

Post: Contact:
Air Navigation Department
119 Nguyen Son Str.,
Bo De Ward,
Ha Noi, Viet Nam
Tel: +84 24 38274191
Fax: +84 24 38274194
E-mail: and@caa.gov.vn
Web: http://caa.gov.vn

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM



AIRAC
AIP SUP
16/26
Có hiệu lực từ
Effective from
16 APR 2026
Được xuất bản vào
Published on
05 MAR 2026

TỔ CHỨC VÙNG TRỜI KHU VỰC SÂN BAY CÁT BI
- VÂN ĐỒN (VVCi - VVVD)

AIRSPACE ORGANIZATION OF CAT BI - VAN DON
AERODROME (VVCi - VVVD)

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này nhằm thông báo về việc tổ chức vùng trời khu vực sân bay Cát Bi - Vân Đồn.

Thời gian áp dụng: Từ 0000 ngày 16/04/2026.

1 INTRODUCTION

This AIRAC AIP SUP issues notification of the airspace organization of Cat Bi - Van Don aerodrome.

Applicable time: From 0000 on 16 APR 2026.

2 CHI TIẾT

2 DETAILS

2.1 Thiết lập khu vực trung tâm và kiểm soát tại sân

2.1 Establishment of TMA and CTR

2.1.1 Khu vực kiểm soát tiếp cận tại sân bay Cát Bi (TMA Cát Bi)

2.1.1 The Terminal Control Area of Cat Bi aerodrome (Cat Bi TMA)

– Giới hạn ngang: Hai nửa cung tròn bán kính 55 KM (30 NM), tâm là điểm quy chiếu sân bay Cát Bi và DVOR/DME Vân Đồn nối với hai tiếp tuyến hai nửa cung tròn nêu trên, trừ vùng trời TMA Nội Bài.

– Lateral limits: Two semicircles with a radius of 55 KM (30 NM) centred at Cat Bi ARP and Van Don DVOR/DME, connected by tangent lines to the two semicircles, except the airspace of Noi Bai TMA.

– Giới hạn cao: 4 100 M (FL 135)

– Upper limit: 4 100 M (FL 135)

– Giới hạn thấp: 600 M

– Lower limit: 600 M

2.1.2 Khu vực kiểm soát tại sân bay Cát Bi (CTR Cát Bi)

2.1.2 The control zone of Cat Bi aerodrome (Cat Bi CTR)

– Giới hạn ngang: Là vòng tròn có bán kính 10 KM (5 NM), tâm là điểm quy chiếu sân bay Cát Bi (trừ phần vùng cấm VVP2).

– Lateral limits: A circle with radius of 10 KM (5 NM), centred at Cat Bi ARP (except prohibited area VVP2).

– Giới hạn cao: 600 M (AMSL).

– Upper limit: 600 M (AMSL).

– Giới hạn thấp: Mặt đất/mặt nước.

– Lower limit: GND/Water.

2.1.3 Khu vực kiểm soát tại sân bay Vân Đồn (CTR Vân Đồn)

2.1.3 The control zone of Van Don aerodrome (Van Don CTR)

– Giới hạn ngang: Vòng tròn có bán kính 10 KM (5 NM), tâm là tọa độ đài DVOR/DME Vân Đồn.

– Lateral limits: A circle with radius of 10 KM (5 NM), centred at Van Don DVOR/DME.

– Giới hạn cao: 600 M (AMSL).

– Upper limit: 600 M (AMSL).

– Giới hạn thấp: Mặt đất/mặt nước.

– Lower limit: GND/Water.

2.2 Khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ của APP Cát Bi, TWR Cát Bi, TWR Vân Đồn

2.2 Responsibility areas of Cat Bi APP, Cat Bi TWR, Van Don TWR

2.2.1 Khu vực trách nhiệm APP Cát Bi

2.2.1 Responsibility area of Cat Bi APP

a) Giới hạn khu vực trách nhiệm:

a) Limits of responsibility area:

- Giới hạn ngang: Hai nửa cung tròn bán kính 55 KM (30 NM), tâm là điểm quy chiếu sân bay Cát Bi và DVOR/DME Vân Đồn nối với hai tiếp tuyến hai nửa cung tròn nêu trên, trừ khu vực trách nhiệm của APP Nội Bài, TWR Cát Bi, TWR Vân Đồn.

- Lateral limits: Two semicircles with a radius of 55 KM (30 NM) centred at Cat Bi ARP and Van Don DVOR/DME, connected by tangent lines to the two semicircles, except the responsibility areas of Noi Bai APP, Cat Bi TWR and Van Don TWR.

- Giới hạn cao: Từ mặt đất/mặt nước đến 4 100 M (FL 135)

- Vertical limits: From GND/water up to 4 100 M (FL 135)

b) Tần số điều hành bay

b) ATC frequencies:

– Tần số chính: 126.525 MHz

– Primary: 126.525 MHz

– Tần số phụ: 124.825 MHz

– Secondary: 124.825 MHz

– Tần số khẩn nguy: 121.5 MHz

– Emergency: 121.5 MHz

2.2.2 Khu vực trách nhiệm TWR Cát Bi

- a) Giới hạn khu vực trách nhiệm: Được mô tả tại mục 2.1.2 trên
- b) Tần số điều hành bay
 - Tần số chính: 118.5 MHz
 - Tần số khẩn nguy: 121.5 MHz

2.2.3 Khu vực trách nhiệm TWR Vân Đồn

- a) Giới hạn khu vực trách nhiệm: Được mô tả tại mục 2.1.3 trên
- b) Tần số điều hành bay
 - Tần số chính: 118.1 MHz
 - Tần số phụ: 118.85 MHz
 - Tần số khẩn nguy: 121.5 MHz

2.3 Phân loại vùng trời

(Chi tiết xem tại trang 7)

- a) TMA Cát Bi: Vùng trời loại C
 - Cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; Các chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyến bay IFR được điều hành phân cách với chuyến bay IFR khác và chuyến bay VFR; chuyến bay VFR được điều hành phân cách với chuyến bay IFR và được thông báo về chuyến bay VFR khác.
- b) CTR Cát Bi, CTR Vân Đồn: Vùng trời loại D
 - Cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; Các chuyến bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyến bay IFR được điều hành phân cách với chuyến bay IFR khác và được thông báo về chuyến bay VFR; chuyến bay VFR được thông báo về các chuyến bay khác.
- c) Phần vùng trời còn lại (do APP Cát Bi cung cấp dịch vụ: từ mặt đất/mặt nước đến độ cao 600 m (AMSL), trừ khu vực trách nhiệm của TWR Cát Bi, TWR Vân Đồn): Vùng trời loại G
 - Cho phép thực hiện chuyến bay IFR và chuyến bay VFR; các chuyến bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu.

2.4 Bổ sung các sơ đồ sau

- Khu vực trách nhiệm TWR/APP Cát Bi - Vân Đồn (mặt cắt dọc)
(Chi tiết xem tại trang 8)
- Khu vực trách nhiệm APP Cát Bi (mặt cắt ngang)
(Chi tiết xem tại trang 9)

2.5 Điều chỉnh các sơ đồ sau

2.5.1 Sân bay Cát Bi

Ghi chú: Cập nhật độ cao tối thiểu khu vực (AMA) trong các sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) và sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR)

- a) Sơ đồ khu vực – ICAO
 - Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-8-1
 - Chi tiết xem tại trang 10
- b) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 07: PHUTA 1A, VIBAO 1A, VANUC 1A, LOCHA 1A
 - Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-1
 - Chi tiết xem tại trang 11

2.2.2 Responsibility area of Cat Bi TWR

- a) Limits of responsibility area: As described in Item 2.1.2 above.
- b) ATC frequencies
 - Primary: 118.5 MHz
 - Emergency: 121.5 MHz

2.2.3 Responsibility area of Van Don TWR

- a) Limits of responsibility area: As described in Item 2.1.3 above.
- b) ATC Frequencies
 - Primary: 118.1 MHz
 - Secondary: 118.85 MHz
 - Emergency: 121.5 MHz

2.3 Airspace classification

(See page 7 for details)

- a) Cat Bi TMA: Class C
 - IFR and VFR flights are permitted. All flights are subject to air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights.
- b) Cat Bi CTR and Van Don CTR: Class D
 - IFR and VFR flights are permitted. All flights are subject to air traffic control service; IFR flights are separated from other IFR flights and receive traffic information in respect of VFR flights; VFR flights receive traffic information in respect of all other flights.
- c) Remaining airspace (where ATS is provided by Cat Bi APP: from GND/water up to 600 m AMSL, except responsibility areas of Cat Bi TWR and Van Don TWR): Class G
 - IFR and VFR flights are permitted; all flights receive flight information service if requested.

2.4 Addition of the following charts

- Responsibility area of Cat Bi - Van Don TWR/APP (Profile view)
(See page 8 for details)
- Responsibility area of Cat Bi APP (Plan view)
(See page 9 for details)

2.5 Revision of the following charts

2.5.1 Cat Bi aerodrome

Note: Update the Area Minimum Altitude (AMA) in Standard Departure Charts – Instrument (SID) and Standard Arrival Charts – Instrument (STAR)

- a) Area Chart – ICAO
 - Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-8-1
 - See page 10 for details
- b) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 07: PHUTA 1A, VIBAO 1A, VANUC 1A, LOCHA 1A
 - Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-1
 - See page 11 for details

- | | |
|---|---|
| <p>c) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) - ICAO - Đường CHC 25: VIBAO 1B, VANUC 1B, PHUTA 1B, LOCHA 1B</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-3</p> <p>Chi tiết xem tại trang 12</p> | <p>c) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 25: VIBAO 1B, VANUC 1B, PHUTA 1B, LOCHA 1B</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-3</p> <p>See page 12 for details</p> |
| <p>d) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 07: TUCHA 1A</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-5</p> <p>Chi tiết xem tại trang 13</p> | <p>d) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 07: TUCHA 1A</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-5</p> <p>See page 13 for details</p> |
| <p>e) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 25: TUCHA 1B</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-7</p> <p>Chi tiết xem tại trang 14</p> | <p>e) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 25: TUCHA 1B</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-7</p> <p>See page 14 for details</p> |
| <p>f) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07: TUCHA 1C</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-9</p> <p>Chi tiết xem tại trang 15</p> | <p>f) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07: TUCHA 1C</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-9</p> <p>See page 15 for details</p> |
| <p>g) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 25: TUCHA 1D</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-11</p> <p>Chi tiết xem tại trang 16</p> | <p>g) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 25: TUCHA 1D</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-11</p> <p>See page 16 for details</p> |
| <p>h) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07: LOCHA 1C</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-13</p> <p>Chi tiết xem tại trang 17</p> | <p>h) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07: LOCHA 1C</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-13</p> <p>See page 17 for details</p> |
| <p>i) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 07: GASSO 1A, PHUTA 1C, VIBAO 1C, VIBAO 1D</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-15</p> <p>Chi tiết xem tại trang 18</p> | <p>i) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 07: GASSO 1A, PHUTA 1C, VIBAO 1C, VIBAO 1D</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-15</p> <p>See page 18 for details</p> |
| <p>j) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNAV đường CHC 25: ADMAM 1A, DOKLA 1A, VANUC 1C, VIBAO 1E</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-9-19</p> <p>Chi tiết xem tại trang 19</p> | <p>j) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNAV RWY 25: ADMAM 1A, DOKLA 1A, VANUC 1C, VIBAO 1E</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-9-19</p> <p>See page 19 for details</p> |
| <p>k) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 07/25: PHUTA 1H, VANUC 1F, NAH 1C</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-1</p> <p>Chi tiết xem tại trang 20</p> | <p>k) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 07/25: PHUTA 1H, VANUC 1F, NAH 1C</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-1</p> <p>See page 20 for details</p> |
| <p>l) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 07: NOB 1A, NAH 1D</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-3</p> <p>Chi tiết xem tại trang 21</p> | <p>l) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 07: NOB 1A, NAH 1D</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-3</p> <p>See page 21 for details</p> |
| <p>m) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 07: BATOT 1A, NAH 1J</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-5</p> <p>Chi tiết xem tại trang 22</p> | <p>m) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 07: BATOT 1A, NAH 1J</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-5</p> <p>See page 22 for details</p> |
| <p>n) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 07: BATOT 1B, PHUTA 1D</p> <p>Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-9</p> <p>Chi tiết xem tại trang 23</p> | <p>n) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 07: BATOT 1B, PHUTA 1D</p> <p>Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-9</p> <p>See page 23 for details</p> |
| <p>o) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 07: BATOT 1C, PHUTA 1E</p> | <p>o) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 07: BATOT 1C, PHUTA 1E</p> |

Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-13	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-13
Chi tiết xem tại trang 24	See page 24 for details
p) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 25: BATOT 1D, NAH 1L	p) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 25: BATOT 1D, NAH 1L
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-17	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-17
Chi tiết xem tại trang 25	See page 25 for details
q) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 25: PHUTA 1F, VANUC 1D, VIBAO 1F	q) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 25: PHUTA 1F, VANUC 1D, VIBAO 1F
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-21	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-21
Chi tiết xem tại trang 26	See page 26 for details
r) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNAV đường CHC 25: PHUTA 1G, VANUC 1E, VIBAO 1H	r) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNAV RWY 25: PHUTA 1G, VANUC 1E, VIBAO 1H
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-11-23	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-11-23
Chi tiết xem tại trang 27	See page 27 for details
s) Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu	s) ATC Surveillance Minimum Altitude Chart
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-12-1	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-12-1
Chi tiết xem tại trang 28	See page 28 for details
t) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR đường CHC 25	t) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR RWY 25
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-13-1	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-13-1
Chi tiết xem tại trang 29	See page 29 for details
u) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 07	u) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 07
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-13-3	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-13-3
Chi tiết xem tại trang 30	See page 30 for details
v) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 07	v) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 07
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-13-5	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-13-5
Chi tiết xem tại trang 31	See page 31 for details
w) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt - ICAO	w) Visual Approach Chart - ICAO
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVCI-14-1	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVCI-14-1
Chi tiết xem tại trang 32	See page 32 for details

2.5.2 Sân bay Vân Đồn

Ghi chú: Cập nhật độ cao tối thiểu khu vực (AMA) trong các sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) và sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR)

- a) Sơ đồ khu vực tiếp cận – ICAO
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-8-1
Chi tiết xem tại trang 33
- b) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 03: BACHE 1A, DOCHU 1A, HALAM 1A, CATBA 1A
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-9-1
Chi tiết xem tại trang 34
- c) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 21: BACHE 1B, DOCHU 1B, HALAM 1B, CATBA 1B
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-9-3
Chi tiết xem tại trang 35
- d) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 03: SAMSU 1A, CATBA 1C, HALAM 1D, DOCHU 1D

2.5.2 Van Don Aerodrome

Note: Update the Area Minimum Altitude (AMA) in Standard Departure Charts – Instrument (SID) and Standard Arrival Charts – Instrument (STAR)

- a) Area Chart – ICAO
Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-8-1
See page 33 for details
- b) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 03: BACHE 1A, DOCHU 1A, HALAM 1A, CATBA 1A
Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-9-1
See page 34 for details
- c) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 21: BACHE 1B, DOCHU 1B, HALAM 1B, CATBA 1B
Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-9-3
See page 35 for details
- d) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 03: SAMSU 1A, CATBA 1C, HALAM 1D, DOCHU 1D

Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-9-5 Chi tiết xem tại trang 36	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-9-5 See page 36 for details
e) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 21: CATBA 1D, HALAM 1E, DOCHU 1E Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-9-7 Chi tiết xem tại trang 37	e) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 21: CATBA 1D, HALAM 1E, DOCHU 1E Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-9-7 See page 37 for details
f) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 03/21: BACHE 1C, DOCHU 1C, HALAM 1C Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-11-1 Chi tiết xem tại trang 38	f) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 03/21: BACHE 1C, DOCHU 1C, HALAM 1C Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-11-1 See page 38 for details
g) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 03: VAMAP 1A, DOCHU 1F, BACHE 1D Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-11-3 Chi tiết xem tại trang 39	g) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 03: VAMAP 1A, DOCHU 1F, BACHE 1D Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-11-3 See page 39 for details
h) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – Đường CHC 21: HALAM 1F, DOCHU 1G, NAKHA 1A Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-11-5 Chi tiết xem tại trang 40	h) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 21: HALAM 1F, DOCHU 1G, NAKHA 1A Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-11-5 See page 40 for details
i) Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu – ICAO Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-12-1 Chi tiết xem tại trang 41	i) ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-12-1 See page 41 for details
j) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 03 Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-1 Chi tiết xem tại trang 42	j) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 03 Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-1 See page 42 for details
k) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 03 CAT A, B Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-3 Chi tiết xem tại trang 43	k) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 03 CAT A, B Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-3 See page 43 for details
l) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 03 CAT C, D Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-5 Chi tiết xem tại trang 44	l) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 03 CAT C, D Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-5 See page 44 for details
m) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 21 CAT A, B Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-7 Chi tiết xem tại trang 45	m) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 21 CAT A, B Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-7 See page 45 for details
n) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 21 CAT C, D Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-9 Chi tiết xem tại trang 46	n) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 21 CAT C, D Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-9 See page 46 for details
o) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 03 CAT A, B Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-11 Chi tiết xem tại trang 47	o) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 03 CAT A, B Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-11 See page 47 for details
p) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 03 CAT C, D Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-13 Chi tiết xem tại trang 48	p) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 03 CAT C, D Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-13 See page 48 for details
q) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 03	q) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 03

Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-15	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-15
Chi tiết xem tại trang 49	See page 49 for details
r) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 03	r) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-17	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-17
Chi tiết xem tại trang 50	See page 50 for details
s) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 03	s) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-19	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-19
Chi tiết xem tại trang 51	See page 51 for details
t) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 03	t) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS W RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-21	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-21
Chi tiết xem tại trang 52	See page 52 for details
u) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 03	u) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS X RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-23	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-23
Chi tiết xem tại trang 53	See page 53 for details
v) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 21	v) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 21
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-25	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-25
Chi tiết xem tại trang 54	See page 54 for details
w) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 21	w) Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 21
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-27	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-27
Chi tiết xem tại trang 55	See page 55 for details
x) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS V đường CHC 03	x) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS V RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-29	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-29
Chi tiết xem tại trang 56	See page 56 for details
y) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS U đường CHC 03	y) Instrument Approach Chart – ICAO: ILS U RWY 03
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-13-31	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-13-31
Chi tiết xem tại trang 57	See page 57 for details
z) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO	z) Visual Approach Chart – ICAO
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVD-14-1	Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVD-14-1
Chi tiết xem tại trang 58	See page 58 for details

3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ có hiệu lực từ 0000 ngày 16/04/2026.

4 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ còn hiệu lực cho đến khi nội dung được đưa vào AIP Việt Nam.

- HẾT -

3 EFFECT

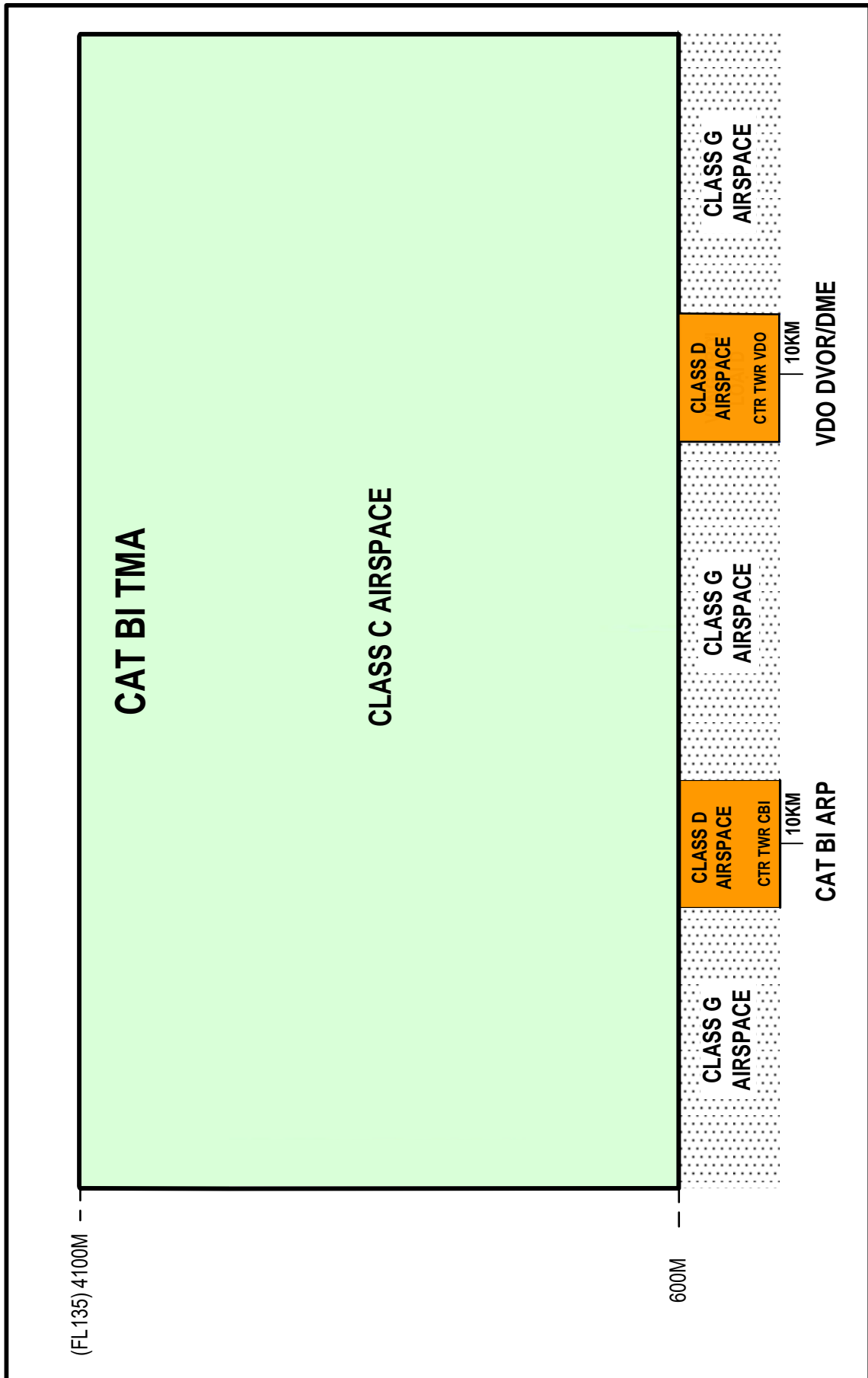
This AIRAC AIP Supplement shall become effective from 0000 on 16 APR 2026.

4 CANCELLATION

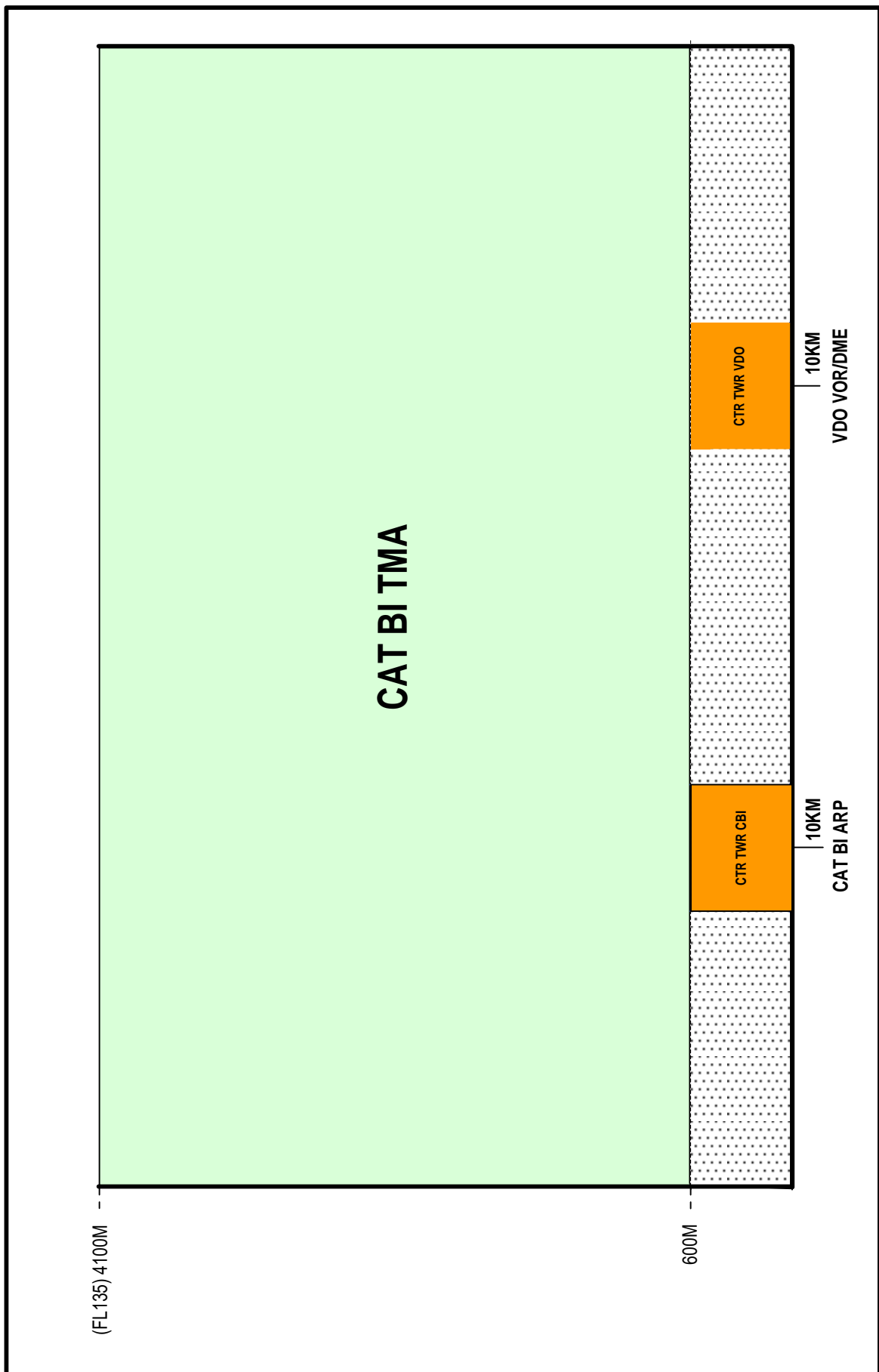
This AIRAC AIP Supplement shall remain in force until its content has been incorporated into the Viet Nam AIP.

- END -

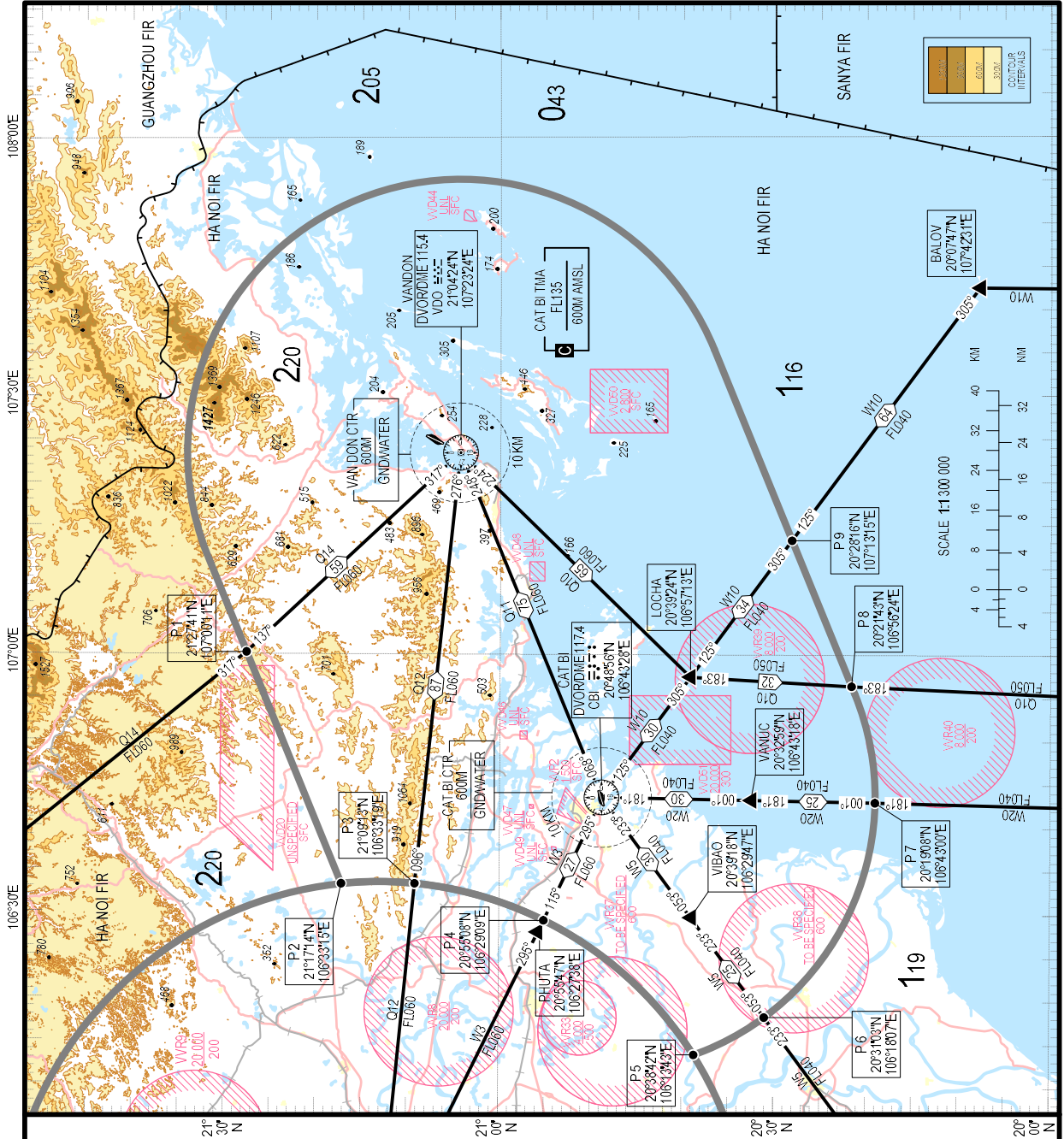
AIRSPACE CLASSIFICATION OF THE CAT BI-VAN DON AREA



RESPONSIBILITY AREA OF CAT BI - VAN DON TWR/APP (PROFILE VIEW)



RESPONSIBILITY AREA OF CAT BI APP (PLAN VIEW)



CHANGE: NEW CHART.

CONTROL AREA	(TMA)	
CONTROL ZONE	(CTA)	
FLIGHT INFORMATION REGION	(FIR)	
REPORTING POINT	(COMPULSORY)	
DEPARTURE/ARRIVAL ROUTING		
DISTANCE IN KILOMETRES		
TRUE TRACK		

RADIO NAVIGATION AIDS	NAME NAVAID TYPE AND FREQUENCY IDENTIFICATION COORDINATES	CAT BI DVOR/DME 117.4 CBI 20°48'56"N 106°43'28"E
-----------------------	--	--

AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)

EACH 1° QUADRILATERAL CONTAINS AN AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA) WHICH REPRESENTS THE LOWEST ALTITUDE WHICH MAY BE USED UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC). THE AMA PROVIDES A MINIMUM CLEARANCE OF 300 METRES (600 M) IN MOUNTAINOUS AREAS ABOVE ALL OBSTACLES IN THE QUADRILATERAL. IT IS REPRESENTED IN THOUSANDS AND TENS OF METRES ABOVE MEAN SEA LEVEL (MSL).

EXAMPLE: 2200 METRES **220**

COORDINATES OF THE LATERAL LIMITS OF
CAT BI - VAN DON APP AIRSPACE

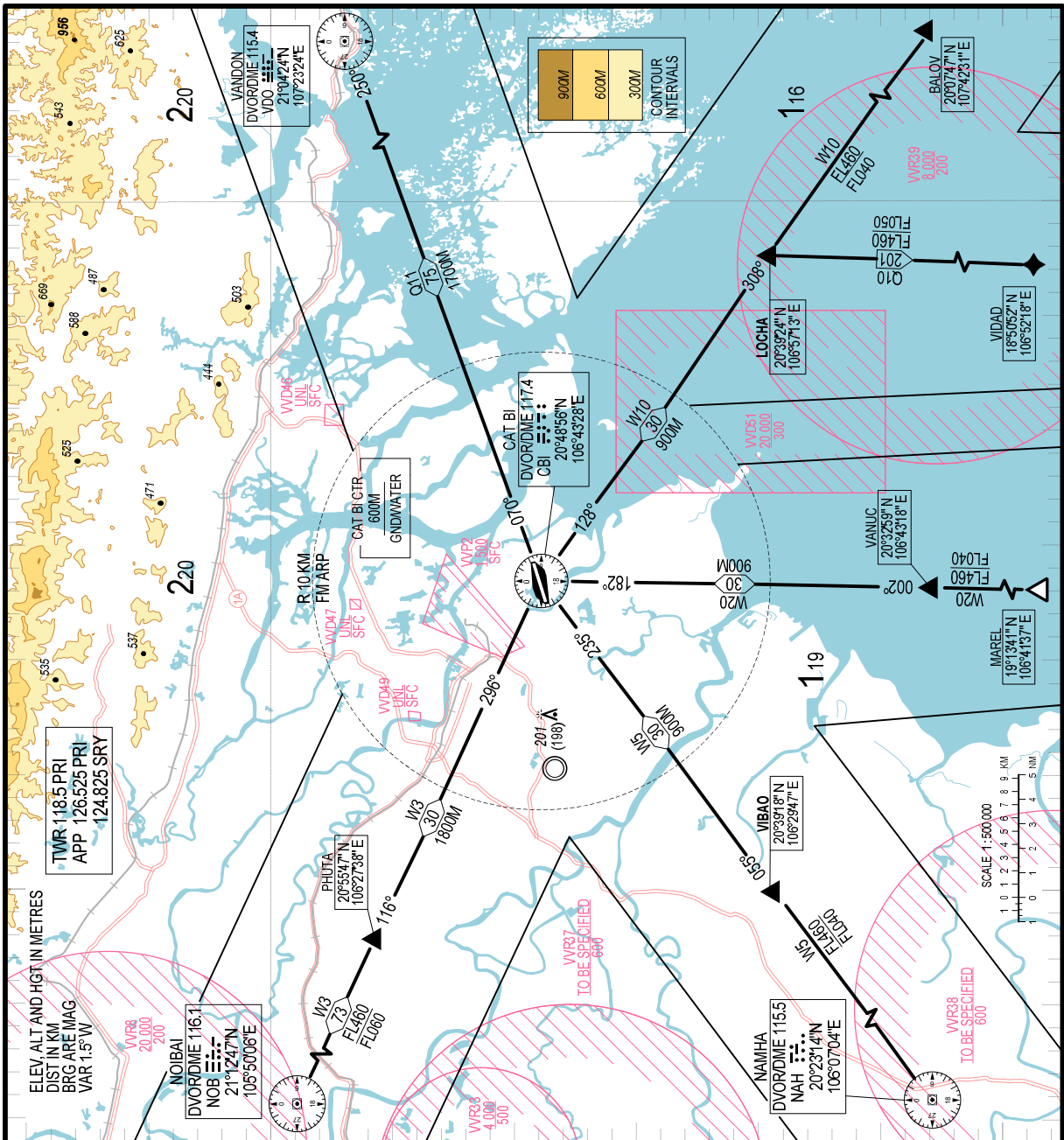
P 1: 21°27'41"N - 107°00'11"E
 P 2: 21°17'14"N - 106°33'15"E
 P 3: 21°09'13"N - 106°33'19"E
 P 4: 20°55'08"N - 106°29'09"E
 P 5: 20°38'42"N - 106°13'43"E
 P 6: 20°31'03"N - 106°18'07"E
 P 7: 20°19'08"N - 106°43'00"E
 P 8: 20°21'43"N - 106°56'24"E
 P 9: 20°28'16"N - 107°13'15"E

CTR CAT BI INTL (WCI)

107°00'E

106°30'E

AREA CHART - ICAO



LEGEND	
CONTROL AREA (TMA) (AWY)	—————
CONTROL ZONE (CTR)	—————
REPORTING POINT (COMPULSORY)	▲
DEPARTURE/ARRIVAL ROUTING	W3
DISTANCE IN KILOMETRES	73
MAGNETIC BEARING	126°
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE	900M
RADIO NAVIGATION AIDS	CAT BI
NAME	DVOR/DME 117.4
NAVAID TYPE AND FREQUENCY	CBI
IDENTIFICATION	20°48'56"N
COORDINATES	106°43'28"E

AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA). EACH 1° QUADRILATERAL CONTAINS AN AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA) WHICH REPRESENTS THE LOWEST ALTITUDE WHICH MAY BE USED UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC). THE AMA PROVIDES A MINIMUM CLEARANCE OF 300 METRES (600 M IN MOUNTAINOUS AREAS) ABOVE ALL OBSTACLES IN THE QUADRILATERAL. IT IS REPRESENTED IN THOUSANDS AND TENS OF METRES ABOVE MEAN SEA LEVEL (MSL).

EXAMPLE: 2 200 METRES 220

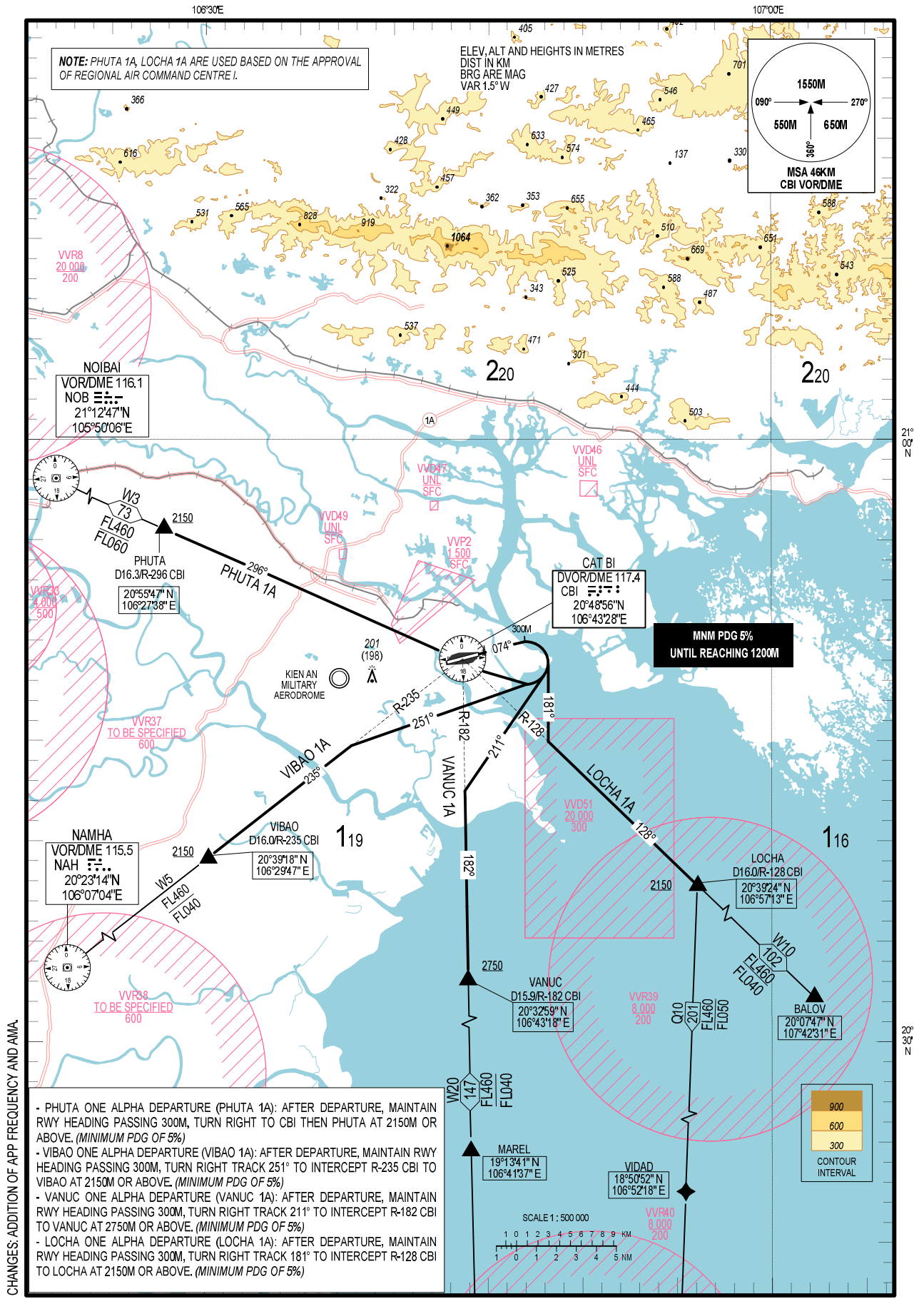
CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

STANDARD DEPARTURE CHART –
INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 07
PHUTA 1A, VIBAO 1A, VANUC 1A, LOCHA 1A.

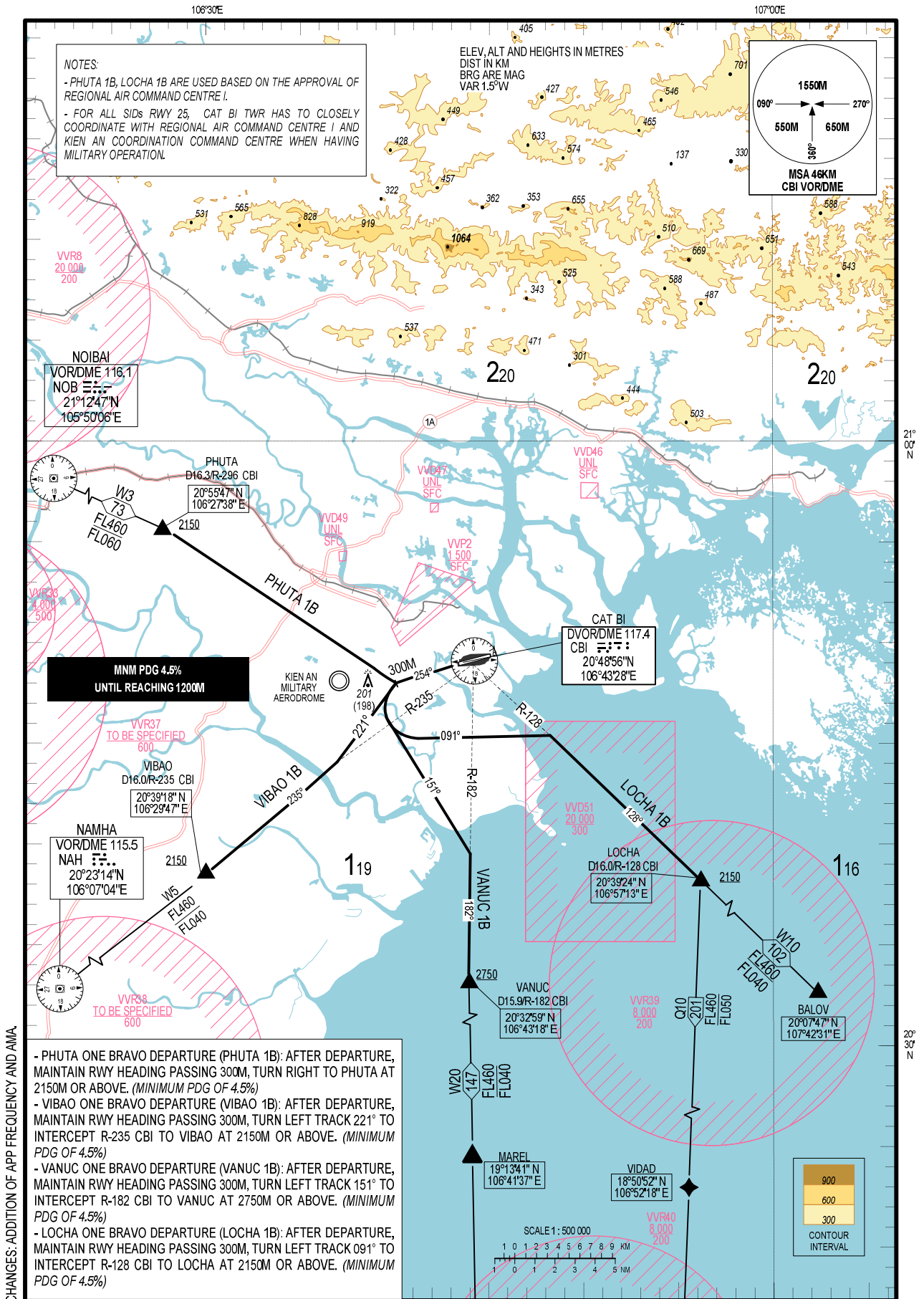


STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 25
VIBAO 1B, VANUC 1B, PHUTA 1B, LOCHA 1B.

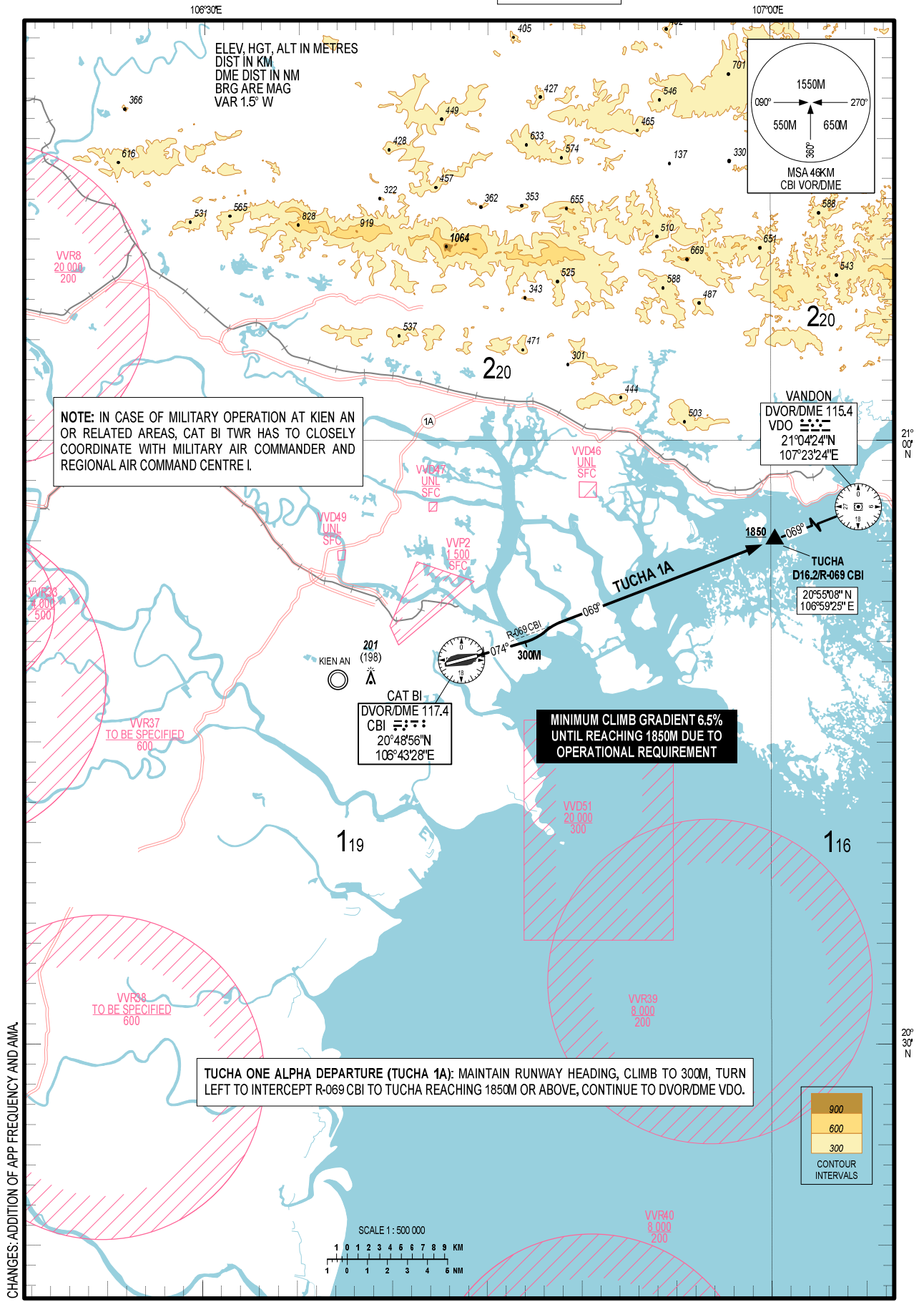


STANDARD DEPARTURE CHART -
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 07
TUCHA 1A

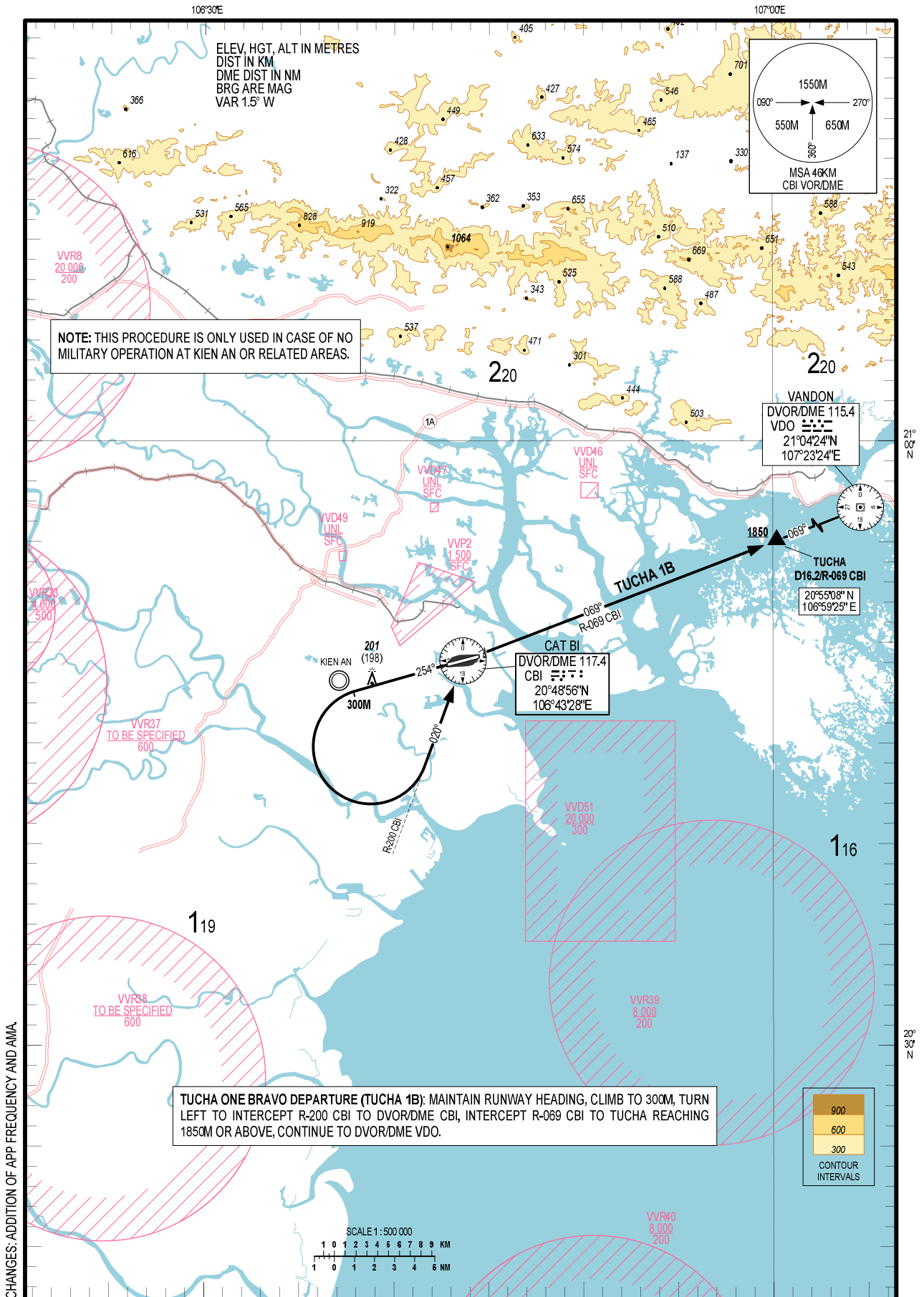


STANDARD DEPARTURE CHART -
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 25
TUCHA 1B

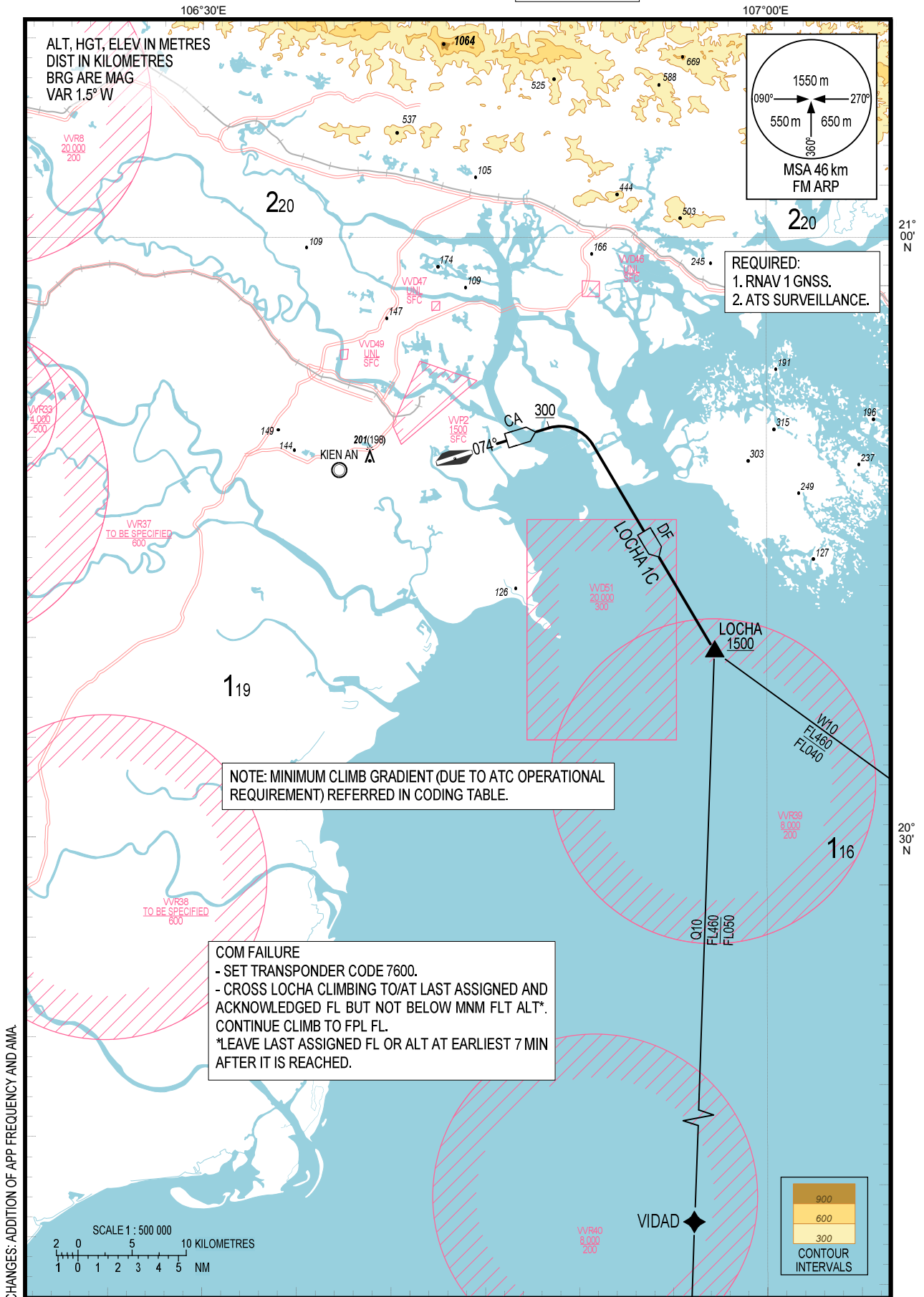


STANDARD DEPARTURE CHART-
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RNAV RWY 07
LOCHA 1C



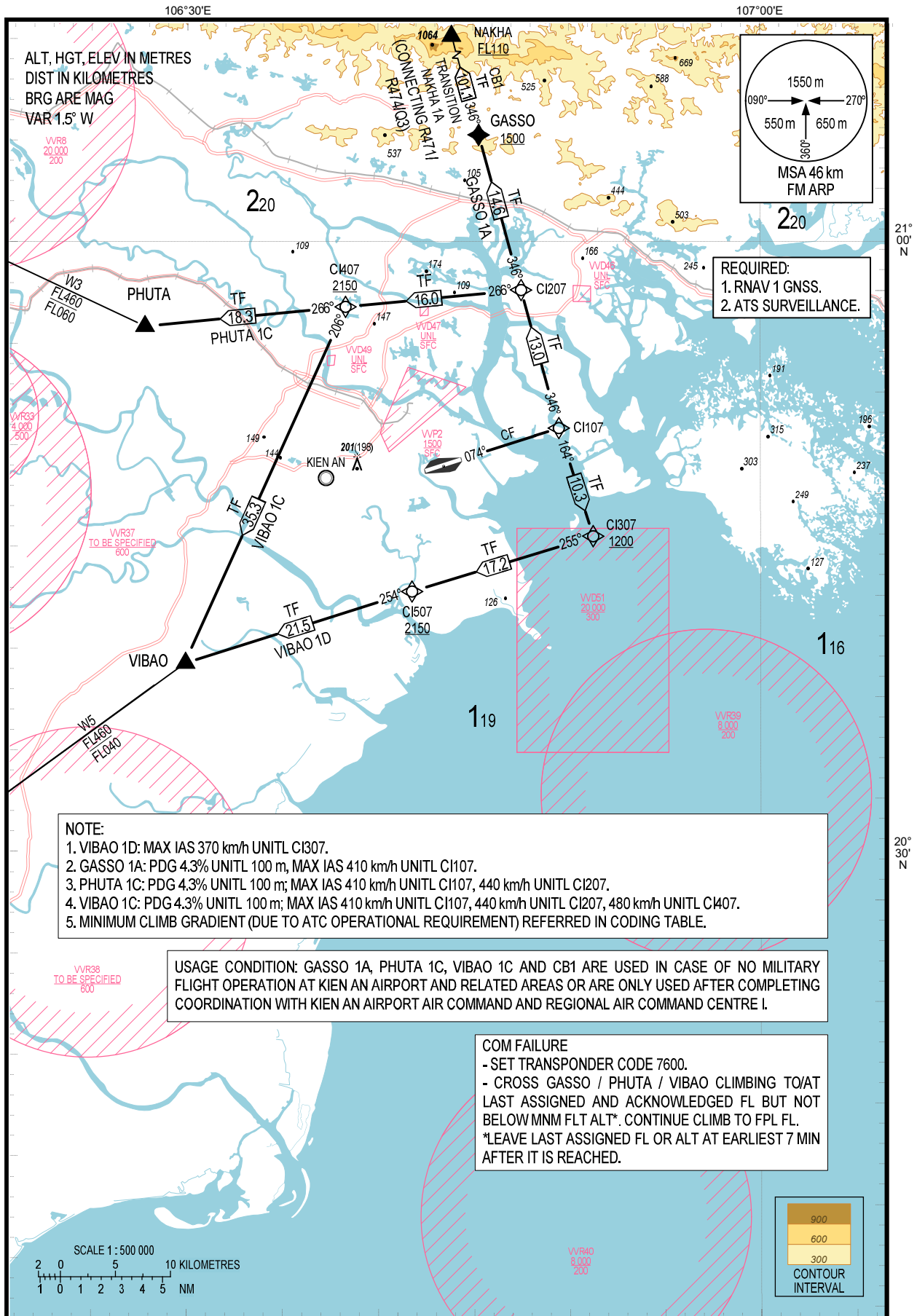
CHANGES: ADDITION OF APP FREQUENCY AND AMA.

**STANDARD DEPARTURE CHART-
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

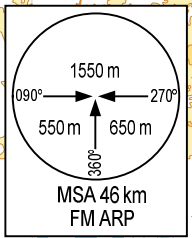
TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RNAV RWY 07
GASSO 1A, PHUTA 1C, VIBAO 1C, VIBAO 1D**



ALT, HGT, ELEV IN METRES
DIST IN KILOMETRES
BRG ARE MAG
VAR 1.5° W



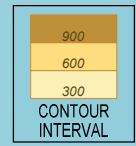
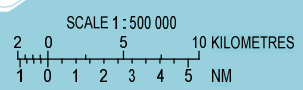
REQUIRED:
1. RNAV 1 GNSS.
2. ATS SURVEILLANCE.

NOTE:
1. VIBAO 1D: MAX IAS 370 km/h UNITL CI307.
2. GASSO 1A: PDG 4.3% UNITL 100 m, MAX IAS 410 km/h UNITL CI107.
3. PHUTA 1C: PDG 4.3% UNITL 100 m; MAX IAS 410 km/h UNITL CI107, 440 km/h UNITL CI207.
4. VIBAO 1C: PDG 4.3% UNITL 100 m; MAX IAS 410 km/h UNITL CI107, 440 km/h UNITL CI207, 480 km/h UNITL CI407.
5. MINIMUM CLIMB GRADIENT (DUE TO ATC OPERATIONAL REQUIREMENT) REFERRED IN CODING TABLE.

USAGE CONDITION: GASSO 1A, PHUTA 1C, VIBAO 1C AND CB1 ARE USED IN CASE OF NO MILITARY FLIGHT OPERATION AT KIEN AN AIRPORT AND RELATED AREAS OR ARE ONLY USED AFTER COMPLETING COORDINATION WITH KIEN AN AIRPORT AIR COMMAND AND REGIONAL AIR COMMAND CENTRE I.

COM FAILURE
- SET TRANSPONDER CODE 7600.
- CROSS GASSO / PHUTA / VIBAO CLIMBING TO/AT LAST ASSIGNED AND ACKNOWLEDGED FL BUT NOT BELOW MNM FLT ALT*. CONTINUE CLIMB TO FPL FL.
*LEAVE LAST ASSIGNED FL OR ALT AT EARLIEST 7 MIN AFTER IT IS REACHED.

CHANGES: ADDITION OF APP FREQUENCY AND AMA

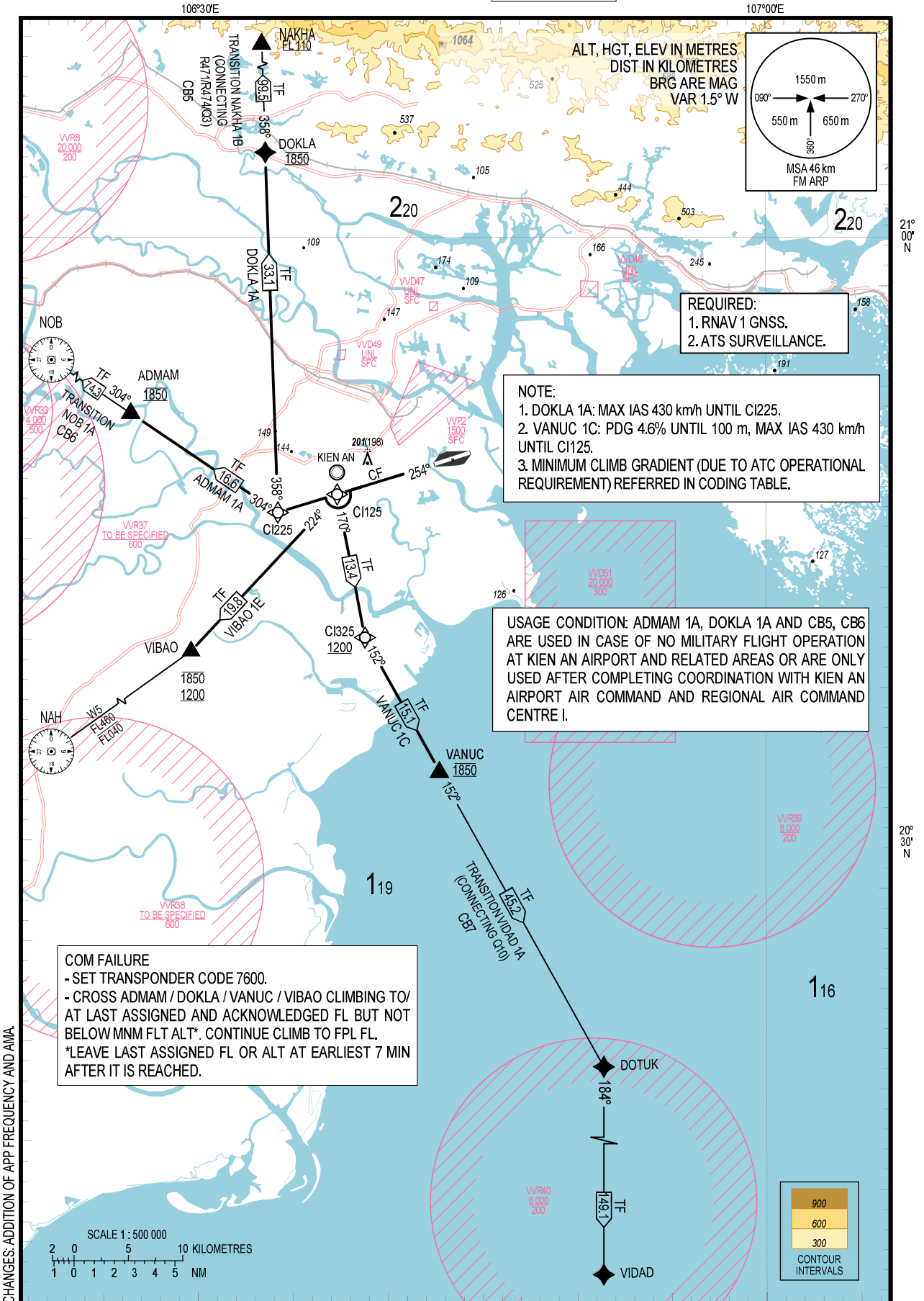


STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC1)
RNAV RWY 25
ADMAM 1A, DOKLA 1A, VANUC 1C, VIBAO 1E**

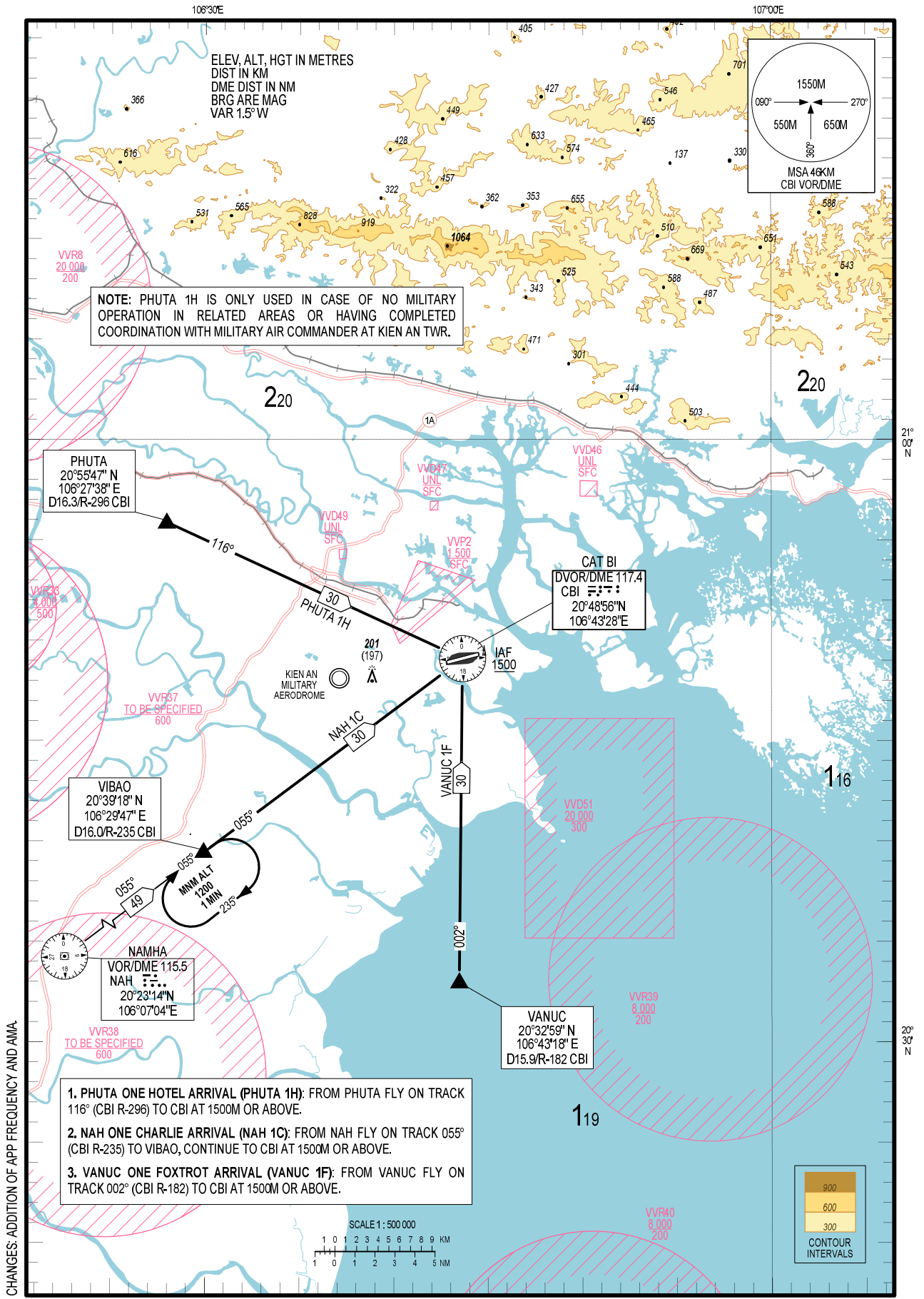


STANDARD ARRIVAL CHART –
INSTRUMENT (STAR) – ICAO

TRANSITIONAL ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 07/25
PHUTA 1H, VANUC 1F, NAH 1C

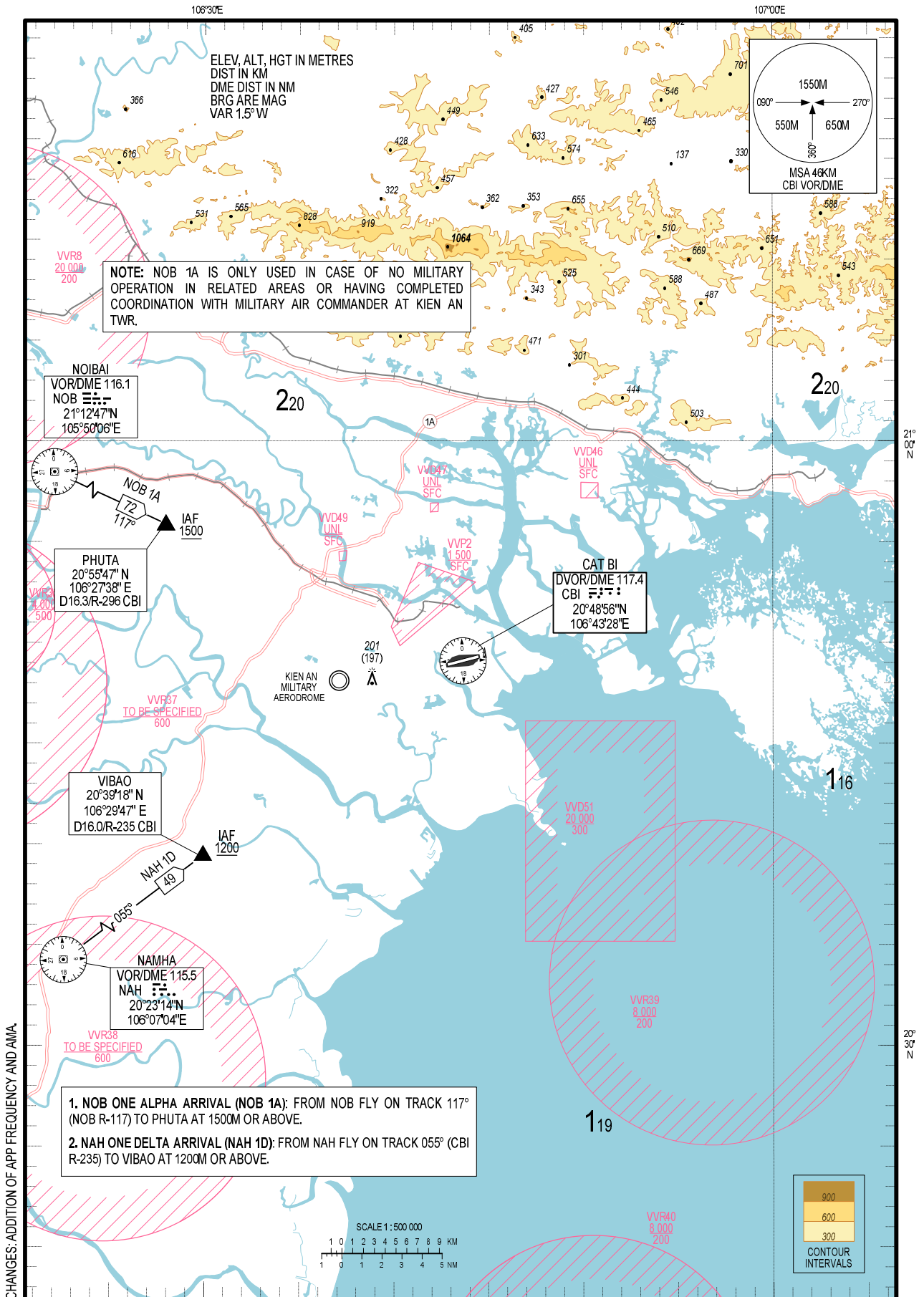


STANDARD ARRIVAL CHART –
INSTRUMENT (STAR) – ICAO

TRANSITIONAL ALTITUDE
2750 M

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RWY 07
NOB 1A, NAH 1D

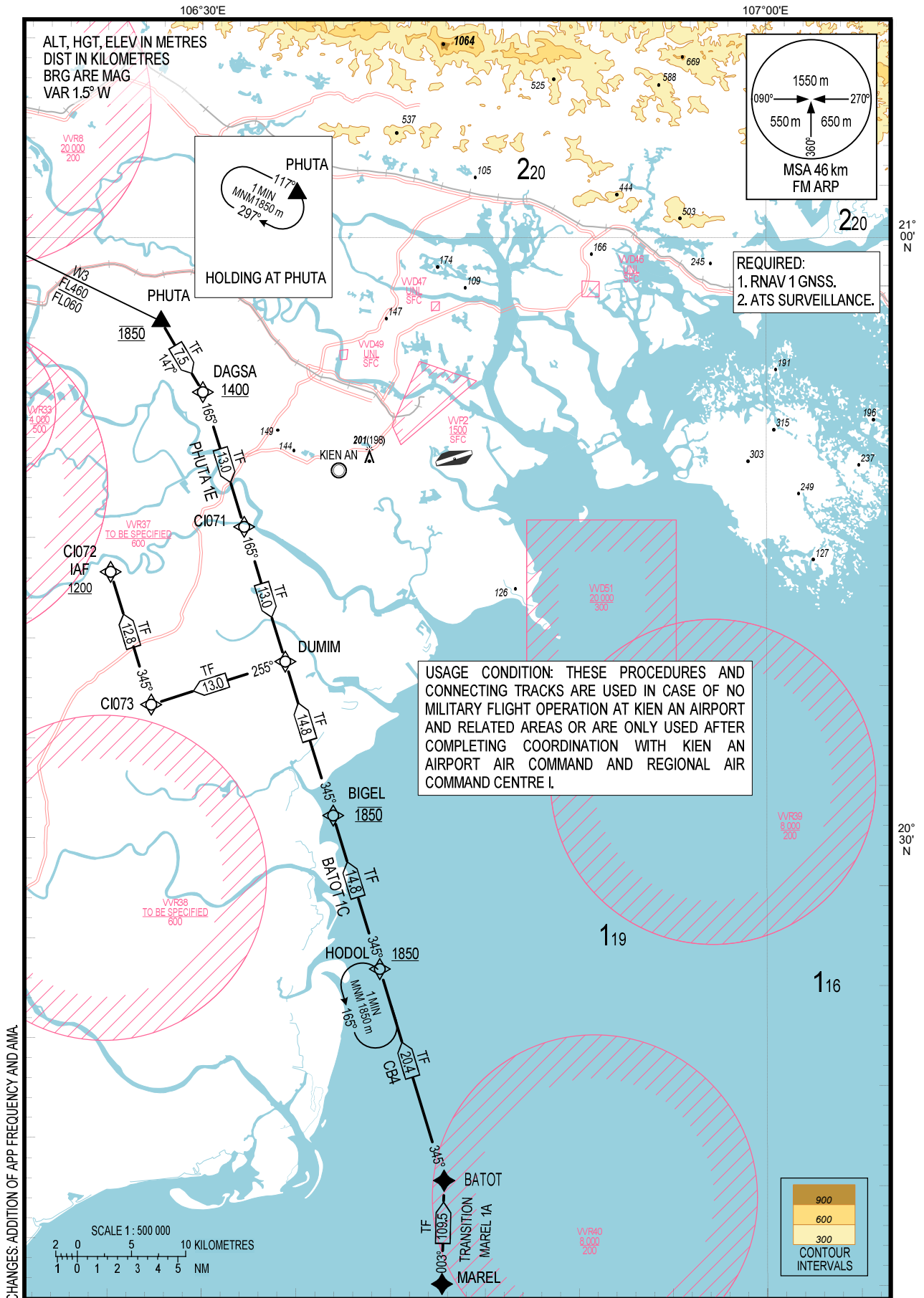


**STANDARD ARRIVAL CHART-
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RNAV RWY 07
BATOT 1C, PHUTA 1E**

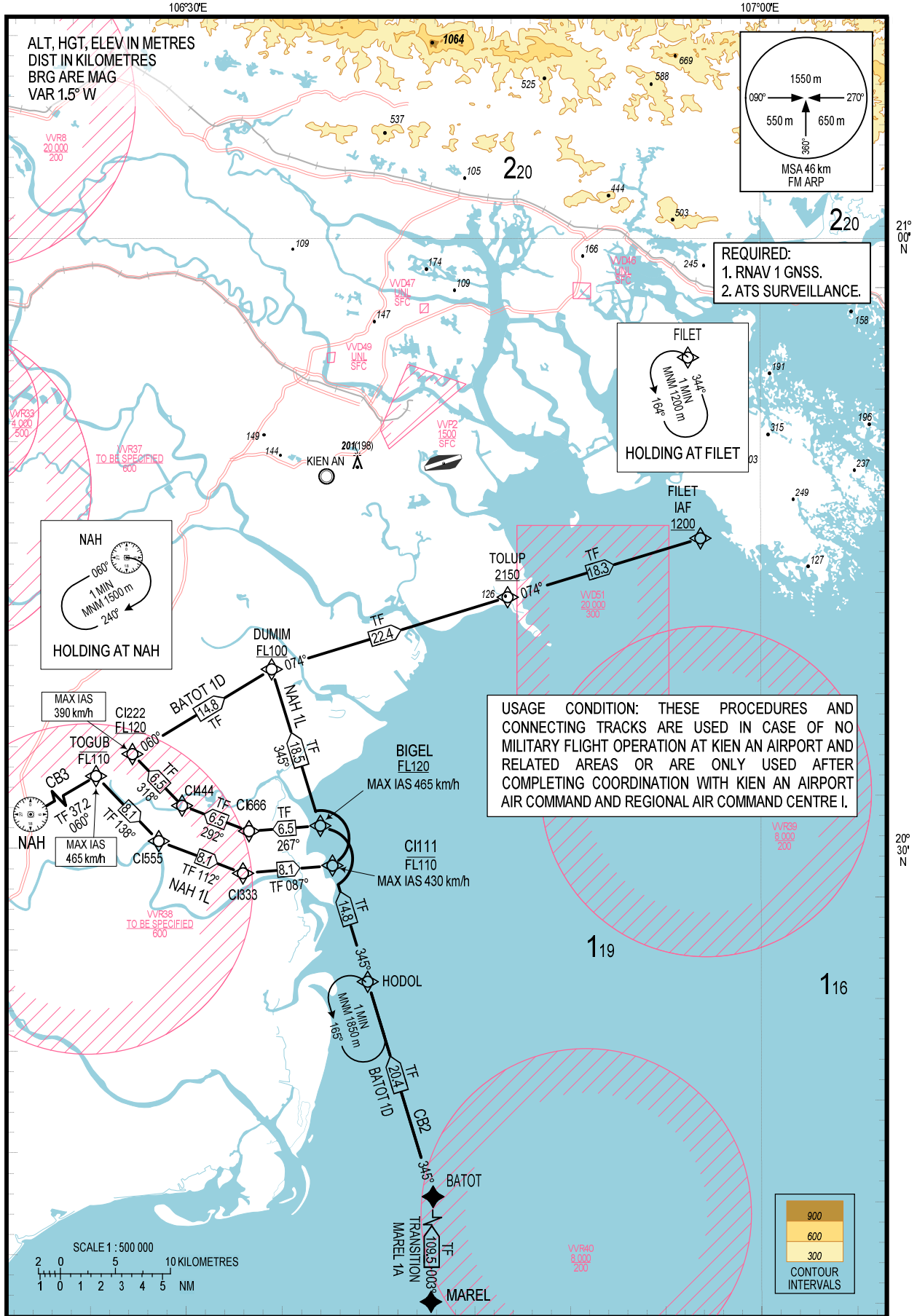


STANDARD ARRIVAL CHART –
INSTRUMENT (STAR) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RNAV RWY 25
BATOT 1D, NAH 1L

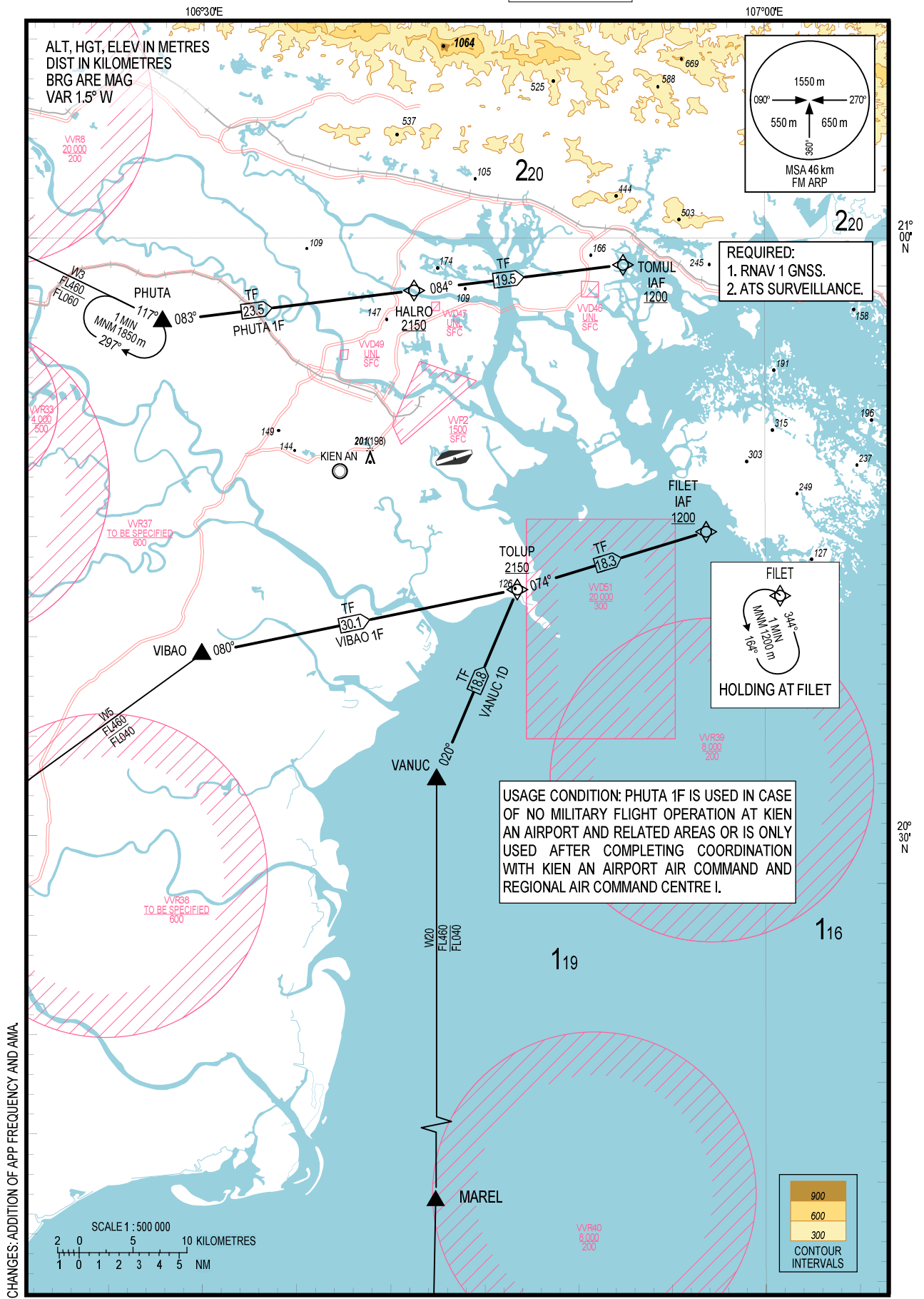


**STANDARD ARRIVAL CHART –
INSTRUMENT (STAR) – ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
2750 m

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
RNAV RWY 25
PHUTA 1F, VANUC 1D, VIBAO 1F

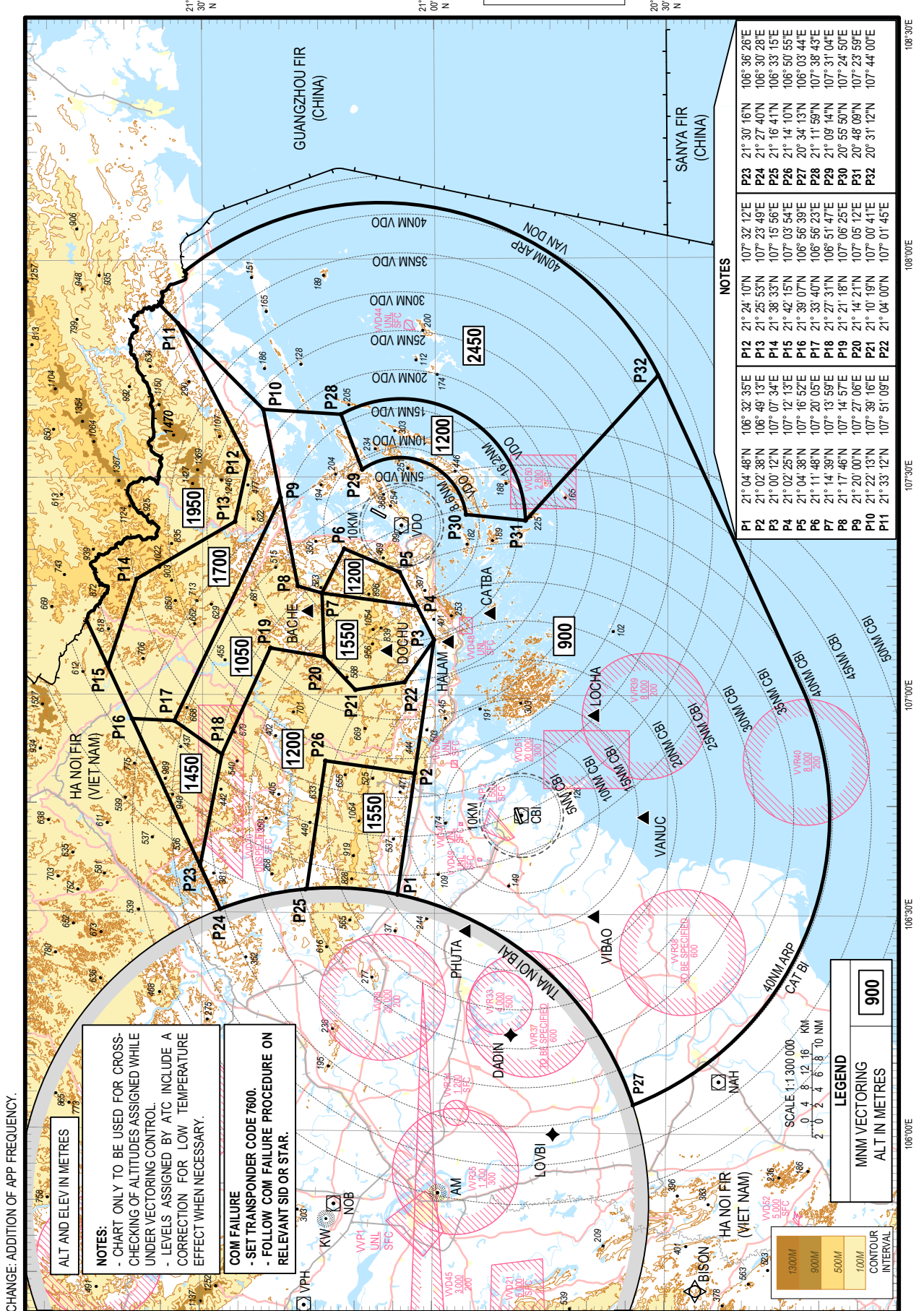


ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO

**AERODROME ELEV CAT BI 3M
TRANSITION ALT 2750M**

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)

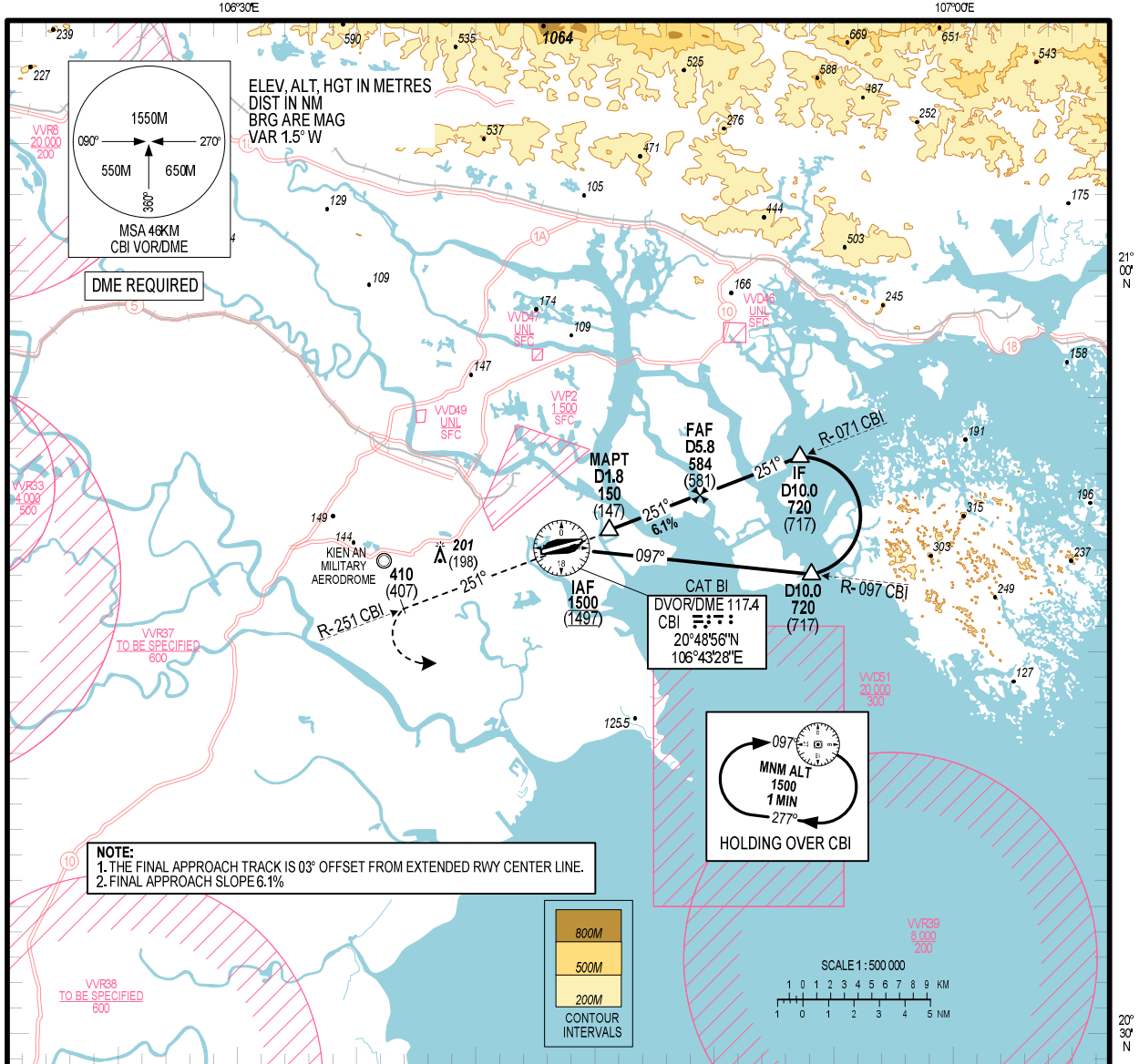


**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 3M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 25 - ELEV 3M**

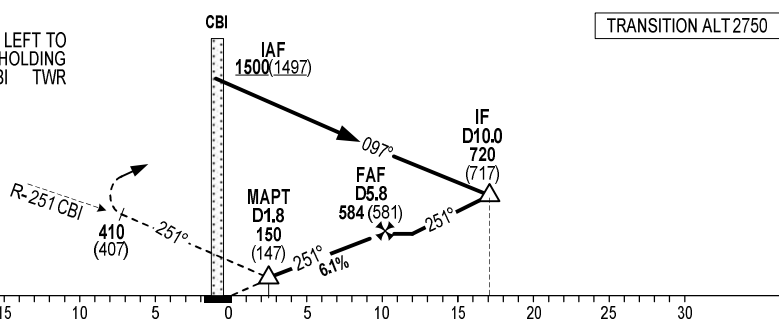
**TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY**

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
VOR
RWY 25**



MISSED APPROACH

CLIMB ON RDL 251 CBI TO 410M, TURN LEFT TO CBI DVOR/DME AT 1500M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW CAT BI TWR INSTRUCTIONS.



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA(H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	150 (147)			
CIRCLING	250	350		

CIRCLING IN THE SOUTH OF RUNWAY ONLY

FAF TO MAPT: 7.4KM (4.0NM)

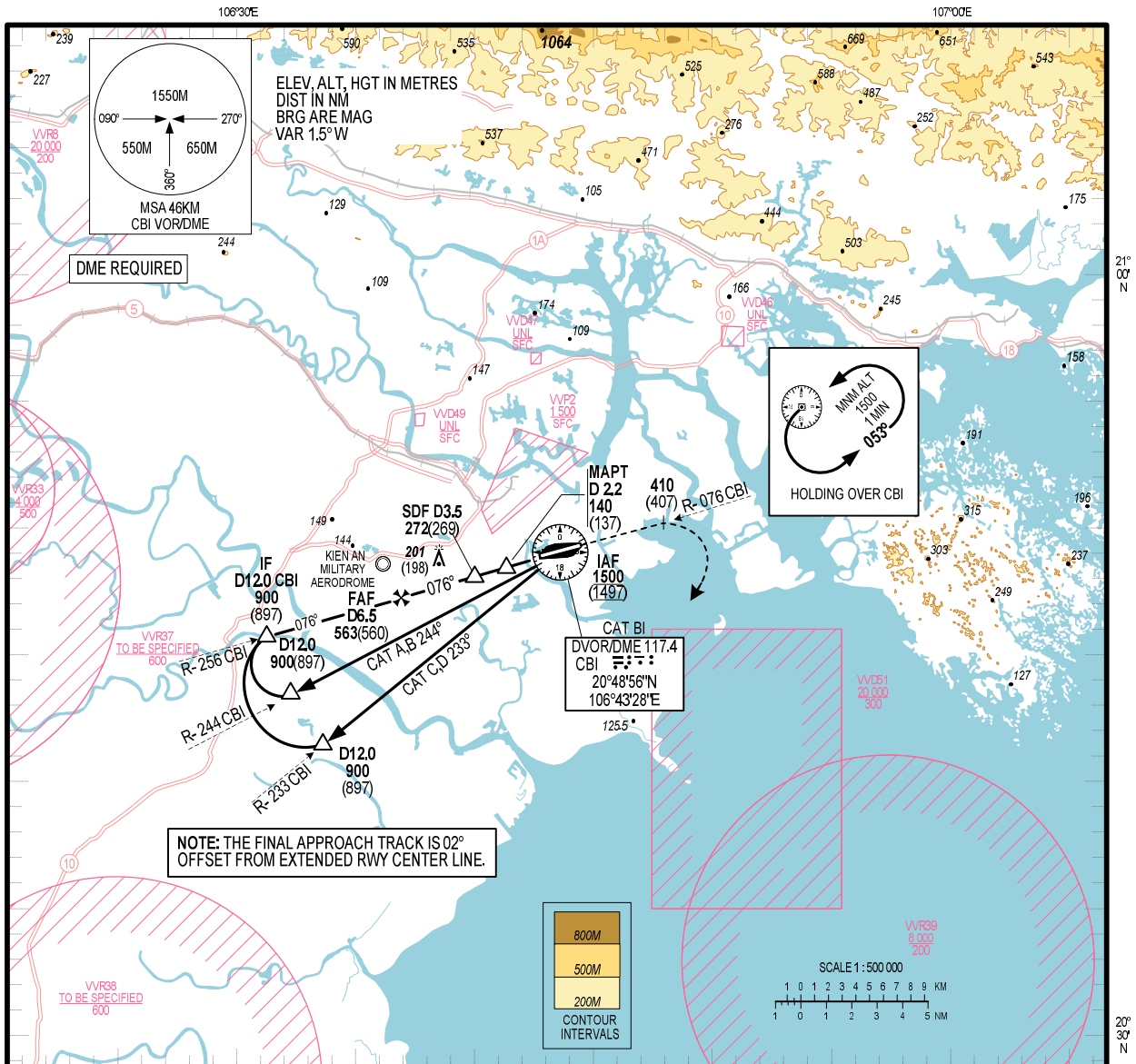
GS	100	150	200	250	280
RATE OF DESCENT (M/S)	1.46	2.18	2.91	3.63	4.07
DME	5.8	5	4	3	1.8
HEIGHT	581	491	378	265	147

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

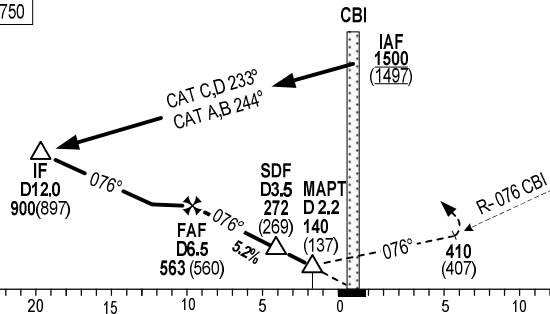
**AERODROME ELEV 3M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 07 - ELEV 3M**

TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
VOR Y
RWY 07**



TRANSITION ALT 2750



MISSED APPROACH

CLIMB ON RDL 076 CBI TO 410M, TURN RIGHT TO CBI DVOR/DME AT 1500M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW CAT BI TWR INSTRUCTIONS.

CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA(H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	140(137)			
CIRCLING	250	350		

CIRCLING IN THE SOUTH OF RUNWAY ONLY

FAF TO MAPT: 8.0KM (4.3NM)

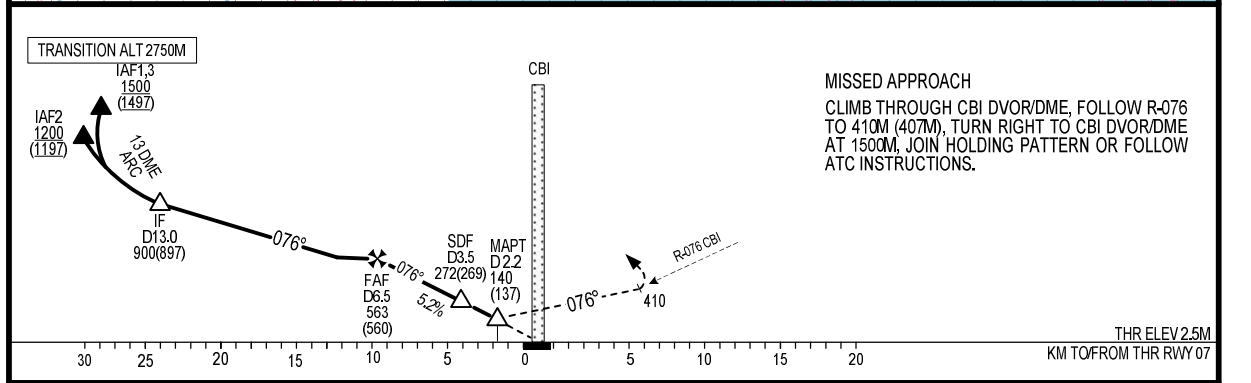
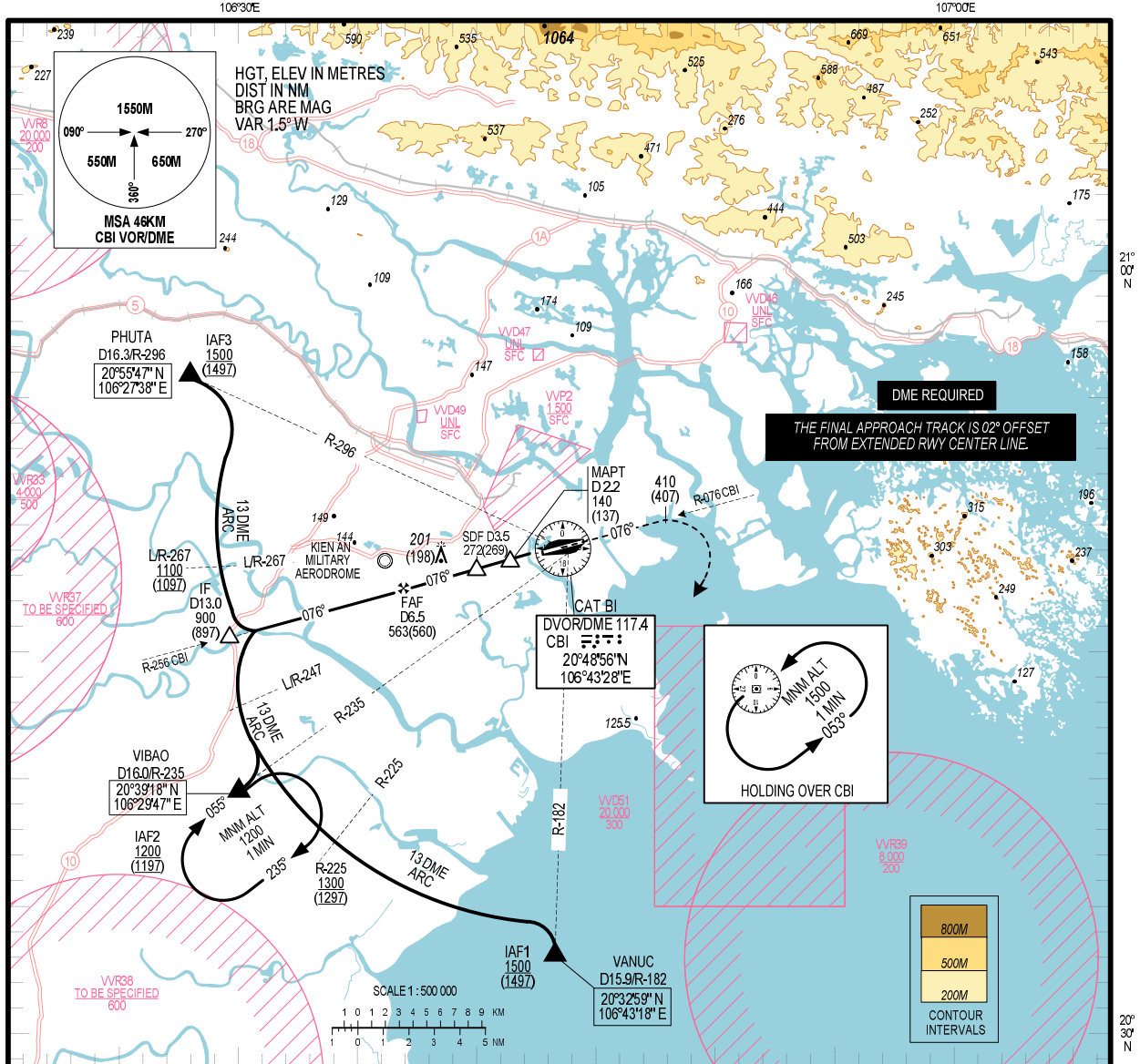
GS	100	150	200	250	280
RATE OF DESCENT (MS)	1.46	2.18	2.91	3.63	4.07
DME	6.5	6	5	3.5	2.2
HEIGHT	560	511	415	277	137

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 3M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 07 - ELEV 2.5M**

**TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY**

**HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)
VOR Z
RWY 07**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA(H)	A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	140 (137)			
CIRCLING	250	350		

CIRCLING IN THE SOUTH OF RUNWAY ONLY

FAF TO MAPT: 8.0KM (4.3NM)

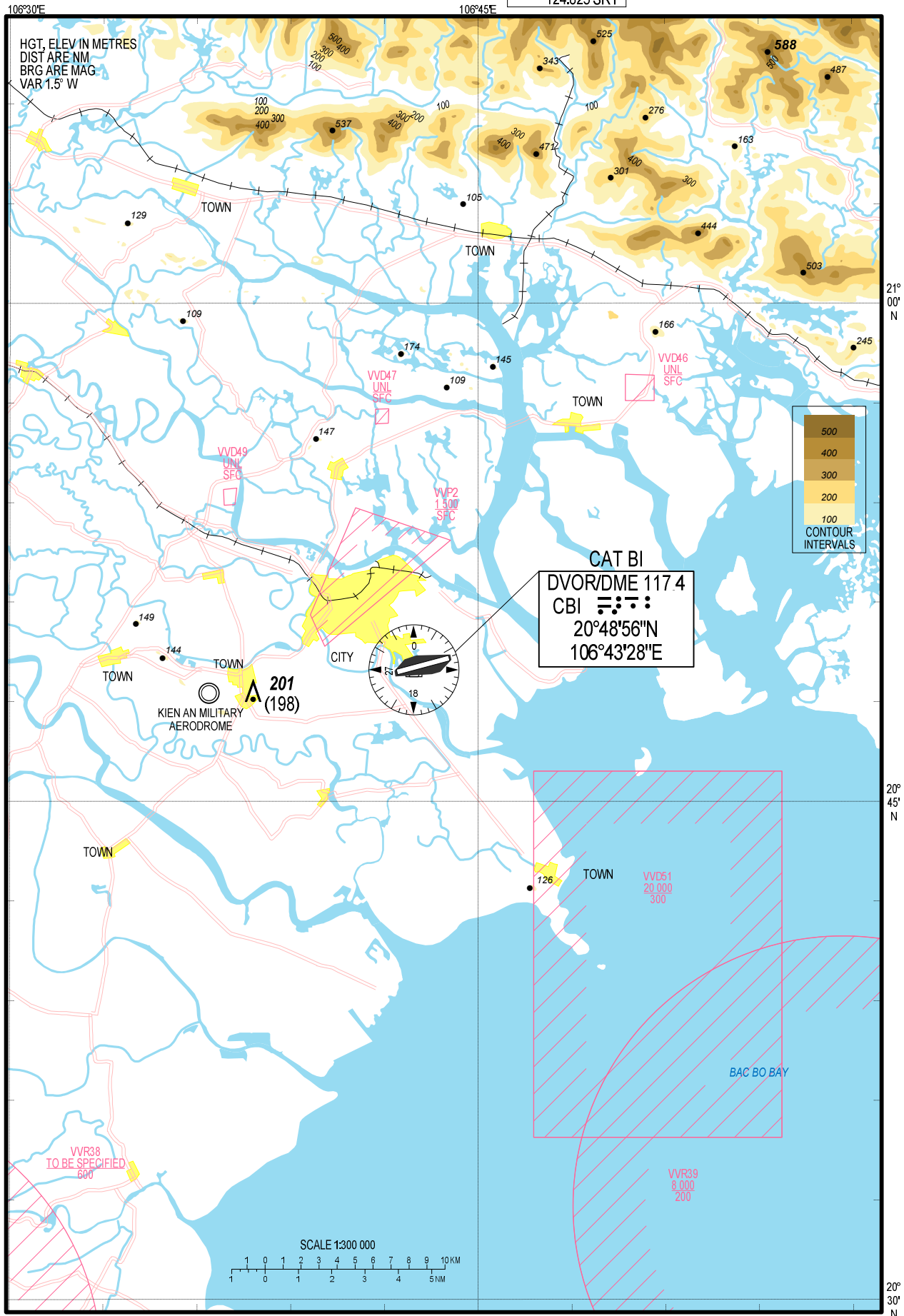
GS	100	150	200	250	280
RATE OF DESCENT (M/S)	1.46	2.18	2.91	3.63	4.07
DME	6.5	6	5	3.5	2.2
HEIGHT	560	511	415	277	137

**VISUAL
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 3M
HEIGHTS RELATED
TO AD ELEV**

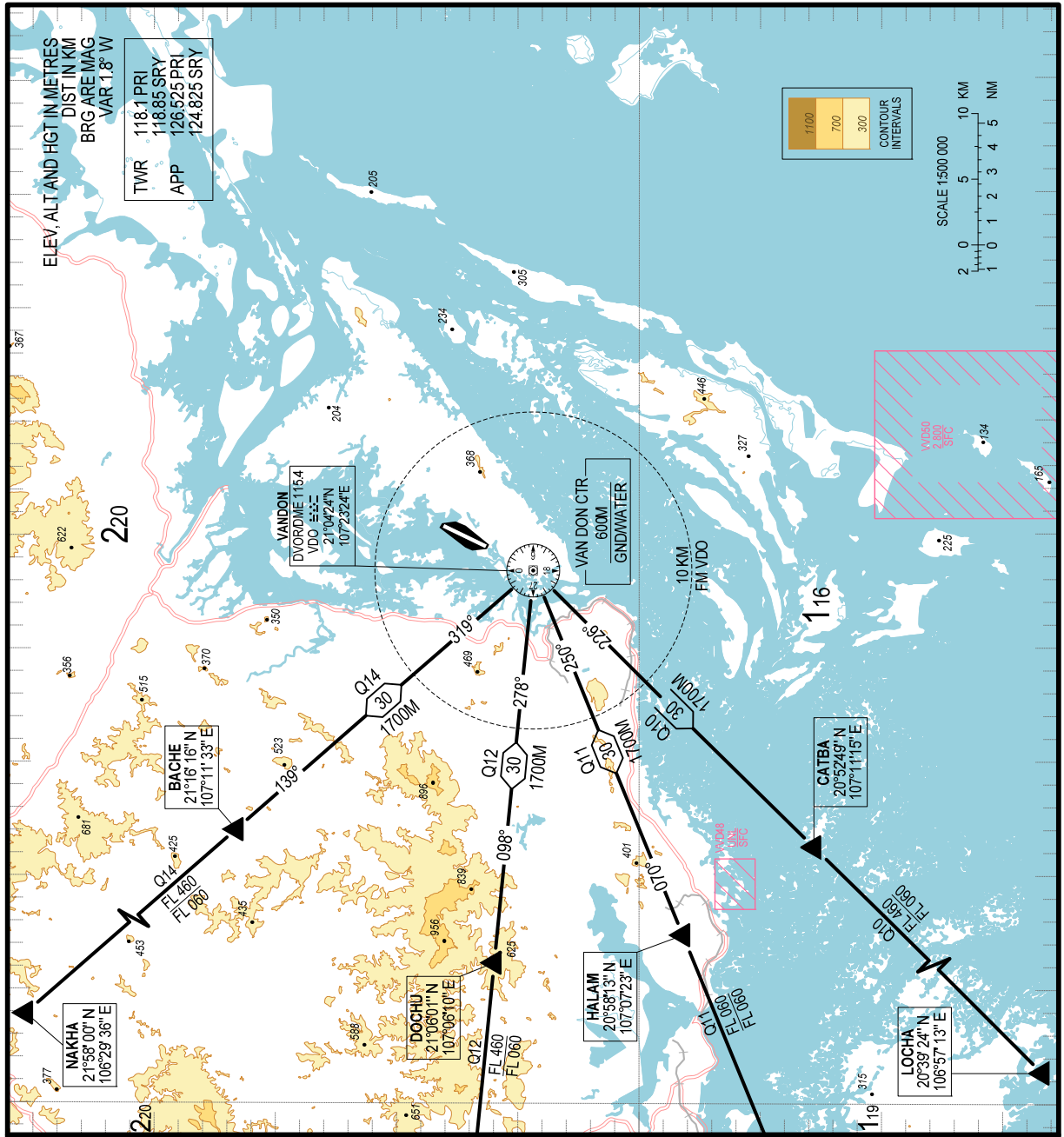
TWR 118.5 PRI
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

HAI PHONG/CAT BI INTL (VVC)



QUANG BINH VAN DON INTL (VVVD)

AREA CHART - ICAO



LEGEND	
CONTROL AREA	(TMA) (AWY)
CONTROL ZONE	(CTR)
REPORTING POINT	(COMPULSORY)
DEPARTURE/ARRIVAL ROUTING	Q11
DISTANCE IN KILOMETRES	30
MAGNETIC BEARING	070°
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE	1700M
RADIO NAVIGATION AIDS	NAME: VADON NAVAID TYPE AND FREQUENCY IDENTIFICATION: DVOR/DME 115.4 VDO: 115.4 IDENTIFICATION: 21°04'24"N 107°23'24"E COORDINATES: 21°04'24"N 107°23'24"E

AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)

EACH 1° QUADRILATERAL CONTAINS AN AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA) WHICH REPRESENTS THE LOWEST ALTITUDE WHICH MAY BE USED UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC). THE AMA PROVIDES A MINIMUM CLEARANCE OF 300 METRES (600 M IN MOUNTAINOUS AREAS) ABOVE ALL OBSTACLES IN THE QUADRILATERAL. IT IS REPRESENTED IN THOUSANDS AND TENS OF METRES ABOVE MEAN SEA LEVEL (MSL).

EXAMPLE: 2200 METRES **220**

NOTES:

- OPERATIONAL LIMITATION OF VOR/DME VDO:
 - + COVERAGE OF VOR/DME VDO IS LIMITED FROM RDL125 TO RDL152 WHEN MAKING AN ORBIT 37 KM AT 2200 M ALT.
 - + COVERAGE OF VOR/DME VDO IS LIMITED FROM RDL135 TO RDL160, RDL237 TO RDL243 AND FROM RDL295 TO RDL305 WHEN MAKING AN ORBIT 74 KM AT 2750 M ALT.
- MILITARY TRAINING AREAS AT CAT BI AIRPORT INCLUDING 7 AREAS NUMBERED FROM 1 TO 7 ARE REFER TO CATBI AERODROME OPERATION REGULATION.

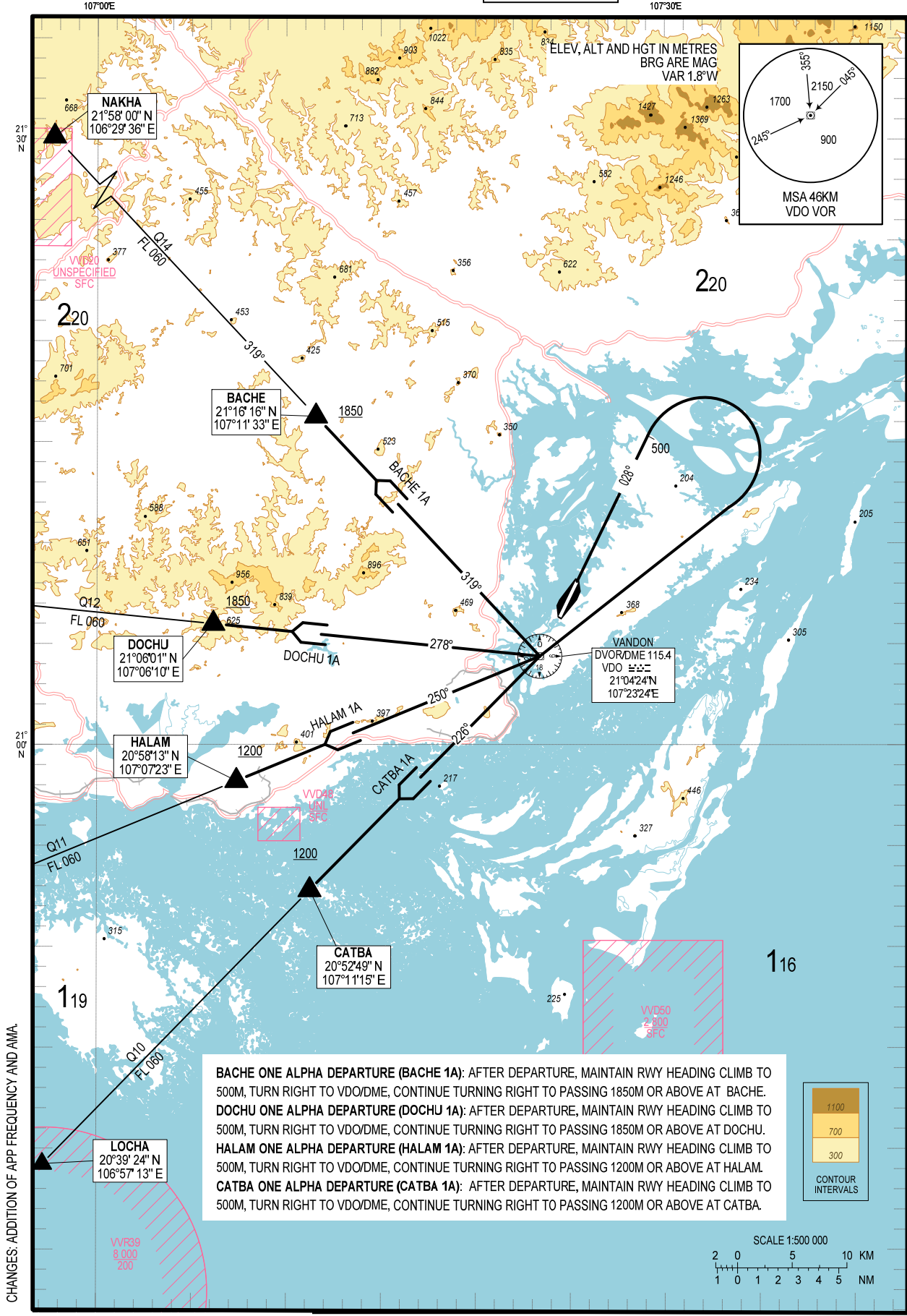
CHANGES: ADDITION OF APP FREQUENCY AND ADJUSTMENT OF CTR.

STANDARD DEPARTURE CHART -
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RWY 03
BACHE 1A, DOCHU 1A,
HALAM 1A, CATBA 1A.



BACHE ONE ALPHA DEPARTURE (BACHE 1A): AFTER DEPARTURE, MAINTAIN RWY HEADING CLIMB TO 500M, TURN RIGHT TO VDO/DME, CONTINUE TURNING RIGHT TO PASSING 1850M OR ABOVE AT BACHE.
DOCHU ONE ALPHA DEPARTURE (DOCHU 1A): AFTER DEPARTURE, MAINTAIN RWY HEADING CLIMB TO 500M, TURN RIGHT TO VDO/DME, CONTINUE TURNING RIGHT TO PASSING 1850M OR ABOVE AT DOCHU.
HALAM ONE ALPHA DEPARTURE (HALAM 1A): AFTER DEPARTURE, MAINTAIN RWY HEADING CLIMB TO 500M, TURN RIGHT TO VDO/DME, CONTINUE TURNING RIGHT TO PASSING 1200M OR ABOVE AT HALAM.
CATBA ONE ALPHA DEPARTURE (CATBA 1A): AFTER DEPARTURE, MAINTAIN RWY HEADING CLIMB TO 500M, TURN RIGHT TO VDO/DME, CONTINUE TURNING RIGHT TO PASSING 1200M OR ABOVE AT CATBA.

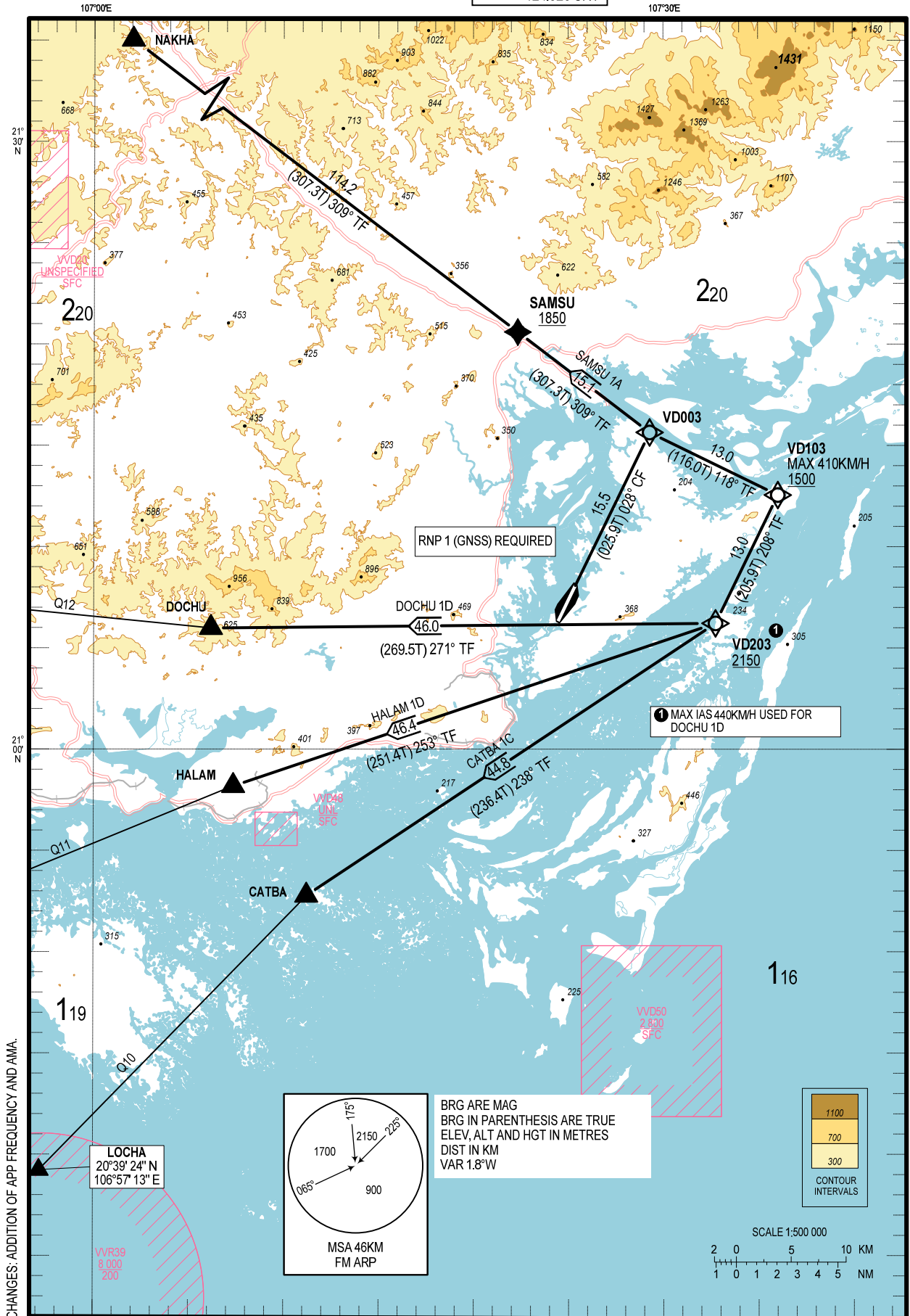
CHANGES: ADDITION OF APP FREQUENCY AND AIMA.

STANDARD DEPARTURE CHART -
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP RWY 03
SAMSU 1A, CATBA 1C, HALAM 1D, DOCHU 1D

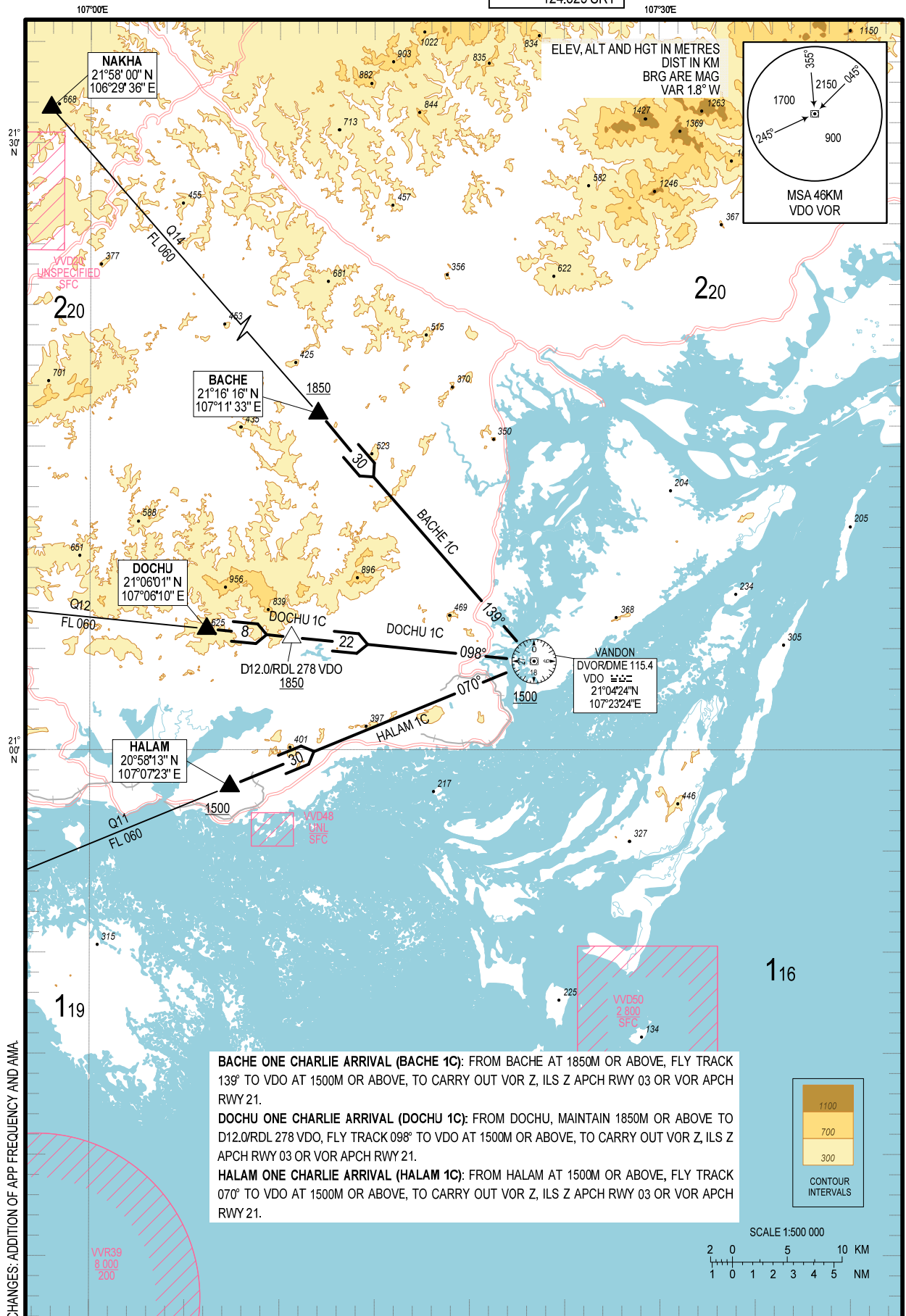


**STANDARD ARRIVAL CHART -
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
2750M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RWY 03/21**
BACHE 1C, DOCHU 1C, HALAM 1C

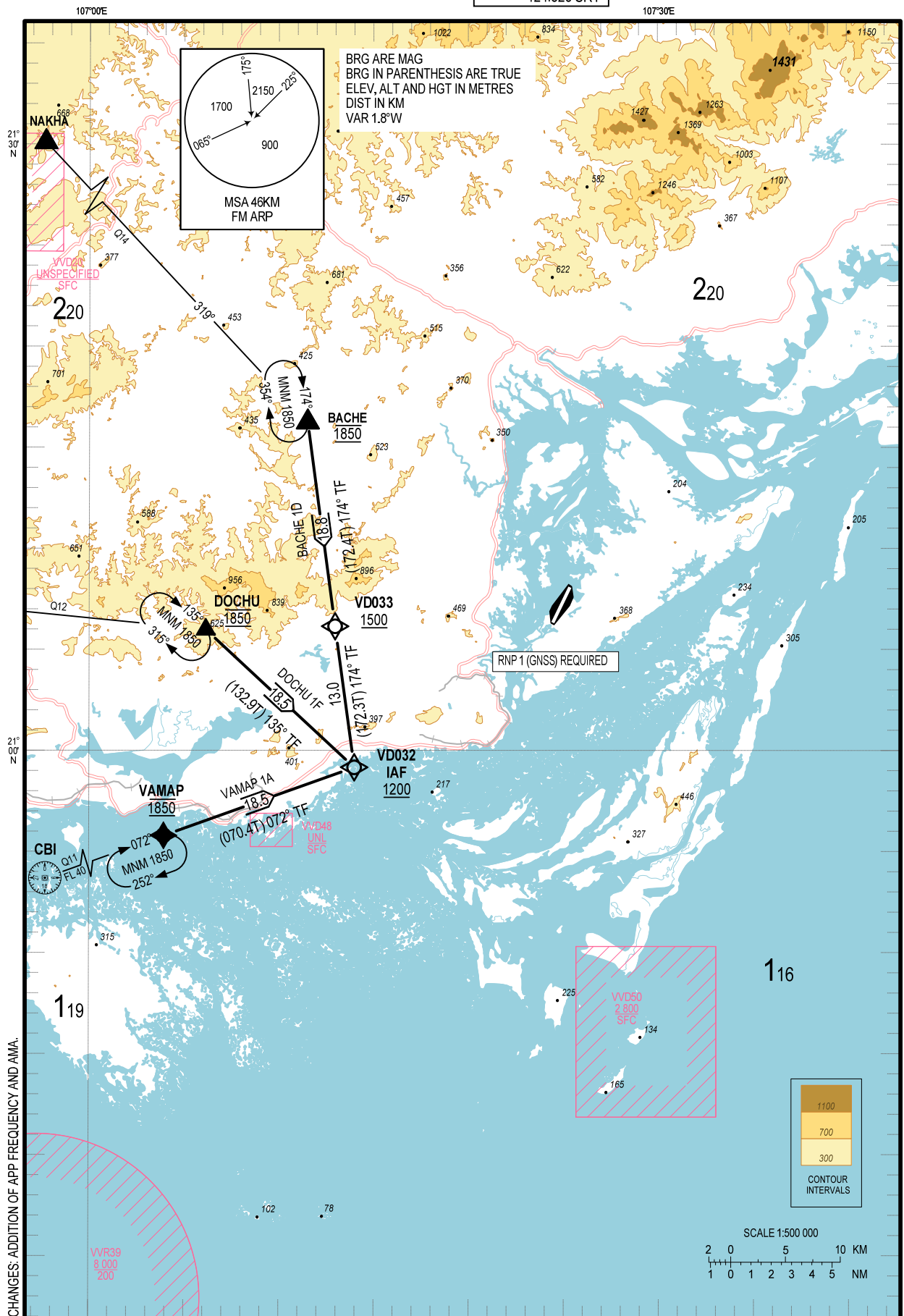


**STANDARD ARRIVAL CHART -
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
2750M

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP RWY 03**
VAMAP 1A, DOCHU 1F, BACHE 1D

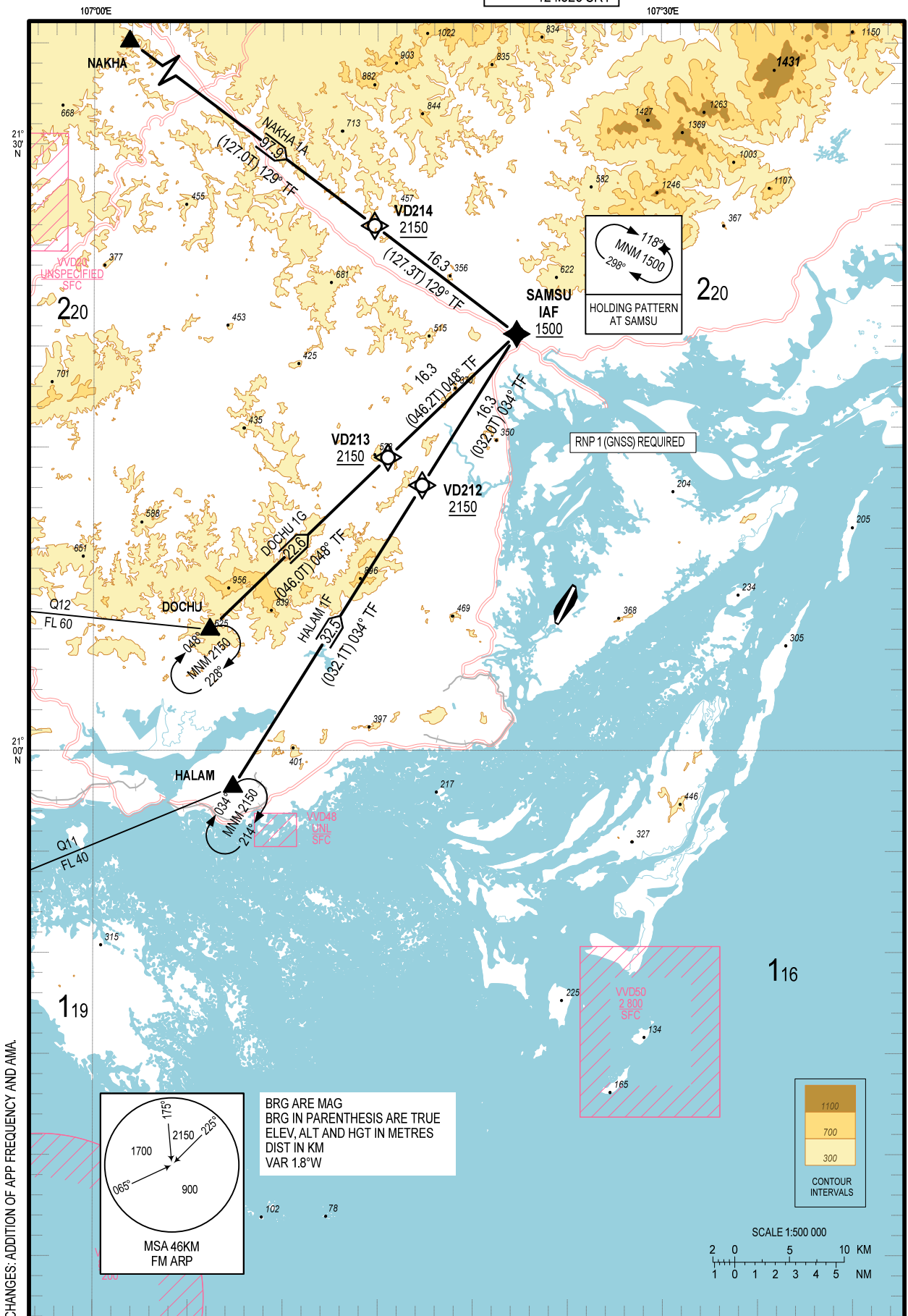


**STANDARD ARRIVAL CHART -
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE
2750M

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP RWY 21**
HALAM 1F, DOCHU 1G, NAKHA 1A

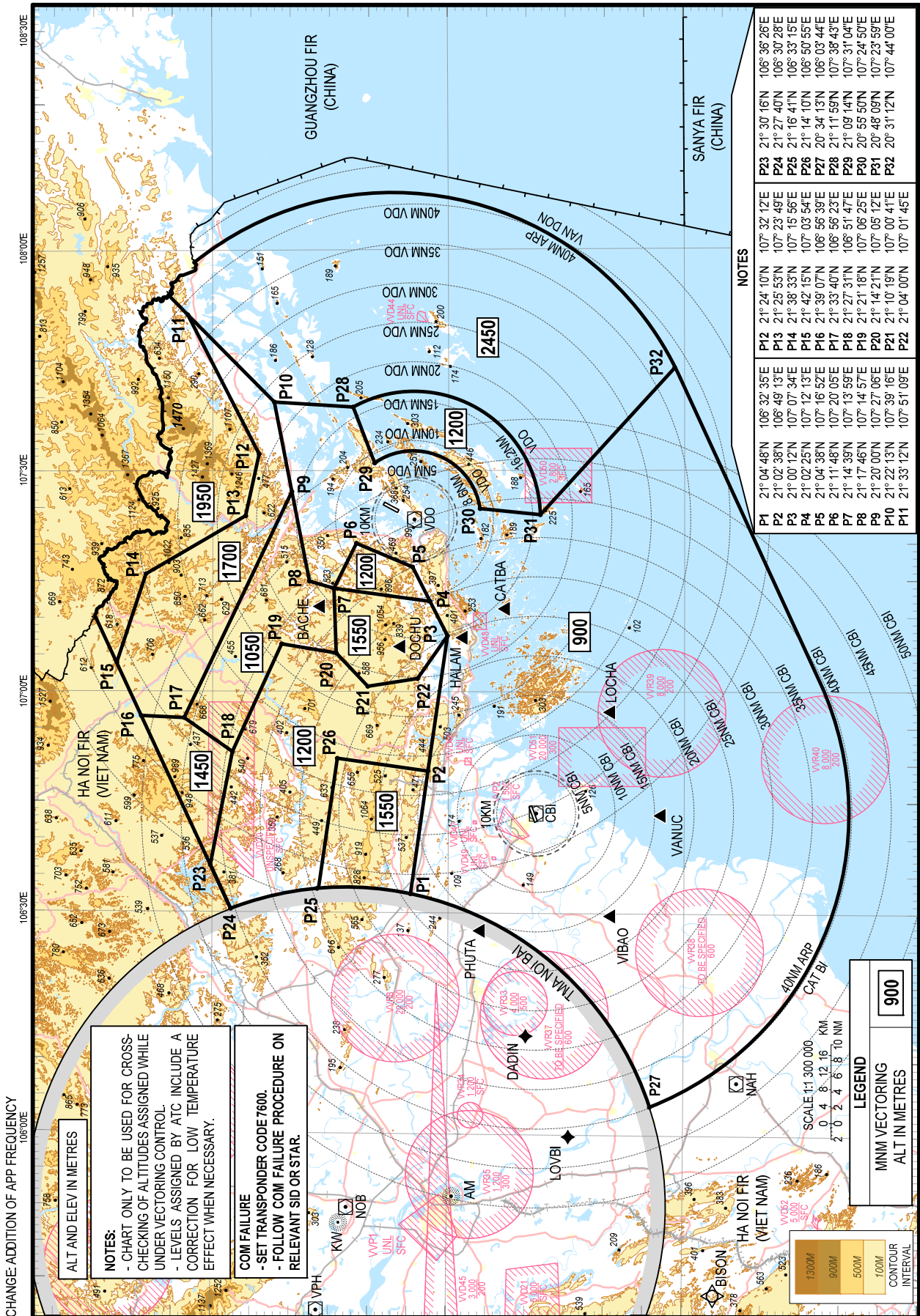


ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO

**AERODROME ELEV VAN DON 8M
TRANSITION ALT 2750M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY 108.000E

- ALT AND ELEV IN METRES**
- NOTES:**
- CHART ONLY TO BE USED FOR CROSS-CHECKING OF ALTITUDES ASSIGNED WHILE UNDER VECTORING CONTROL.
 - LEVELS ASSIGNED BY ATC INCLUDE A CORRECTION FOR LOW TEMPERATURE EFFECT WHEN NECESSARY.
- COM FAILURE**
- SET TRANSPONDER CODE 7600.
 - FOLLOW COM FAILURE PROCEDURE ON RELEVANT SID OR STAR.

NOTES

P1	21° 04' 48"N	106° 32' 35"E
P2	21° 02' 38"N	106° 49' 13"E
P3	21° 00' 12"N	107° 07' 34"E
P4	21° 02' 25"N	107° 12' 13"E
P5	21° 04' 38"N	107° 16' 52"E
P6	21° 11' 48"N	107° 20' 05"E
P7	21° 14' 39"N	107° 13' 59"E
P8	21° 17' 46"N	107° 14' 57"E
P9	21° 20' 00"N	107° 27' 06"E
P10	21° 22' 13"N	107° 39' 16"E
P11	21° 33' 12"N	107° 51' 09"E
P12	21° 24' 10"N	107° 32' 12"E
P13	21° 25' 53"N	107° 23' 49"E
P14	21° 38' 33"N	107° 15' 56"E
P15	21° 42' 15"N	107° 03' 54"E
P16	21° 39' 07"N	106° 56' 39"E
P17	21° 33' 40"N	106° 56' 23"E
P18	21° 27' 31"N	106° 51' 47"E
P19	21° 21' 18"N	107° 05' 12"E
P20	21° 14' 21"N	107° 05' 12"E
P21	21° 10' 19"N	107° 00' 41"E
P22	21° 04' 00"N	107° 01' 45"E
P23	21° 30' 16"N	106° 36' 26"E
P24	21° 27' 40"N	106° 30' 28"E
P25	21° 16' 41"N	106° 33' 15"E
P26	21° 14' 10"N	106° 50' 55"E
P27	20° 34' 13"N	106° 03' 44"E
P28	21° 11' 59"N	107° 38' 43"E
P29	21° 09' 14"N	107° 31' 04"E
P30	20° 55' 50"N	107° 24' 50"E
P31	20° 48' 09"N	107° 23' 59"E
P32	20° 31' 12"N	107° 44' 00"E

LEGEND

MIM VECTORING	900
ALT IN METRES	

SCALE 1:1 300 000
0 4 8 12 16 KM
2 0 2 4 6 8 10 NM

CONTOUR INTERVAL

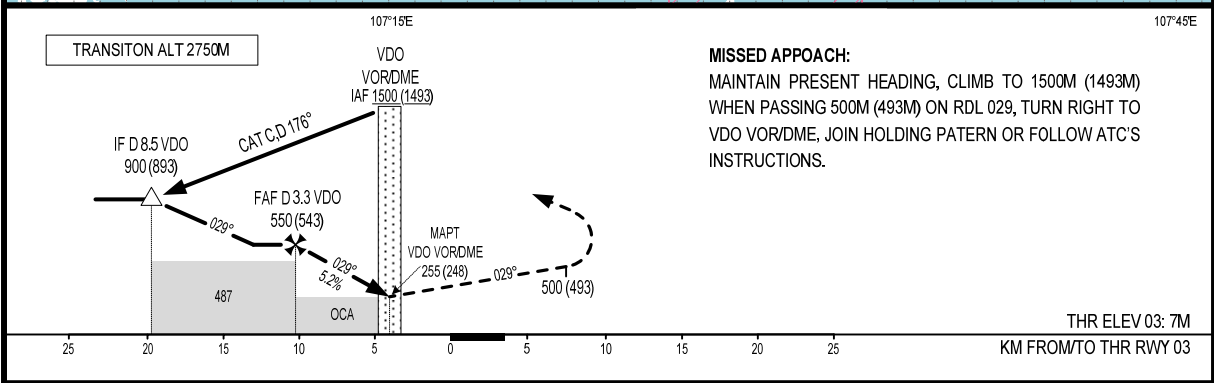
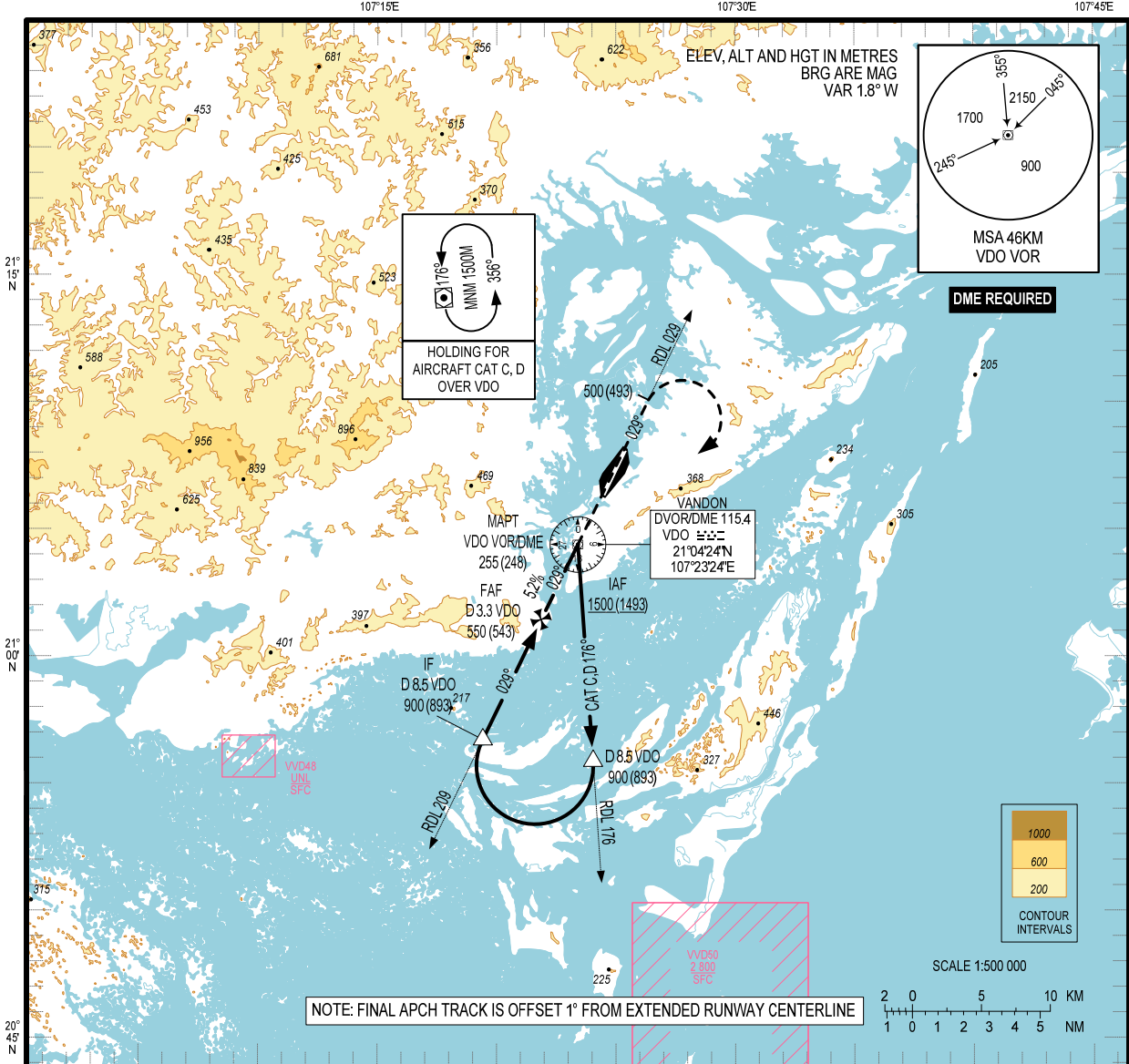
1300M
900M
500M
100M

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH VAN DON INTL (VVVD)
VOR Z
RWY 03
CAT C, D**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA (H)		C	D					
STRAIGHT-IN APCH		255 (248)						
CIRCLING		600 (592)						

CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

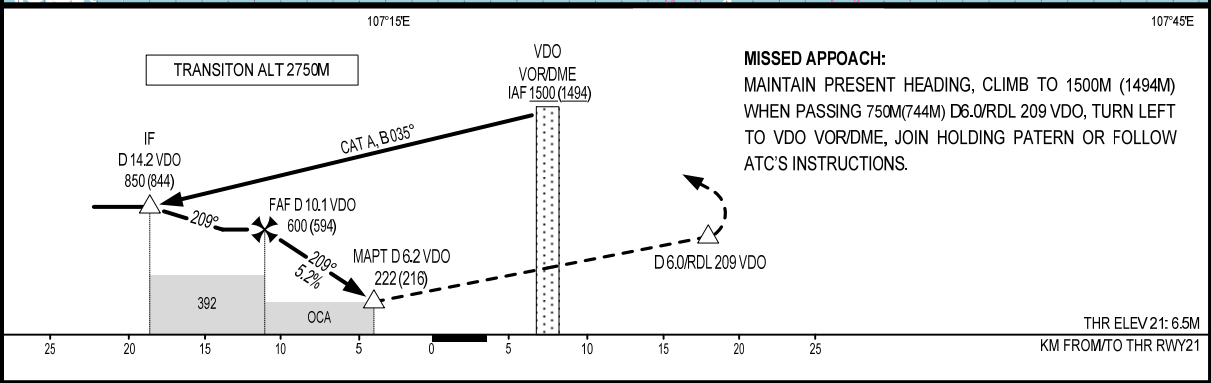
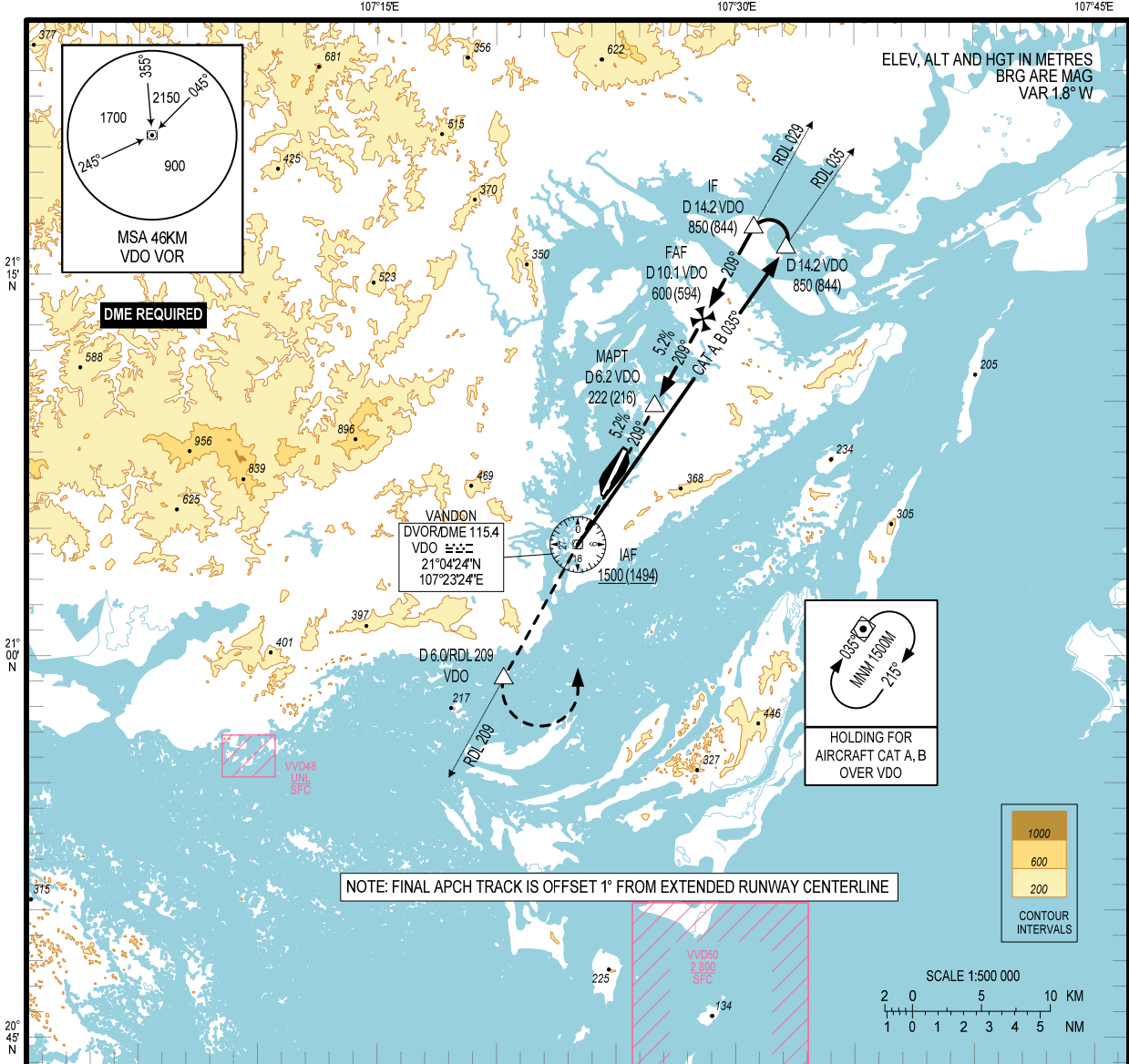
FAF - MAPT 3.3 NM (6112M)							
GS	KMH	100	150	200	250	300	300
TIME	MINS	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13	1:03
RATE OF DESCENT FAF - MAPT (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 21 - ELEV 6.5M**

TWR	118.1 PRI
	118.85 SRY
APP	126.525 PRI
	124.825 SRY

**QUANG NINH VAN DON (VVVD)
VOR Z
RWY 21
CAT A, B**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

FAF - MAPT 3.9 NM (7223M)						
OCA (H)	A	B				
STRAIGHT-IN APCH	222 (216)					
CIRCLING	480 (472)					

GS	KMH	100	150	200	250	300	350
TIME	MIN/S	4:20	2:53	2:10	1:44	1:26	1:14
RATE OF DESCENT FAF-MAPT (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

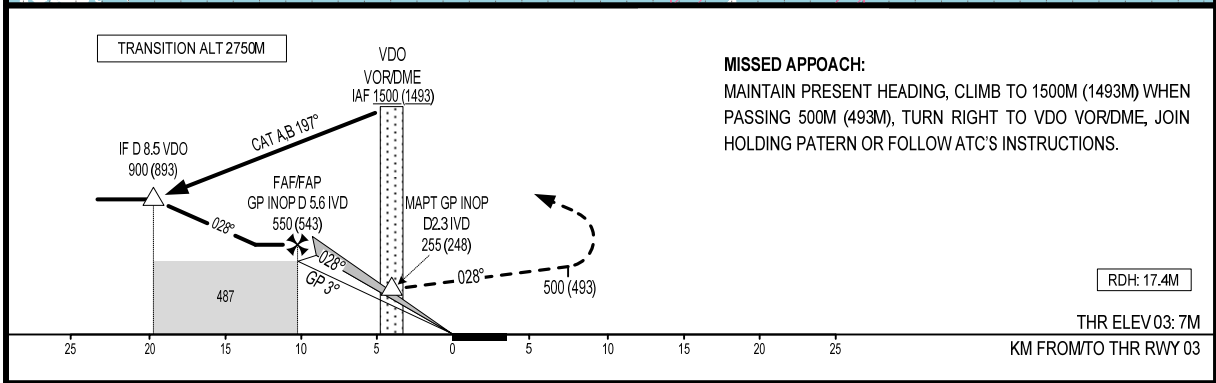
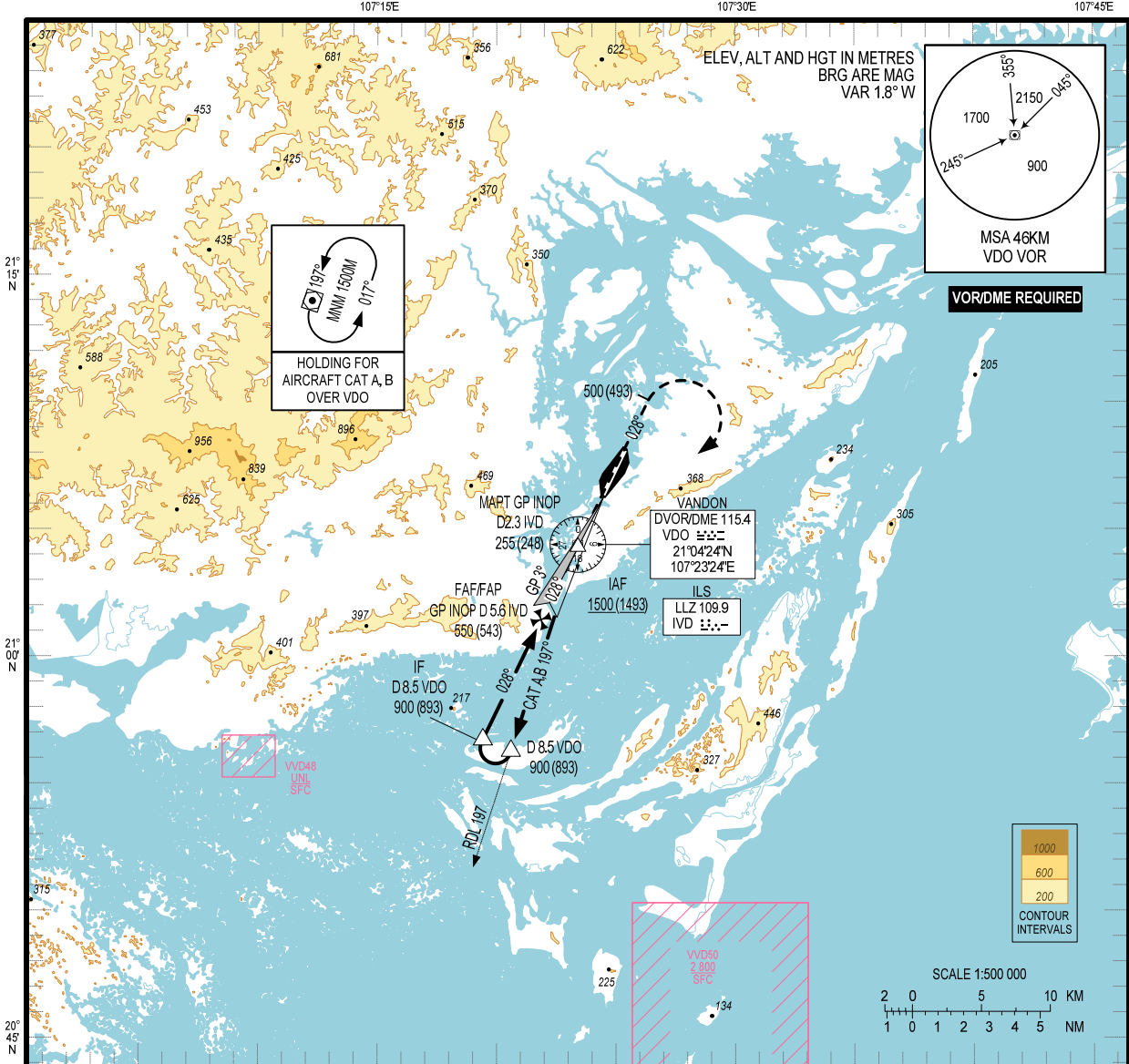
CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS Z
RWY 03
CAT A, B**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA (H)			FAF - MAPT 3.3 NM (6112M)							
			GS	KMH	100	150	200	250	300	300
STRAIGHT- IN APCH	CAT I	97 (90)	TIME	MINS	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13	1:03
	GP INOP	255 (248)	RATE OF DESCENT FAF - MAPT 3° (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1
CIRCLING										
480 (472)										

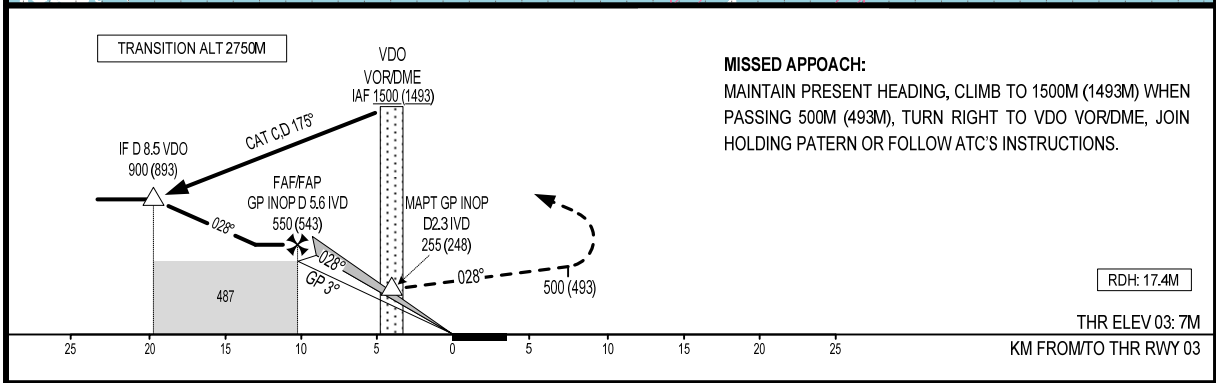
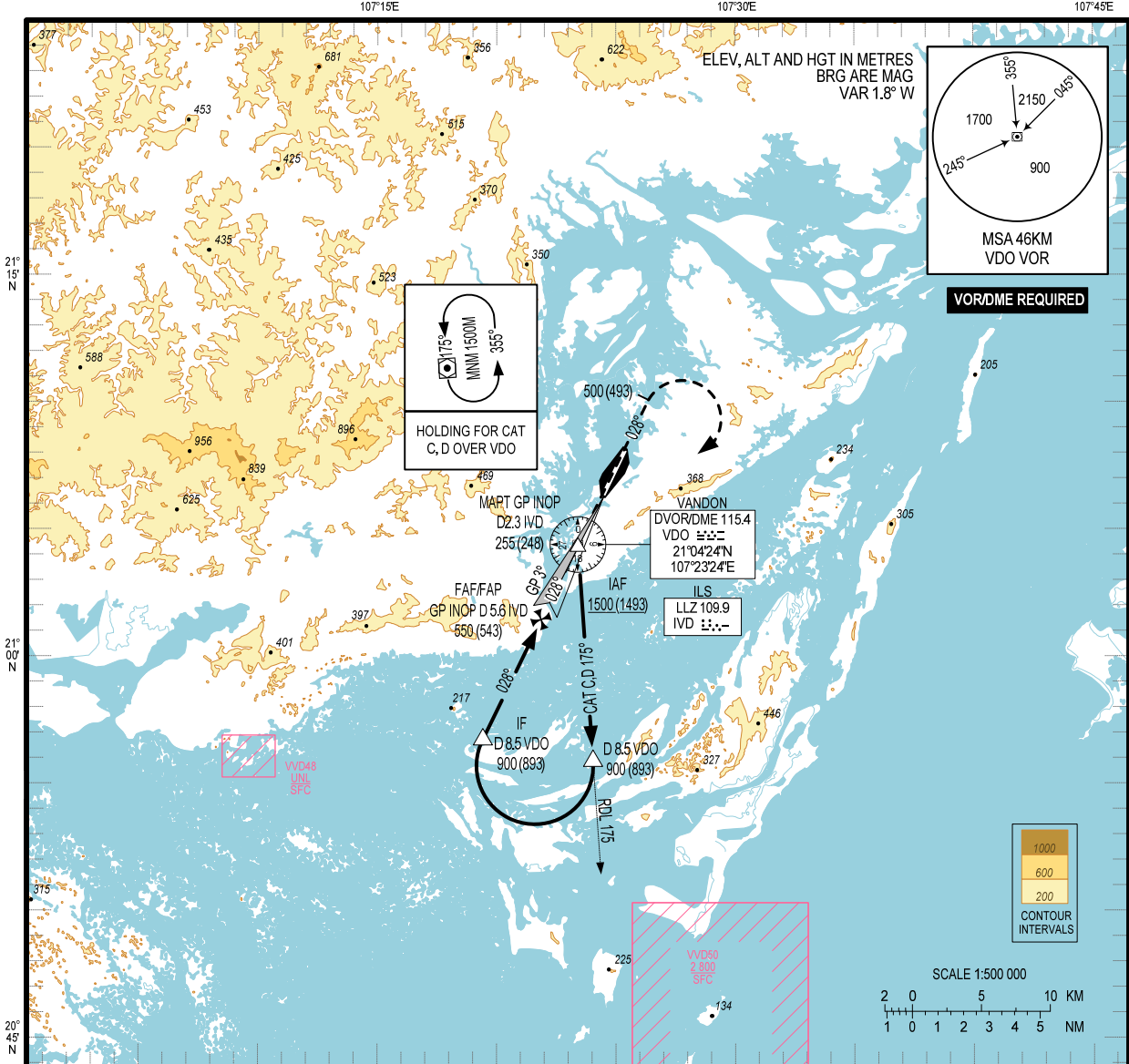
CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M**

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS Z
RWY 03
CAT C, D**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

OCA (H)		C	D
STRAIGHT-IN APCH	CAT I	103 (96)	106 (99)
	GP INOP	255 (248)	
CIRCLING		600 (592)	

CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

FAF - MAPT 3.3 NM (6112M)

GS	KMH	100	150	200	250	300	300
TIME	MINS	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13	1:03
RATE OF DESCENT FAF - MAPT 3° (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

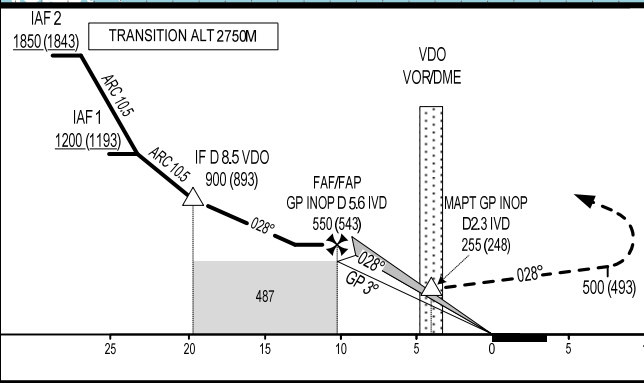
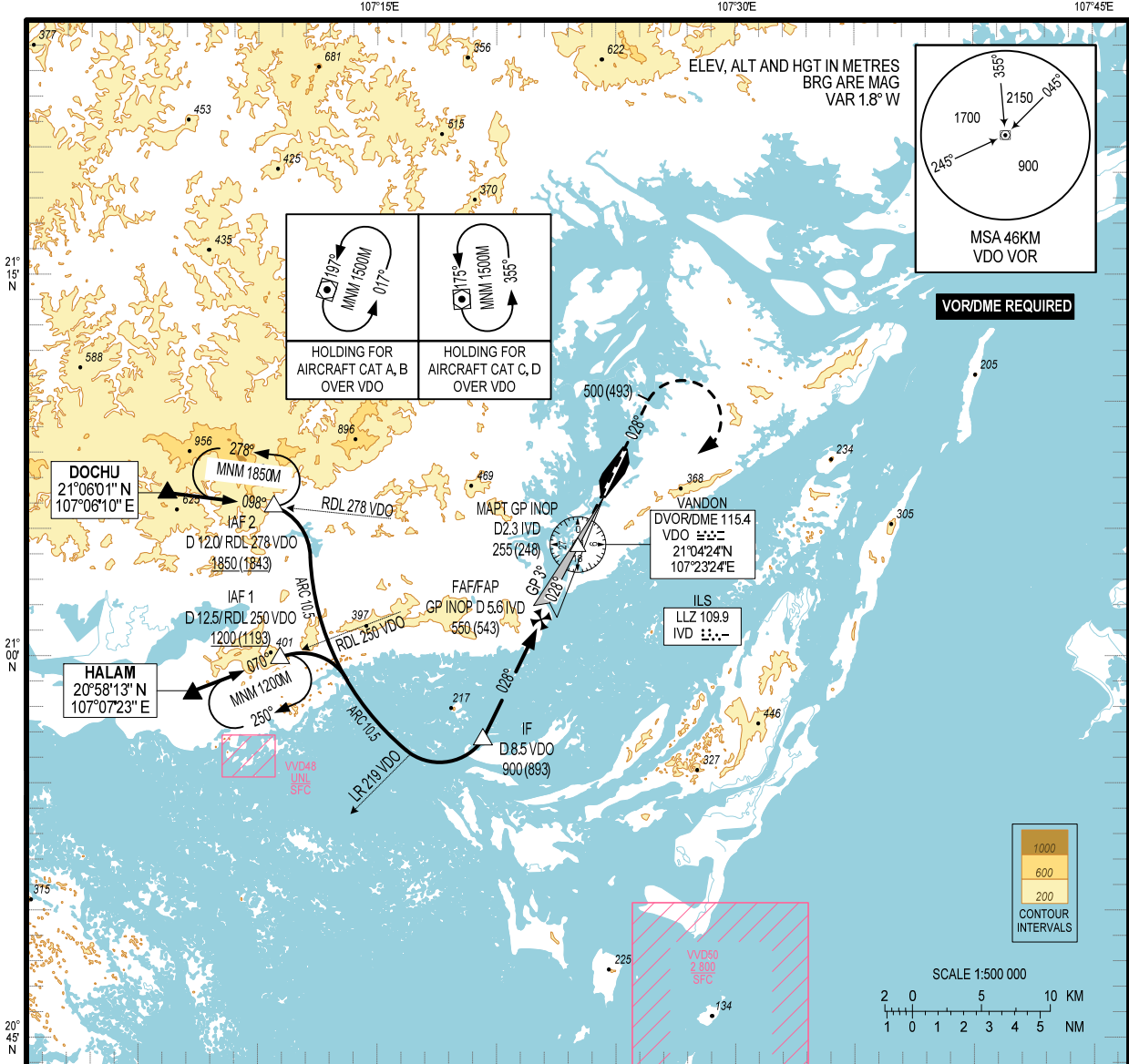
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

**ADRODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M**

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY

APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS Y
RWY 03**



MISSED APPROACH:
MAINTAIN PRESENT HEADING, CLIMB TO 1500M (1493M) WHEN PASSING 500M (493M), TURN RIGHT TO VDO VOR/DME, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW ATC'S INSTRUCTIONS.

CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

		FAF - MAPT 3.3 NM (6112M)											
OCA (H)		A	B	C	D	GS	KMH	100	150	200	250	300	300
STRAIGHT-IN APCH	CAT I	97 (90)	100 (93)	103 (96)	106 (99)	TIME	MIN/S	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13	1:03
	GP INOP	255 (248)				RATE OF DESCENT FAF - MAPT 3° (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1
CIRCLING		480 (472)		600 (592)									

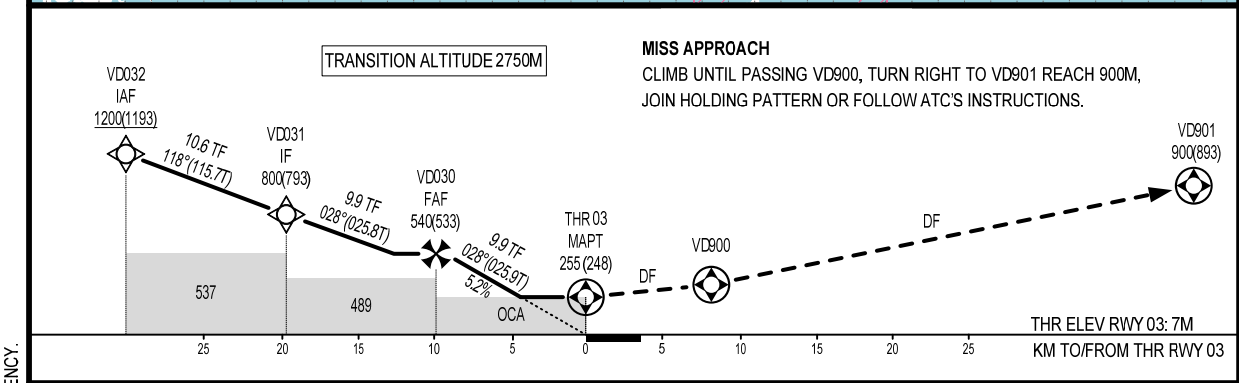
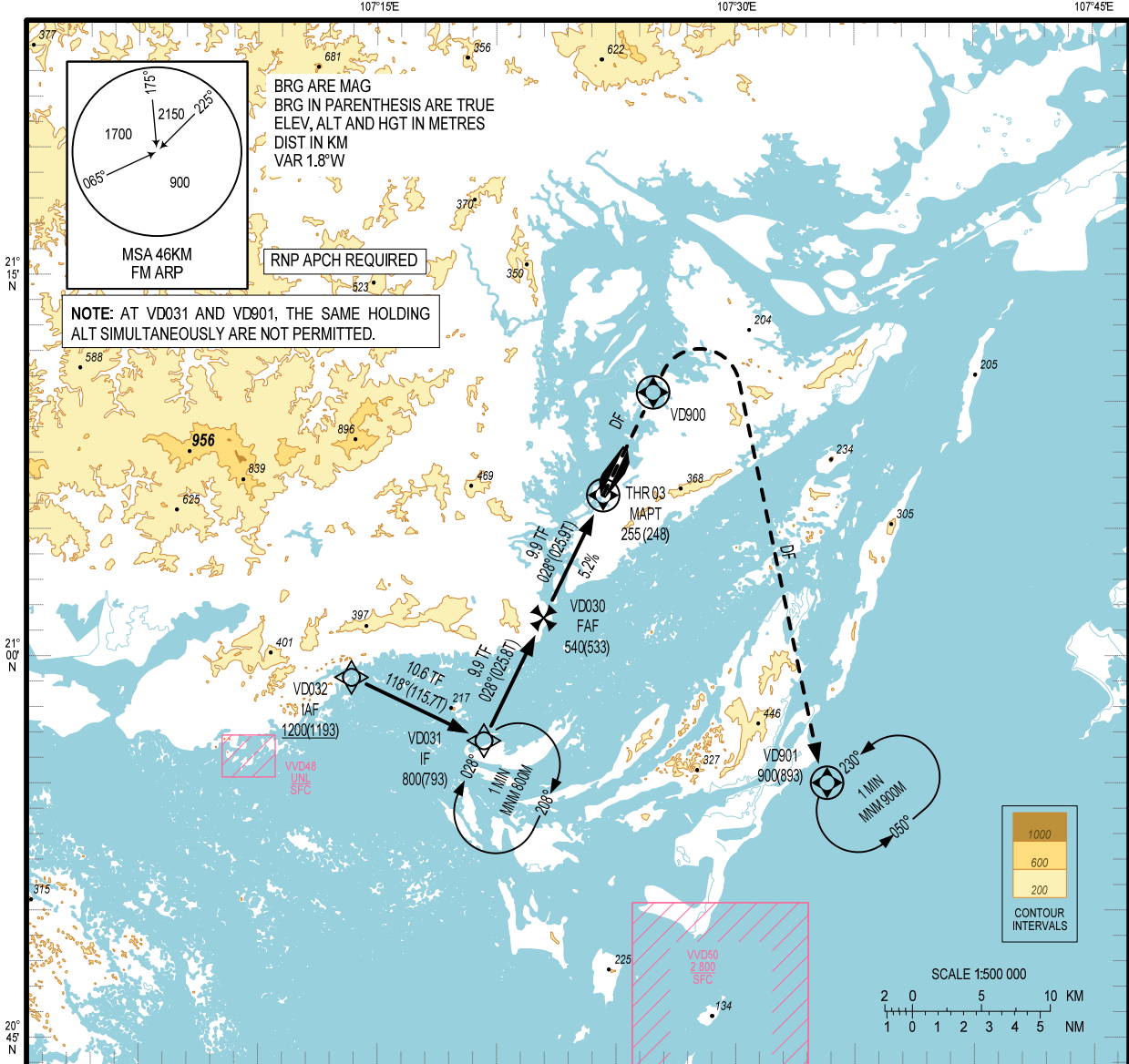
CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 03 - ELEV 7M**

TWR	118.1 PRI
	118.85 SRY
APP	126.525 PRI
	124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP Z
RWY 03**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

KM TO NEXT WPT	RWY 03	4.4	6	8	9.9
ALTITUDE		255	336	441	541

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV	255 (248)			
CIRCLING	480 (472)		600 (592)	

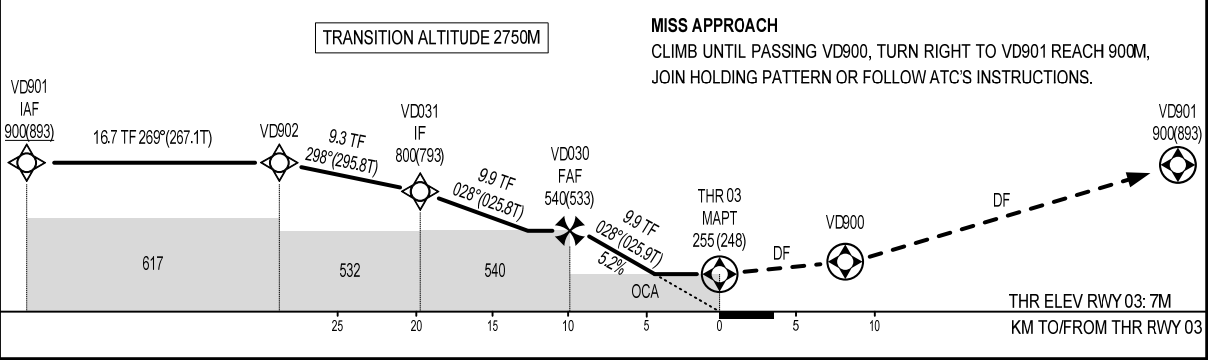
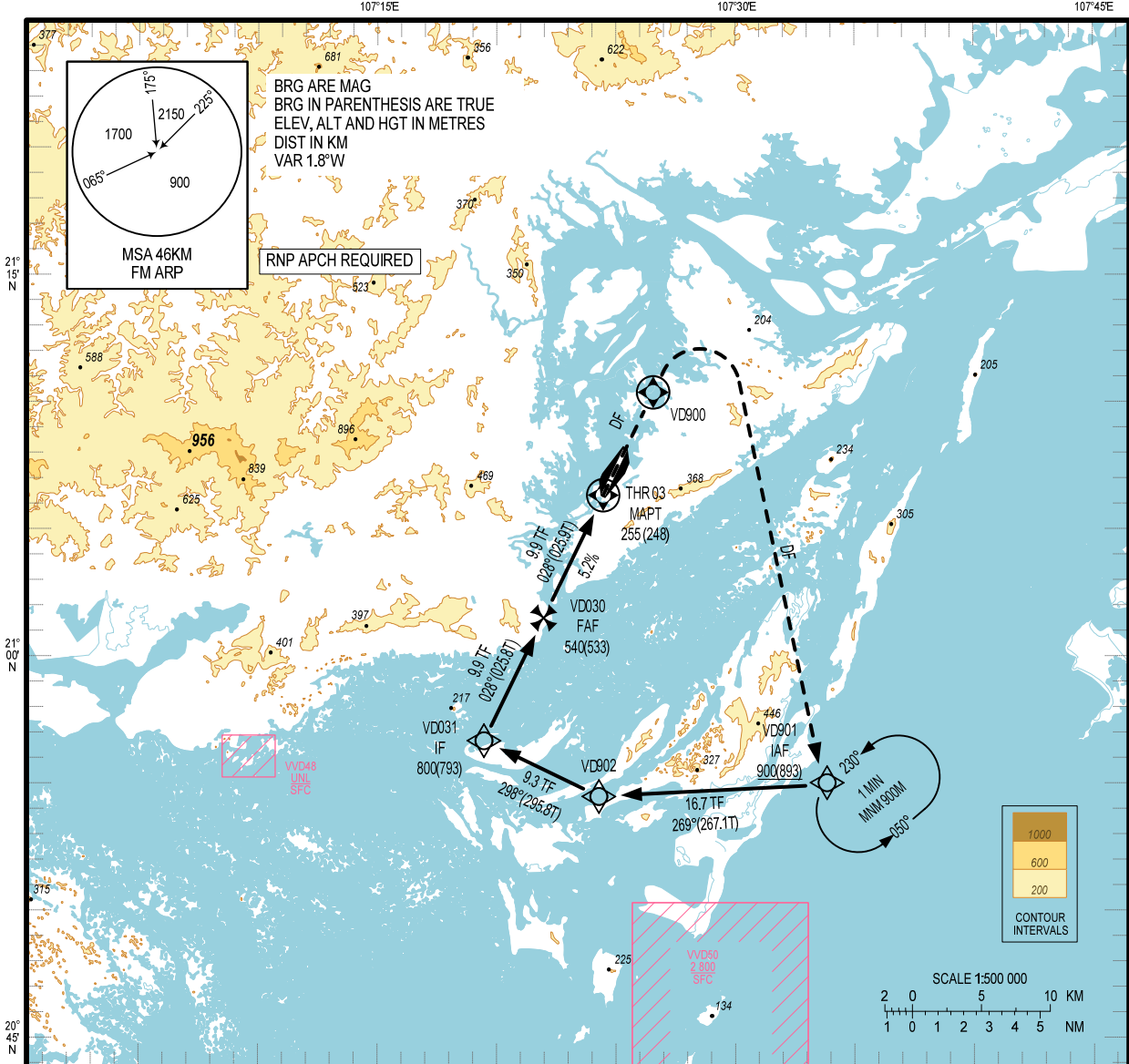
GS	KMH	100	150	200	250	300	350
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 5.2%	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 03 - ELEV 7M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP Y
RWY 03**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

KM TO NEXT WPT	RWY 03	4.4	6	8	9.9
ALTITUDE		255	336	441	541

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV	255 (248)			
CIRCLING	480 (472)		600 (592)	

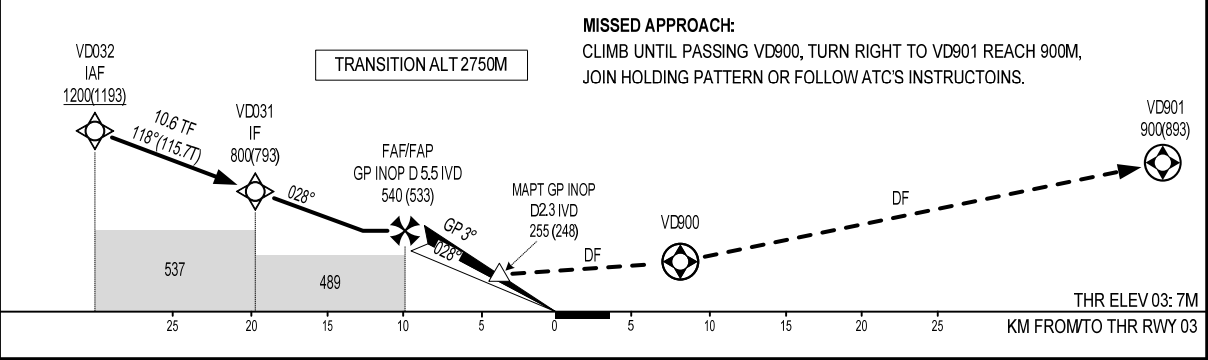
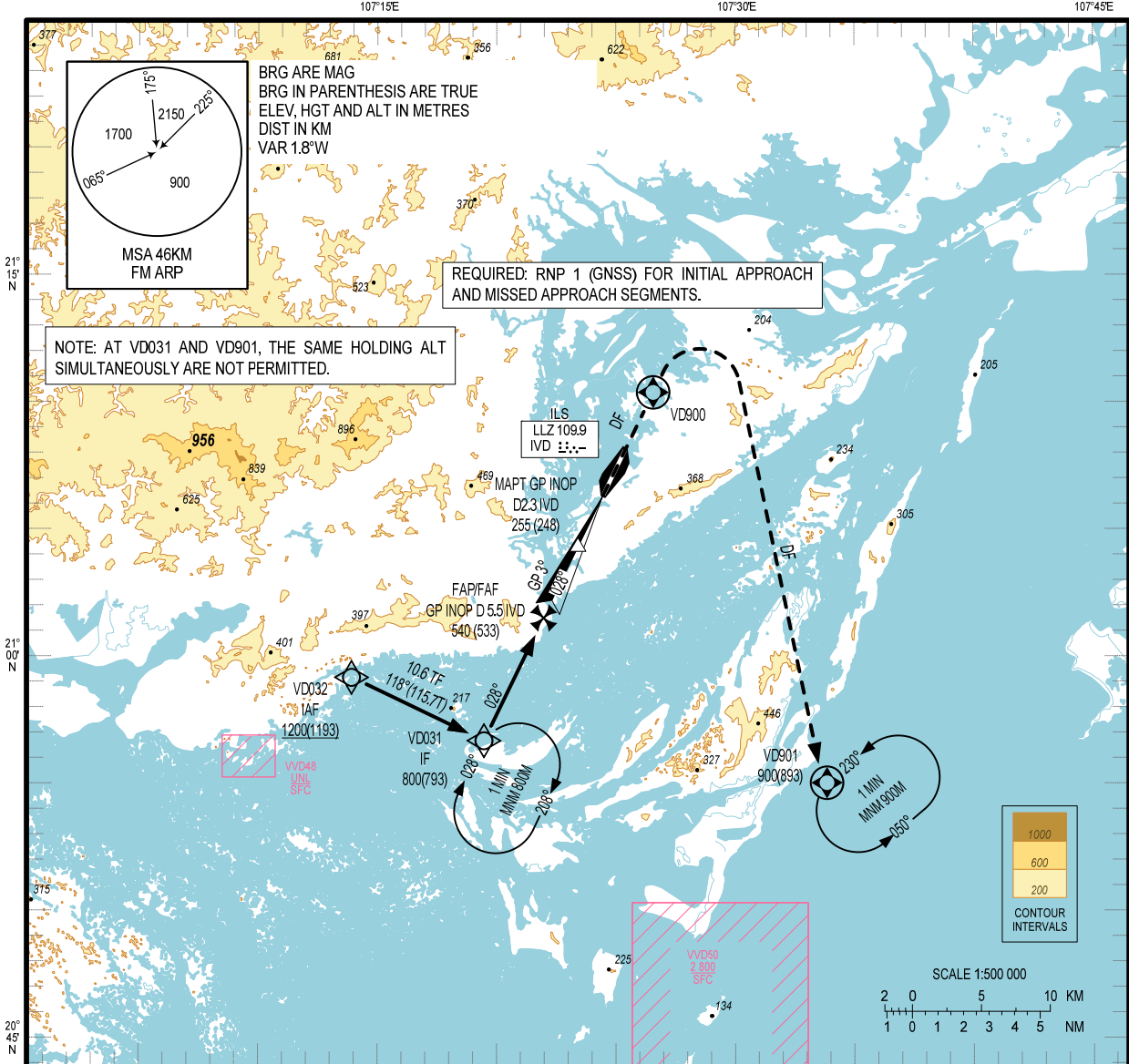
GS	KMH	100	150	200	250	300	350
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 5.2%	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 03 - ELEV 7M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS W
RWY 03**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

DME	1	2	3	4	5.5
HGT	103	200	297	394	540

OCA (H)		A	B	C	D
STRAIGHT -IN APCH	CAT I	97 (90)	100 (93)	103 (96)	106 (99)
	GP INOP	255 (248)			
CIRCLING		480 (472)		600 (592)	

GS	KMH	100	150	200	250	300	300
TIME	MINVS	3:34	2:22	1:47	1:25	1:11	1:01
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

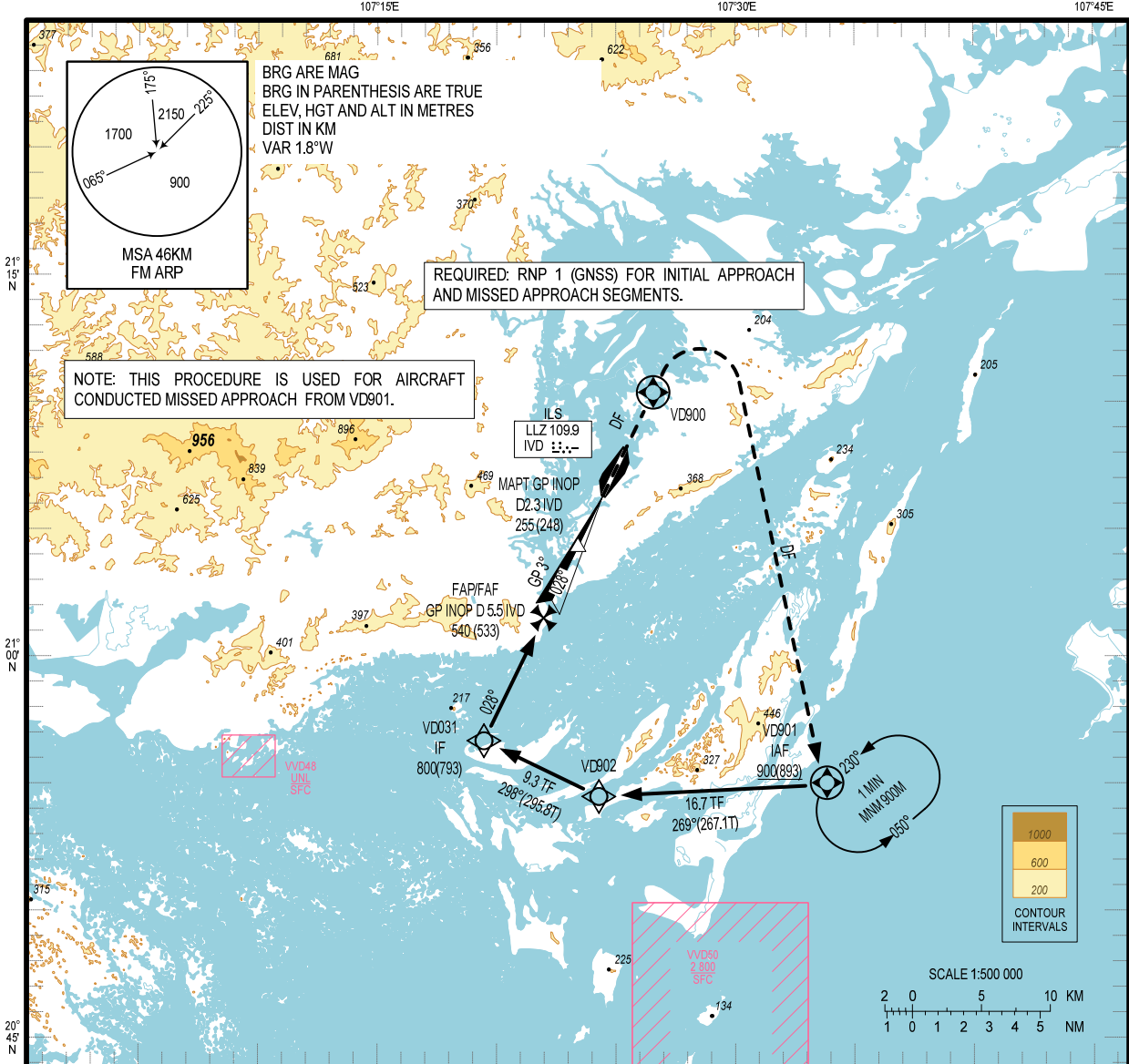
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 03 - ELEV 7M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY

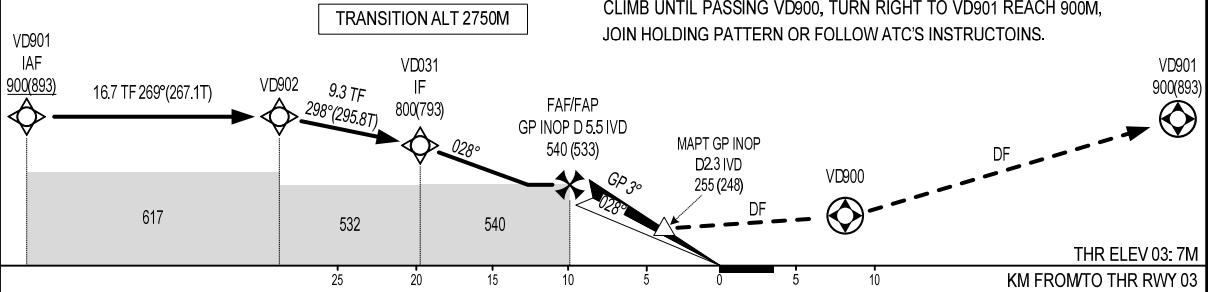
APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS X
RWY 03**



MISSED APPROACH:

CLIMB UNTIL PASSING VD900, TURN RIGHT TO VD901 REACH 900M,
JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW ATC'S INSTRUCTIONS.



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

DME	1	2	3	4	5.5
HGT	103	200	297	394	540

OCA (H)		A	B	C	D
STRAIGHT -IN APCH	CAT I	97 (90)	100 (93)	103 (96)	106 (99)
	GP INOP	255 (248)			
CIRCLING		480 (472)		600 (592)	

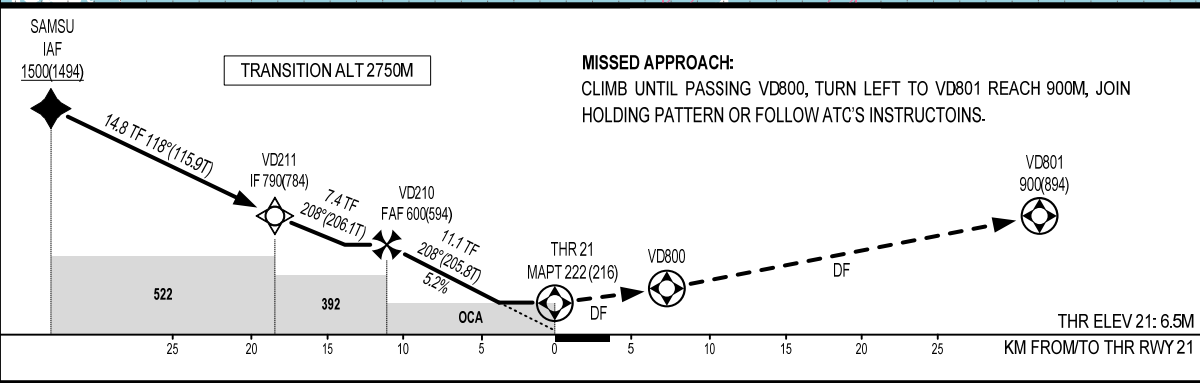
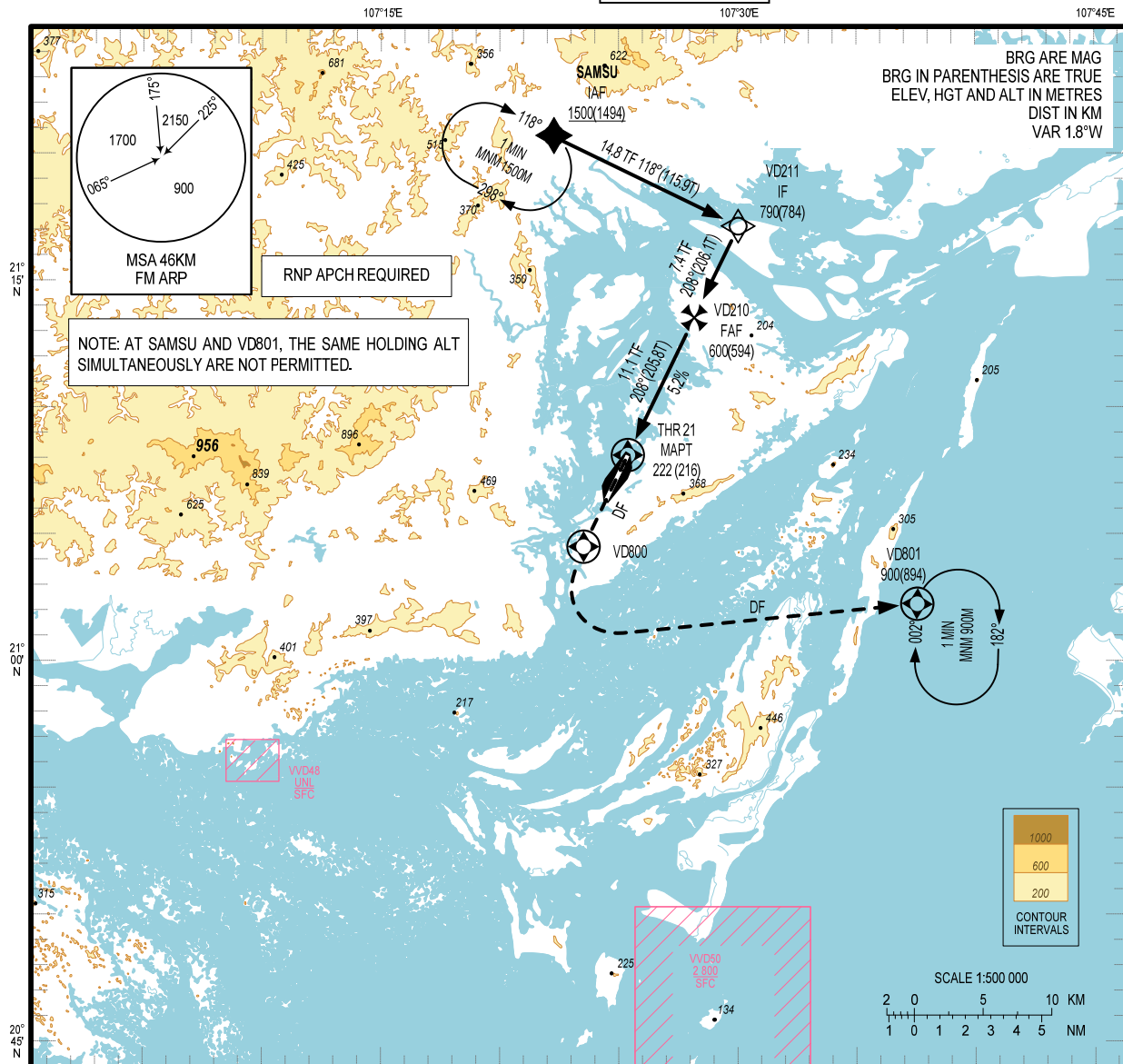
GS	KMH	100	150	200	250	300	300
TIME	MIN/S	3:34	2:22	1:47	1:25	1:11	1:01
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 21 – ELEV 6.5M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP Z
RWY 21**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

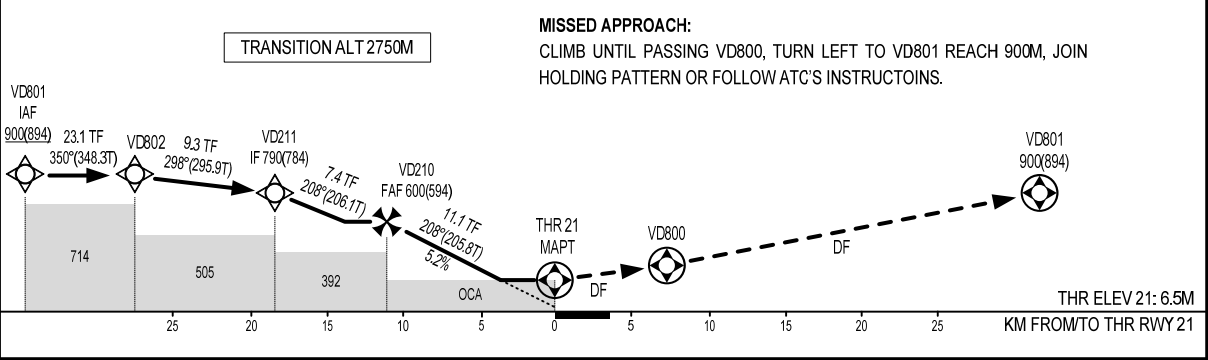
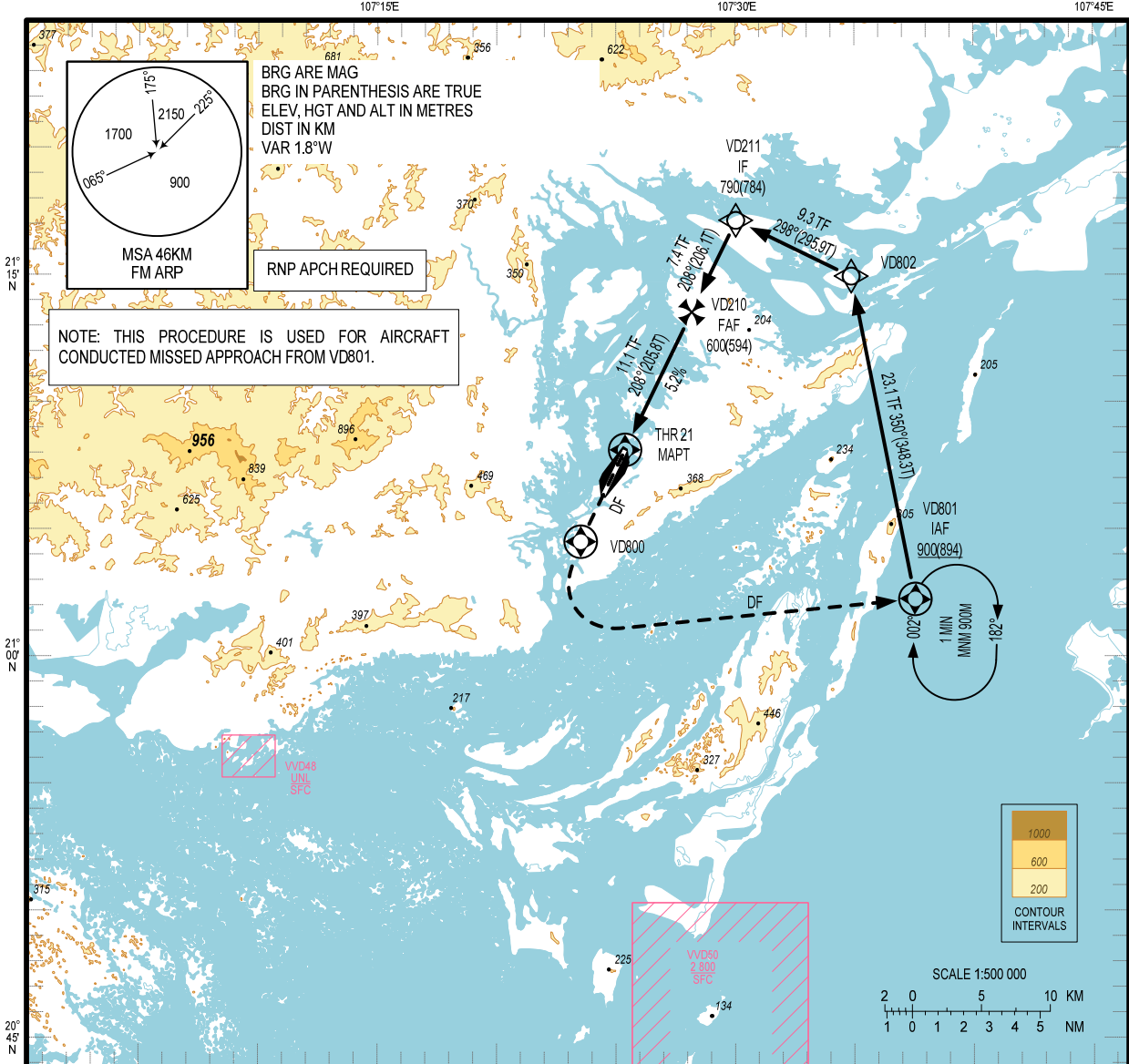
KM TO NEXT WPT	RWY 21	3.8	4	6	8	10	11.1
ALTITUDE		222	231	336	441	546	600
OCA (H)	A	B	C	D			
LNAV	222 (216)						
CIRCLING	480 (472)		600 (592)				
GS	KMH	100	150	200	250	300	350
RATE OF DESCENT FAF-MAPT (5.2%)	MS	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 21 – ELEV 6.5M**

TWR	118.1 PRI 118.85 SRY
APP	126.525 PRI 124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
RNP Y
RWY 21**



KM TO NEXT WPT	RWY 21	3.8	4	6	8	10	11.1
ALTITUDE		222	231	336	441	546	600
OCA (H)	A	B	C	D			
LNAV	222 (216)						
CIRCLING	480 (472)		600 (592)				
GS	KMH	100	150	200	250	300	350
RATE OF DESCENT FAF-MAPT (5.2%)	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

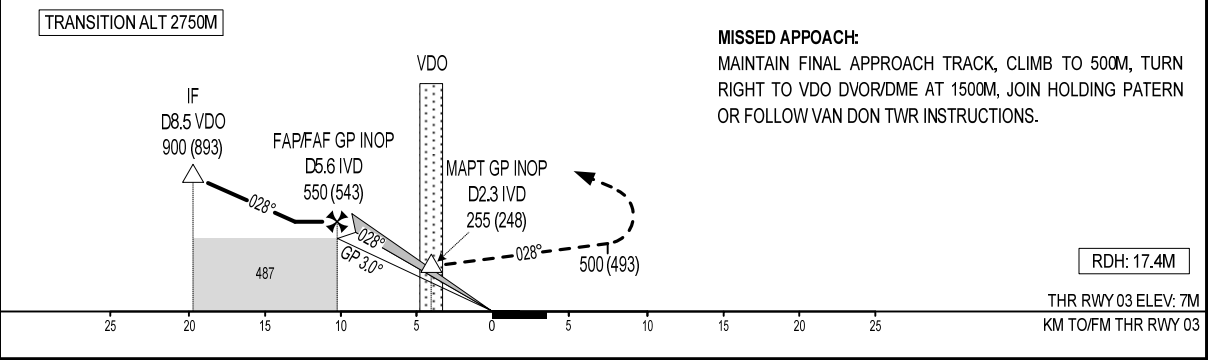
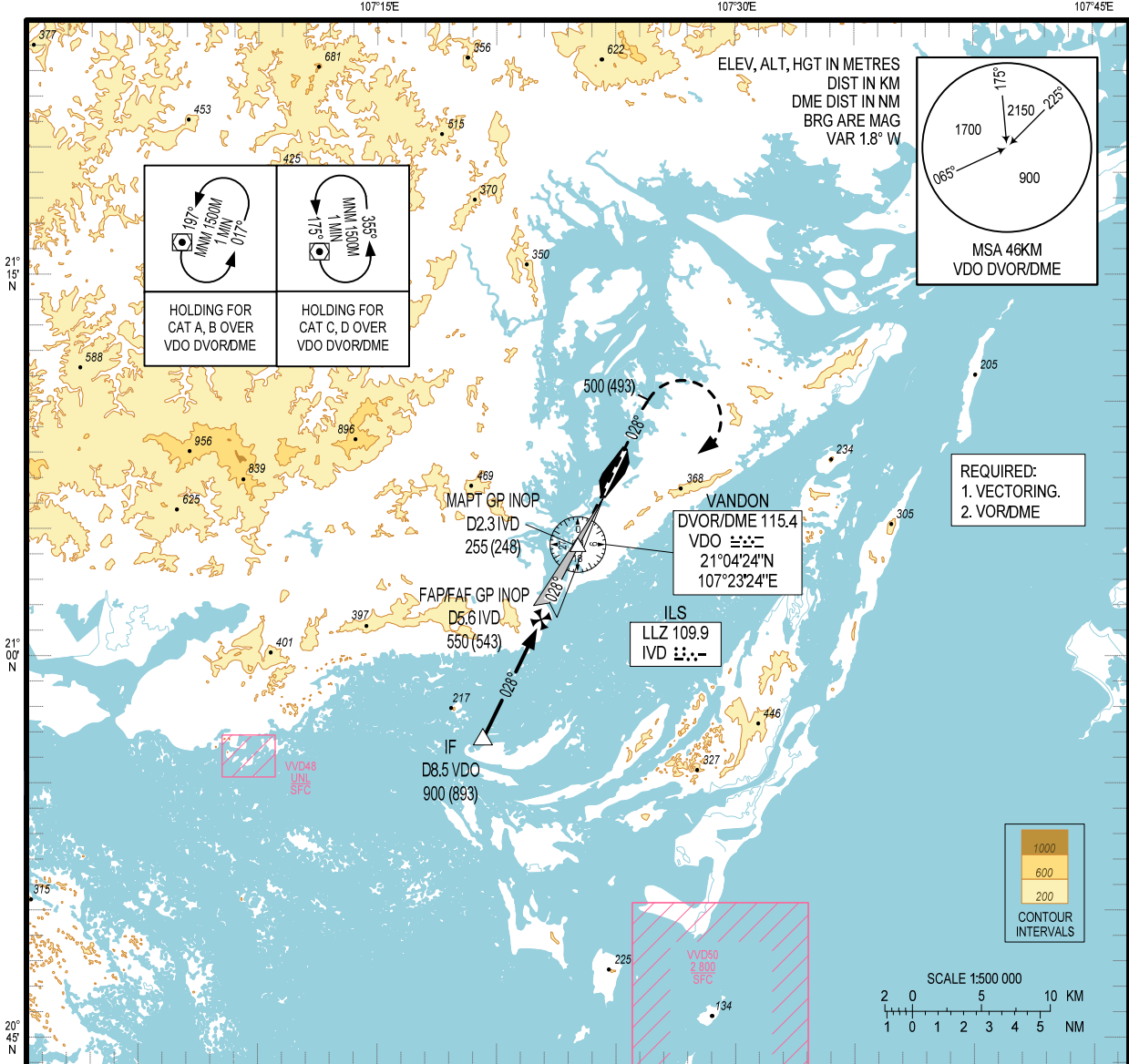
CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

**ADRODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M**

TWR	118.1 PRI
	118.85 SRY
APP	126.525 PRI
	124.825 SRY

**QUANG NINH VAN DON INTL (VVVD)
ILS V RWY 03**



CHANGE ADDITION OF APP FREQUENCY.

FAF - MAPT 3.3 NM (6.1KM)

OCA (H)		A	B	C	D	GS	KMH	100	150	200	250	300	300
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	97 (90)	100 (93)	103 (96)	106 (99)	TIME	MIN/S	3:40	2:26	1:50	1:28	1:13	1:03
	GP INOP	255 (248)				RATE OF DESCENT	FAF - MAPT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4
CIRCLING		480 (472)		600 (592)									

CIRCLING ONLY IN DAYTIME AND NOT BELOW VMC.

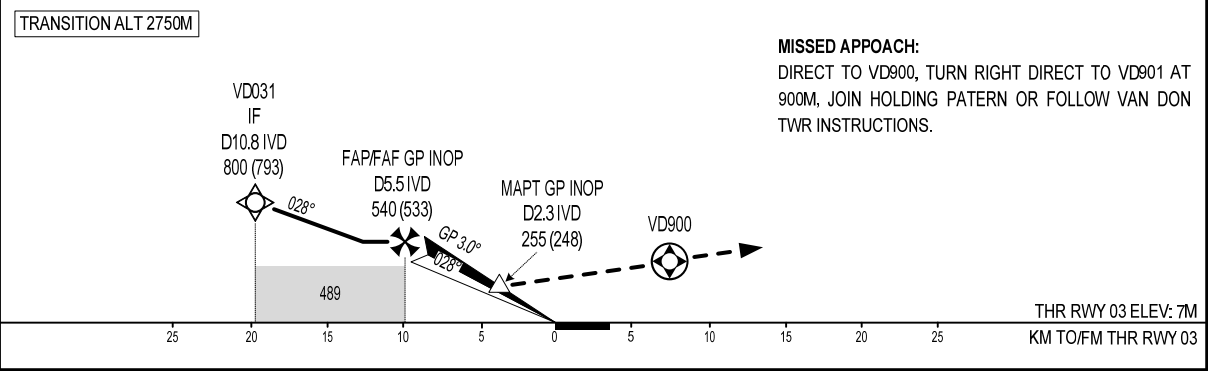
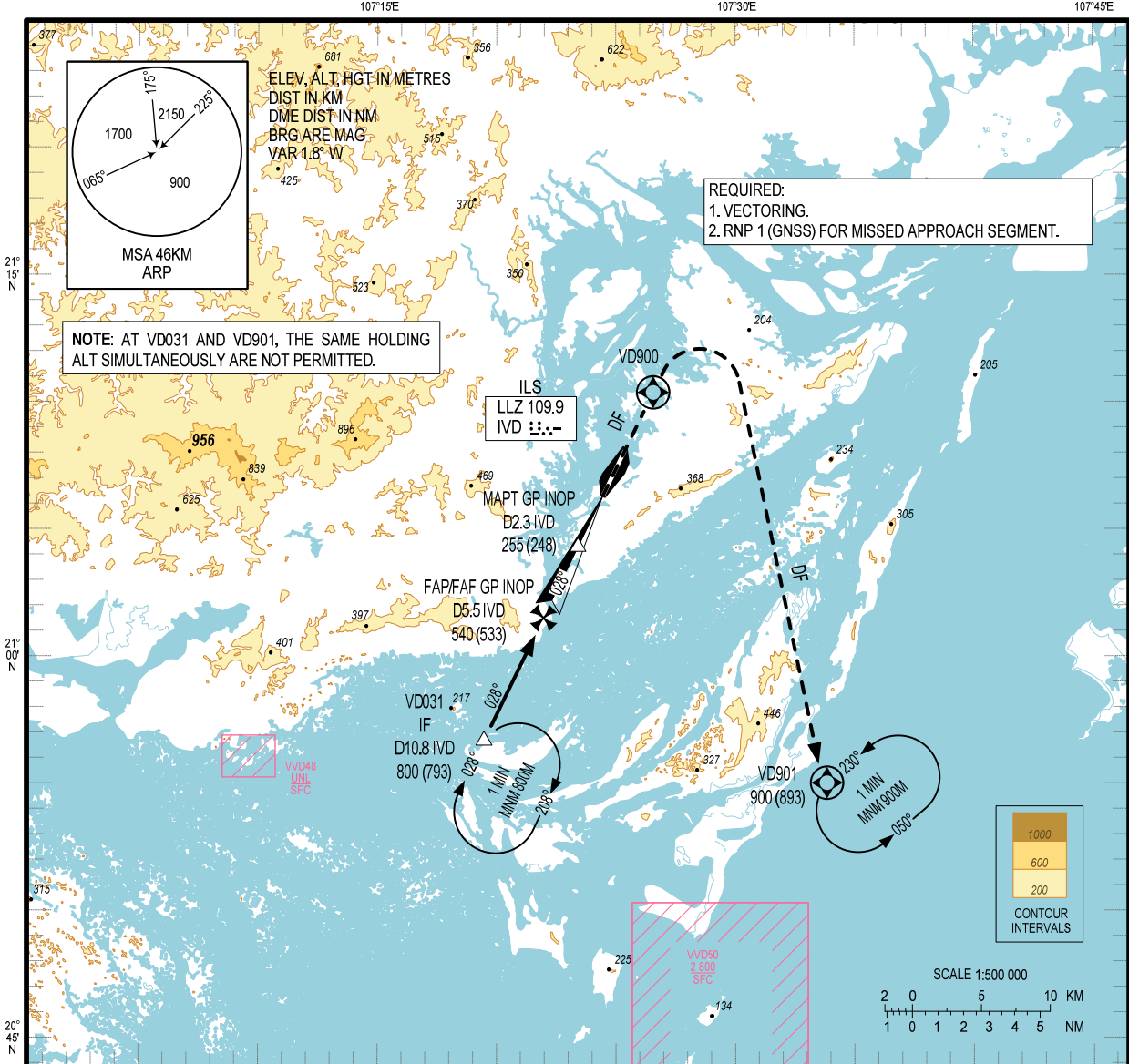
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART – ICAO**

ADRODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
THR 03 - ELEV 7M

TWR 118.1 PRI
118.85 SRY

APP 126.525 PRI
124.825 SRY

**QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)
ILS U RWY 03**



CHANGE: ADDITION OF APP FREQUENCY.

DME DIST	1	2	3	4	5.5
ALT	103	200	297	394	540

OCA (H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	97 (90)	100 (93)	103 (96)	106 (99)
	GP INOP	255 (248)			
CIRCLING		480 (472)		600 (592)	

FAF - MAPT 3.2NM (5.9KM)							
GS	KMH	100	150	200	250	300	300
TIME	MINVS	3:34	2:22	1:47	1:25	1:11	1:01
RATE OF DESCENT FAF-MAPT 3.0°	M/S	1.5	2.2	2.9	3.6	4.4	5.1

**VISUAL APPROACH
CHART – ICAO**

**AERODROME ELEV 8M
HEIGHTS RELATED TO
AERODROME ELEV**

TWR	118.1 PRI
	118.85 SRY
APP	126.525 PRI
	124.825 SRY

QUANG NINH/VAN DON INTL (VVVD)

