến công tác quản lý, điều hành bay và thông báo quy chế của sân bay đó cho Quân chủng Phòng không - Không quân biết.

3. Quy chế bay của sân bay hỗn hợp do người chỉ huy sân bay hỗn hợp chủ trì cùng các cơ quan tham mưu không quân và cơ quan quản lý bay khu vực, cảng hàng không sân bay phối hợp biên soạn; sư đoàn trưởng không quân, Giám đốc cảng hàng không và Tổng giám đốc Trung tâm Quản lý bay duyệt, trình Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không



quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam đồng phê chuẩn.

4. Quy chế bay của sân bay quốc tế và sân bay hỗn hợp quốc tế, quy trình biên soạn và duyệt trình như đối với sân bay hỗn hợp; Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam đồng phê chuẩn, Tổng Tham mưu trưởng ký quyết định ban hành.

5. Quy chế bay của cụm sân bay do người chỉ huy cụm sân bay chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan biên soạn, người chỉ huy sư đoàn không quân quản lý cụm sân bay duyệt, trình Tư lệnh Phòng không - Không quân phê chuẩn.

Nếu trong cụm sân bay có sân bay hỗn hợp thì thực hiện biên soạn và phê chuẩn quy chế bay của cụm sân bay như quy chế bay sân bay hỗn hợp; nếu trong cụm sân bay có sân bay quốc tế thì thực hiện biên soạn và phê chuẩn quy chế bay của cụm sân bay như sân bay quốc tế.

6. Cấm tổ chức bay ở các sân bay mà quy chế bay chưa được phê chuẩn.

**Điều 55.** Giới hạn khu vực sân bay, cụm sân bay, các khu vực bay, các hành lang ra vào sân bay được quy định theo địa tiêu, tọa độ địa lý, theo độ cao bay và được ghi cụ thể trong Quy chế bay.

**Điều 56.** Phạm vi khu vực sân bay, cự ly từ các khu vực bay đến sân bay và giữa các khu vực bay với nhau được quy

định tùy theo kiểu loại máy bay, điều kiện bảo đảm bay ở mặt đất.

Cự ly từ cạnh ngoài của khu vực bay với ranh giới phía ngoài của các đường hàng không khi có sự giám sát liên tục bằng radar lớn hơn 10 km, khi không có sự giám sát liên tục bằng radar lớn hơn 20 km.

Ở những khu vực không thỏa mãn được điều kiện trên thì chỉ được phép hoạt động trong trường hợp sau đây:

1. Khi đã nắm chắc trong thời gian đó không có máy bay hàng không dân dụng hoạt động trên đường hàng không.

2. Khi Sở chỉ huy Không quân, Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia, Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực và Cơ quan quản lý bay hàng không dân dụng trong khu vực trách nhiệm liên lạc, hiệp đồng chặt chẽ với nhau và với máy bay của mình, nắm chắc được hoạt động của máy bay và bảo đảm phân cách an toàn quy định mới được phép đồng thời cùng bay.

**Điều 57.** Người chỉ huy sân bay (cụm sân bay) phải phục tùng người chỉ huy cấp trên về việc chấp hành các chế độ bay và các vấn đề có liên quan đến chế độ bay.

Đối với các sân bay hỗn hợp hoặc sân bay dân dụng thì việc quản lý, điều hành bay phải tuân thủ theo Quy chế bay của sân bay và các văn bản hiệp đồng đã được cấp có thẩm quyền phê chuẩn.



**Điều 58.** Đường hàng không là một phần không gian có giới hạn về độ cao và chiều rộng dưới dạng một hành lang được kiểm soát và có các phương tiện vô tuyến dẫn đường.

Việc thiết lập và khai thác các đường hàng không (bao gồm đường hàng không nội địa và đường hàng không quốc tế) do Bộ Giao thông vận tải (Cục Hàng không Việt Nam nếu được ủy quyền) và Bộ Quốc phòng đề nghị, Thủ tướng Chính phủ quyết định.

**Điều 59.** Quy chế sử dụng các đường hàng không do cơ quan Cục Hàng không Việt Nam chủ trì phối hợp với cơ quan tham mưu Quân chủng Phòng không - Không quân biên soạn, có cân nhắc đến lợi ích của tất cả các đơn vị tham gia bay, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân phê chuẩn.

**Điều 60.** Đường hàng không nội địa dành cho các chuyến bay nội địa và một số chuyến bay quốc tế do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cho phép. Chiều rộng của đường hàng không nội địa là 20 km (10 km tính về mỗi phía của trục đường bay).

Đường hàng không quốc tế dành cho các chuyến bay hàng không quốc tế. Chiều rộng của đường hàng không quốc tế trong vùng trời quốc gia là 30 km (15 km tính về mỗi phía của trục đường bay).

**Điều 61.** Đường bay ngoài đường hàng

không được xác lập trong quy chế bay của từng sân bay, trong khu vực trách nhiệm hoặc theo quy định của Bộ Tổng Tham mưu.

Đường bay dịch vụ để tiến hành các hoạt động bay bằng máy, chủ yếu được quy định ở độ cao thấp và độ cao trung bình với chiều rộng không quá 10 km.

**Điều 62.** Phạm vi các khu vực, hành lang đặc biệt do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Tác chiến đề nghị, Tổng Tham mưu trưởng quyết định.

**Điều 63.** Các vùng tạm thời sử dụng cho máy bay làm nhiệm vụ kinh tế do cơ quan, đơn vị có nhu cầu khai thác bay và cơ quan quản lý máy bay đề nghị, Tổng Tham mưu trưởng quyết định.

**Điều 64.** Căn cứ vào đề nghị của các cơ quan, đơn vị liên quan:

1. Tổng Tham mưu trưởng quyết định các khu vực cấm bay, khu vực hạn chế khu vực nguy hiểm trong vùng trời Việt Nam để phục vụ cho việc huấn luyện, tác chiến, thử nghiệm vũ khí của các lực lượng vũ trang và các cơ quan, đơn vị (trừ các loại phương tiện tham gia thực hiện nhiệm vụ đó).

2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quyết định các khu vực cấm bay đối với tất cả các phương tiện bay.

3. Trong trường hợp đặc biệt, Thủ tướng Chính phủ ra quyết định cấm hoặc hạn chế bay trong lãnh thổ Việt Nam



(theo Điều 47 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 1991).

Địa điểm, giới hạn, điều kiện của khu vực cấm bay và khu vực hạn chế bay được thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan để chấp hành.

Nghiêm cấm bay vào các khu vực cấm bay hoặc khu vực hạn chế bay khi chưa được phép của cơ quan có thẩm quyền.

Máy bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay hoặc khu vực hạn chế bay, nếu không chấp hành mệnh lệnh của cơ quan điều hành bay sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng bức, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Người chỉ huy máy bay (phi công) hoặc người phụ trách tổ bay có nghĩa vụ khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm đó.

### Chương III

## QUY TẮC VỀ CHẾ ĐỘ BAY

**Điều 65.** Quy định chế độ bay trong vùng trời Việt Nam nhằm mục đích:

- Sử dụng vùng trời hợp lý và có hiệu quả cho hoạt động bay của tất cả các đơn vị.

- Bảo đảm an ninh, an toàn bay.

- Kiểm tra việc thực hiện chế độ bay của các máy bay, ngăn ngừa máy bay vi phạm các vùng cấm bay và vùng trời

biên giới quốc gia, kịp thời phát hiện máy bay nước ngoài xâm nhập trái phép vùng trời Việt Nam.

- Bảo đảm khả năng phòng thủ đất nước và phát triển kinh tế - xã hội.

**Điều 66.** Việc cho phép quay phim, chụp ảnh từ trên máy bay cũng như sử dụng các phương tiện thông tin liên lạc không có trong danh mục thiết bị của máy bay do Tổng Tham mưu trưởng Quân đội nhân dân Việt Nam quyết định. Khi được phép thực hiện nhiệm vụ trên, phải chấp hành đúng các quy định, phạm vi đã cho phép.

### Mục 1. CÁC CHẾ ĐỘ BAY

**Điều 67.** Trong vùng trời Việt Nam, các chế độ bay được quy định như sau:

- Chế độ bay chung.
- Chế độ bay đặc biệt.
- Chế độ bay tạm thời.

**Điều 68.** Chế độ bay chung xác định những quy tắc bay trong vùng trời Việt Nam phù hợp với các văn bản pháp luật, phù hợp với nội dung của bản Quy tắc này, Điều lệ bay Không quân và Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

**Điều 69.** Chế độ bay đặc biệt xác định những quy tắc bay trong khu vực vùng trời biên giới, trên những khu vực đặc biệt và khi máy bay nước ngoài bay ngoài



đường hàng không trong vùng trời Việt Nam.

Chế độ bay đặc biệt do Tổng Tham mưu trưởng quy định.

Khi cần thực hiện các chuyến bay theo chế độ bay đặc biệt, cơ quan, đơn vị quản lý, khai thác máy bay phải có văn bản đề nghị, kèm theo sơ đồ đường bay, khu vực bay và các tài liệu có liên quan đến chuyến bay gửi về Bộ Tổng Tham mưu để xem xét. Khi được phép bay phải chấp hành đầy đủ các quy định về bay ở khu vực vùng trời biên giới.

**Điều 70.** Chế độ bay tạm thời xác định các quy định bảo đảm an toàn bay; bao gồm việc cấm toàn bộ hoặc từng phần các chuyến bay trong không gian nhất định, trên các vùng riêng biệt trong thời gian diễn tập, thao diễn hàng không, thí nghiệm kỹ thuật hàng không, thả các khí cầu, phóng các phương tiện bay không người lái, bắn đạn thật của các đơn vị có đường đạn cao trên 50m hoặc có các chuyến bay đặc biệt, chuyến bay chuyên cơ cấp "A" và trong những trường hợp khác mà việc tổ chức thực hiện chuyến bay có những yêu cầu đặc biệt để bảo đảm an toàn cho các chuyến bay.

Chế độ bay tạm thời do Tổng Tham mưu trưởng quy định, các cơ quan, đơn vị có liên quan tổ chức thực hiện.

**Điều 71.** Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quy định quy tắc lập kế hoạch bay, tổ chức bay và quy

định thực hiện chế độ bay tạm thời, phổ biến các chế độ bay đó đến các cơ quan điều hành bay và cơ quan, đơn vị có liên quan.

**Điều 72.** Tổ bay (phi công), cơ quan điều hành bay, cơ quan quản lý vùng trời và những người tổ chức bay phải nắm chắc và thực hiện nghiêm chỉnh các chế độ bay.

**Điều 73.** Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm kiểm tra việc thực hiện những quy định về chế độ bay trong vùng trời Việt Nam.

## MỤC 2. PHÂN LOẠI CÁC VI PHẠM CHẾ ĐỘ BAY VÀ QUY ĐỊNH VỀ BÁO CÁO CÁC VỤ VI PHẠM

**Điều 74.** Các vi phạm chế độ bay gồm:

1. Bay không có phép bay hoặc không có kế hoạch bay (trừ những trường hợp nêu trong Điều 164);

2. Bay trước thời gian so với kế hoạch bay hoặc thời gian kế hoạch bay đã hết hiệu lực mà chưa có sự đồng ý của cơ quan điều hành bay và các cơ quan quản lý vùng trời.

3. Bay vào khu vực cấm bay hoặc khu vực hạn chế bay khi không được phép hoặc bay không giữ đúng các chế độ bay quy định.

4. Không tuân thủ các quy tắc bay qua biên giới quốc gia. Không chấp hành



những chỉ dẫn của cơ quan điều hành bay về việc bay qua biên giới.

5. Bay không đúng theo kế hoạch bay, bay ngoài đường bay quy định, bay lệch ra ngoài giới hạn quy định của đường hàng không hoặc đường bay khi chưa được phép của cơ quan điều hành bay (trừ trường hợp đang bay gặp tình huống khẩn cấp).

6. Không giữ độ cao bay (mức bay) cho trước (trừ những trường hợp đang bay gặp tình huống khẩn cấp), tự thay đổi cự ly giãn cách đã quy định mà chưa được phép của cơ quan điều hành bay.

7. Hạ cánh xuống những sân bay, bãi hạ cánh không có trong kế hoạch bay, trừ những trường hợp hạ cánh bắt buộc.

8. Bay không liên lạc với cơ quan điều hành bay.

9. Bay tốp mà số lượng máy bay trong tốp nhiều hơn so với kế hoạch bay.

**Điều 75.** Khi Trung tâm Quản lý vùng trời hoặc Sở chỉ huy Phòng không phát hiện có máy bay vi phạm chế độ bay thì phát tín hiệu “có máy bay vi phạm chế độ bay” và chỉ rõ vị trí, thời gian vi phạm.

Khi nhận được tín hiệu này, Sở chỉ huy Không quân, các cơ quan điều hành bay có liên quan phải nhanh chóng dùng mọi biện pháp cần thiết để xác định và chấm dứt việc vi phạm.

Tổ bay (phi công) vi phạm khu cấm bay, khu vực có chế độ bay đặc biệt hoặc

không thực hiện theo lệnh của cơ quan điều hành bay nhằm chấm dứt vi phạm thì buộc phải cho máy bay hạ cánh và bị xử lý theo quy định của pháp luật.

Sau khi hạ cánh và xác định rõ nguyên nhân vi phạm, phải được phép của Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia, máy bay đó mới được tiếp tục thực hiện chuyến bay.

**Điều 76.** Khi xuất hiện máy bay lạ trong vùng trời Việt Nam hoặc khi nhận được tín hiệu của Trung tâm Quản lý vùng trời hoặc Sở chỉ huy Phòng không phát ra “có máy bay lạ”, Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân có quyền tạm thời đình chỉ các chuyến bay trong khu vực có máy bay lạ (kể cả máy bay của các đơn vị khác), đồng thời báo cáo ngay cho Tổng Tham mưu trưởng. Sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân thông báo cho các trung tâm quản lý vùng trời, quản lý - điều hành bay, đơn vị lực lượng vũ trang có liên quan đồng thời phát tín hiệu “hạ cánh ngay”. Nhận được tín hiệu này tất cả các máy bay đang bay trong khu vực có liên quan (trừ những máy bay đang làm nhiệm vụ ngăn chặn máy bay lạ) phải nhanh chóng hạ cánh xuống một trong các sân bay thích hợp gần nhất hoặc sân bay được chỉ định hoặc cơ động ra các khu chờ theo quy định.

**Điều 77.** Để nhận biết máy bay trong vùng trời Việt Nam, Tổng Tham mưu trưởng quy định tín hiệu nhận biết thống nhất bằng hệ thống máy “hỏi - trả



lời”, sử dụng “khóa” phân biệt “địch - ta” để phân biệt và xác định máy bay. Các thông báo xác định khác của cơ quan điều hành bay đều có tính chất bổ trợ.

Những máy bay có trang bị máy “hỏi - trả lời” từ khi cất cánh đến khi hạ cánh phải luôn mở máy “hỏi - trả lời”. Sở chỉ huy các đơn vị phòng không, không quân phải thường xuyên kiểm tra việc thay “khóa” theo đúng thời gian quy định.

Đối với chuyến bay đã được Bộ Tổng Tham mưu cho phép thực hiện nhiệm vụ kiểm tra hệ thống phòng không mà khi bay theo kế hoạch được quy định không mở máy “trả lời”, nếu nhận được lệnh của Sở chỉ huy “mở máy trả lời” thì phải lập tức mở máy “trả lời” để các đơn vị ra đa, tên lửa, cao xạ nhận biết máy bay ta.

Đối với máy bay hàng không dân dụng ngoài việc sử dụng “cốt” ra đa thứ cấp theo quy định của Quy tắc không lưu hàng không dân dụng có thể dùng thoại vô tuyến để hỏi và trả lời.

**Điều 78.** Cơ quan điều hành bay trực tiếp có thể cho phép máy bay có liên quan đến việc vi phạm quy định thông báo phòng không sau khi cất cánh tiếp tục bay đến sân bay đã định (sân bay hạ cánh) nếu được sự nhất trí của Sở chỉ huy Phòng không.

**Điều 79.** Khi phát hiện có các vụ tai nạn, các vụ uy hiếp an toàn bay, vi phạm chế độ bay, cơ quan quản lý - điều hành bay, cơ quan quản lý vùng trời có liên quan phải nhanh chóng báo cáo cho

Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia và Sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân để kịp thời xử lý.

**Điều 80.** Các vụ tai nạn, mất an toàn bay, uy hiếp an toàn bay, các vụ vi phạm chế độ bay phải được nhanh chóng điều tra xác minh theo chế độ quy định của từng cơ quan.

Trường hợp có liên quan từ hai cơ quan trở lên thì theo lệnh của Tổng Tham mưu trưởng, trường hợp cần thiết Bộ Quốc phòng xin chỉ đạo trực tiếp của Thủ tướng Chính phủ.

Việc điều tra tai nạn máy bay hàng không dân dụng được tiến hành theo quy định của Thủ tướng Chính phủ.

#### Chương IV

### QUY TẮC BAY

**Điều 81.** Tất cả thành viên trong tổ bay, không phụ thuộc vào chức vụ, trình độ, kinh nghiệm bay, trước khi bay phải chuẩn bị bay và được kiểm tra việc chuẩn bị bay đó.

Thành viên tổ bay không được sử dụng các chất kích thích thần kinh, các loại thuốc điều trị làm ảnh hưởng đến khả năng hoàn thành nhiệm vụ chuyến bay.

Mỗi thành viên tổ bay nếu thấy tình trạng sức khỏe hay trình độ kỹ thuật không đảm bảo cho chuyến bay phải tự giác báo cáo, đề xuất ý kiến; người chỉ



huy và cơ quan điều hành bay không được ép buộc người đó thi hành nhiệm vụ.

**Điều 82.** Không được thực hiện chuyến bay trong các trường hợp sau:

- Trình độ tổ bay (phi công) không phù hợp với điều kiện và nhiệm vụ bay.

- Tổ bay (phi công) chưa được kiểm tra sức khỏe trước khi bay, trừ trường hợp cất cánh từ sân bay tạm thời (bãi hạ cánh) mà không có điều kiện kiểm tra y tế.

- Tổ bay không đầy đủ thành phần theo quy định.

- Khi máy bay có hỏng hóc.

- Không đủ giấy tờ, thủ tục theo quy định.

- Chưa được chuẩn bị và kiểm tra đầy đủ việc chuẩn bị bay.

- Khi trọng tải máy bay vượt quá trọng tải cho phép.

Đối với các chuyến bay dân dụng áp dụng theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam.

**Điều 83.** Trong khi bay, tổ lái có nhiệm vụ:

- Thực hiện chính xác huấn lệnh và sự chỉ dẫn của cơ quan điều hành trực tiếp chuyến bay.

- Thường xuyên theo dõi tình hình thời tiết và nhanh chóng báo cáo hiện tượng thời tiết nguy hiểm đối với chuyến bay

về cơ quan điều hành trực tiếp chuyến bay.

**Điều 84.** Máy bay có tốc độ vượt tiếng động chỉ được bay vượt tiếng động ở độ cao đã được quy định trong sổ tay phi công; khi bay trên thành phố và nơi đông dân chỉ được bay với tốc độ vượt tiếng động ở độ cao 11.000m trở lên (trừ trường hợp thực hiện nhiệm vụ chiến đấu).

### Mục 1. QUY TẮC PHÂN BỐ MỤC BAY

**Điều 85.** Khi bay trong vùng trời Việt Nam, thống nhất đơn vị đo độ cao là mét (m). Các đơn vị đo độ cao khác phải được quy đổi về mét.

**Điều 86.** Khoảng cách an toàn thấp nhất giữa các mục bay theo chiều thẳng đứng trong vùng trời Việt Nam được xác định:

- Từ độ cao 8.850m trở xuống là 300m.

- Từ độ cao 8.850m trở lên là 600m.

Máy bay dân dụng khi bay trong vùng trời có áp dụng giảm tiêu chuẩn phân cách cao (RVSM), khoảng cách cao tối thiểu giữa các máy bay là 300m.

**Điều 87.** Khi bay theo quy tắc bay bằng mắt ở độ cao dưới mục bay thấp nhất của đường hàng không, quy định đối với máy bay như sau:

- Những máy bay có tốc độ bằng hoặc



nhỏ hơn 300 km/giờ, chênh lệch độ cao bay giữa các máy bay là 150m.

- Những máy bay có tốc độ trên 300 km/giờ, chênh lệch độ cao bay giữa các máy bay là 300m.

**Điều 88.** Khoảng cách an toàn giữa độ cao chuyển bay ngoài đường hàng không với mực bay thấp nhất của đường hàng không liên quan phải lớn hơn 300m. Nếu ở trong khu vực có địa hình và vật chướng ngại không bảo đảm khoảng cách an toàn đó thì cơ quan điều hành bay không được chỉ định độ cao bay dưới mực bay thấp nhất.

**Điều 89.** Khoảng cách an toàn giữa độ cao bay vòng lượn trong khu vực sân bay với độ cao tầng dưới của khu chờ phải từ 300m trở lên.

**Điều 90.** Các mực bay trong vùng trời Việt Nam được xác định theo hệ thống mực bay nửa đường tròn Đông - Tây như sau:

1. Trên các đường hàng không và các đường bay ngoài đường hàng không có góc đường bay từ  $0^{\circ}$  đến  $179^{\circ}$ , máy bay bay theo các mực bay được quy định như sau: 30, 50, 70, 90, 110, 130, 150, 170, 190, 210, 230, 250, 270, 290, 330, 370, 410, 450..., lần lượt tương đương với số đo bằng mét là:

900, 1550, 2150, 2750, 3350, 3950, 4550, 5200, 5800, 6400, 7000, 7600, 8250, 8850, 10050, 11300, 12500, 13700... (m).

2. Trên các đường hàng không và các đường bay ngoài đường bay hàng không có góc đường bay từ  $180^{\circ}$  đến  $359^{\circ}$ , máy bay bay theo các mực bay được quy định như sau: 40, 60, 80, 100, 120, 140, 160, 180, 200, 220, 240, 260, 280, 310, 350, 390, 430, 470, 500..., lần lượt tương đương với số đo bằng mét là:

1200, 1850, 2450, 3050, 3650, 4250, 4900, 5500, 6100, 6700, 7300, 7900, 8550, 9450, 10650, 11900, 13100, 14350... (m).

(Số đo phân chia mực bay được chỉ dẫn trong Phụ lục 3).

3. Trong vùng trời có áp dụng giảm tiêu chuẩn phân cách cao, các mực bay áp dụng theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam phù hợp với tiêu chuẩn quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

4. Đối với các chuyến bay trên đường hàng không trong nội địa theo hướng Bắc - Nam, cho phép máy bay giữ mực bay cố định không phụ thuộc vào sự thay đổi góc đường bay trên từng đoạn đường bay và được quy định như sau:

a) Hướng Nam - Bắc: Sử dụng các mực bay theo quy định của khoản 1 Điều này.

b) Hướng Bắc - Nam: Sử dụng các mực bay theo quy định của khoản 2 Điều này.

**Điều 91.** Góc đường bay được tính theo kinh tuyến địa lý không tính đến độ lệch từ của điểm xuất phát, điểm vòng ở các đường bay.



**Điều 92.** Trong những khu vực bay kỹ thuật lái, các hành lang bay vào - ra, khu chờ của sân bay, việc quy định mực bay và khoảng cách an toàn phải phù hợp với quy định ở Điều 86 nhưng không phụ thuộc vào góc đường bay.

**Điều 93.** Cách tính độ cao bay trong vùng trời Việt Nam tiến hành như sau:

- Khi cất cánh, tiếp cận hạ cánh, bay trong khu vực sân bay và bay vòng lượn theo khí áp sân bay.

- Khi bay đường dài ở độ cao thấp hơn mực bay thấp nhất được phép sử dụng theo khí áp tối thiểu trên đường bay so với khí áp tiêu chuẩn.

- Khi bay ở tầng trên độ cao chuyển tiếp theo khí áp tiêu chuẩn 760mm Hg (1013,2 miliba).

**Điều 94.** Tổ bay giữ mực bay theo đồng hồ độ cao khí áp có tính toán lượng sửa tổng hợp (khí động học, dụng cụ). Lượng sửa tổng hợp xác định theo biểu đồ trên máy bay.

## Mục 2. QUY TẮC ĐẶT KHÍ ÁP Ở ĐỒNG HỒ ĐỘ CAO

**Điều 95.** Trước khi cất cánh, tổ bay phải đặt khí áp sân bay cất cánh vào thang số khí áp của đồng hồ độ cao khí áp đối diện với vạch chuẩn cố định và kim đồng hồ độ cao khí áp chỉ số "0".

**Điều 96.** Khi lấy độ cao để đạt mực bay quy định, vào thời điểm máy bay tới

độ cao chuyển tiếp (trên độ cao bay vòng lượn của sân bay), tổ bay chuyển sang khí áp tiêu chuẩn 760 mm Hg (1013,2 miliba) ở đồng hồ độ cao khí áp.

**Điều 97.** Khi tiếp cận hạ cánh, vào thời điểm máy bay tới mực bay chuyển tiếp, trên đồng hồ độ cao khí áp tổ bay chuyển sang khí áp tại sân của sân bay hạ cánh. Việc chuyển khí áp trên đồng hồ độ cao được thực hiện ở chế độ bay bằng trên mức bay chuyển tiếp; sau khi nhận được lệnh của cơ quan điều hành bay thì tiếp tục giảm độ cao.

**Điều 98.** Khi bay đường dài ở độ cao thấp hơn mực bay thấp nhất, tổ bay chuyển khí áp sân bay sang khí áp tối thiểu trên đường dài khi đã bay ra khỏi vòng lượn trên sân bay để vào hướng bay tiếp theo.

Trước khi máy bay vào vòng lượn của sân bay để hạ cánh từ chế độ bay đường dài ở độ cao thấp hơn mực bay thấp nhất theo lệnh của cơ quan điều hành bay, tổ bay chuyển sang khí áp sân bay trên đồng hồ độ cao khí áp.

**Điều 99.** Khi cất cánh ở sân bay trên vùng núi cao, nếu khí áp sân bay nhỏ hơn chỉ số nhỏ nhất được ghi trong đồng hồ độ cao khí áp, tổ bay phải đặt khí áp tiêu chuẩn 760mm Hg đối diện với vạch chuẩn cố định của thang số khí áp rồi đọc số chỉ độ cao trên thang số độ cao và coi độ cao này là độ cao "quy ước 0", sau đó cho máy bay cất cánh lấy độ cao theo quy định.



**Điều 100.** Khi hạ cánh xuống sân bay ở vùng núi cao, cơ quan điều hành bay của sân bay thông báo cho tổ bay khí áp của sân bay tương ứng với độ cao “quy ước 0”, tổ bay đặt độ cao khí áp về trị số độ cao “quy ước 0”; sau khi hạ cánh đồng hồ độ cao phải chỉ “0”.

**Điều 101.** Quy tắc đặt khí áp ở đồng hồ độ cao đối với máy bay hàng không dân dụng áp dụng theo quy tắc không lưu Hàng không dân dụng Việt Nam.

### *Mục 3. QUY TẮC BAY BẰNG MẮT*

**Điều 102.** Các chuyến bay bằng mắt được thực hiện bằng việc quan sát địa hình, địa vật của tổ lái (phi công); được phép bay trong những điều kiện đã xác định trong Điều lệ bay Không quân và Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

Khi bay bằng mắt ở độ cao không thay đổi, việc giữ cự ly giữa các máy bay được thực hiện bằng cách quan sát các máy bay khác của từng tổ bay. Khi bay ở độ cao dưới mực bay thấp nhất phải quan sát địa hình phía trước, giữ độ cao an toàn thực tế và tránh các vật chướng ngại.

**Điều 103.** Khi bay bằng mắt, theo sự phán đoán của mình, tổ lái (phi công) có quyền cơ động hướng và tốc độ bay để tránh va chạm với máy bay khác hoặc vật chướng ngại đã quan sát được.

**Điều 104.** Khi bay ngược chiều với

những hướng bay khác nhau trên cùng một độ cao, tổ lái (phi công) nào thấy máy bay khác ở bên phải mình thì phải tăng độ cao bay, hoặc thấy máy bay khác ở bên trái mình thì phải giảm độ cao bay để tăng chênh lệch độ cao bảo đảm an toàn giữa các máy bay. Khi cơ động độ cao, tổ lái (phi công) phải quan sát đồng hồ độ cao và máy bay ngược chiều sao cho luôn nhìn thấy nhau.

**Điều 105.** Khi bay bằng mắt trên địa hình đồng bằng, trung du và mặt nước, máy bay phải giữ độ cao thấp hơn đáy mây với khoảng cách lớn hơn 50m và trên vùng núi thì khoảng cách đó phải lớn hơn 100m nhưng không được thấp hơn độ cao an toàn tối thiểu.

**Điều 106.** Khi bay bằng mắt, tổ lái (phi công) thực hiện các điều kiện bay cho trước và phải sẵn sàng chuyển sang bay bằng thiết bị khi điều kiện thời tiết ngày càng xấu không cho phép tiếp tục bay bằng mắt.

Cơ quan trực tiếp điều hành chuyến bay phải thông báo tình hình khí tượng, độ cao (mực bay), giãn cách thời gian bảo đảm an toàn khi bay bằng mắt và khi bay bằng thiết bị.

**Điều 107.** Khi đang bay gặp thời tiết xấu hơn tiêu chuẩn thời tiết quy định cho tổ lái (phi công) thì phải chuyển sang bay bằng thiết bị sau khi thống nhất với cơ quan điều hành bay về độ cao (mực bay) và các điều kiện bay khác. Nếu tổ lái (phi công) chưa được phê chuẩn bay



bằng thiết bị thì phải bay về sân bay cất cánh hoặc hạ cánh xuống sân bay dự bị gần nhất.

#### **Mục 4. QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ**

**Điều 108.** Những máy bay không có đầy đủ thiết bị bay quy định cho chuyến bay bằng thiết bị thì không được bay.

**Điều 109.** Khi đang bay bằng thiết bị chuyển sang bay bằng mắt phải được phép của cơ quan trực tiếp điều hành chuyến bay.

**Điều 110.** Tổ lái (phi công) phải giữ độ cao bay (mức bay), đường bay cho trước và chịu trách nhiệm báo cáo chính xác cho cơ quan trực tiếp điều hành bay về độ cao bay (mức bay), điều kiện thời tiết của chuyến bay và chấp hành chính xác, kịp thời chỉ thị của cơ quan trực tiếp điều hành bay. Cơ quan trực tiếp điều hành chuyến bay chịu trách nhiệm xác định đúng độ cao (mức bay) an toàn và tiếp tục duy trì phân cách cao, cự ly, giãn cách giữa các máy bay.

**Điều 111.** Khi bay bằng thiết bị, tổ lái (phi công) phải thường xuyên quan sát tình hình trên không, tình hình thời tiết đồng thời sử dụng phương tiện kỹ thuật vô tuyến trên máy bay để xác định thời tiết.

**Điều 112.** Khi bay theo quy tắc bay bằng thiết bị, cấm thực hiện bất cứ

chuyến bay nào ở độ cao thấp hơn độ cao bay tối thiểu đã được quy định.

Khi thực hiện các chuyến bay ở những vùng chưa quy định độ cao bay tối thiểu, người điều khiển máy bay phải:

1. Bay ở độ cao không thấp hơn 900m trên chướng ngại vật cao nhất với bán kính 8.000m tính từ vị trí của máy bay đối với vùng địa hình đồi núi.

2. Bay ở độ cao không thấp hơn 600m trên chướng ngại vật cao nhất với bán kính 8.000m, tính từ vị trí của máy bay đối với các vùng địa hình khác.

#### **Mục 5. QUY ĐỊNH CỰ LY GIỮA CÁC MÁY BAY**

**Điều 113.** Cự ly tối thiểu giữa các máy bay khi bay bằng mắt quy định như sau:

- Trên cùng một độ cao, cùng một đường bay phải từ 2.000m trở lên.

- Ở điểm giao nhau của đường bay trên cùng một độ cao tại khu vực có máy bay khác hoạt động, đối với loại máy bay có tốc độ 300 km/giờ và nhỏ hơn phải giữ cự ly từ 2.000m trở lên, loại máy bay có tốc độ trên 300 km/giờ phải giữ cự ly 5.000m trở lên.

**Điều 114.** Khi bay bằng thiết bị không có ra đa giám sát, quy định cự ly giữa các máy bay với thời gian ít nhất như sau:

- 10 phút trở lên giữa các máy bay khi bay trên cùng một độ cao (mức bay) trên



đường hàng không, trên các đường bay khác, trong khu vực tiếp cận và khu vực sân bay.

- 3 phút trở lên (tùy theo từng loại máy bay) khi bay theo sơ đồ vòng kín vào hạ cánh.

- 10 phút trở lên ở thời điểm giao nhau giữa các máy bay ở mực bay cùng chiều hoặc ngược chiều.

- 15 phút trở lên ở điểm giao nhau giữa các máy bay khi bay theo các đường bay cắt nhau cùng một mực bay.

- Trong khu vực sân bay, trên cùng một độ cao chỉ cho phép một máy bay được hoạt động.

**Điều 115.** Quy định cự ly tối thiểu đối với các máy bay hàng không dân dụng và vận tải quân sự do hàng không dân dụng điều hành được áp dụng theo Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

### *Mục 6. QUY ĐỊNH BAY VƯỢT VÀ GIÃN CÁCH GIỮA CÁC MÁY BAY*

**Điều 116.** Khi bay bằng mắt:

- Cấm vượt cạnh máy bay phía trước khi đang bay trên cùng mực bay trên đường hàng không.

- Cho phép vượt máy bay phía trước khi máy bay vượt và máy bay bị vượt khác mực bay.

- Khi bay ngoài đường hàng không, muốn vượt máy bay phía trước cùng độ

cao phải bay vượt về phía phải với giãn cách từ 500m trở lên.

- Khi bay ngược chiều nhau không có giãn cách trên cùng một độ cao, cả hai máy bay đều tránh về phía phải của máy bay mình và phải có giãn cách 2 km trở lên.

**Điều 117.** Khi bay bằng thiết bị: Khi không có radar giám sát, cấm máy bay bay chiếc lẻ, bay song song trên đường bay cùng một độ cao.

**Điều 118.** Quy định bay vượt và giãn cách đối với các máy bay hàng không dân dụng và vận tải quân sự do hàng không dân dụng điều hành được áp dụng theo Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

### *Mục 7. QUY TẮC GIỮ ĐỘ CAO BAY AN TOÀN*

**Điều 119.** Trước mỗi chuyến bay, tổ bay phải tính toán và nắm chắc độ cao an toàn tối thiểu, độ cao địa hình và vật chướng ngại nhân tạo, nhiệt độ không khí, khí áp và sự thay đổi khí áp trong thời gian bay đối với từng đoạn đường bay và lượng sửa tổng hợp của đồng hồ độ cao khí áp.

**Điều 120.** Khi bay trên đường hàng không và các đường bay khác ngoài đường hàng không, mực bay hoặc độ cao an toàn tối thiểu được tính theo độ cao bay an toàn thực trên điểm cao nhất của



địa hình hoặc vật chướng ngại nhân tạo trong giới hạn dải rộng 50km của trục đường bay (25km tính từ mỗi bên của trục đường bay):

- 600m trở lên đối với chuyến bay trên địa hình đồng bằng, trung du, mặt nước.
- 900m trở lên đối với chuyến bay trên vùng núi.

**Điều 121.** Khi bay bằng máy ở độ cao dưới mức bay thấp nhất độ cao an toàn tối thiểu được xác định theo Điều lệ bay Không quân và Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

**Điều 122.** Độ cao an toàn trong khu vực sân bay là độ cao bay tương đối so với mặt đẳng áp tại sân bay bảo đảm độ cao bay thực tế của máy bay ít nhất là 300m trên điểm cao nhất của địa hình và vật chướng ngại nhân tạo nằm trong phạm vi bán kính:

- 50km tính từ điểm quy chiếu của sân bay đối với máy bay quân sự.
- 56km tính từ điểm quy chiếu của sân bay hoặc vị trí của đài phụ trợ dẫn đường đối với máy bay hàng không dân dụng.

Ngoài ra, còn quy định các giá trị độ cao an toàn của từng phân khu trong khu vực sân bay, các giá trị này được quy định rõ trong từng phương thức thực hành bay.

Nếu sự chênh lệch độ cao của địa hình kể cả vật chướng ngại nhân tạo trong phạm vi sân bay không quá 100m, độ cao

an toàn được xác định thống nhất trong toàn khu vực sân bay. Nếu sự chênh lệch lớn hơn 100m thì khu vực sân bay được chia ra thành 2 hoặc 4 dải quạt, mỗi dải quạt tính từ 0<sup>0</sup> đến 180<sup>0</sup> hoặc từ 0<sup>0</sup> đến 90<sup>0</sup>; độ cao an toàn được xác định riêng đối với từng dải quạt.

### **Mục 8. QUY TẮC BAY TRONG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG VÀ ĐƯỜNG BAY NGOÀI CÁC ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

**Điều 123.** Căn cứ vào kiểu loại máy bay, thiết bị và điều kiện thời tiết, các chuyến bay trong đường hàng không và ngoài đường hàng không được phân ra bay bằng máy và bay bằng thiết bị.

Cấm máy bay bay bằng máy và máy bay bay bằng thiết bị cùng bay trong cùng một thời gian ở cùng một mức bay trên một đường bay trong cùng một khu vực bay.

**Điều 124.** Quy định trách nhiệm về việc chỉ định mức bay, độ cao bay cho các chuyến bay của các đơn vị như sau:

- Các cơ quan điều hành bay của Cục Hàng không Việt Nam chỉ định mức bay khi bay trong các đường hàng không. Trường hợp máy bay quân sự bay trong các đường hàng không ở độ cao khác với mức bay quy định của đường hàng không, cơ quan điều hành bay của không quân hiệp đồng chặt chẽ về độ cao với cơ



quan điều hành bay của Cục Hàng không Việt Nam để quản lý và điều hành bay bảo đảm an toàn.

- Các cơ quan quản lý, điều hành bay của không quân chỉ định độ cao bay khi bay ngoài đường hàng không.

**Điều 125.** Khi bay ở mực bay (độ cao) cho trước, tổ lái (phi công) phát hiện gặp thời tiết nguy hiểm hoặc các thiết bị trên máy bay bị hỏng, uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay, tổ trưởng tổ lái (phi công) có quyền thay đổi mực bay (độ cao) nhưng phải bảo đảm an toàn và nhanh chóng báo cáo về cơ quan đang trực tiếp điều hành chuyến bay.

**Điều 126.** Trong các đường hàng không, cơ quan điều hành bay có quyền cho máy bay phía sau vượt lên trước máy bay đang bay phía trước ở cùng một mực bay với điều kiện bay bằng thiết bị và có ra đa giám sát nhưng phải bảo đảm phân cách an toàn quy định.

Quy định chi tiết về phân cách được xác định trong Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

**Điều 127.** Những chuyến bay ngoài đường hàng không chỉ được phép thực hiện cách giới hạn ngoài của đường hàng không ở cự ly:

- Từ 10km trở lên khi có ra đa giám sát.

- Từ 20km trở lên khi không có ra đa giám sát.

(Trừ những trường hợp đã nêu ở khoản 1, 2 Điều 56).

**Điều 128.** Máy bay muốn bay vào, bay cắt qua đường hàng không phải được phép của cơ quan điều hành bay liên quan của hàng không dân dụng, phải thông báo trước khi thực hiện ít nhất 10 phút và phải thực hiện ở chế độ bay bằng. Nội dung thông báo gồm: Kiểu loại máy bay, thời gian, độ cao cắt qua đường hàng không. Nếu có sai lệch về độ cao hoặc thời gian bay cắt qua đường hàng không thì tổ bay phải điều chỉnh lại; nếu không được phải thông báo ngay cho cơ quan điều hành bay để kịp thời xử lý.

Máy bay đang bay trong đường hàng không, khi muốn ra khỏi đường hàng không phải được sự đồng ý của cơ quan điều hành bay hàng không dân dụng và cơ quan điều hành bay không quân. Trường hợp đặc biệt, nếu tiếp tục bay trong đường hàng không sẽ gây mất an toàn cho máy bay, tổ bay có thể điều khiển máy bay ra ngoài đường hàng không nhưng phải báo cáo ngay cho cơ quan điều hành bay biết và phải áp dụng các biện pháp bảo đảm an toàn. Khi nguy cơ uy hiếp an toàn đã qua phải điều khiển máy bay trở về đường hàng không quy định.

## MỤC 9. QUY TẮC BAY DƯỚI MỰC BAY THẤP NHẤT

**Điều 129.** Việc tổ chức thực hiện bay



dưới mực bay thấp nhất được tiến hành phù hợp với Điều lệ bay Không quân và Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng. Các chuyến bay này thông thường bay bằng mắt.

**Điều 130.** Khi bay bằng thiết bị, cách sân bay từ 80km đến 30km tổ lái (phi công) phải liên lạc vô tuyến với cơ quan điều hành bay của sân bay. Khi bay bằng mắt tùy theo đặc tính của chuyến bay, tổ lái (phi công) phải liên lạc bằng vô tuyến càng sớm càng tốt với cơ quan điều hành bay để xin phép về điều kiện bay qua hoặc bay đến hạ cánh nhưng ít nhất không dưới 5 phút trước khi đến khu vực kiểm soát (tuyến chỉ huy) của sân bay.

**Điều 131.** Máy bay khi bay trên khu vực đông dân cư (thành phố, thị xã, thị trấn hay các nơi có tụ họp đông người ở ngoài trời) phải tính toán độ cao bay thích hợp để trong trường hợp hỏng hóc có thể vượt ra ngoài khu vực đó.

Trường hợp gặp thời tiết xấu không cho phép giữ độ cao và hướng bay phù hợp thì tổ lái (phi công) phải bay vòng tránh khu dân cư về phía phải của trục đường bay, tự giữ độ cao an toàn, đồng thời thông báo hành động đó cho cơ quan điều hành bay.

Khi bay ở khu vực gần biên giới, tổ lái (phi công) phải liên tục báo cáo về vị trí máy bay cho cơ quan điều hành bay. Trường hợp mất vật chuẩn, không rõ vị trí máy bay, tổ lái (phi công) phải chuyển

hướng bay rời xa biên giới về phía Việt Nam và thực hiện quy tắc phục hồi vật chuẩn đã chuẩn bị từ trước, báo cáo tình hình với cơ quan điều hành bay và quay trở về sân bay.

### *Mục 10. QUY TẮC BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY*

**Điều 132.** Khi bay trong khu vực sân bay phải chấp hành đúng quy chế bay của sân bay đó. Người chỉ huy sân bay, tổ bay, đơn vị đóng ở căn cứ sân bay, cơ quan điều hành và bảo đảm bay phải nghiên cứu, nắm chắc và chấp hành nghiêm chỉnh, chính xác quy chế bay trong khu vực sân bay.

**Điều 133.** Vòng lượn trên sân bay

Vòng lượn có thể thiết lập về cả hai phía hoặc một phía của đường hạ, cất cánh. Việc thiết lập vòng lượn về phía nào của sân bay phụ thuộc vào địa hình và vật chướng ngại nhân tạo, khu tập trung dân cư lớn trong khu vực sân bay và vị trí của các sân bay khác.

Độ cao an toàn tối thiểu khi bay theo vòng lượn trên sân bay được xác định sao cho độ cao bay thực tế trên điểm cao nhất của địa hình và vật chướng ngại nhân tạo trong dải rộng 10km (5km về hai phía của trục đường bay theo vòng lượn) ít nhất:

- 100m khi bay bằng mắt;
- 200m khi bay bằng thiết bị;



- 300m đối với máy bay hàng không dân dụng tại sân bay dân dụng và sân bay hỗn hợp.

**Điều 134.** Hướng cất, hạ cánh cho máy bay thông thường được xác định theo hướng ngược chiều gió.

Khi quyết định cho máy bay cất, hạ cánh phải căn cứ vào loại máy bay, tốc độ và hướng gió so với đường cất, hạ cánh, chiều dài của đường cất, hạ cánh, các phương tiện liên lạc và khả năng bảo đảm kỹ thuật vô tuyến.

**Điều 135.** Trong khi bay theo vòng lượn trên sân bay, cấm máy bay cùng kiểu loại vượt nhau. Máy bay có tốc độ lớn hơn có thể vượt máy bay có tốc độ nhỏ hơn ở trước vòng 3 về phía ngoài của vòng lượn với giãn cách từ 500m trở lên.

Khi cần hạ cánh khẩn cấp và được cơ quan điều hành bay cho phép thì tổ lái (phi công) có thể bay cất và vượt về phía bên trong của vòng lượn.

**Điều 136.** Độ cao chuyển tiếp của từng sân bay do cơ quan điều hành bay tính toán và thông báo cho tổ bay. Độ cao chuyển tiếp hay mực bay chuyển tiếp thường được ấn định và ghi trong quy chế bay trong khu vực sân bay.

Độ cao chuyển tiếp được xác định từ độ cao bay vòng lượn sân bay trở lên và phải cao hơn độ cao bay vòng lượn ít nhất 300m.

Mực bay chuyển tiếp là mực bay thấp

nhất có thể được sử dụng và cao hơn độ cao chuyển tiếp.

Tầng chuyển tiếp là tầng được xác định giữa mực bay chuyển tiếp và độ cao chuyển tiếp. Cấm máy bay bay bằng tầng chuyển tiếp.

Đối với các sân bay độc lập về vị trí địa lý, trong quá trình bay, khi khí áp thay đổi 4mm Hg (5 miliba) hoặc nhiệt độ không khí thay đổi 10°C thì độ cao chuyển tiếp phải tính lại.

**Điều 137.** Cấm máy bay cất cánh khi không được phép của cơ quan điều hành bay (hoặc người chỉ huy bay).

**Điều 138.** Việc lấy độ cao sau khi cất cánh và thoát ra khỏi khu vực sân bay theo đường bay quy định được xác định trong quy chế bay trong khu vực sân bay.

Cơ quan điều hành bay của sân bay cho phép máy bay rời khỏi khu vực sân bay sau khi nghe tổ trưởng tổ lái (phi công) báo cáo đã liên lạc được bằng vô tuyến với cơ quan điều hành bay tiếp cận hoặc đường dài trong trường hợp sân bay đó không có cơ quan tiếp cận.

**Điều 139.** Hoạt động bay ở sân bay tạm thời và bãi hạ cánh khi không có các phương tiện liên lạc với cơ quan điều hành bay được quy định tại quy chế quản lý điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân.

Ở các sân bay tạm thời và bãi hạ cánh khi không có phương tiện liên lạc mặt



đất: sau khi cất cánh, tổ trưởng tổ lái (phi công) phải liên lạc bằng vô tuyến với cơ quan điều hành bay của sân bay gần nhất để báo cáo thời gian và địa điểm cất cánh.

**Điều 140.** Việc bay vào, bay qua khu vực sân bay phải thực hiện theo quy chế của sân bay và tuân theo huấn lệnh của cơ quan chỉ huy điều hành sân bay. Cấm máy bay bay vào khu vực sân bay khi không được phép của cơ quan điều hành bay của sân bay, trừ những trường hợp phương tiện liên lạc vô tuyến trên máy bay hỏng.

**Điều 141.** Khi bay trong đường hàng không, cách sân bay 130km đến 80km và khi bay ở độ cao dưới mực bay thấp nhất cách sân bay từ 80km đến 30km, tổ trưởng tổ lái (phi công) phải nhanh chóng liên lạc vô tuyến với cơ quan điều hành bay của sân bay, báo cáo mực bay (độ cao), hướng bay tiếp theo và thời gian dự định đến sân bay.

**Điều 142.** Sau khi nhận được báo cáo của tổ lái (phi công), cơ quan điều hành bay của sân bay cho phép máy bay tiếp cận sân bay, thông báo cho tổ lái (phi công) tình hình trên không, điều kiện hạ cánh và trình tự giảm độ cao hạ cánh.

**Điều 143.** Máy bay có tốc độ bay vòng lượn lớn hơn 300 km/giờ, khi vòng vào hạ cánh, không phụ thuộc vào điều kiện thời tiết phải sử dụng phương tiện kỹ thuật vô tuyến, trừ những trường hợp đã quy định trong nhiệm vụ bay.

**Điều 144.** Cự ly tối thiểu giữa các máy bay cất cánh và hạ cánh, giữa các máy bay cất cánh với nhau và giữa các máy bay hạ cánh phụ thuộc vào kiểu loại máy bay và quy định trong quy chế bay trong khu vực sân bay. Đối với máy bay dân dụng và vận tải quân sự thực hiện theo Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng Việt Nam.

**Điều 145.** Sau khi hạ cánh, tổ lái (phi công) nhanh chóng đưa máy bay ra khỏi đường cất, hạ cánh và báo cáo cho cơ quan điều hành bay của sân bay biết.

**Điều 146.** Cấm hạ cánh trong điều kiện khí tượng thấp hơn tiêu chuẩn khí tượng thấp nhất quy định cho tổ bay, máy bay và sân bay.

Trường hợp máy bay không đủ điều kiện để đến sân bay dự bị như: thiếu nhiên liệu, hỏng thiết bị, hỏng động cơ..., người chỉ huy bay phải áp dụng mọi biện pháp để trợ giúp tổ bay hạ cánh xuống sân bay an toàn.

**Điều 147.** Trong trường hợp không thể hạ cánh xuống sân bay chính, cơ quan điều hành bay phải điều hành máy bay đến sân bay dự bị, đồng thời thông báo cho tổ bay các điều kiện hạ cánh (hướng bay, độ cao bay, khoảng cách đến sân bay và các số liệu của sân bay dự bị).

**Điều 148.** Khi chuyển hướng máy bay đến sân bay dự bị, người chỉ huy bay phải thông báo hiệp đồng với cơ quan điều hành bay của sân bay dự bị, đồng



thời tiếp tục chỉ huy máy bay cho đến khi tổ lái (phi công) đã liên lạc được với cơ quan điều hành bay của sân bay dự bị.

**Điều 149.** Không được chuyển hướng máy bay đến sân bay không có kế hoạch làm sân bay dự bị, trừ những trường hợp xảy ra sự cố bất khả kháng.

**Điều 150.** Người chỉ huy trưởng hoặc người chỉ huy bay (khi chỉ huy trưởng vắng mặt) của sân bay dự bị căn cứ vào điều kiện thời tiết phù hợp với tiêu chuẩn của tổ bay (phi công), sân bay, các phương tiện kỹ thuật bảo đảm bay để tìm mọi biện pháp bảo đảm chỉ huy máy bay hạ cánh xuống sân bay an toàn và phục vụ tốt chuyến bay.

## Mục 11. QUY TẮC BAY TRONG KHU CHỜ

**Điều 151.** Căn cứ vào địa hình, vật chướng ngại, cự ly từ khu chờ đến các sân bay lân cận, khu vực cấm bay, đường biên giới quốc gia mà xác định hướng và thời gian bay trong khu chờ.

**Điều 152.** Khu chờ thông thường được xác định trên đài dẫn đường của sân bay, trên đường hàng không.

(Sơ đồ bay trong khu chờ nêu trong Phụ lục 4).

**Điều 153.** Tầng chờ thấp nhất trên đỉnh đài xa là mực bay chuyển tiếp của sân bay; khu chờ trên đài dẫn đường của đường hàng không có thể sử dụng mực

bay thấp nhất (giới hạn thấp) của đường hàng không tại khu vực đó.

**Điều 154.** Khi bay trong khu chờ, tổ bay phải thực hiện theo đúng các sơ đồ, độ cao (mực bay) đã được quy định tại quy chế bay trong khu vực sân bay và theo huấn lệnh của cơ quan điều hành bay.

**Điều 155.** Chỉ được phép thay đổi độ cao bay trong khu chờ khi có sự đồng ý của cơ quan đang trực tiếp điều hành chuyến bay và khi trên độ cao (mực bay) đó không có máy bay khác hoạt động.

**Điều 156.** Quy chế bay trong khu vực sân bay quy định phương thức và sơ đồ vào hạ cánh theo thứ tự và không theo thứ tự từ các khu chờ.

**Điều 157.** Nếu máy bay trong khu chờ cần hạ cánh khẩn cấp, tổ lái (phi công) phải nhanh chóng báo cáo cho người chỉ huy bay. Để bảo đảm an toàn cho việc hạ cánh khẩn cấp, người chỉ huy bay hướng dẫn cho tổ lái (phi công) thứ tự giảm độ cao vào hạ cánh.

## Chương V

### QUY TẮC QUẢN LÝ VÀ ĐIỀU HÀNH BAY TRONG VÙNG TRỜI VIỆT NAM

**Điều 158.** Cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, các tổ chức, cá nhân khai thác máy bay trong vùng trời Việt Nam phải chịu sự quản lý - điều hành



bay của các cơ quan quản lý - điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục Hàng không Việt Nam.

**Điều 159.** Công tác điều hành bay phải bảo đảm tính liên tục, vững chắc, linh hoạt và tuân theo nguyên tắc “nghe, thấy, điều hành”.

Các mệnh lệnh (chỉ dẫn) do cơ quan điều hành bay phát qua vô tuyến, các báo cáo (trả lời) của tổ lái (phi công) phải ngắn, rõ, dễ hiểu và nằm trong những nội dung đàm thoại vô tuyến đã được quy định.

**Điều 160.** Tổ lái (phi công) phải chấp hành nghiêm các huấn lệnh của cơ quan điều hành bay. Trong trường hợp có nguy cơ uy hiếp đến an toàn bay, tổ trưởng tổ lái (phi công) có quyền tự quyết định biện pháp xử lý và nhanh chóng báo cáo quyết định của mình cho cơ quan trực tiếp điều hành chuyến bay và phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về quyết định đó.

**Điều 161.** Trách nhiệm của các Trung tâm Quản lý - Điều hành bay:

1. Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia chịu trách nhiệm quản lý, điều hành, điều chỉnh kế hoạch bay chung trong vùng trời Việt Nam; phối hợp hiệp đồng với các trung tâm quản lý bay hàng không dân dụng, trung tâm quản lý vùng trời và các cơ quan, đơn vị có liên quan để tổ chức thực hiện kế hoạch bay.

2. Trung tâm Quản lý - Điều hành bay khu vực chịu trách nhiệm quản lý về kế hoạch bay, hiệp đồng thông báo với các trung tâm quản lý bay hàng không và các sở chỉ huy phòng không trong khu vực để quản lý, điều hành bay trong khu vực trách nhiệm; trường hợp thực hiện các chuyến bay đặc biệt có liên quan đến an ninh, quốc phòng thì phải thông báo cho đơn vị quản lý khu vực có máy bay liên quan hoạt động.

**Điều 162.** Nhiệm vụ cơ bản của Trung tâm Quản lý - Điều hành bay:

- Lập kế hoạch bay.
- Dự báo bay, gửi kế hoạch bay và thông báo bay.
- Hiệp đồng quản lý, điều hành máy bay của tất cả các cơ quan, đơn vị.
- Điều hành bay trực tiếp.
- Biên soạn và phổ biến chế độ bay, kiểm tra việc thực hiện chế độ bay của các cơ quan điều hành bay cấp dưới và các tổ bay (phi công).
- Cùng với Trung tâm Quản lý vùng trời, Sở chỉ huy Phòng không, Sở chỉ huy Không quân kịp thời xác minh những vụ vi phạm trên không.

### *Mục 1. QUY TẮC LẬP KẾ HOẠCH BAY VÀ HIỆP ĐỒNG BAY*

**Điều 163.** Tất cả các chuyến bay trong



vùng trời Việt Nam đều phải thực hiện dự báo bay, thông báo bay. Quy chế dự báo và thông báo bay do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành.

**Điều 164.** Kế hoạch bay trong vùng trời Việt Nam được lập từ dự báo bay, kế hoạch bay hàng ngày của các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân và được gửi đến Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia theo quy định của Quy chế dự báo và thông báo bay (trừ chuyến bay làm nhiệm vụ chiến đấu, cấp cứu y tế, tìm kiếm cứu nạn, khắc phục hậu quả thiên tai).

Kế hoạch bay (kể cả chuyến bay đột xuất) phải được người chỉ huy cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp xét duyệt và gửi lên cơ quan cấp trên theo quy định.

**Điều 165.** Các chuyến bay đột xuất phải dự báo trước giờ bay và phải được Bộ Tổng Tham mưu cho phép; chỉ được bay sau khi Trung tâm Quản lý - Điều hành bay đã hiệp đồng thông báo đầy đủ cho các cơ quan, đơn vị liên quan.

Các chuyến bay có kế hoạch sử dụng sân bay quân sự làm dự bị phải được gửi kế hoạch đó đến cơ quan điều hành bay trực tiếp và Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia theo thời gian quy định.

**Điều 166.** Trong kế hoạch bay phải nêu rõ yêu cầu bảo đảm các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến ở sân bay

cất cánh, sân bay dự bị, sân bay hạ cánh dọc đường và sân bay hạ cánh cuối cùng.

**Điều 167.** Cơ quan điều hành bay tại các sân bay dự bị, sân bay hạ cánh phải căn cứ vào kế hoạch bay đã được thông báo trước và giờ cất cánh thực tế để mở trước 30 phút các phương tiện thông tin liên lạc và kỹ thuật vô tuyến dẫn đường bảo đảm bay trước khi máy bay đến sân bay. Khi thời tiết xấu phải mở thêm ra đa hạ cánh.

Theo quyết định của người điều hành trực tiếp chuyến bay hoặc theo yêu cầu của tổ lái (phi công) có thể mở thêm các thiết bị kỹ thuật ánh sáng và các phương tiện khác.

**Điều 168.** Khi nhận được kế hoạch bay người chỉ huy sân bay chính và sân bay dự bị phải làm công tác chuẩn bị bảo đảm sân bay có đủ điều kiện tiếp thu máy bay như trong kế hoạch bay.

Giờ bắt đầu bay phải thực hiện đúng kế hoạch đã được phê chuẩn. Nếu giờ bắt đầu bay chậm hơn 01 giờ so với kế hoạch bay đã được phê chuẩn thì phải báo cáo và được phép của Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia thì mới được bay.

Căn cứ vào thời gian trong kế hoạch bay, một giờ trước lúc máy bay dự định cất cánh, cơ quan điều hành bay của sân bay hạ cánh và các sân bay dự bị có nhiệm vụ thông báo quyết định về việc sẵn sàng tiếp thu máy bay đến các cơ



quan điều hành bay có liên quan (đối với các chuyến bay có kiểm soát liên tục bằng ra đa thì thời gian trên có thể giảm xuống 30 phút).

**Điều 169.** Việc chuẩn bị sân bay để tiếp thu máy bay cần đảm bảo các yêu cầu:

- Cung cấp các thông tin về vị trí sân đỗ máy bay và chỉ huy máy bay hạ cánh.
- Đường cất, hạ cánh, đường lăn không có chướng ngại vật, sạch sẽ, an toàn.
- Bảo đảm đủ phương tiện thông tin liên lạc và kỹ thuật vô tuyến thích hợp.
- Bảo đảm cung cấp các số liệu khí tượng.
- Bảo đảm kỹ thuật hàng không và kỹ thuật sân bay.
- Bảo đảm nơi ăn nghỉ của tổ bay (phi công) khi đến.

**Điều 170.** Đối với các sân bay quân sự: trong trường hợp không có khả năng tiếp thu máy bay do các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến ở sân bay chính hoặc sân bay dự bị không bảo đảm phục vụ bay; tiêu chuẩn khí tượng thấp nhất của tổ lái không phù hợp với tiêu chuẩn thấp nhất của sân bay thì người chỉ huy sân bay phải nhanh chóng báo cáo cho người chỉ huy sư đoàn không quân trong khu vực trách nhiệm.

Sau khi nhận được thông báo trên, cơ quan điều hành bay phải nhanh chóng thông báo cho cơ quan đang trực tiếp

điều hành chuyến bay nếu máy bay đã cất cánh để kịp thời xử lý.

**Điều 171.** Việc phóng máy bay không người lái phải được phép của Tổng Tham mưu trưởng. Khi được phép thực hiện, các đơn vị có liên quan phải hiệp đồng và tổ chức thực hiện chặt chẽ, bảo đảm trật tự, an toàn bay.

**Điều 172.** Việc lập kế hoạch bay được chia ra các loại sau đây:

- Lập kế hoạch bay sơ bộ.
- Lập kế hoạch bay ngày, đêm.
- Điều chỉnh kế hoạch bay.

**Điều 173.** Kế hoạch bay sơ bộ được lập trước ngày bay ít nhất 10 ngày nhằm dự tính cường độ hoạt động bay. Trước khi bay đều phải thực hiện lập kế hoạch bay và thông báo bay theo quy định.

Việc lập kế hoạch bay sơ bộ do cơ quan tham mưu Quân chủng Phòng không Không quân thực hiện dựa vào dự báo kế hoạch bay của các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân và lịch sử dụng trường bắn.

Khi lập kế hoạch bay phải cân nhắc chế độ bay tạm thời, hạn chế đến mức thấp nhất những ảnh hưởng đến hoạt động bay trên đường hàng không.

**Điều 174.** Kế hoạch bay ngày, đêm được lập trước ngày bay theo quy định trong quy chế dự báo và thông báo bay nhằm mục đích điều hòa mật độ bay, bảo đảm cho cơ quan điều hành bay thực hiện quản lý, điều hành trật tự, thuận



lợi, an toàn các chuyến bay trên đường hàng không và ngoài đường hàng không.

Việc lập kế hoạch bay ngày, đêm được căn cứ vào dự báo, kế hoạch bay của các cơ quan, đơn vị và tổ chức, cá nhân khai thác máy bay.

Cơ quan điều hành bay lập kế hoạch bay trong khu vực trách nhiệm của mình. Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia tổng hợp lập kế hoạch bay chung để thực hiện quản lý bay trong vùng trời của Việt Nam.

**Điều 175.** Kế hoạch bay được thông báo đến các đơn vị tham gia quản lý vùng trời, quản lý bay để theo dõi, quản lý, điều hành bay trong ngày, trong khu vực trách nhiệm và thực hiện tốt các quy định về quản lý vùng trời, các nội dung của chỉ thị tác chiến phòng không đã được Bộ Tổng Tham mưu ban hành.

Sau khi kế hoạch bay chung được phê chuẩn, Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia thông báo toàn bộ kế hoạch bay đó đến Trung tâm Quản lý vùng trời và kế hoạch bay có liên quan đến các cơ quan điều hành bay. Trung tâm Quản lý vùng trời chịu trách nhiệm thông báo cho hệ thống phòng không quốc gia và các lực lượng vũ trang khác biết theo sơ đồ hệ thống thông báo và thời gian quy định.

**Điều 176.** Kế hoạch bay chung đã được phê chuẩn là cơ sở để thực hiện bay và điều hành của các cơ quan điều hành bay.

Máy bay chỉ được cất cánh, hạ cánh tại các sân bay, bãi đỗ nằm trong kế hoạch bay đã được phê chuẩn. Trường hợp phải hạ cánh bắt buộc xuống sân bay, bãi đỗ ngoài kế hoạch, tổ bay phải kịp thời thông báo cho cơ quan quản lý điều hành bay và chính quyền địa phương nơi máy bay hạ cánh biết, khi có lệnh mới được phép tiếp tục bay.

**Điều 177.** Việc điều chỉnh trực tiếp kế hoạch bay được tiến hành trong những trường hợp sau: Thay đổi tình huống trên không, thay đổi điều kiện thời tiết, cần thực hiện các chuyến bay làm nhiệm vụ khẩn cấp không có dự báo trước như đã quy định ở Điều 164 của bản quy tắc này nhằm mục đích sửa đổi những điều kiện bay của từng máy bay hoặc từng tổp.

Những quyết định của các cơ quan điều hành bay cấp trên về việc sửa đổi kế hoạch bay và điều chỉnh quá trình thực hiện kế hoạch bay là điều bắt buộc thực hiện đối với tất cả các cơ quan điều hành bay cấp dưới và tổ bay (phi công). Kế hoạch bay đã điều chỉnh phải được thông báo cho Trung tâm Quản lý vùng trời, sở chỉ huy sư đoàn phòng không trong khu vực biết.

**Điều 178.** Khi lập kế hoạch bay và quá trình trực tiếp điều hành các chuyến bay được sắp xếp thực hiện theo thứ tự ưu tiên như sau:

- Những chuyến bay làm nhiệm vụ chiến đấu, tham gia diễn tập.



- Những chuyến bay chuyên cơ.
- Những chuyến bay tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế.
- Những chuyến bay làm nhiệm vụ khắc phục hậu quả thiên tai.
- Những chuyến bay chở khách.
- Những chuyến bay huấn luyện.
- Những chuyến bay thí nghiệm nghiên cứu.
- Những chuyến bay thực hiện các nhiệm vụ khác.

## **Mục 2. QUY TẮC ĐIỀU HÀNH BAY TRỰC TIẾP**

**Điều 179.** Điều hành bay trực tiếp bao gồm những công việc như sau:

- Điều chỉnh kế hoạch bay trong quá trình điều hành bay.
- Cho phép máy bay hoặc tốp máy bay cất cánh theo thời gian quy định để thực hiện nhiệm vụ theo đúng kế hoạch và bảo đảm cho máy bay hạ cánh an toàn xuống sân bay chính hoặc sân bay dự bị.
- Chỉ huy hoạt động của tổ lái (phi công) trong quá trình thực hiện nhiệm vụ bay từ lúc mở máy, lăn bánh cho đến khi kết thúc.
- Kiểm tra việc thực hiện chế độ bay trong vùng trời.

- Thông báo cho tổ lái (phi công) điều kiện thời tiết, tình hình trên không trong khu vực bay, trên những đường hàng không và trên những đường bay ngoài đường hàng không theo yêu cầu của tổ lái (phi công) hoặc theo yêu cầu nghiệp vụ của người điều hành trực tiếp chuyến bay.

- Ngăn ngừa những hiện tượng uy hiếp an toàn do không bảo đảm tiêu chuẩn phân cách giữa các máy bay với nhau, giữa máy bay với chướng ngại trên mặt đất khi bay và khi lăn bánh trên sân bay.

- Áp dụng kịp thời các biện pháp cứu nạn, giúp đỡ tổ bay (phi công) khi gặp tai nạn và khi bay trong những điều kiện đặc biệt như bay trong khu vực có đông bay trên vùng núi, v.v...

**Điều 180.** Việc điều hành bay trực tiếp trong vùng trời được phân chia theo phạm vi trách nhiệm như sau:

1. Trong khu vực sân bay, bãi hạ cánh trường bắn do các đài, trạm chỉ huy điều hành bay của sân bay, bãi hạ cánh và trường bắn đảm nhiệm.

2. Tại những sân bay hỗn hợp, việc chỉ huy điều hành trực tiếp trong khu vực sân bay (cất cánh, hạ cánh, bay trên vòng lượn sân bay) phải tiến hành từ một đài chỉ huy thống nhất. Máy bay của đơn vị nào do bên đó chỉ huy, điều hành.

Người chỉ huy bay huấn luyện là người do đơn vị có máy bay huấn luyện cử ra.



Nếu trong ban bay huấn luyện ngày hoặc đêm còn có những máy bay của đơn vị khác bay thì đơn vị đó phải cử đại diện của mình đến vị trí điều hành bay chung. Người đại diện của đơn vị đó chịu trách nhiệm hiệp đồng với người chỉ huy bay huấn luyện để điều hành trực tiếp các chuyến bay thuộc quyền quản lý và bảo đảm an toàn bay chung.

Quy tắc tổ chức điều hành và bảo đảm bay ở những sân bay hỗn hợp được xác định theo quy chế bay trong khu vực sân bay và được biên soạn dựa trên cơ sở những quy chế về hoạt động bay cho những sân bay hỗn hợp.

3. Trong khu vực cụm sân bay: Các đơn vị không quân đóng căn cứ trong cụm sân bay tổ chức thực hiện bay theo lịch phân công ngày, đêm bay đã được thống nhất giữa người chỉ huy các đơn vị và được người chỉ huy cụm sân bay phê chuẩn sau khi đã báo cáo lên sư đoàn trưởng không quân trong khu vực có bố trí cụm sân bay.

Giữa các sân bay trong cụm sân bay phải tổ chức mạng thông tin liên lạc trực tiếp chặt chẽ.

Nếu cùng một lúc tiến hành bay từ các sân bay trong cụm sân bay thì người chỉ huy cụm sân bay phải chỉ định một sân bay chính đảm nhiệm việc phối hợp điều hành bay trong cụm sân bay.

Việc điều hành trực tiếp máy bay cất, hạ cánh trong tất cả các trường hợp khác

đều do cơ quan điều hành bay của sân bay đảm nhiệm.

Người điều hành trực tiếp các chuyến bay chịu trách nhiệm tổ chức và thực hiện chính xác thứ tự bay, lịch bay đã được phê chuẩn.

4. Các cơ quan quản lý bay thuộc Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm quản lý, điều hành:

- Các chuyến bay của máy bay dân dụng đã được cấp phép hoạt động bay dân dụng trong khu vực kiểm soát của hàng không dân dụng, tại các cảng hàng không, sân bay dân dụng và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

- Các chuyến bay của máy bay công vụ đã được cấp phép hoạt động trong khu vực kiểm soát hàng không dân dụng, trừ chuyến bay thực hiện nhiệm vụ tác chiến và những chuyến bay có hiệp đồng trước giao cho quân sự điều hành.

- Các chuyến bay của máy bay dân dụng hoặc máy bay công vụ được phép hoạt động ngoài khu vực kiểm soát của hàng không dân dụng do cơ quan cấp phép bay thuộc Bộ Quốc phòng ủy quyền trong từng phép bay.

5. Các cơ quan điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân có trách nhiệm:

- Điều hành bay đối với các chuyến bay ngoài quy định tại khoản 4 của Điều này.

- Phối hợp với các cơ quan điều hành



bay thuộc Cục Hàng không Việt Nam bảo đảm an toàn và hiệu quả cho các hoạt động bay.

6. Đối với những chuyến bay ngoài đường hàng không (bao gồm cả những chuyến bay ở độ cao dưới mực bay thấp nhất của đường hàng không), sau khi đã được Bộ Tổng Tham mưu cho phép thì việc điều hành chung (bao gồm cả việc điều chỉnh kế hoạch bay) do cơ quan điều hành bay Quân chủng Phòng không - Không quân đảm nhiệm. Việc điều hành bay trực tiếp được thực hiện phù hợp với nguyên tắc sau:

- Máy bay của đơn vị nào thì đơn vị đó chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ, hiệp đồng chặt chẽ với cơ quan, đơn vị có liên quan và trực tiếp điều hành bay để bảo đảm an toàn.

- Việc chỉ huy máy bay cất, hạ cánh tại bãi ngoài sân bay do tổ chỉ huy cơ động của đơn vị chịu trách nhiệm. Trường hợp không có chỉ huy bay thì tổ bay phải chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn; trước hoặc ngay sau khi hạ, cất cánh phải thiết lập liên lạc với cơ quan điều hành bay để thông báo, nhận tin tức liên quan đến hoạt động bay và an toàn của chuyến bay.

7. Ở những khu vực bay, hành lang bay đặc biệt và ở những độ cao quy định do các cơ quan điều hành bay Quân chủng Phòng không - Không quân đảm nhiệm.

**Điều 181.** Khi tổ chức và thực hiện chuyến bay, tổ lái (phi công) phải nắm vững quy chế bay, bãi hạ cánh, chế độ bay ở từng khu vực bay và đường bay; thường xuyên duy trì liên lạc với các đài, trạm chỉ huy để báo cáo và nhận thông tin liên quan đến việc hoạt động bay. Trường hợp cần phải bay lệch đường bay để bảo đảm an toàn thì phải kịp thời báo cáo cơ quan quản lý điều hành bay, khi nguy cơ mất an toàn đã qua phải nhanh chóng điều khiển máy bay về đường bay quy định.

Ngôn ngữ sử dụng chính trong quản lý điều hành bay là tiếng Việt Nam hoặc tiếng Anh. Trong những trường hợp đặc biệt có thể sử dụng ngôn ngữ khác nếu được phép của cơ quan điều hành bay.

**Điều 182.** Ít nhất 10 phút trước khi máy bay vào tuyến chuyển tiếp chỉ huy cơ quan đang trực tiếp điều hành chuyến bay phải thông báo về chuyến bay đó cho cơ quan điều hành bay kế tiếp. Cơ quan điều hành bay của sân bay có máy bay sẽ bay qua hoặc hạ cánh phải nhanh chóng nhận thông báo và triển khai điều hành phục vụ chuyến bay theo yêu cầu.

Ít nhất 5 phút trước khi vào tuyến chuyển tiếp chỉ huy để bay sang khu vực của cơ quan điều hành bay khác, tổ trưởng tổ lái (phi công) có nhiệm vụ liên lạc vô tuyến với cơ quan điều hành bay của khu vực mà mình bay đến để báo cáo độ cao (mực bay), thời gian dự định vào tuyến chuyển tiếp chỉ huy và nhận huấn



lệnh cho phép được vào khu vực bay và điều kiện bay tiếp theo.

**Điều 183.** Cấm các cơ quan điều hành bay, tổ lái (phi công) nói qua vô tuyến những nội dung không cần thiết. Đối với hoạt động bay quân sự, cấm thông báo rõ qua vô tuyến về đường bay, sân bay cất, hạ cánh, họ tên, cấp bậc của những người trong tổ bay, hành khách, kiểu loại và số lượng máy bay trong tốp bay.

**Điều 184.** Cấm phân công cho những nhân viên đang trực tiếp điều hành chuyến bay làm những nhiệm vụ khác không liên quan đến nhiệm vụ điều hành bay hoặc làm chi phối tinh thần và sức lực trong khi thực hiện nhiệm vụ.

**Điều 185.** Cấm tổ lái (phi công) tự ý cắt liên lạc với cơ quan đang trực tiếp điều hành chuyến bay hoặc chuyển sang liên lạc với cơ quan điều hành bay khác mà chưa được phép của cơ quan đang trực tiếp điều hành chuyến bay đó.

**Điều 186.** Khi cho phép máy bay vào khu vực sân bay hoặc vào khu chờ để chuẩn bị hạ cánh, cơ quan điều hành bay có nhiệm vụ thông báo cho tổ lái (phi công) những nội dung sau đây:

1. Khi tiếp cận sân bay:

- Hướng giảm độ cao và hướng hạ cánh.
- Độ cao (mức bay) khi vào khu vực sân bay.
- Mức bay chuyển tiếp.

- Nhiệt độ, hướng gió và tốc độ gió ở mặt đất và khí áp tại sân bay.

- Trần mây thấp nhất ở sân bay và những hiện tượng thời tiết nguy hiểm.

- Phương pháp hạ cánh (cách bay vòng lượn và những số liệu tính toán để giảm độ cao).

- Những hiện tượng nguy hiểm khác (nếu có) liên quan đến chuyến bay.

2. Sau khi vào vòng lượn:

- Trần mây thấp nhất, vị trí và số lượng các loại mây.

- Tâm nhìn ngang trên đường hạ, cất cánh.

- Tốc độ gió và hướng gió ở mặt đất.

- Tình trạng, đặc điểm đường cất, hạ cánh.

- Thứ tự hạ cánh, vị trí tương ứng của máy bay ở phía trước, phía sau và những số liệu khác khi tổ lái cần hỏi.

**Điều 187.** Phải mở các thiết bị ánh sáng trên sân bay trong những trường hợp sau:

- Khi bay đêm ở sân bay.

- Khi bay trong điều kiện thời tiết xấu đã được quy định trong Điều lệ bay Không quân và Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng.

- Khi đã quá thời gian dự tính máy bay sẽ đến sân bay mà chưa có liên lạc của



máy bay với cơ quan điều hành bay của sân bay.

- Trong các trường hợp khác theo yêu cầu mở các thiết bị ánh sáng của tổ lái (phi công).

**Điều 188.** Cơ quan điều hành bay của sân bay có nhiệm vụ báo cáo cơ quan điều hành bay cấp trên và thông báo cho sở chỉ huy phòng không có liên quan về tất cả máy bay cất cánh, hạ cánh, máy bay bay qua, thời gian bắt đầu và kết thúc kế hoạch bay huấn luyện theo sơ đồ hệ thống báo cáo và thông báo đã được quy định.

**Điều 189.** Máy bay quân sự cất cánh từ các sân bay quân sự hoặc sân bay dân dụng phải được phép của cơ quan điều hành bay có thẩm quyền của Quân chủng Phòng không - Không quân, trừ khi có tình huống cấp thiết.

Máy bay hàng không dân dụng cất cánh từ các sân bay quân sự hoặc hạ cánh xuống sân bay quân sự phải được phép của các cơ quan điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân. Trong tình huống cấp thiết máy bay hàng không dân dụng cần bay ra ngoài đường hàng không, cơ quan điều hành bay hàng không dân dụng phải thông báo kịp thời đến cơ quan điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân.

Người chỉ huy các sân bay chịu trách nhiệm cho phép máy bay cất cánh đi và tiếp nhận máy bay bay đến.

**Điều 190.** Khi máy bay của đơn vị khác đến sân bay quân sự, tổ bay (phi công) và hành khách phải chịu sự quản lý của người chỉ huy sân bay đó.

Người chỉ huy sân bay có nhiệm vụ quản lý, bảo vệ máy bay đến, bảo đảm phục vụ tổ bay (phi công) theo quy định (kể cả nghỉ ngơi, ăn uống) cũng như cho phép máy bay tiếp tục bay theo kế hoạch phù hợp với nhiệm vụ của tổ bay.

Khi quyết định cho phép bay, người chỉ huy sân bay phải kiểm tra sự chuẩn bị của tổ bay và điều kiện khí tượng phù hợp với tiêu chuẩn tổ lái (phi công).

**Điều 191.** Khi ở sân bay có nhiều loại máy bay khác nhau cùng hoạt động thì thứ tự ưu tiên được sắp xếp như sau:

### 1. Khi cất cánh:

- Máy bay cất cánh chiến đấu, cất cánh làm nhiệm vụ diễn tập hiệp đồng quân binh chủng.

- Máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ.

- Máy bay tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế.

- Máy bay làm nhiệm vụ khắc phục thiên tai.

- Máy bay thực hiện cùng một nhiệm vụ trong tốp bay.

- Máy bay mà thời gian làm việc của động cơ ở mặt đất hạn chế.

- Máy bay chở khách.



- Máy bay huấn luyện.
- Máy bay có tốc độ lớn hơn máy bay khác.

## 2. Khi hạ cánh:

- Máy bay phải hạ cánh khẩn cấp và máy bay mà lượng nhiên liệu còn lại có thời gian bay ít.

- Máy bay làm nhiệm vụ chuyên cơ.
- Máy bay chở khách.
- Máy bay cùng làm nhiệm vụ trong cùng một tổ bay.
- Máy bay gặp điều kiện khí tượng có khả năng chuyển biến xấu mà trình độ tổ bay (phi công) đó thấp hơn so với điều kiện khí tượng dự đoán sẽ xảy ra.
- Máy bay huấn luyện.

## Chương VI

### QUY TẮC BẢO ĐẢM BAY

#### Mục 1. BẢO ĐẢM THÔNG TIN, KỸ THUẬT VÔ TUYẾN VÀ CHIẾU SÁNG

**Điều 192.** Bảo đảm bay bằng các phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng nhằm mục đích điều hành bay vững chắc, kiểm tra bay chặt chẽ, dẫn đường bay chính xác và bảo đảm cho máy bay cất, hạ cánh an toàn.

Cục Hàng không Việt Nam chọn tần số liên lạc và dẫn đường vô tuyến (có tham khảo ý kiến với Quân chủng Phòng không - Không quân), làm thủ tục xin phép và công bố các tần số liên quan cho hoạt động bay trên đường hàng không và các sân bay có hoạt động hàng không dân dụng theo quy định hiện hành. Tần số vô tuyến được ghi trong các quy chế bay của sân bay.

**Điều 193.** Bảo đảm bay bằng các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến bao gồm việc tổ chức mạng thông tin liên lạc giữa các cơ quan điều hành bay với sở chỉ huy phòng không các cấp, với các đơn vị ra đa trong khu vực, các đơn vị bảo đảm bay duy trì vững chắc thông tin vô tuyến hai chiều giữa cơ quan điều hành bay với máy bay, sử dụng các phương tiện kỹ thuật vô tuyến để dẫn đường, bảo đảm cất, hạ cánh, điều hành và kiểm tra các hoạt động bay.

Những số liệu, chế độ hoạt động của phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến được ghi trong quy chế bay trong khu vực sân bay; đối với sân bay có hoạt động bay dân dụng còn được ghi trong Tập thông báo hàng không (AIP).

**Điều 194.** Các phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng dùng cho hoạt động bay chỉ được đưa vào sử dụng sau khi kiểm tra kỹ thuật bằng thiết bị đặc biệt trên máy bay chuyên dụng hoặc bằng các máy bay quy định cho mục đích đó.



Trong quá trình sử dụng phải định kỳ tiến hành kiểm tra và hiệu chỉnh để bảo đảm sự hoạt động chính xác của các phương tiện đó.

**Điều 195.** Các cơ quan chủ quản phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng phải thường xuyên duy trì mọi trang bị ở trạng thái tốt, tổ chức làm việc liên tục, chính xác.

Ngoài các phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng đang làm việc, cần phải có những phương tiện dự bị luôn sẵn sàng thay thế, nhanh chóng đưa vào hoạt động khi phương tiện chính bị hỏng.

**Điều 196.** Khi các phương tiện thông tin vô tuyến bị hỏng thì thiết bị ánh sáng sân bay, pháo hiệu, cờ hiệu, khói màu và những ký, tín hiệu ở sân bay là các phương tiện hỗ trợ để liên lạc và chỉ huy bay; còn trong khi bay, máy bay phải dùng động tác như nghiêng cánh, nháy đèn để làm tín hiệu liên lạc.

**Điều 197.** Mọi cuộc đàm thoại vô tuyến giữa các tổ lái (phi công) với các cơ quan điều hành bay đều phải được ghi âm lại. Các băng, dây hoặc đĩa dữ liệu ghi âm đàm thoại, dữ liệu ra đa phải được lưu giữ ít nhất 30 ngày. Các băng, dây hoặc đĩa dữ liệu ghi âm đàm thoại vô tuyến, dữ liệu ra đa và băng ghi hình có liên quan đến việc điều tra tai nạn máy bay, đến các vụ uy hiếp an toàn hoặc vi phạm chế độ bay cần giữ lại để nghiên cứu thì phải niêm phong, quản lý theo quy định

của pháp luật về bảo vệ bí mật cho đến khi có quyết định xóa bỏ của cơ quan tiến hành điều tra.

**Điều 198.** Để bảo đảm an toàn, quản lý hoạt động bay kịp thời, chính xác, các cơ quan điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân và hàng không dân dụng có thể được sử dụng mạng thông báo của Trung tâm Quản lý vùng trời, mạng thông báo của các đơn vị ra đa trong khu vực.

**Điều 199.** Các chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt phải được quản lý, giám sát và theo dõi chặt chẽ, liên tục, vững chắc bằng hệ thống các trạm ra đa và các phương tiện vô tuyến.

**Điều 200.** Trong điều kiện khí tượng phức tạp và khi cần thiết, các cơ quan điều hành bay có thể dùng ra đa để trinh sát khí tượng, nắm tình hình thời tiết, bảo đảm cho hoạt động của máy bay ở khu vực bay và trên đường bay. Các thông tin phải được ghi lại làm tài liệu lưu trữ sử dụng khi cần thiết.

## Mục 2. BẢO ĐẢM KHÍ TƯỢNG

**Điều 201.** Công tác khí tượng nhằm bảo đảm an toàn vững chắc, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động bay; kịp thời thông báo đến người chỉ huy, tổ lái (phi công), cơ quan điều hành bay tình hình thực tế về khí tượng, dự báo những hiện tượng khí tượng nguy hiểm đối với hoạt động bay ở các khu vực của sân bay



chính, sân bay dự bị và trên đường bay, v.v...

**Điều 202.** Việc bảo đảm khí tượng quy định như sau:

1. Tại các sân bay quân sự do các đội khí tượng của Quân chủng Phòng không - Không quân đảm nhiệm;

2. Tại các sân bay dân dụng do các trạm khí tượng của Cục Hàng không Việt Nam đảm nhiệm;

3. Tại những sân bay hỗn hợp, đơn vị nào bay thì đơn vị đó bảo đảm khí tượng nhưng cần tổ chức hiệp đồng chặt chẽ giữa các bộ phận khí tượng để thông báo trao đổi những số liệu và kết quả quan trắc được.

**Điều 203.** Để có số liệu thực tế về khí tượng được đầy đủ, chính xác, trước khi bay, người chỉ huy bay có thể tổ chức cho máy bay và ra đa ở sân bay trinh sát khí tượng.

Trong quá trình hoạt động bay, đội khí tượng phải thường xuyên quan sát sự thay đổi của thời tiết, sử dụng có hiệu quả báo cáo quan sát của tổ bay (phi công) và thông báo của các trắc thủ ra đa (khi có ra đa), chú ý tới sự phát triển và hướng di chuyển của mây (đặc biệt là mây nguy hiểm đối với bay) và mưa đá.

### **MỤC 3. BẢO ĐẢM TÌM KIẾM - CỨU NẠN VÀ KHẨN NGUY**

**Điều 204.** Máy bay lâm nguy là máy

bay đang bị nguy hiểm hoặc có người trong máy bay đang bị nguy hiểm mà tổ bay không đủ khả năng khắc phục.

Máy bay lâm nạn là máy bay bị rơi, bị mất liên lạc, bị hỏng nghiêm trọng hoặc bị hỏng hoàn toàn trong khi cất cánh, đang bay hoặc hạ cánh; máy bay phải hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay.

**Điều 205.** Máy bay được coi là mất tích trong trường hợp đã bay hết thời gian quy định, đã tiêu thụ toàn bộ nhiên liệu dự trữ trên máy bay mà vẫn chưa xác định được vị trí của máy bay đó hoặc bị mất liên lạc hoàn toàn.

**Điều 206.** Bảo đảm tìm kiếm - cứu nạn máy bay nhằm mục đích kịp thời tìm và giúp đỡ tổ bay, hành khách trên máy bay bị tai nạn; tổ chức chặt chẽ việc tìm kiếm - cứu nạn, tạo nên sự tin tưởng trong việc xử trí của tổ bay (phi công) và tạo điều kiện sử dụng hết tính năng chiến thuật, kỹ thuật bay.

**Điều 207.** Việc bảo đảm tìm kiếm - cứu nạn được tổ chức phù hợp với Điều lệ của ngành tìm kiếm - cứu nạn hàng không nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, phù hợp với quy chế bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân.

**Điều 208.** Bảo đảm tìm kiếm - cứu nạn phải hết sức khẩn trương và vô điều kiện, bao gồm các việc:

- Tổ chức thu và truyền các tín hiệu tai nạn cho các cơ quan tìm kiếm - cứu nạn.



- Tổ chức các lực lượng và phương tiện trực ban tìm kiếm - cứu nạn.

- Lập kế hoạch và tiến hành công tác tìm kiếm - cứu nạn.

**Điều 209.** Máy bay (không phân biệt máy bay đó thuộc đơn vị, tổ chức hoặc quốc gia nào) bị tai nạn trên lãnh thổ, trong vùng tiếp giáp, trên biển thuộc phạm vi do các cơ quan của Việt Nam chịu trách nhiệm quản lý, điều hành bay theo hiệp định hàng không quốc tế hiện hành đều được tổ chức tìm kiếm - cứu nạn.

Công tác tìm kiếm - cứu nạn do các đơn vị có máy bay, tàu thuyền làm nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn thực hiện. Để tổ chức tìm kiếm - cứu nạn, đơn vị được phép sử dụng các lực lượng, phương tiện đã nằm trong kế hoạch được cấp trên có thẩm quyền phê chuẩn và được chuẩn bị hiệp đồng trước.

**Điều 210.** Khi xảy ra mất an toàn bay, người chỉ huy đơn vị đang trực tiếp điều hành máy bay đó hoặc người chỉ huy của đơn vị có máy bay phải nhanh chóng tổ chức, chỉ huy lực lượng tìm kiếm - cứu nạn đồng thời thông báo và hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp trợ giúp tìm kiếm - cứu nạn nhanh chóng, thuận lợi.

**Điều 211.** Người chỉ huy sân bay là người trực tiếp tổ chức chỉ huy lực lượng tìm kiếm - cứu nạn của mình hoặc lực lượng được giao để thực hành tìm kiếm -

cứu nạn tổ bay và những người bị tai nạn máy bay trong khu vực sân bay.

Tùy theo số lượng sân bay trong khu vực trách nhiệm mà chia các khu vực tìm kiếm - cứu nạn. Các khu vực cứu nạn này không phụ thuộc vào đơn vị quản lý các sân bay đó. Ranh giới các khu vực bảo đảm tìm kiếm - cứu nạn phù hợp với ranh giới đã quy định của khu vực các sân bay.

**Điều 212.** Chủ nhiệm quân y sư đoàn không quân, cơ quan y tế hàng không dân dụng bảo đảm kế hoạch và điều hành tổ chức cứu nạn về mặt y tế cho tổ bay và những người bị tai nạn máy bay trong phạm vi khu vực trách nhiệm. Trong quá trình bảo đảm cứu nạn hàng không cần phải huy động và tận dụng các lực lượng, phương tiện y tế của đơn vị, cơ quan quân y trong quân đội, của Bộ Y tế và địa phương tham gia.

**Điều 213.** Quân chủng Phòng không - Không quân làm nhiệm vụ trung tâm hiệp đồng giữa các đơn vị về tổ chức, phối hợp lực lượng tìm kiếm - cứu nạn hàng không dưới sự chỉ đạo của Bộ Tổng Tham mưu.

**Điều 214.** Để nắm vững tình hình, tổ chức tìm kiếm - cứu nạn tổ bay và hành khách được kịp thời, thống nhất quy định trong Quân chủng Phòng không - Không quân và hàng không dân dụng 3 cấp tín hiệu:

- Tai nạn.



- Khẩn cấp.
- Nguy hiểm.

Đối với các chuyến bay trong nước, Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục Hàng không Việt Nam thống nhất quy định các tín hiệu nhận biết phổ biến cho tất cả các đơn vị thực hiện. Tín hiệu khẩn cấp và nguy hiểm chỉ được phát trên tần số liên lạc với cơ quan điều hành bay.

**Điều 215.** Khi có nguy cơ gặp tai nạn, tổ bay (phi công) đồng thời phát tín hiệu "S.O.S" và phát thoại trên tần số cứu nạn 121,5 MHz (phát tần số 2.182 kHz khi liên lạc với đơn vị cứu nạn hàng hải) và mở tín hiệu "tai nạn" trên máy trả lời (nếu máy bay có các trang bị thích hợp), sau đó thông báo rõ vị trí của mình (tọa độ) hoặc thông báo theo mật ngữ quy ước tính chất tai nạn và yêu cầu sự giúp đỡ cần thiết.

**Điều 216.** Trong tình huống hỏng hóc, không cho phép bay bình thường, buộc phải nhảy dù, hạ cánh bắt buộc hoặc quay trở về sân bay, tổ lái (phi công) phải phát tín hiệu "S.O.S" và mở tín hiệu "tai nạn" không phụ thuộc vào tính chất tai nạn và những khó khăn của việc phát tín hiệu.

**Điều 217.** Các cơ quan, đơn vị có trang bị ra đa khi phát hiện thấy tín hiệu cứu nạn "S.O.S" trên mặt hiện sóng phải nhanh chóng xác định tọa độ máy bay bị

tai nạn, lập tức báo cáo ngay lên sở chỉ huy cấp trên và thông báo cho đơn vị không quân gần vị trí máy bay bị tai nạn và thông báo cho Trung tâm Quản lý - Điều hành bay quốc gia.

**Điều 218.** Khi xảy ra tai nạn, hoặc khi nhận được báo cáo máy bay gặp tai nạn, tổ trưởng tổ bay (phi công) và cơ quan điều hành bay phải hành động kiên quyết, bình tĩnh, trước tiên xử lý vì tính mạng của hành khách và tổ bay.

Trong trường hợp máy bay có nguy cơ bị tai nạn, tổ bay và hành khách không ai có quyền rời khỏi máy bay khi chưa được phép của tổ trưởng tổ bay.

Khi được phép rời khỏi máy bay, tổ trưởng tổ bay là người rời máy bay sau cùng nếu tài liệu hướng dẫn sử dụng loại máy bay đang bay không có quy định nào khác.

**Điều 219.** Để nhanh chóng tìm kiếm cứu nạn tổ bay và hành khách trên máy bay bị tai nạn phải tổ chức máy bay, phương tiện và nhân viên chuyên môn sẵn sàng làm nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn theo quy định của Điều lệ tìm kiếm - cứu nạn.

**Điều 220.** Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam tổ chức các lực lượng thuộc quyền, phối hợp chặt chẽ với các lực lượng tham gia khác để điều tra,



tìm kiếm - cứu nạn máy bay, tổ bay, hành khách bị tai nạn.

Đối với tai nạn trong hoạt động bay dân dụng thì do Cục Hàng không Việt Nam chủ trì điều tra, tổ chức tìm kiếm - cứu nạn theo quy định của Chính phủ.

**Điều 221.** Chính quyền địa phương, các cơ quan nhà nước, các tổ chức, đoàn thể và mọi công dân có trách nhiệm nhanh chóng thông báo tất cả những điều biết được về trường hợp máy bay bị tai nạn cho các đơn vị phòng không, không quân hoặc hàng không dân dụng gần nhất hoặc thông báo cho các đơn vị quân đội. Khi nhận được tin báo, các cơ quan, đơn vị phải nhanh chóng thông báo đầy đủ cho Quân chủng Phòng không - Không quân, Cục Hàng không Việt Nam hoặc Sở chỉ huy Bộ Tổng Tham mưu biết.

**Điều 222.** Chính quyền địa phương, các cơ quan nhà nước, các tổ chức, đoàn thể và mọi công dân trong khu vực máy bay bị tai nạn có nhiệm vụ áp dụng những biện pháp cần thiết theo khả năng của mình để cấp cứu người, bảo vệ máy bay, tài liệu, thiết bị, hàng hóa trên máy bay, hoặc giúp đỡ cần thiết khác trước khi có đại diện của đơn vị phòng không - không quân, hoặc hàng không dân dụng đến.

**Điều 223.** Khi đã áp dụng mọi biện pháp để tìm kiếm máy bay bị tai nạn mà không có kết quả thì việc đình chỉ tìm

kiếm do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định, tùy thuộc máy bay đó do đơn vị nào quản lý.

**Điều 224.** Máy bay chiến đấu khi phải hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay hoặc nhảy dù thì tín hiệu "tai nạn" được phát đi ở những tần số quy định riêng của loại máy vô tuyến trang bị cho tổ bay (phi công).

Quy tắc phát tín hiệu tai nạn và tần số thực hiện theo quy định trong Điều lệ của ngành tìm kiếm - cứu nạn hàng không.

Những tín hiệu quan sát bằng mắt được sử dụng để trao đổi, thông báo tin tức giữa các thành viên của tổ bay bị tai nạn và máy bay đi tìm kiếm - cứu nạn được quy định ở Phụ lục 5.

**Điều 225.** Các tổ bay khác (phi công) khi nghe tín hiệu "S.O.S" phải thông báo ngay cho cơ quan điều hành bay mà mình đang trực tiếp liên lạc, hạn chế đàm thoại vô tuyến và phải tìm mọi cách giúp đỡ tổ bay (phi công) bị nạn theo khả năng của mình. Nếu tình hình cho phép thì bay theo máy bay có nguy cơ bị tai nạn đến vị trí hạ cánh bắt buộc hoặc bay quan sát để xác định vị trí phi công, thành viên tổ bay nhảy dù.

**Điều 226.** Để giúp đỡ máy bay đang bị nạn xác định được vị trí và tính chất của

963958  
 Tel: +84-8-3845 6684 \* www.ThuVienPhapLuat.com  
 LawSoft \*



tai nạn, ngay khi nhận được tín hiệu “tai nạn”, các cơ quan điều hành bay phải nhanh chóng đưa các phương tiện kỹ thuật thông tin, vô tuyến vào hoạt động, thông báo cho cơ quan có trách nhiệm của Quân chủng Phòng không - Không quân về vị trí dự tính và hướng bay tiếp tục của máy bay, huy động lực lượng, phương tiện tìm kiếm - cứu nạn và các phương tiện cứu thương, cứu hỏa thường trực ở sân bay.

Nếu máy bay bị nạn trong khu vực biên giới, phải nhanh chóng thông báo cho bộ đội biên phòng và chính quyền địa phương về vị trí của máy bay, tổ bay (phi công), hành khách theo khả năng dự đoán để có điều kiện tìm kiếm - cứu nạn kịp thời.

**Điều 227.** Khi biết có máy bay bị nạn, Sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân, Trung tâm Quản lý vùng trời, các Trung tâm Quản lý - Điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân và Hàng không dân dụng phải lập tức thông báo cho các sở chỉ huy Không quân, Phòng không khác trong khu vực có liên quan theo sơ đồ hệ thống đã quy định, mở thêm ra đa để phát hiện, theo dõi và thông báo kịp thời tình hình phát hiện được cho các đơn vị Không quân, Hàng không dân dụng và Phòng không liên quan biết.

**Điều 228.** Người chỉ huy các cơ quan, đơn vị khi nhận được tin báo về máy bay

bị tai nạn phải nhanh chóng tổ chức việc tìm kiếm - cứu nạn.

**Điều 229.** Người chỉ huy do thiếu tinh thần trách nhiệm trong việc tìm kiếm, giúp đỡ tổ bay (phi công) bị nạn thì tùy theo tính chất, mức độ vi phạm sẽ bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

**Điều 230.** Khi nguy cơ tai nạn đã qua, tổ lái (phi công) phải nhanh chóng thông báo trở lại trên tất cả các tần số liên lạc thông thường.

**Điều 231.** Tổ bay (phi công) phải nắm chắc và sử dụng thành thạo các phương tiện cứu nạn cá nhân và tập thể được trang bị trên máy bay.

**Điều 232.** Các tổ bay làm nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn phải được huấn luyện nghiệp vụ chuyên môn và được cấp cơ thẩm quyền phê chuẩn làm công tác tìm kiếm - cứu nạn.

Việc huấn luyện nghiệp vụ chuyên môn cho các tổ bay làm nhiệm vụ tìm kiếm - cứu nạn phải phù hợp với nội dung công tác tìm kiếm - cứu nạn trong Điều lệ bay và Điều lệ tìm kiếm - cứu nạn./.

BỘ TRƯỞNG BỘ QUỐC PHÒNG

Đại tướng Phạm Văn Trà



## Phụ lục 1

# QUY CHẾ BAY VÀ ĐIỀU HÀNH BAY TRONG KHU VỰC TRÁCH NHIỆM CỦA SƯ ĐOÀN KHÔNG QUÂN

## I. NGUYÊN TẮC CHUNG

Trong phần này chỉ rõ:

- Giới hạn khu vực trách nhiệm của các sư đoàn không quân, khu vực có chế độ bay đặc biệt (khu vực gần biên giới), những điểm dân cư.

- Cơ quan thực hiện chỉ huy chung về tổ chức và đảm bảo bay cho tất cả các đơn vị.

- Quy tắc điều tra và báo cáo về những tai nạn bay, vi phạm chế độ bay, đe dọa an toàn trong khi bay.

- Quy tắc thay đổi những điều trong quy chế.

## II. TỔ CHỨC, THỰC HÀNH BAY

- Quy tắc chung về tổ chức, thực hành và kiểm tra bay của máy bay tất cả các đơn vị trong khu vực sân bay, trong những đường hàng không và những đường bay nằm ngoài các tuyến đó nhằm bảo đảm an toàn bay.

- Tổ chức và đảm bảo bay khi báo động chiến đấu, bay chuyên cơ, bay khắc phục hậu quả thiên tai, bay tìm kiếm - cứu nạn máy bay bị tai nạn, bay diễn tập,

bay kiểm tra sẵn sàng chiến đấu các phương tiện trực chiến của Phòng không và Không quân.

- Tổ chức và đảm bảo bay khi các đơn vị không quân chuyển vị trí đóng quân, chuyển sân máy bay từ xưởng sửa chữa và từ đơn vị không quân khác, bay thấp, bay ở giới hạn độ cao thấp và cự ly xa nhất, bay thí nghiệm, bay kiểm tra ra đa cũng như bay ở độ cao (mức bay) thấp hơn mức bay thấp nhất của máy bay quân sự và máy bay dân dụng khi thực hiện nhiệm vụ kinh tế.

- Vị trí, quy tắc thả bóng thám không và phóng máy bay không người lái.

- Tổ chức sử dụng các phương tiện ra đa của các đơn vị bố trí trong khu vực của sư đoàn không quân để giám sát bay.

## III. QUY TẮC GỬI KẾ HOẠCH BAY VÀ THÔNG BÁO BAY CHO TRUNG TÂM QUẢN LÝ VÙNG TRỜI VÀ CÁC ĐƠN VỊ PHÒNG KHÔNG

Trong phần này trình bày rõ đơn vị gửi kế hoạch bay, gửi đi đâu, thời gian nào và tất cả các dạng bắn súng, phóng tên lửa từ độ cao 50m trở lên, sử dụng tàu lượn và thả bóng thám không. Quy tắc thông báo cho Trung tâm Quản lý vùng trời và các đơn vị phòng không về việc bắt đầu và kết thúc bay cũng như quy tắc cất cánh khẩn cấp khi không có kế hoạch bay báo trước.



#### IV. ĐIỀU HÀNH BAY

- Các cơ quan điều hành bay thực hiện lập kế hoạch, hiệp đồng và điều hành trực tiếp các chuyến bay của tất cả các đơn vị cũng như phổ biến và kiểm tra việc chấp hành các chế độ bay đã quy định.

- Các cơ quan điều hành bay của các ngành được phân ra với tính chất là những trạm điều hành hỗ trợ. Hiệp đồng giữa những cơ quan điều hành bay trong khu vực trách nhiệm và giữa các vùng lân cận cũng như với các đơn vị phòng không.

- Quy tắc phân chia vùng trời theo vị trí, thời gian và độ cao để bảo đảm thực hiện kế hoạch bay cho tất cả các cơ quan, đơn vị.

- Tổ chức điều hành trực tiếp tất cả các chuyến bay trong khu vực sân bay (cụm sân bay), trong đường hàng không, đường bay ngoài đường hàng không, trong khu vực trường bắn và những vùng quy định khác, trong đó bao gồm ở độ cao thấp và giới hạn thấp cũng như bay ở mực bay thấp hơn mực bay thấp nhất của máy bay quân sự và máy bay hàng không dân dụng khi làm nhiệm vụ kinh tế.

- Các tuyến chuyển tiếp và quy tắc chuyển giao điều hành bay giữa các cơ quan điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của các sư đoàn không quân và

giữa các cơ quan điều hành bay trong các khu vực lân cận.

- Điều hành các máy bay quân sự khi huấn luyện và diễn tập chiến đấu. Tổ chức điều hành bay khi sử dụng máy bay chuyển tiếp chỉ huy.

- Xử trí của các cơ quan điều hành bay khi máy bay vi phạm chế độ bay, giúp đỡ tổ bay khi bị lạc đường hoặc máy bay bị hỏng hóc.

#### V. QUY TẮC XỬ TRÍ THEO TÍN HIỆU

Xử trí của các cơ quan điều hành bay, các trạm chỉ huy và cán bộ điều hành bay khi nhận được tín hiệu "... "..." từ Trung tâm Quản lý vùng trời, các cơ quan, đơn vị phòng không và xử trí của tổ bay khi nhận được tín hiệu này.

#### VI. TỔ CHỨC ĐẢM BẢO BAY TÌM KIẾM - CỨU NẠN

- Các cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức bảo đảm, trực tiếp chỉ huy công tác tìm kiếm - cứu nạn và xác định khu vực tìm kiếm - cứu nạn của mình.

- Tổ chức lực lượng và phương tiện trực tìm kiếm - cứu nạn, vị trí ở của bộ phận này, mức độ thực hiện, nội dung hiệp đồng... Chức trách và thứ tự hành động của người có trách nhiệm khi nhận tín hiệu tai nạn bay.



- Quy tắc báo cáo và thông báo của các sở chỉ huy, cơ quan điều hành bay và lực lượng tìm kiếm - cứu nạn.

## VII. ĐẢM BẢO BAY

- Quy tắc thống nhất sơ bộ các vấn đề bảo đảm bay ở sân bay chính, sân bay dự bị và sân bay hạ cánh dọc đường bay.

- Bảng thống kê sân bay dự bị bảo đảm cho máy bay của không quân và hàng không dân dụng; sơ lược đặc tính của các sân bay dự bị và quy tắc bảo đảm bay của các sân bay dự bị.

- Quy tắc bảo đảm phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến, đảm bảo khí tượng và thông báo chim cho các chuyến bay.

## VIII. PHỤ LỤC

**1.** Bản đồ bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân, nội dung gồm:

- Phạm vi, khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân. Mạng sân bay và hướng đường cất, hạ cánh; phạm vi khu vực sân bay (cụm sân bay), khu vực huấn luyện bay trong khu vực sân bay (cụm sân bay) và ngoài khu vực sân bay; các chỉ dẫn độ cao bay và tuyến chuyển giao chỉ huy.

- Chỉ dẫn về mực bay; xác định vị trí giao nhau của các đường hàng không,

đường bay ngoài đường hàng không và tuyến chuyển giao chỉ huy điều hành.

- Các khu vực bắn của trường bắn pháo binh, xe tăng, cao xạ và hướng bay vào khu vực trường bắn đó; các hành lang trên không, những vùng quy định đặc biệt khác của các cơ quan, đơn vị, trong đó bao gồm độ cao bay thấp, giới hạn độ cao thấp, bay tốc độ vượt âm và trần bay... với những chỉ dẫn độ cao bay đã quy định.

- Những chướng ngại nhân tạo có độ cao lớn hơn 50m.

- Vị trí thả, phóng máy bay không người lái, các loại khí cầu, bóng thám không...

**2.** Sơ đồ gửi kế hoạch bay, thông báo bay cho phòng không về giờ cất, hạ cánh thực tế của máy bay.

**3.** Sơ đồ thông báo và hủy bỏ các chuyến bay của chế độ bay tạm thời.

**4.** Sơ đồ hệ thống thông tin liên lạc.

**5.** Bảng thống kê sân bay (cụm sân bay) có chỉ dẫn cơ quan chủ quản, phạm vi khu vực đó và giới hạn không vực bay.

**6.** Bảng thống kê các trường bắn của pháo binh, xe tăng, cao xạ và không quân, có chỉ dẫn hướng bắn và phạm vi trường bắn.

**7.** Bảng thống kê các hành lang trên không và những vùng đặc biệt của tất cả các cơ quan, đơn vị (để bay ở độ cao thấp,



giới hạn thấp và giới hạn của các vùng đó).

**8.** Bảng thống kê đường bay đường dài có chỉ dẫn độ cao bay (mức bay) ở trên đường bay đó.

**9.** Sơ đồ khu vực (vùng) trách nhiệm tìm kiếm - cứu nạn tổ bay, hành khách, máy bay bị tai nạn.

**10.** Bảng thống kê những chướng ngại nhân tạo có độ cao 50m trở lên có chỉ dẫn tọa độ, cự ly so với sân bay.

**11.** Bảng thống kê vị trí thả, phóng máy bay không người lái hoặc tất cả các loại khí cầu, bóng thám không...

**12.** Bảng thống kê các đường bay của máy bay quân sự trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân.

Quy chế có thể bao gồm các phần bổ sung và phụ lục quy định những điểm đặc biệt về tổ chức, đảm bảo và điều hành bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân.

*Chú ý:* Để phổ biến chế độ bay trong khu vực trách nhiệm của sư đoàn không quân sử dụng bản đồ có tỷ lệ 1: 500.000.

## Phụ lục 2

### QUY CHẾ BAY TRONG KHU VỰC SÂN BAY (CỤM SÂN BAY)

#### I. NGUYÊN TẮC CHUNG

Trong phần này nêu ra cấp, tác dụng

và đặc tính sử dụng sân bay. Những đơn vị đóng quân ở sân bay và thuộc cơ quan nào quản lý. Cơ quan quản lý sân bay và văn bản, tài liệu đã được thống nhất chuyển giao sân bay cho cơ quan sử dụng. Người chỉ huy sân bay (chức vụ, cấp bậc, họ tên, người ký, số và ngày ký quyết định), chế độ đưa những thay đổi và bổ sung vào Quy chế.

## II. THUYẾT MINH SÂN BAY

Vị trí của sân bay đối với điểm dân cư lớn gần nhất. Tọa độ địa lý của điểm quy chiếu sân bay, số múi giờ, độ lệch từ hướng của đường cát, hạ cánh.

Dạng và kích thước sân bay, đặc tính của nền đất, lớp phủ của sân bay, trạng thái sử dụng nó khi có mưa.

Vị trí, kích thước (dài, rộng, dày), số hiệu đường cát, hạ cánh, dạng của lớp phủ, trọng lượng lớn nhất cho phép máy bay cất, hạ cánh; kích thước và dạng của lớp phủ đối với những đường bảo hiểm đầu và sườn của từng đường cát, hạ cánh.

Hướng hạ cánh phù hợp với hướng từ hạ cánh của số đường cát, hạ cánh. Độ cao chênh lệch của sân bay so với mặt biển. Vị trí và kích thước đường cát, hạ cánh dự bị.

Vị trí đỗ máy bay, các bãi kỹ thuật, vị trí đặt các phương tiện kỹ thuật sân bay. Vị trí các bãi trực thăng, kích thước bãi



của từng loại máy bay trực thăng, bảng ghi vị trí xuất phát và ký hiệu đường cất, hạ cánh, đường lăn, vị trí đỗ và các dải tĩnh không.

Các mùa trong năm, tiêu chuẩn thời tiết thấp nhất của sân bay để cất, hạ cánh đối với từng loại máy bay và đối với từng hướng cất, hạ cánh của đường cất, hạ cánh, điều kiện hạn chế tầm nhìn.

Chế độ kiểm tra đường cất, hạ cánh, đường lăn ban ngày và ban đêm. Chế độ và trình tự làm vệ sinh đường cất, hạ cánh, đường lăn, bãi đỗ máy bay bằng các phương tiện của các cơ quan khác nhau đóng quân trên sân bay.

Giới hạn và quy tắc cấm đi lại trên sân bay trong thời gian có hoạt động bay. Quy tắc đi lại trên sân bay của người, máy bay và các phương tiện kỹ thuật sân bay.

### III. KHU VỰC SÂN BAY

Phạm vi, sơ lược đặc tính của địa hình, chướng ngại vật tự nhiên và nhân tạo trên các tuyến vào sân bay và khu vực sân bay, độ cao so với độ cao chênh của sân bay, sơ đồ vị trí của các chướng ngại so với điểm quy chiếu sân bay (phương vị, khoảng cách), sơ đồ độ cao chướng ngại vật ở loa đầu đường cất, hạ cánh khi máy bay giảm độ cao vào hạ cánh.

Vị trí khu vực sân bay, chế độ vào, ra, các đường bay trong khu vực, độ cao an

toàn và khu vực hạn chế kỹ thuật của đài dẫn đường.

Khu chờ (sơ đồ cơ động bay trong khu chờ và mực bay quy định), các khu vực buộc phải nhảy dù, thả thùng nhiên liệu, vị trí móc và thả hàng, thả các thùng treo bên ngoài...

Các đường bay và hành lang trên không, độ cao bay an toàn thấp nhất để vào và ra khu vực sân bay, các đường hàng không (độ rộng, góc đường bay từ và mực bay). Đường bay thẳng qua hoặc gần khu vực sân bay hoặc cắt chéo sân bay, quy tắc cất chéo của các máy bay trong khu vực sân bay. Các đường bay thấp hơn mực bay thấp nhất. Các sân bay dự bị gần nhất, các bãi hạ cánh thích hợp cho hạ cánh bắt buộc có chỉ dẫn góc đường bay từ và khoảng cách, vị trí sân bay dự bị, bãi hạ cánh, kích thước hướng đường cất, hạ cánh, loại máy bay có thể sử dụng bãi hạ cánh và sân bay dự bị.

### IV. ĐẢM BẢO PHƯƠNG TIỆN THÔNG TIN, KỸ THUẬT VÔ TUYẾN VÀ CHIẾU SÁNG

Sơ đồ bố trí các phương tiện thông tin và kỹ thuật vô tuyến ở sân bay, những số liệu kỹ thuật của phương tiện đó (phương tiện chỉ huy bay, thông tin và kỹ thuật ánh sáng); các vùng làm việc có hiệu quả của đài ra đa, đài xa, đài gần.

Các phương tiện kiểm tra khách quan.



Chế độ sử dụng các phương tiện thông tin và đảm bảo kỹ thuật vô tuyến khi cùng hoạt động bay chung và bay riêng của các đơn vị khác nhau đóng quân trên cùng một sân bay. Sơ đồ thông tin và điều hành bay. Các kênh thông tin giữa các cơ quan điều hành bay và với trạm thả bóng thám không.

Các phương tiện thông tin và bảo đảm kỹ thuật vô tuyến dự bị cho bay. Chế độ sử dụng các phương tiện dự bị và song song.

## V. ĐẢM BẢO KHÍ TƯỢNG VÀ THÔNG BÁO HOẠT ĐỘNG CỦA CHIM

Sơ lược đặc tính khí hậu và hoạt động của chim ở khu vực sân bay theo các mùa trong năm. Chế độ đảm bảo khí tượng và thông báo hoạt động của chim.

Tổ chức trinh sát thời tiết bằng ra đa và máy bay. Chế độ thông báo thời tiết thực tế cho các tổ bay. Tổ chức hiệp đồng giữa đội khí tượng của không quân và hàng không dân dụng về đảm bảo khí tượng và thông báo hoạt động của chim cho công tác điều hành bay.

## VI. ĐIỀU HÀNH BAY

Các chế độ hiệp đồng và điều hành các chuyến bay. Chế độ gửi dự báo bay và thông báo về việc bắt đầu và kết thúc bay cho cơ quan điều hành bay cấp trên

và Trung tâm Quản lý vùng trời các sở chỉ huy sư đoàn phòng không khu vực.

Các khu vực trách nhiệm của sân bay và theo dõi kiểm tra máy bay. Xử lý của cơ quan điều hành bay khi nhận và chuyển giao điều khiển máy bay ở những tuyến xác định trong khu vực sân bay với các cơ quan điều hành bay lân cận.

Chế độ chỉ huy bay khi bay quan sát bằng mắt và bay theo thiết bị. Những giãn cách tối thiểu cho phép cất và hạ cánh giữa các máy bay. Chế độ điều hành máy bay khi bay qua khu vực sân bay. Chế độ kiểm tra bằng ra đa hoặc quan sát bằng mắt các máy bay trong khu vực sân bay.

Quy tắc hiệp đồng điều hành đảm bảo cho máy bay từ các sân bay khác đến. Quy tắc điều hành máy bay đến sân bay dự bị.

Chế độ điều hành bay ở sân bay khi các máy bay của các đơn vị khác nhau hoạt động cùng thời gian.

Tổ chức thông tin vô tuyến của các cơ quan điều hành bay ở sân bay với máy bay. Quy tắc ưu tiên cất, hạ cánh máy bay khi xử lý tình huống khác nhau. Chế độ giúp đỡ tổ bay khi xuất hiện những trường hợp đặc biệt trong bay. Quy tắc xử trí của các cơ quan điều hành bay và tổ bay khi nhận được những tín hiệu khẩn cấp, tai nạn.

Quy tắc phát hiện những máy bay lẫn tránh sự giám sát bằng ra đa.



## VII. THỰC HÀNH BAY

Quy tắc bay ra từ vòng kín sân bay, trường bắn, bãi đổ bộ và quy tắc bay vào sân bay trong điều kiện khí tượng giản đơn và phức tạp đối với từng hướng đường cất, hạ cánh.

Thuyết minh sơ đồ giảm độ cao vòng vào hạ cánh trong điều kiện bay bằng thiết bị và bay quan sát bằng mắt.

Quy tắc giải tán máy bay trong tốp, quy tắc thực hiện cơ động không theo trình tự vào hạ cánh, hoặc bay đến sân bay dự bị.

Quy tắc bay trong các hành lang vào hoặc ra khu vực sân bay, tiếp cận sân bay, thực hiện cơ động theo sơ đồ, giảm độ cao vòng vào hạ cánh.

Quy tắc vòng tránh trong khu vực sân bay khi gặp các hiện tượng thời tiết nguy hiểm. Quy tắc vòng vào hạ cánh khi hỏng các phương tiện bảo đảm hạ cánh của sân bay hoặc hỏng các thiết bị đảm bảo bay theo thiết bị của máy bay.

Chế độ bay thấp và bay giới hạn độ cao thấp. Chế độ bay của máy bay có tốc độ vượt âm, bay ở trần bay.

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

Trong phần này nêu lên những cách xử trí của tổ bay khi mất định hướng và

quy tắc phục hồi định hướng để về sân bay của mình hoặc sân bay dự bị trong những điều kiện bay theo thiết bị và bay quan sát bằng mắt có tính toán đến các phương tiện thông tin và đảm bảo kỹ thuật vô tuyến sẵn có đặc tính của định hướng mặt đất.

Cách xử trí của cơ quan điều hành bay khi giúp đỡ tổ bay phục hồi định hướng.

## IX. CÔNG TÁC TÌM KIẾM - CỨU NẠN VÀ KHẨN NGUY SÂN BAY

Phạm vi khu vực bảo đảm tìm kiếm cứu nạn; chức trách của người chỉ huy đơn vị phòng không - không quân, hàng không dân dụng và cơ quan điều hành bay khi nhận tín hiệu tai nạn.

Chế độ tổ chức trực, nhiệm vụ, vị trí trạng thái hoạt động của lực lượng phương tiện tìm kiếm - cứu nạn. Chế độ sử dụng các phương tiện thông tin và đảm bảo kỹ thuật vô tuyến để xác định vị trí của máy bay bị tai nạn.

Hành động của lực lượng và phương tiện tìm kiếm - cứu nạn trên không và mặt đất.

## X. PHỤ LỤC

1. Bản đồ chế độ bay trong khu vực sân bay tỷ lệ 1/500.000 và 1/200.000, trên đó vẽ:

- Giới hạn khu vực sân bay. Các hành lang vào và ra.



- Vùng trời sân bay, các trường bắn, bãi đổ bộ, các đường bay vào, ra sân bay...

- Các trạm thả bóng thám không.

- Các đường hàng không, các đường bay đường dài và vị trí giao nhau với các đường bay nằm ngoài các đường bay đó. Các đường bay ở mực bay thấp hơn mực bay quy định thấp nhất.

- Các bãi hạ cánh, các sân bay thích hợp sử dụng khi hạ cánh bắt buộc.

- Những chướng ngại vật tự nhiên và nhân tạo cao từ 50m trở lên.

2. Sơ đồ phác thảo và giao hội của sân bay (tỷ lệ 1/25.000 hoặc 1/50.000).

3. Sơ đồ phân chia khu vực trách nhiệm của các cơ quan điều hành sân bay và các tuyến chuyển giao điều hành.

4. Sơ đồ bố trí các phương tiện kỹ thuật vô tuyến, ánh sáng ở sân bay.

5. Sơ đồ vùng công tác có hiệu quả của các phương tiện ra đi trong các mặt phẳng ngang và mặt phẳng thẳng đứng.

6. Sơ đồ thông tin liên lạc giữa những người chỉ huy và giữa các cơ quan điều hành đảm bảo bay.

7. Sơ đồ lấy độ cao và bay vào đường bay trong khu vực sân bay đối với các hướng đường cất, hạ cánh.

8. Sơ đồ cơ động của máy bay khi cất chèo các đường hàng không.

9. Sơ đồ cơ động của máy bay để vào hạ cánh không theo trình tự.

10. Sơ đồ giảm độ cao vòng vào hạ cánh đối với từng kiểu loại máy bay theo các phương pháp hạ cánh khác nhau (theo tốc độ bay vòng kín trên 300km/giờ, bằng 300km/giờ và nhỏ hơn).

11. Sơ đồ đường bay để bay trình sát thời tiết.

12. Sơ đồ các vật chuẩn để xác định tầm nhìn ngang khi quan sát bằng mắt.

13. Sơ đồ hoạt động của chim trong khu vực sân bay.

14. Sơ đồ bố trí bãi đỗ và đường lăn của máy bay ở sân bay.

15. Sơ đồ đi lại của người và các phương tiện kỹ thuật, ô tô kéo dất ở sân bay.

16. Sơ đồ vùng các tham số định mức tiếng ồn máy bay của sân bay.

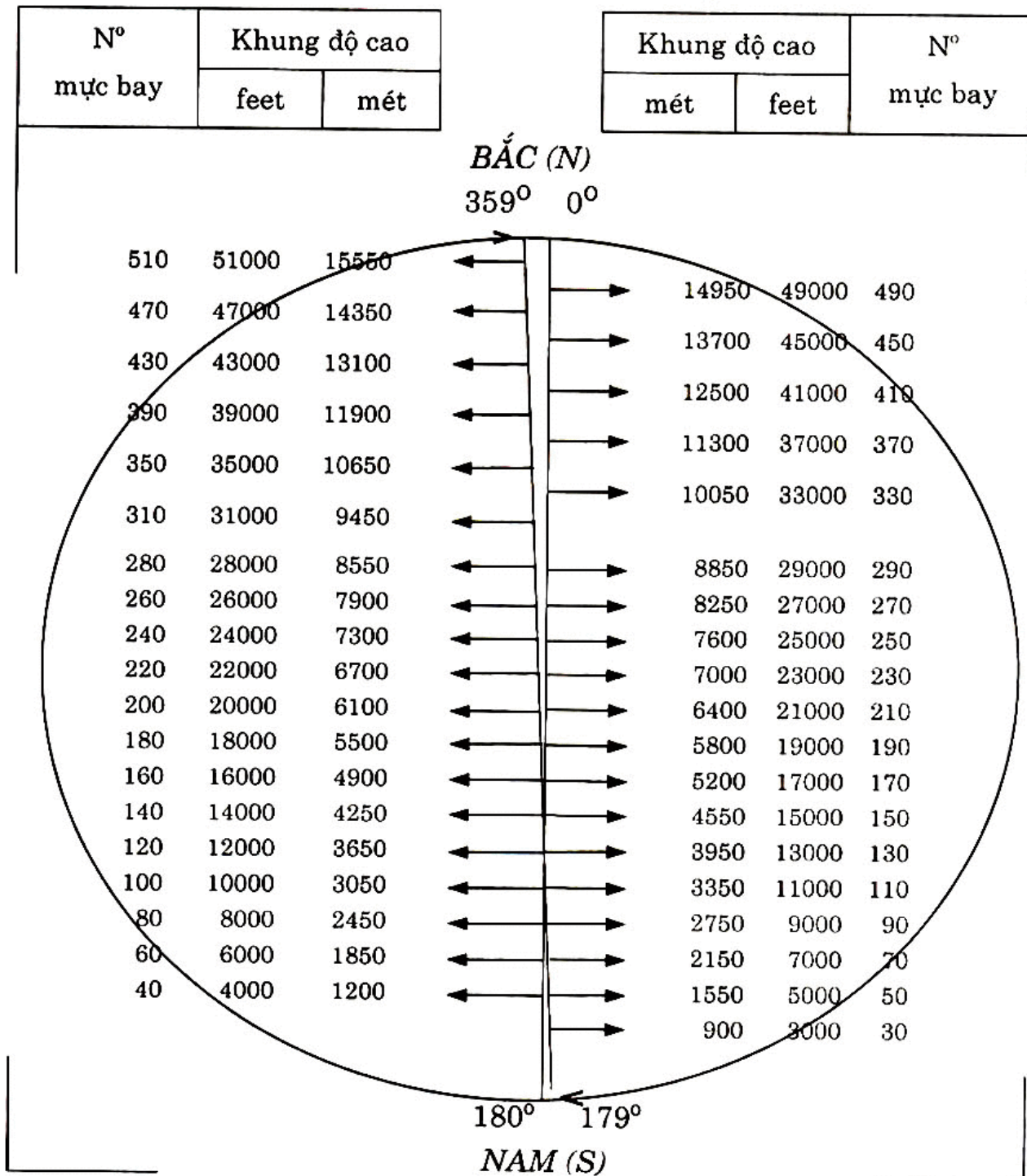
Những phần và các sơ đồ khác có thể đưa vào quy chế để nêu lên những điểm đặc biệt của sân bay và tổ chức điều hành bay ở sân bay đó.

*Ghi chú:* Trong quy chế bay của cụm sân bay còn phải nêu rõ phương pháp tổ chức, chỉ huy và điều hành bay của cụm sân bay, trình tự sử dụng chung các khu vực bay của các sân bay nằm trong cụm sân bay, tổ chức thông tin chỉ huy và hiệp đồng.



## Phụ lục 3

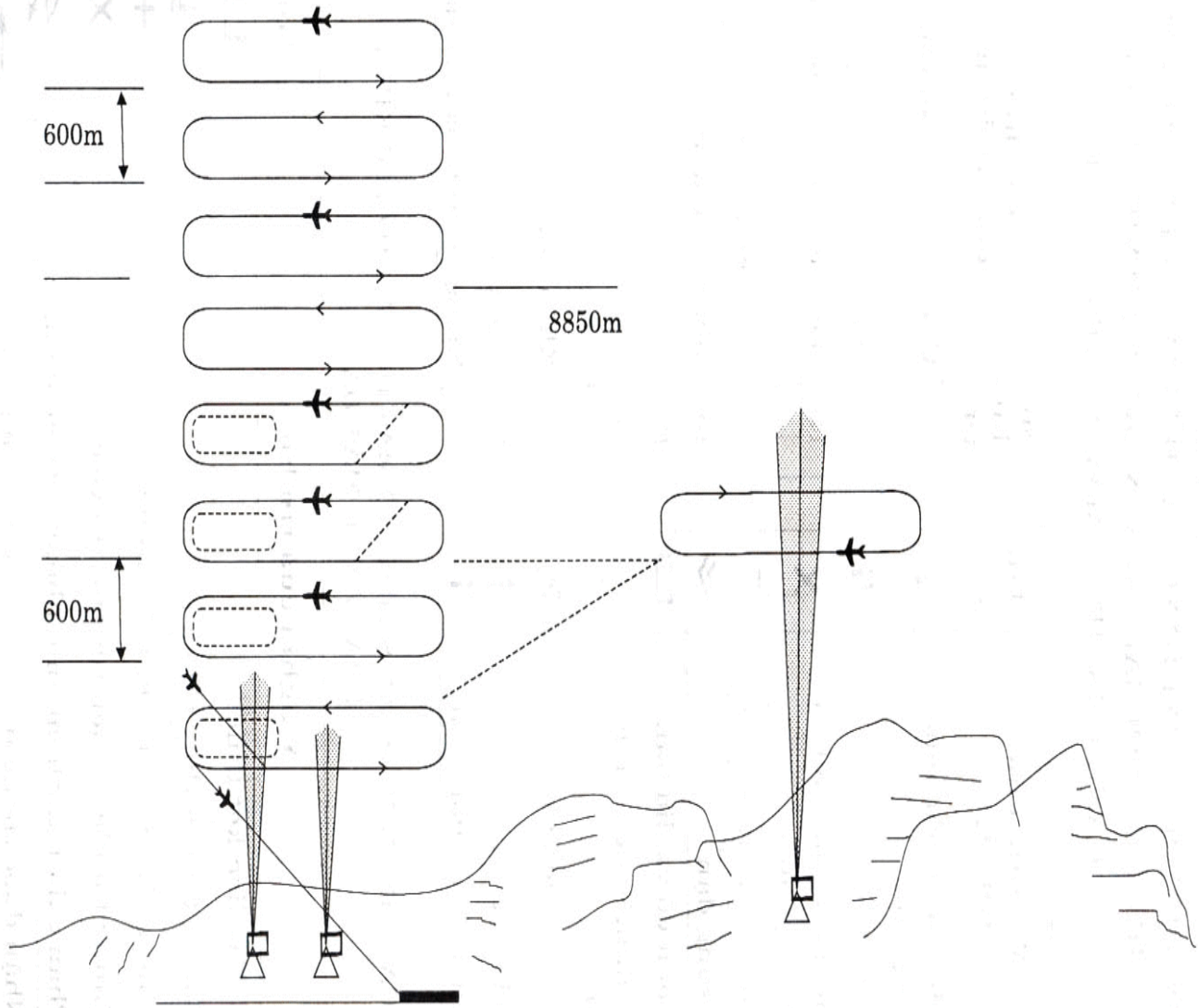
SƠ ĐỒ PHÂN CHIA KHUNG ĐỘ CAO (MỰC BAY)  
TRONG VÙNG TRỜI VIỆT NAM



*Ghi chú:* Việc áp dụng giảm tiêu chuẩn phân cách cao (RVSM) trong giải mực bay FL290 - FL410 theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.



Phụ lục 4  
SƠ ĐỒ BAY TRONG KHU CHỜ



Ghi chú: Số liệu khu chờ cho tàu bay hàng không dân dụng tuân theo quy định của Quy tắc không lưu Hàng không dân dụng Việt Nam và được nêu chi tiết tại Quy chế bay trong khu vực sân bay.



## Phụ lục 5

**CÁC TÍN HIỆU QUAN SÁT BẰNG MẮT ĐỂ TRAO ĐỔI THÔNG BÁO GIỮA  
NHỮNG NGƯỜI GẶP TAI NẠN LÀ THÀNH VIÊN TỔ LÁI  
"HÀNH KHÁCH" VÀ MÁY BAY ĐI CẤP CỨU**

Số thứ tự	Ý nghĩa của tín hiệu	Tín hiệu	Số thứ tự	Ý nghĩa của tín hiệu	Tín hiệu
1	Cần bác sĩ, nhiều người bị thương nặng	I	11	Chúng tôi cất cánh thử	▷
2	Cần thuốc men	II	12	Máy bay hỏng nặng	□
3	Chúng tôi không có khả năng đi lại được	X	13	Ở đây có thể thực hiện hạ cánh an toàn	△
4	Cần đồ ăn và nước uống	F	14	Cần nhiên liệu và dầu	L
5	Cần súng đạn	≡	15	Mọi việc đều đâu vào đấy	LL
6	Cần bản đồ và địa bàn	□	16	Không	N
7	Cần tín hiệu đèn và đài radar		17	Vâng	Y
8	Chỉ hướng tiếp theo	K	18	Không hiểu	JL
9	Theo hướng này	↑	19	Cần thợ cơ khí	W
10	Tiếp đất theo hướng chỉ	T	20	Không được hạ cánh ở đây	+

**CÁC TÍN HIỆU QUAN SÁT BẰNG MẮT DO CÁC TỔ TÌM KIẾM  
PHÁT RA TỪ MẶT ĐẤT**

Số thứ tự	Ý nghĩa của tín hiệu	Tín hiệu
1	Chiến dịch kết thúc	LLL
2	Chúng tôi tìm thấy tất cả mọi người	LL
3	Chúng tôi tìm thấy chỉ một vài người	++
4	Chúng tôi không tiếp tục tìm trở về căn cứ	XX
5	Phân chia hai nhóm, mỗi nhóm đi theo hướng chỉ	↔
6	Nhận được thông báo máy bay ở hướng này	→ →
7	Không phát hiện được gì tiếp tục tìm	NN



**Phụ lục 6****CÁC TÍN HIỆU - LỆNH SỬ DỤNG GIỮA CÁC  
MÁY BAY BAY CHẶN VÀ MÁY BAY BỊ CHẶN**

*Chú ý:* Từ “chặn” trong khái niệm này không bao hàm việc chặn tìm và hộ tống theo yêu cầu của máy bay đang ở tình trạng khẩn nguy theo điều lệ hướng dẫn tìm cứu (Doc. 7333) của Công ước về Hàng không dân dụng Quốc tế.

**Tín hiệu nhóm A****CÁC TÍN HIỆU - LỆNH CỦA MÁY BAY CHẶN VÀ TÍN HIỆU  
TRẢ LỜI CỦA MÁY BAY BỊ CHẶN**

Loại tín hiệu	Máy bay chặn		Máy bay bị chặn	
	Tín hiệu máy bay chặn phát ra	Ý nghĩa tín hiệu	Tín hiệu máy bay bị chặn phát ra	Ý nghĩa tín hiệu
<b>1</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm</b></p> <p>Máy bay chặn ở phía trước hơi cao hơn, thông thường ở bên trái máy bay bị chặn (hoặc ở bên phải nếu máy bay bị chặn là trực thăng) lắc cánh và nhấp nháy đèn tín hiệu giao thông - đèn vị trí.</p> <p>(Nếu máy bay chặn là trực thăng thì nhấp nháy đèn hạ cánh theo khoảng thời gian không đều nhau).</p> <p>Sau khi nhận được tín hiệu xác nhận là máy bay bị chặn đã nhận được lệnh, thì từ từ vòng về bên trái (hoặc về bên phải nếu máy bay bị chặn là trực thăng) lấy hướng cần thiết tiếp tục bay.</p>	<p>Anh bị chặn, hãy theo tôi</p>	<p><b>Ban ngày và ban đêm</b></p> <p>Lắc cánh, nhấp nháy đèn tín hiệu giao thông - đèn vị trí theo khoảng thời gian không đều nhau và bay theo máy bay chặn.</p> <p><i>Ghi chú:</i> Các hành động bổ sung mà máy bay bị chặn phải thực hiện được nêu trong phụ đính kèm theo Phụ lục này.</p>	<p>Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo</p>



	<p><i>Ghi chú 1:</i> Tùy theo điều kiện khí tượng hoặc đặc điểm địa hình, máy bay chặn có thể bay ở phía trước bên phải máy bay bị chặn và tiếp đó vòng phải để lấy hướng cần thiết tiếp tục bay.</p> <p><i>Ghi chú 2:</i> Nếu máy bay bị chặn không thể theo kịp thì máy bay chặn cần bay theo dạng cơ động để giữ bay cùng nhịp và lắc cánh mỗi lần vượt lên trước máy bay bị chặn.</p>			
<b>2</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm</b> Cơ động gấp rời khỏi máy bay bị chặn bao gồm vòng ra một góc 90° hoặc lớn hơn; đồng thời lấy độ cao nhưng không được cắt đường bay của máy bay bị chặn.</p>	Anh có thể tiếp tục bay	<b>Ban ngày và ban đêm</b> Lắc cánh	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo
<b>3</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm</b> Thả càng đồng thời bật và để sáng liên tục đèn hạ cánh, bay theo vòng lượn sân bay và bay thông qua trên đường cất hạ cánh theo hướng hạ cánh. Nếu máy bay bị chặn là trực thăng thì máy bay chặn bay thông qua bãi hạ cánh. Trong trường hợp trực thăng bay chặn trực thăng, thì trực thăng chặn tiếp cận tới bãi hạ cánh và bay treo ở gần bên cạnh bãi hạ cánh.</p>	Hãy hạ cánh xuống sân bay này	<b>Ban ngày và ban đêm</b> Thả càng, đồng thời bật và để sáng liên tục đèn hạ cánh và bay theo máy bay chặn, và nếu sau khi bay thông qua trên đường băng hoặc bãi hạ cánh trực thăng, nhận thấy có thể hạ cánh an toàn thì tiến vào hạ cánh.	Tôi đã hiểu và sẽ tuân theo



**Tín hiệu nhóm B: TÍN HIỆU DO MÁY BAY BỊ CHẶN PHÁT RA VÀ TÍN HIỆU - LỆNH ĐÁP LẠI CỦA MÁY BAY CHẶN**

Loại tín hiệu	Máy bay bị chặn		Máy bay chặn	
	Tín hiệu máy bay bị chặn phát ra	Ý nghĩa tín hiệu	Tín hiệu - lệnh máy bay chặn đáp lại	Ý nghĩa tín hiệu
<b>4</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Thu càng và nhấp nháy đèn hạ cánh khi bay thông qua đường cất hạ cánh ở độ cao trên 300 m đến 600 m (đối với trực thăng ở độ cao trên 50 m đến 100 m so với mức cao sân bay) và tiếp tục bay vòng trên sân bay hoặc bãi hạ cánh. Nếu không thể nhấp nháy đèn hạ cánh thì nhấp nháy bất kỳ loại đèn nào khác sẵn có.</p>	Sân bay anh chỉ định không thích hợp với loại máy bay của tôi	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Nếu muốn máy bay bị chặn bay theo mình tới một sân bay khác, máy bay chặn thu càng và phát tín hiệu loại 1 quy định cho máy bay chặn. ----- Nếu quyết định không bay chặn nữa thì phát tín hiệu loại 2 quy định cho máy bay chặn.</p>	Tôi hiểu, Hãy theo tôi          Tôi hiểu, Anh có thể tiếp tục bay đi
<b>5</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Liên tục tắt mở tất cả các đèn có được với khoảng cách quãng thời gian để phân biệt được khác với nhấp nháy đèn.</p>	Tôi không tuân theo được	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Phát tín hiệu loại 2 quy định cho máy bay chặn.</p>	Tôi hiểu
<b>6</b>	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Nháy tất cả các đèn có được với cách quãng thời gian không đều nhau.</p>	Tôi đang bị ở trong tình trạng khẩn nguy.	<p><b>Ban ngày và ban đêm:</b> Phát tín hiệu loại 2 quy định cho máy bay chặn.</p>	Tôi hiểu



## PHỤ ĐÍNH (KÈM THEO PHỤ LỤC 6)

### I. HÀNH ĐỘNG CỦA MÁY BAY BỊ CHẶN

Người chỉ huy máy bay (Cơ trưởng) dân dụng khi bị chặn sẽ phải hiểu rõ và trả lời lại các tín hiệu thị giác như đã nêu rõ ràng trong Phụ lục 6, đồng thời phải tuân theo các chuẩn định sau:

#### 1. Một máy bay bị chặn bởi một máy bay khác sẽ lập tức:

a) Tuân theo các chỉ thị mà máy bay chặn đưa ra, hiểu rõ và đáp lại các tín hiệu thị giác phù hợp với chi tiết quy định trong Phụ lục 6 nêu trên.

b) Thông báo lại, nếu có thể, cho các cơ quan không lưu thích hợp.

c) Cố gắng thiết lập liên lạc vô tuyến với máy bay chặn hoặc với đơn vị kiểm soát bay chặn thích hợp, bằng mọi cách gọi trên tần số khẩn cấp 121.5 MHz, báo nhận dạng nhận biết của máy bay bị chặn và thực chất nhiệm vụ chuyến bay; nếu không thiết lập được liên lạc và nếu có thể làm được thì nhắc lại việc gọi đó trên tần số khẩn cấp 243 MHz.

d) Nếu được trang bị máy trả lời rada thứ cấp, chọn chế độ A, Code 7700 trừ khi nhận được chỉ thị khác của cơ quan không lưu thích hợp.

2. Nếu bất kỳ một chỉ thị nào nhận được trên vô tuyến từ bất kỳ nguồn nào mâu thuẫn với chỉ thị bằng dấu hiệu thị giác (tín hiệu - lệnh) của máy bay chặn, máy bay bị chặn sẽ yêu cầu làm sáng tỏ ngay lập tức, trong khi tiếp tục tuân theo các chỉ thị bằng dấu hiệu thị giác (tín hiệu - lệnh) mà máy bay chặn đã đưa ra.

3. Nếu bất kỳ một chỉ thị nào nhận được trên vô tuyến từ bất kỳ nguồn nào mâu thuẫn với những chỉ thị mà máy bay chặn phát ra trên vô tuyến, máy bay bị chặn sẽ yêu cầu làm sáng tỏ ngay lập tức, trong khi tiếp tục tuân theo các chỉ thị mà máy bay chặn phát ra trên vô tuyến.

### II. THÔNG TIN VÔ TUYẾN TRONG KHI BAY CHẶN

Khi tiến hành bay chặn, cơ quan kiểm soát bay chặn và máy bay chặn cần:

1. Cố gắng thiết lập thông tin hai chiều với máy bay bị chặn trên tần số khẩn cấp 121.5 MHz, nếu có thể trên ngôn ngữ chung quốc tế, dùng tín hiệu gọi.



Tiếng quốc tế (tiếng Anh)	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa tiếng Việt Nam
Intercept control	/intəsept kən'trɒl /	Intəsept côntrɒl	Kiểm soát bay chặn
Interceptor....	/intəseptə /	Intəseptơ	Máy bay chặn.....
Intercepted Aircraft	/intəseptɪd eəkra:ft /	Intəseptɪd ɛcɔ:raft	Máy bay bị chặn

2. Nếu không thực hiện được việc trên, cố gắng thiết lập liên lạc hai chiều với máy bay bị chặn trên tần số khác mà cơ quan kiểm soát bay chặn (Sở chỉ huy Quân chủng Phòng không - Không quân, Sở chỉ huy Sư đoàn Không quân, Sở chỉ huy Trung đoàn Không quân) và cơ quan không lưu (cơ quan điều hành bay hàng không dân dụng) đã thống nhất quy định, hoặc thiết lập liên lạc thông qua các cơ quan không lưu thích hợp.

3. Nếu thiết lập được liên lạc vô tuyến khi chặn nhưng không thể thông tin được bằng một ngôn ngữ chung thì cố gắng chuyển nhận các thông tin thiết yếu bằng những câu với cách phát âm quy định như trong Bảng dưới đây, phát đi mỗi câu hai lần.

Câu nói để máy bay chặn sử dụng				Câu nói để máy bay bị chặn sử dụng			
Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa	Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa
CALL - SIGN	/ko:lsai/	Col sain	Tên gọi của anh là gì ?	CALL - SIGN	/ko:l sain/	Col sain	Tên gọi của tôi là...
FOLLOW	/fɒləʊ/	Pho lou	Theo tôi	WILCO	/wɪl kəʊ/	Will cou	Hiểu rồi, sẽ tuân theo
DESCEND	/di'send/	Dissend	Hạ độ cao để hạ cánh	CAN - NOT	/kæn not/	Can nott	Không thể chấp hành theo được
YOU LAND	/ju:lænd/	Iu land	Hạ cánh ở sân bay này	REPEAT	/ri'pi:t/	Ri pit	Nhắc lại chỉ thị của anh



Câu nói để máy bay chặn sử dụng				Câu nói để máy bay bị chặn sử dụng			
Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa	Câu nói	Phiên âm quốc tế	Phiên âm tiếng Việt	Ý nghĩa
PROCEED	/prə'si:d	Prosid	Anh có thể đi	AM LOST	/əm lost	Am lost	Tôi không biết vị trí của mình
				MAY DAY	/mei dei/	May day	Tôi đang bị nguy hiểm
				HIJACK	/haidjæk/	Hai zack	Tôi bị không tặc
				LAND (và tên chỗ hạ cánh)	/lænd/ (và tên chỗ hạ cánh)	Lend (và tên chỗ hạ cánh)	Tôi xin hạ cánh ở ... (và tên chỗ hạ cánh)
				DESC-END	/di'send/	Dissend	Tôi xin hạ độ cao

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Điện thoại: 8233947

In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng