

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**



**AIP SUP**  
**06/26**  
**Có hiệu lực từ**  
**Effective from**  
**10 FEB 2026**  
**Được xuất bản vào**  
**Published on**  
**02 FEB 2026**

**ĐIỀU CHỈNH THÔNG SỐ VÀ PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC TÀU BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG VINH (VVVH)**

**1 GIỚI THIỆU**

Ngày 26/12/2025, Tập bổ sung AIP 47/25 đã được phát hành nhằm thông báo về việc điều chỉnh thông số của Cảng hàng không Vinh (VVVH).

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về việc cập nhật, điều chỉnh thông số và phương án khai thác tàu bay tổng thể tại Cảng hàng không Vinh (VVVH).

Tập bổ sung AIP này sẽ huỷ bỏ AIP SUP 47/25.

Những nội dung được điều chỉnh và bổ sung cụ thể như sau:

- **Điều chỉnh:**
  - Số liệu đặc tính sân đỗ, đường lăn
  - Phương thức vận hành tàu bay
  - Tọa độ và mức cao các vị trí đỗ
  - Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu
- **Bổ sung:**
  - Phương thức khai thác các vị trí đỗ tàu bay
  - Hạn chế khai thác
- **Tạm ngừng:**
  - Các sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị

**2 CHI TIẾT**

**2.1 Những nội dung được điều chỉnh và bổ sung**

**2.1.1 Điều chỉnh:**

2.1.1.1 Số liệu đặc tính sân đỗ, đường lăn

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.8 trang AD 2.VVVH-1-4

**ADJUSTMENT OF PARAMETERS AND AIRCRAFT OPERATIONAL PROCEDURES AT VINH AIRPORT (VVVH)**

**1 INTRODUCTION**

On 26 DEC 2025, AIP Supplement 47/25 was published to announce the adjustment of parameters of Vinh airport (VVVH).

This AIP Supplement issues notification of the update, adjustment of parameters and general aircraft operational procedures at Vinh airport (VVVH).

This AIP Supplement shall supersede AIP SUP 47/25.

The adjusted and added contents are specified as follows:

- **Adjustment:**
  - Aprons, TWY physical characteristics
  - Aircraft operational procedures
  - Aircraft stands coordinates and elevation
  - AD Operating Minima
- **Addition:**
  - Operational procedure of aircraft stands
  - Operational limitations
- **Temporary suspension:**
  - Instrument Approach Charts

**2 DETAILS**

**2.1 The adjusted and added contents**

**2.1.1 Adjustment:**

2.1.1.1 Aprons, TWY physical characteristics

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.8 page AD 2.VVVH-1-4

|   |   |  |
|---|---|--|
| 1 | Ký hiệu, bề mặt và sức chịu tải của sân đỗ<br>Apron designation, surface and strength                         | Sân đỗ:<br>- Vị trí đỗ 1, 2, Bê tông xi măng, PCR 780/R/A/W/T<br>- Vị trí đỗ 3, 4, Bê tông xi măng, PCR 760/R/A/W/T<br>- Vị trí đỗ 5, 6, 7, 8, 9, Bê tông xi măng, PCR 800/R/A/W/T<br>Apron:<br>- Stands 1, 2, Cement concrete, PCR 780/R/A/W/T<br>- Stands 3, 4, Cement concrete, PCR 760/R/A/W/T<br>- Stands 5, 6, 7, 8, 9, Cement concrete, PCR 800/R/A/W/T |
| 2 | Ký hiệu, chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn<br>Taxiway designation, width, surface and strength | - Đường lăn W1: 18 M, Bê tông xi măng, PCR 760/R/A/W/T<br>- Đường lăn W2: 18 M, Bê tông xi măng, PCR 800/R/A/W/T<br>- TWY W1: 18 M, Cement concrete, PCR 760/R/A/W/T<br>- TWY W2: 18 M, Cement concrete, PCR 800/R/A/W/T.  |

### 2.1.1.2 Phương thức vận hành tàu bay

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục AD 2.VVXH-20.

#### a) Đối với tàu bay đến sau khi hạ cánh:

- Phương thức vận hành: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ
- Đường CHC 17: Từ đầu đường CHC 17 → đường lăn W1/W2 → vệt lăn dẫn vào vị trí đỗ → Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- Đường CHC 35: Từ đầu đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → đường lăn W1/W2 → vệt lăn dẫn vào vị trí đỗ → Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

#### b) Đối với tàu bay khởi hành:

- Đường CHC 17:
  - Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Vị trí đỗ 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5 mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5 mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4 mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4 mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 17 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 17 → cất cánh.
- Đường CHC 35:
  - Vị trí đỗ số 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
  - Vị trí đỗ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
  - Vị trí đỗ 7, 8, 9 → đẩy lùi mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W2 → đường CHC 35 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5, mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4 → tự lăn qua vị trí đỗ số 5, mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.
  - Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4, mũi tàu bay theo hướng Nam → đường lăn W1 → quay đầu tại sân quay đầu đường CHC 35 → cất cánh.

### 2.1.1.2 Aircraft operational procedure

Refer to AIP Viet Nam, Item AD 2.VVXH-20.

#### a) For arrival aircraft, after landing:

- Aircraft operational procedure: Aircraft self-taxi into stands
- RWY 17: From the beginning of RWY 17 → TWY W1/W2 → taxi-lane into stands → stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- RWY 35: From the beginning of RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 17 → TWY W1/W2 → taxi-lane into stands → stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

#### b) For departure aircraft:

- RWY 17:
  - Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W1 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → aircraft is pushed back with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - Stands 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing South → TWY W1 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing South → TWY W1 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing North → TWY W2 → RWY 17 → backtrack at turn pad RWY 17 → depart.
- RWY 35:
  - Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
  - Stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 → aircraft is pushed back with its nose facing North → TWY W2 → RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
  - Stands 7, 8, 9 → aircraft is pushed back with its nose facing South → TWY W2 → RWY 35 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 4 → aircraft self-taxi through stand 5 with its nose facing North → TWY W2 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.
  - From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing South → TWY W1 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.

- Từ vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5 → tự lăn qua vị trí đỗ số 4, mũi tàu bay theo hướng Bắc → đường lăn W2 → quay đầu tại sân quay đầu 35 đường CHC → cất cánh.

- From nose wheel stop line number 3 at stand 5 → aircraft self-taxi through stand 4 with its nose facing North → TWY W2 → backtrack at turn pad RWY 35 → depart.

2.1.1.3 Mức cao vị trí đỗ của tàu bay

2.1.1.3 Aircraft stand elevation

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục AD 2.VVVH-4 trang AD 2.VVVH-4-2.

Refer to AIP Viet Nam, Item AD 2.VVVH-4 page AD 2.VVVH-4-2.

| Aircraft stands | Coordinates            | Elevation (M) |
|-----------------|------------------------|---------------|
| 1               | 184337.75N 1054010.76E | 2.255         |
| 2               | 184339.49N 1054010.53E | 2.255         |
| 3               | 184341.32N 1054010.28E | 2.255         |
| 4               | 184342.77N 1054010.06E | 2.255         |
| 5               | 184344.22N 1054009.86E | 1.701         |
| 6               | 184346.29N 1054009.56E | 1.954         |
| 7               | 184347.96N 1054009.54E | 2.099         |
| 8               | 184349.73N 1054009.29E | 2.099         |
| 9               | 184351.50N 1054009.05E | 2.099         |

2.1.1.4 Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu

2.1.1.4 AD Operating Minima

Chi tiết xem tại trang 14.

See page 14 for detail.

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2.VVVH-3-1.

Replace AIP Viet Nam, page AD 2.VVVH-3-1.

**2.1.2 Bổ sung:**

**2.1.2 Addition:**

2.1.2.1 Phương thức khai thác các vị trí đỗ tàu bay

2.1.2.1 Operational procedure of aircraft stands

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.20 trang AD 2.VVVH-1-15.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.20 page AD 2.VVVH-1-15.

| Vị trí đỗ tàu bay<br>Aircraft stands | Phương thức khai thác<br>Operational procedure  |
|--------------------------------------|---|
| 1, 6, 7, 8, 9                        | <p>Sử dụng tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống.<br/>Có 2 vạch dừng bánh mũi, cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vạch dừng số 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống</li> <li>• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành</li> </ul> </li> <li>- Vạch dừng số 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sử dụng cho tàu bay A320 và tương đương trở xuống</li> <li>• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành</li> </ul> </li> </ul> <p>Useable by aircraft up to code C, A321.<br/>There are 2 stop lines, details as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop line 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Useable by aircraft up to A321</li> <li>• For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>• For departing aircraft: Use tow trackors for departure</li> </ul> </li> <li>- Stop line 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Useable by aircraft up to A320</li> <li>• For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>• For departing aircraft: Use tow trackors for departure</li> </ul> </li> </ul> |

| Vị trí đỗ tàu bay<br>Aircraft stands | Phương thức khai thác<br>Operational procedure   |
|--------------------------------------|--|
| 2, 3                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sử dụng cho tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống</li> <li>- Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>- Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành</li> </ul> <p><b>Ghi chú:</b> Vị trí số 2 và 3 có trang bị cầu hành khách</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Useable by aircraft up to code C, A321</li> <li>- For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>- For departing aircraft: Push-back required</li> </ul> <p><b>Note:</b> Stands 2, 3 are equipped with passenger bridge</p>   |
| 4,5                                  | <p>Sử dụng tàu bay code C, A321 và tương đương trở xuống hoặc tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn hoặc bằng 24.5 M và sải cánh nhỏ hơn hoặc bằng 26.3 M.<br/>Có 3 vạch dừng bánh mũi, cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vạch dừng số 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sử dụng cho tàu bay A321 và tương đương trở xuống</li> <li>• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành</li> </ul> </li> <li>- Vạch dừng số 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sử dụng cho tàu bay A320 và tương đương trở xuống</li> <li>• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo đẩy tàu bay để khởi hành</li> </ul> </li> <li>- Vạch dừng số 3: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Khai thác tàu bay có chiều dài thân nhỏ hơn hoặc bằng 24.5 M, sải cánh nhỏ hơn hoặc bằng 26.3 M</li> <li>• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào</li> <li>• Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay tự lăn ra</li> </ul> </li> </ul> <p>Useable by aircraft up to code C, A321 or aircraft with length up to 24.5 M and wingspan up to 26.3 M.<br/>There are 3 stop lines, details as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop line 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Useable by aircraft up to A321</li> <li>• For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>• For departing aircraft: Push-back required</li> </ul> </li> <li>- Stop line 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Useable by aircraft up to A320</li> <li>• For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>• For departing aircraft: Push-back required</li> </ul> </li> <li>- Stop line 3: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Useable by aircraft with length up to 24.5 M and wingspan up to 26.3 M</li> <li>• For arriving aircraft: Aircraft self-taxi in</li> <li>• For departing aircraft: Aircraft self-taxi out</li> </ul> </li> </ul> |

2.1.2.2 Hạn chế khai thác của các vị trí đỗ tàu bay

2.1.2.2 Operational limitations of aircraft stands

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.20 trang AD 2-VVVH-1-15, 16.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.20 pages AD 2-VVVH-1-15, 16.

Hạn chế khai thác tại vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí đỗ 4 và 5:

Operational limitations of nose wheel stop line number 3 at stands 4 and 5:

- Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 4, phải để trống vị trí số 5 khi tàu tự lăn ra.
- Nếu tàu bay đỗ ở vạch dừng bánh mũi số 3 vị trí số 5, phải để trống vị trí số 4 khi tàu tự lăn ra.
- Trong trường hợp khai thác tàu bay tự lăn, khu vực tập kết phương tiện, trang thiết bị phía trước và giữa vị trí đỗ số 4 và 5 phải trống. Trong quá trình tàu bay lăn phải có nhân viên cảnh giới, đảm bảo khoảng cách an toàn theo quy định.

- If an aircraft is parked at nose wheel stop line number 3 of stand 4, stand 5 shall be kept vacant for self-taxi out
- If an aircraft is parked at nose wheel stop line number 3 of stand 5, stand 4 shall be kept vacant for self-taxi out
- In case of self-taxiing operations, the area for vehicle and equipment in front of and between stands 4 and 5 shall be kept vacant. Marshalling assistance are required during taxiing to ensure safety distances in accordance with regulations.

2.1.3 Tạm ngừng:

2.1.3 Temporary suspension:

**Ghi chú:** NOTAM C0023/26 đã được phát hành để thông báo về nội dung này.

**Note:** NOTAM C0023/26 was issued to announce this information.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – VOR Z Đường CHC 35  
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-21.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – VOR Y Đường CHC 35  
Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-19.

- Instrument Approach Chart – ICAO - VOR Z RWY 35  
Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-21.
- Instrument Approach Chart – ICAO - VOR Y RWY 35  
Refer to AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-19.

**2.2 Những nội dung không thay đổi so với AIP SUP 47/25****2.2 The contents remain unchanged as published in AIP SUP 47/25****2.2.1 Chứng chỉ khai thác sân bay****2.2.1 Status of certification of aerodromes**

Tham chiếu AIP Việt Nam, mục AD 5.1, trang AD 1.5-1.

Refer to AIP Viet Nam, Item 5.1 page AD 1.5-1.

| Tên và địa danh sân bay<br><i>Aerodrome name<br/>Location indicator</i> | Ngày chứng nhận<br><i>Date of certification</i> | Hiệu lực<br><i>Validity of certification</i> | Ghi chú<br><i>Remarks</i> |
|---|---|--|---------------------------|
| NGHE AN/Vinh DOM<br>VVVH  | 17 DEC 2025                                     | 19 DEC 2025                                  | Certified by CAAV         |

**2.2.2 Dữ liệu hành chính và địa lý sân bay****2.2.2 Aerodrome geographical and administrative data**

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.2 trang AD 2.VVVH-1-1.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.2 page AD 2.VVVH-1-1.

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Tọa độ và vị trí điểm quy chiếu sân bay<br>ARP coordinates and site at AD  | 184348B – 1054018Đ<br>Giao điểm của tim đường CHC 17/35 và tim đường lăn W2 vào sân đỗ tàu bay<br>184348N - 1054018E<br>Intersection of RCL 17/35 and CL of TWY W2  |
| 2 | Hướng và cự ly so với thành phố<br>Direction and distance from (city)  | Nằm ở phía Bắc phường Vinh Hưng, cách trụ sở phường Thành Vinh 9 KM; thuộc địa giới hành chính phường Vinh Hưng, tỉnh Nghệ An<br>Located to the North of Vinh Hung ward, 9 KM from the centre of Thanh Vinh ward; within the administrative boundaries of Vinh Hung ward, Nghe An province  |
| 3 | Tên nhà chức trách/khai thác sân bay, địa chỉ, số điện thoại, fax, địa chỉ email, địa chỉ AFS và, nếu có, địa chỉ website<br>Name of aerodrome operator, address, telephone, telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address | Địa chỉ: Cục Hàng không Việt Nam<br>Đại diện cảng vụ Hàng không miền Bắc tại Cảng hàng không Vinh<br>• Tel: +84916 287 063; +84 919 620035 (hotline)<br>• Email: vinh@naa.gov.vn, namhs@naa.gov.vn<br>Post: Civil Aviation Authority of Viet Nam (CAAV)<br>Representative of Northern Airports Authority (NAA) at Vinh Airport<br>• Tel: +84916 287 063; +84 919 620035 (hotline)<br>• Email: vinh@naa.gov.vn, namhs@naa.gov.vn<br><br>Địa chỉ: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam<br>Cảng hàng không Vinh<br>• Tel: +84 238 3851476; +84 949 213460 (hotline)<br>• Email: nmtuan.vii@acv.vn<br>Post: Airports Corporation of Viet Nam (ACV)<br>Vinh Airport<br>• Tel: +84 238 3851476; +84 949 213460 (hotline)<br>• Email: nmtuan.vii@acv.vn |

**2.2.3 Phương tiện bốc dỡ hàng hoá****2.2.3 Cargo-handling facilities**

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.4 trang AD 2.VVVH-1-2.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.4, page AD 2.VVVH-1-2.

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Phương tiện bốc dỡ hàng hóa<br>Cargo-handling facilities | Băng chuyền, xe kéo, xe nâng hàng, chuồng, mâm<br>Conveyor, cargo tugger, fork lift, cage, pallet |
|---|--|---|

**2.2.4 Đèn và sơn kẻ tín hiệu trên đường CHC và đường lăn****2.2.4 RWY and TWY markings and LGT**

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.9 trang AD 2.VVVH-1-5.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.9 page AD 2.VVVH-1-5.

|   |   |                    |  |
|---|---|--------------------|--|
| 1 | Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT | Đường CHC<br>RWY   | Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu đường CHC, tim, lề, khu chạm bánh, ngưỡng, điểm ngắm, vị trí chờ lên đường CHC, sân quay đầu đường CHC 17, khu vực trước ngưỡng đường CHC.<br>Đèn: Đèn cánh, đèn lề đường CHC, đèn giới hạn đường CHC, đèn đoạn dừng, sân quay đầu đường CHC 17.<br>Markings: Designation, RCL, Edge, TDZ, THR, aiming point, holding position to RWY, turn pad RWY 17, Pre-threshold area.<br>Lights: WBAR, Edge, End, SWY, turn pad RWY 17. |
|   |   | Đường lăn:<br>TWY: | Sơn kẻ dấu hiệu: Tim, lề, giới hạn sải cánh, vạch dừng trước khi lên đường CHC, sơn tín hiệu điểm kiểm tra đài VOR.<br>Đèn: Đèn lề<br>Markings: CL, edge, wingspan limitation, RWY-Holding position, VOR checkpoint.<br>Lights: Edge lights  |

**2.2.5 Các số liệu và đặc tính đường CHC:**

**2.2.5 RWY physical characteristics:**

Thay thế AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.12 trang AD 2.VVVH-1-10.

Replace AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.12 page AD 2.VVVH-1-10.

| Ký hiệu đường CHC Số<br>Designations RWY NR                              | Hướng thực TRUE BRG | Kích thước đường CHC (M)<br>Dimensions of RWY(M) | Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng<br>Strength (PCR) and surface of RWY and SWY | Tọa độ ngưỡng đường CHC<br>Toạ độ cuối đường CHC<br>Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC<br>THR coordinates<br>RWY end coordinates<br>THR geoid undulation | Mức cao ngưỡng và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác<br>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY |
|--|---------------------|--|---|---|--|
| 1  | 2                   | 3  | 4   | 5   | 6  |
| 17   | 172.58°             | 2 400 x 45                                       | 760/R/A/W/T<br>Bê tông xi măng<br>760/R/A/W/T<br>Cement concrete                              | 184454.02N<br>1054009.35E<br>NIL<br>NIL   | THR 6.1 M<br>NIL   |
| 35   | 352.58°             | 2 400 x 45                                       | 760/R/A/W/T<br>Bê tông xi măng<br>760/R/A/W/T<br>Cement concrete                              | 184336.62N<br>1054019.93E<br>NIL<br>NIL   | THR 6.0 M<br>NIL   |
| 35<br>(Dịch chuyển ngưỡng 300 M)<br>35<br>(Threshold displaced by 300 M) | 352.58°             | 2 400 x 45                                       | 760/R/A/W/T<br>Bê tông xi măng<br>760/R/A/W/T<br>Cement concrete                              | 184346.29N<br>1054018.61E<br>NIL<br>NIL   | THR 6.0 M<br>NIL   |

| Ký hiệu đường CHC Số<br>Designations RWY NR | Độ dốc RWY-SWY<br>Slope of RWY-SWY | Kích thước đoạn dừng (M)<br>SWY dimensions (M) | Kích thước khoảng trống (M)<br>CWY dimensions (M) | Kích thước dải bảo hiểm (M)<br>Strip dimensions (M) | Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)<br>Dimensions of runway end safety areas (M) |
|---|------------------------------------|--|---|---|--|
| 1   | 2                                  | 3  | 4   | 5   | 6  |
| 17  | 0.0154 %                           | 100 x 60                                       | 300 x 160   | 2 620 x 100   | 140 x 90   |

|    |          |              |           |             |          |
|----|----------|--------------|-----------|-------------|----------|
| 35 | 0.0154 % | Không<br>NIL | 300 x 160 | 2 620 x 100 | 240 x 90 |
|----|----------|--------------|-----------|-------------|----------|

### 2.2.6 Các cự ly công bố

Thay thế AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.13 trang AD 2.VVVH-1-11.

### 2.2.6 Declared distances

Replace AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.13 page AD 2.VVVH-1-11.

| Ký hiệu đường<br>CHC | Cự ly chạy đà cất<br>cánh (M) | Cự ly có thể cất cánh<br>(M) | Cự ly có thể dừng<br>khẩn cấp (M) | Cự ly có thể hạ cánh<br>(M) | Ghi chú  |
|----------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| RWY Designator       | TORA (M)                      | TODA (M)                     | ASDA (M)                          | LDA (M)                     | Remarks  |
| 1                    | 2                             | 3                            | 4                                 | 5                           | 6  |
| 17                   | 2 400                         | 2 700                        | 2 500                             | 2 400                       | Không<br>NIL   |
| 35                   | 2 400                         | 2 700                        | 2 400                             | 2 100                       | Dịch chuyển<br>ngưỡng 300 M<br>Threshold displaced<br>by 300 M |

### 2.2.7 Góc đèn PAPI đường CHC 35 và màu sắc đèn đoạn dừng

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.14 trang AD 2.VVVH-1-11

### 2.2.7 PAPI RWY 35 path angle and colour of SWY LGT

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.14 page AD 2.VVVH-1-11.

| Ký hiệu<br>đường<br>CHC<br>RWY<br>Designator | Đèn tiếp<br>cận<br>Loại<br>Chiều dài<br>Cường độ<br>APCH<br>LGT<br>Type<br>LEN<br>INTST | Đèn<br>ngưỡng<br>Màu sắc<br>Đèn<br>cánh<br>THR<br>LGT<br>colour<br>WBAR | Đèn<br>VASIS<br>(MEHT)<br>PAPI<br>VASIS<br>(MEHT)<br>PAPI | Đèn khu<br>chạm<br>bán<br>chiều<br>dài<br>TDZ,<br>LGT<br>LEN | Đèn tim<br>đường CHC<br>Chiều dài<br>Giãn cách<br>Màu sắc<br>Cường độ<br>RWY Centre<br>LGT<br>Length<br>Colour<br>Spacing<br>INTST | Đèn lề đường<br>CHC<br>Chiều dài<br>Giãn cách<br>Màu sắc<br>Cường độ<br>RWY edge<br>LGT<br>LEN<br>Colour<br>Spacing<br>INTST   | Đèn cuối<br>đường<br>CHC<br>Màu sắc<br>Đèn<br>cánh<br>RWY<br>End LGT<br>colour<br>WBAR | Đèn<br>đoạn<br>dừng<br>Chiều<br>dài (M)<br>Màu sắc<br>SWY<br>LGT<br>LEN (M)<br>colour | Ghi chú<br>Remarks |
|--|---|---|---|--|--|--|--|---|--------------------|
| 1  | 2   | 3   | 4   | 5  | 6  | 7  | 8  | 9   | 10                 |
| 35   | Không<br>NIL  | Xanh<br>Không<br>Green<br>NIL   | PAPI<br>Trái/<br>3.07°<br>PAPI<br>Left/<br>3.07°          | Không<br>NIL   | Không<br>NIL   | 2 100 M<br>60 M<br>Vàng/trắng<br>LIH<br>và 300 M<br>60 M dịch<br>ngưỡng<br>Đỏ/vàng<br>LIH<br>2 100 M<br>60 M<br>Yellow/white<br>LIH<br>and 300 M<br>60 M displaced<br>THR<br>Red/yellow<br>LIH | Đỏ<br>Không<br>Red<br>NIL  | Đỏ<br>Không<br>Red<br>NIL   | Không<br>NIL       |

### 2.2.8 Các loại đèn khác

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.15 trang AD 2.VVVH-1-12.

### 2.2.8 Other lightings

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.15 page AD 2.VVVH-1-12.

|   |  |  |
|---|--|--|
| 1 | Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động<br>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay, màu trắng, xanh, 12 vòng một phút<br>HO<br>ABN: On the top of TWR, white and green, 12 RPM<br>HO   |
| 2 | Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh<br>Đèn và vị trí của thiết bị đo gió<br>LDI location and LGT<br>Anemometer location and LGT  | Chỉ hướng hạ cánh: Không<br>Ổng gió: 1 ống đầu đường CHC 35, cách tim đường CHC 100 M về phía Tây; 1 ống đầu đường CHC 17, cách tim đường CHC 140 M về phía Tây<br>LDI: NIL<br>Anemometer: 1 at the beginning of RWY 35, 100 M from RWY CL to the West, 1 at the beginning of RWY17, 140 M from RWY CL to the West |

### 2.2.9 Tọa độ của đài ILS/GP-DME

### 2.2.9 Coordinates of ILS/GP-DME

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.19 trang AD 2.VVVH-1-14.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.19 page AD 2.VVVH-1-14.

| <i>Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ILS MLS)</i> | <i>Tên gọi</i> | <i>Tần số</i>         | <i>Giờ hoạt động</i>      | <i>Vị trí ăng ten phát Tọa độ</i>                   | <i>Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)</i>               | <i>Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS</i> | <i>Ghi chú</i>   |
|--|----------------|-----------------------|---------------------------|---|---|---|--|
| <i>Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)</i>         | <i>ID</i>      | <i>Frequency</i>      | <i>Hours of operation</i> | <i>Position of transmitting antenna coordinates</i> | <i>Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna</i> | <i>Service volume radius from the GBAS reference point</i>            | <i>Remarks</i>   |
| 1  | 2              | 3                     | 4                         | 5   | 6   | 7   | 8  |
| ILS/LOC  | IVH            | 108.300 MHz           | H24                       | 184326.8B<br>1054021.3Đ<br>184326.8N<br>1054021.3E  |   | Không<br>NIL  | Tầm phủ: 25 NM<br>Vị trí: Nằm trên tim đường CHC kéo dài và cách đầu đường CHC 35 là 300 M<br>Coverage: 25 NM<br>Position: Located on CL of extended RWY and 300 M from the beginning of RWY 35                            |
| ILS/GP-DME   |                | 334.100 MHz<br>CH 20X | H24                       | 184443.4B<br>1054006.7Đ<br>184443.4N<br>1054006.7E  |   | Không<br>NIL  | Tầm phủ GP: 10 NM,<br>DME: 20 NM<br>Vị trí: Cách ngưỡng đường CHC 17 315 M, cách tim đường CHC về phía Tây là 120 M<br>Coverage of GP: 10 NM,<br>DME: 20 NM<br>Position: 315 M from THR RWY 17, 120 M from RCL to the West |

### 2.2.10 Tọa độ của lộ điểm: RWY17

### 2.2.10 Coordinates of waypoint: RWY17

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.22 trang AD 2.VVVH-1-20.

Refer to AIP Viet Nam, VVVH AD 2.22 page AD 2.VVVH-1-20.

| Tên lộ điểm<br>NR Waypoints | Tọa độ (WGS-84)<br>Coordinates (WGS-84) | Ghi chú<br>Remarks |
|-----------------------------|---|--------------------|
| RWY17                       | 184454.0N 1054009.3E                    | THR RWY 17         |

### 2.2.11 Các tin tức bổ sung

### 2.2.11 Additional information

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.23 trang AD 2-VVVH-1-25

Refer to AIP Viet Nam, VVVH AD 2.23 page AD 2-VVVH-1-25.

#### 2.2.11.1 Danh mục không đáp ứng

#### 2.2.11.1 List of non-compliance

| STT<br>Number | Nội dung không đáp ứng<br>Non Compliance  | Biện pháp kiểm soát đang áp dụng<br>Mitigation Measure   |
|---------------|---|--|
| 1             | Chiều rộng dải bay được mở rộng về mỗi phía theo phương ngang chưa đáp ứng tiêu chuẩn 140 M tại Annex 14<br>The RWY strip width extended laterally on each side does not comply with the 140 M standard specified in Annex 14.  | Chi tiết xem tại link: <a href="https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm">https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm</a><br>See link detail: <a href="https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm">https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm</a> |
| 2             | Các chòi gác an ninh nằm trong Dải bay theo tiêu chuẩn của Annex 14 là 140 M (các chòi gác hiện tại cách tim đường CHC 70m)<br>Security guard huts are located within the RWY strip, for which the Annex 14 standard width is 140 M (the existing guard huts are located 70 M from the RCL) |  |

#### 2.2.11.2 Hệ số ma sát đường cất hạ cánh

#### 2.2.11.2 Friction coefficients of RWY

| Ký hiệu đường<br>CHC<br>RWY designator | Chiều dài đo (M)<br>Measured length(M) | Hệ số ma sát ( $\mu$ )<br>Friction coefficients   |   |   |   |   |
|--|--|---|---|---|---|---|
|  |  | Vị trí đo tính từ<br>tim đường CHC<br>(1.5 M)<br>Measured<br>position from<br>RCL (1.5 M) | Vị trí đo tính từ<br>tim đường CHC<br>(4 M)<br>Measured<br>position from<br>RCL (4 M) | Vị trí đo tính từ<br>tim đường CHC<br>(7 M)<br>Measured<br>position from<br>RCL (7 M) | Vị trí đo tính từ<br>tim đường CHC<br>(11 M)<br>Measured<br>position from<br>RCL (11 M) | Vị trí đo tính từ<br>tim đường CHC<br>(17 M)<br>Measured<br>position from<br>RCL (17 M) |
|  |  | 3   | 4   | 5   | 6   | 7   |
| 1                                      | 2                                      |   |   |   |   |   |
| 17                                     | -                                      | 0.74  | 0.75  | 0.74  | 0.73  | 0.75  |
| 35                                     | -                                      | 0.73  | 0.73  | 0.73  | 0.72  | 0.73  |

#### 2.2.11.3 Tải trọng khai thác tàu bay trên đường CHC

#### 2.2.11.3 The aircraft loading on RWY

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.23 trang AD 2.VVVH-1-25.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.23 page AD 2.VVVH-1-25.

Sức chịu tải của đường CHC 17/35: PCR 760/R/A/W/T.

RWY 17/35: PCR 760/R/A/W/T.

### 2.2.12 Hủy bỏ và bổ sung các chướng ngại vật sân bay

### 2.2.12 Withdrawal and addition of aerodrome obstacles

- Hủy bỏ các chướng ngại vật sân bay: VVVHOB006, VVVHOB007

- Withdrawal of aerodrome obstacles: VVVHOB006, VVVHOB007.

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.10 các trang AD 2.VVVH-1-5, 6.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.10 pages AD 2.VVVH-1-5, 6.

- Bổ sung các chướng ngại vật sân bay:

- Addition of aerodrome obstacles:

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.10 trang AD 2.VVVH-1-8.

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.10 page AD 2.VVVH-1-8.

| Trong Khu vực 2 / In Area 2  |  |  |                                       |  |  |
|--|--|--|---------------------------------------|--|--|
| Nhận dạng/ Ký hiệu<br>chướng ngại vật<br><br>OBST ID/<br>Designation | Loại chướng<br>ngại vật<br><br>OBST type | Vị trí của chướng<br>ngại vật<br><br>OBST position | Mức cao/<br>Chiều cao<br><br>ELEV/HGT | Dấu hiệu/Loại,<br>màu sắc, đèn<br><br>lineings/<br>Type, colour,<br>lighting (LGT) | Ghi chú<br><br>Remarks   |
| a  | b  | c  | d                                     | e  | f  |
| VVVHOB035  | Ăng ten LOC<br>LOC antenna               | 184326.8N<br>1054021.3E                            | 10/5 M                                | Không<br>NIL   | Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B<br><br>Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B |
| VVVHOB036  | Cây<br>Tree                              | 184326.2N<br>1054023.9E                            | 21/17 M                               | Không<br>NIL   | Trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại A – Đường CHC 35/17 và sẽ trình bày trên sơ đồ chướng ngại vật sân bay – Loại B<br><br>Depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type A – RWY 35/17 and to be depicted on Aerodrome Obstacle Chart – Type B |

### 2.2.13 Vị trí đỗ biết lập

- Số lượng: 02
- Vị trí: Khu vực quay đầu đường CHC 17 và đường CHC 35.

### 2.2.14 Hủy bỏ Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) tại vị trí đỗ số 3 (sử dụng nhân viên đánh tín hiệu tàu bay)

Tham chiếu AIP Việt Nam, Mục VVVH AD 2.9 trang AD 2.VVVH-1-4.

### 2.2.15 Các sơ đồ liên quan:

- Sơ đồ sân bay – ICAO  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-2-1.  
Chi tiết xem tại trang 13
- Sơ đồ sân đỗ/vị trí đỗ tàu bay – ICAO  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-4-1.  
Chi tiết xem tại trang 15
- Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-5-1.  
Chi tiết xem tại trang 16
- Sơ đồ chướng ngại vật sân bay – ICAO – Loại A (Các giới hạn khai thác)  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-6-1.  
Chi tiết xem tại trang 17

### 2.2.16 Các sơ đồ phương thức bay:

#### 2.2.16.1 Các sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 17: NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-1.  
Chi tiết xem tại trang 18.
- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP – Đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-3.

### 2.2.13 Isolated aircraft stands

- Number of stand: 02.
- Position: Turn pad at RWY 17 and RWY 35.

### 2.2.14 Withdrawal of VDGS at stand 3 (use marshaller instead)

Refer to AIP Viet Nam, Item VVVH AD 2.9 page AD 2.VVVH-1-4.

### 2.2.15 Related charts:

- Aerodrome Chart – ICAO  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-2-1.  
See page 13 for details.
- Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-4-1.  
See page 15 for details.
- Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-5-1.  
See page 16 for details.
- Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (Operating limitations)  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-6-1.  
See page 17 for details.

### 2.2.16 Flight procedure charts:

#### 2.2.16.1 Standard Departure Charts – Instrument (SID) – ICAO

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 17: NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-1.  
See page 18 for details.
- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP – RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-3.

Chi tiết xem tại trang 19.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP – Đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 1).

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-4.

Chi tiết xem tại trang 20.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP – Đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 2).

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-5.

Chi tiết xem tại trang 21.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP – Đường CHC 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Bảng mã hóa phương thức 3).

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-6,7.

Chi tiết xem tại trang 22.

- c) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – Đường CHC 35: NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-9-9.

Chi tiết xem tại trang 23.

#### 2.2.16.2 Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO

- a) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – VOR Z Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-3.

Chi tiết xem tại trang 24.

- b) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – VOR Y Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-1.

Chi tiết xem tại trang 25.

- c) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS Z Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-5.

Chi tiết xem tại trang 26.

- d) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS V Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-7.

Chi tiết xem tại trang 27.

- e) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS U Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-9.

Chi tiết xem tại trang 28.

- f) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS X Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-15.

Chi tiết xem tại trang 29.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS X Đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức).

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-16.

Chi tiết xem tại trang 30.

- g) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS W Đường CHC 17

Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVVH-13-17.

See page 19 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP – RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular description 1).

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-4.

See page 20 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP – RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular description 2).

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-5.

See page 21 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP – RWY 17: HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E (Tabular description 3).

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-6,7.

See page 22 for details.

- c) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 35: NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-9-9.

See page 23 for details.

#### 2.2.16.2 Instrument Approach Chart – ICAO

- a) Instrument Approach Chart – ICAO - VOR Z RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-3.

See page 24 for details.

- b) Instrument Approach Chart – ICAO - VOR Y RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-1.

See page 25 for details.

- c) Instrument Approach Chart – ICAO - ILS Z RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-5.

See page 26 for details.

- d) Instrument Approach Chart – ICAO - ILS V RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-7.

See page 27 for details.

- e) Instrument Approach Chart – ICAO - ILS U RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-9.

See page 28 for details.

- f) Instrument Approach Chart – ICAO - ILS X RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-15.

Chi tiết xem tại trang 29.

- Instrument Approach Chart – ICAO - ILS X RWY 17 (Tabular description).

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-16.

See page 30 for details.

- g) Instrument Approach Chart – ICAO - ILS W RWY 17

Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVVH-13-17.

- Chi tiết xem tại trang 31.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – ILS W Đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức).  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-18.  
Chi tiết xem tại trang 32.
- h) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z Đường CHC 17
- Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-11.
- Chi tiết xem tại trang 33.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z Đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức).  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-12.  
Chi tiết xem tại trang 34.
- i) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y Đường CHC 17
- Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-13.
- Chi tiết xem tại trang 35.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y Đường CHC 17 (Bảng mã hóa phương thức).  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-14.  
Chi tiết xem tại trang 36.
- j) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z Đường CHC 35
- Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-23.
- Chi tiết xem tại trang 37.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Z Đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức).  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-24.  
Chi tiết xem tại trang 38.
- k) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y Đường CHC 35
- Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-25.
- Chi tiết xem tại trang 39.
- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO – RNP Y Đường CHC 35 (Bảng mã hóa phương thức).  
Thay thế AIP Việt Nam, trang AD 2-VVH-13-26.  
Chi tiết xem tại trang 40.
- See page 31 for details.
- Instrument Approach Chart – ICAO - ILS W RWY 17 (Tabular description).  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-18.  
See page 32 for details.
- h) Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Z RWY 17
- Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-11.
- See page 33 for details.
- Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Z RWY 17 (Tabular description).  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-12.  
See page 34 for details.
- i) Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Y RWY 17
- Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-13.
- See page 35 for details.
- Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Y RWY 17 (Tabular description).  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-14.  
See page 36 for details.
- j) Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Z RWY 35
- Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-23.
- See page 37 for details.
- Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Z RWY 35 (Tabular description).  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-24.  
See page 38 for details.
- k) Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Y RWY 35
- Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-25.
- See page 39 for details.
- Instrument Approach Chart – ICAO - RNP Y RWY 35 (Tabular description).  
Replace AIP Viet Nam, page AD 2-VVH-13-26.  
See page 40 for details.

### 3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP này sẽ có hiệu lực từ ngày 10/02/2026.

### 4 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ hủy bỏ AIP SUP 47/25 và NOTAM C0023/26.

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

### 3 EFFECT

This AIP Supplement shall become effective from 10 FEB 2026.

### 4 CANCELLATION

This AIP Supplement supersedes AIP Supplement 47/25 and NOTAM C0023/26.

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

**AERODROME CHART - ICAO**

18°43'48"N  
105°40'18"E

AD ELEV 6M

TWR: 118.3

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)**

|          |               |                                    |
|----------|---------------|------------------------------------|
| TAXIWAYS | W1            | PCR 760/R/A/W/T<br>CEMENT CONCRETE |
|          | W2            | PCR 800/R/A/W/T<br>CEMENT CONCRETE |
| APRON    | STANDS 1, 2   | PCR 780/R/A/W/T<br>CEMENT CONCRETE |
|          | STANDS 3, 4   | PCR 760/R/A/W/T<br>CEMENT CONCRETE |
|          | STANDS 5 TO 9 | PCR 800/R/A/W/T<br>CEMENT CONCRETE |

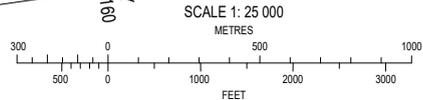
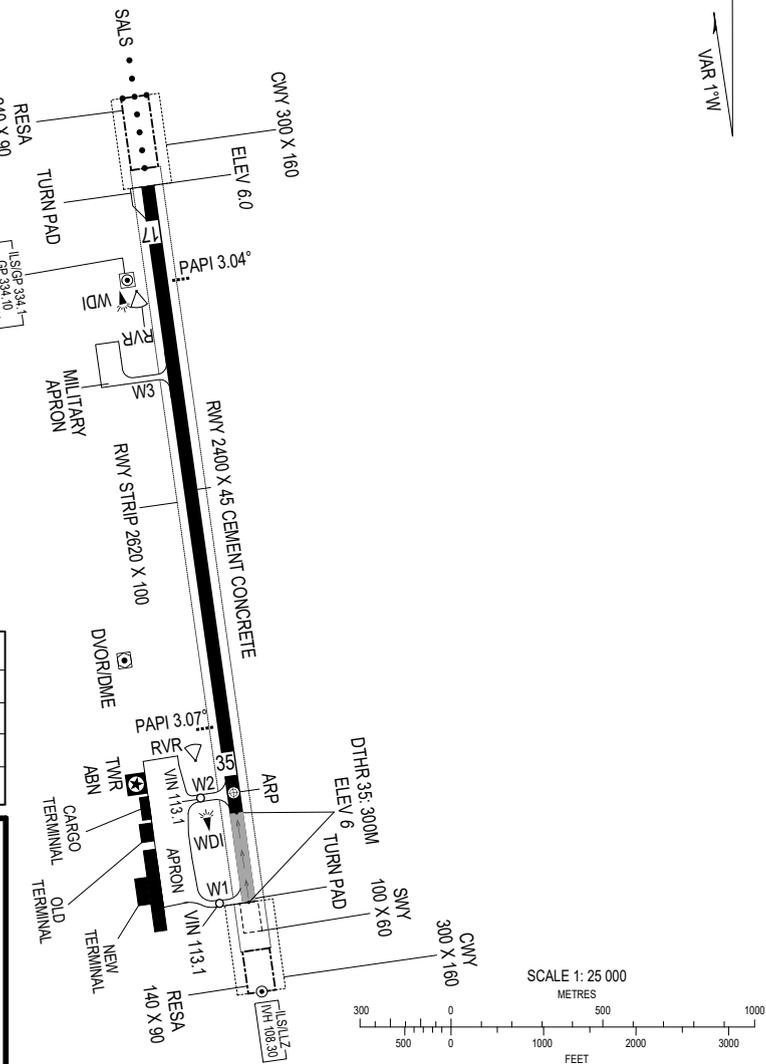
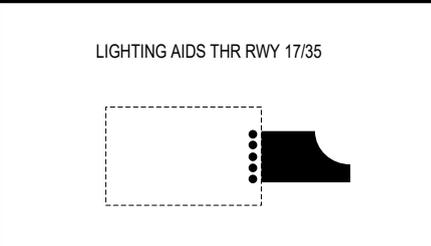
| RWY             | DIRECTION (TRUE) | THR WGS-84                | BEARING STRENGTH |
|-----------------|------------------|---------------------------|------------------|
| 17              | 173°             | 18°44'54"N<br>105°40'09"E | PCR 760/R/A/W/T  |
| 35              | 353°             | 18°43'37"N<br>105°40'20"E |                  |
| 35<br>DISPLACED | 353°             | 18°43'46"N<br>105°40'19"E |                  |

TAXIWAYS WIDTH:  
W1, W2: 18M

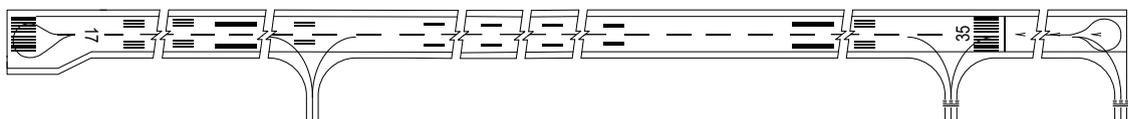
ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC



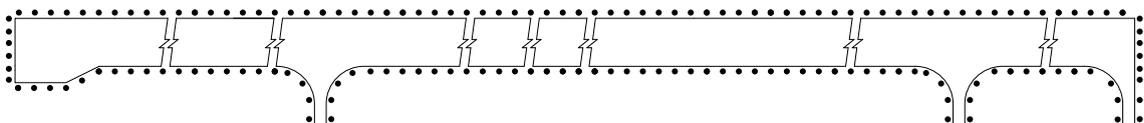
| LEGEND                             |             |
|------------------------------------|-------------|
| BUILDINGS                          | ■           |
| TWY/RWY EDGE LIGHTS                | •           |
| RWY - HOLDING POSITION (PATTERN A) | ≡≡≡         |
| VOR CHECK POINT AND FREQUENCY      | VIN 113.1 ○ |



MARKING AIDS RWY 17/35 AND EXIT TWY



MARKING AIDS RWY 17/35 AND EXIT TWY



NOT TO SCALE

CHANGE: PCR FOR STANDS.

**TAKE-OFF MINIMA FOR RWY 17/35**

| RWY | ACFT CAT   | RVR (M) or VIS (M) |
|-----|------------|--------------------|
| 17  | A, B, C, D | 800/1 000          |
| 35  | A, B, C, D | 600/900            |

**LANDING MINIMA FOR RWY 17/35****VOR/DME approach procedures**

| Procedures      | ACFT CAT   | MDH (M) | With APCH LGT serviceable |         | With APCH LGT unserviceable |         |
|-----------------|------------|---------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------|
|                 |            |         | RVR (M)                   | VIS (M) | RVR (M)                     | VIS (M) |
| VOR Z, Y RWY 17 | A, B, C, D | 135     | -                         | 2 200   | -                           | 2 600   |

**ILS approach procedures**

| Procedures                       | ACFT CAT   | MDH/DH (M) | With APCH LGT serviceable |         | With APCH LGT unserviceable |         |
|----------------------------------|------------|------------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------|
|                                  |            |            | RVR (M)                   | VIS (M) | RVR (M)                     | VIS (M) |
| ILS Z, V, U, X, W RWY 17         | A, B, C, D | -/85       | 900                       | 1 200   | 1 300                       | 1 600   |
| ILS Z, V, U, X, W GP INOP RWY 17 | A, B, C, D | 135/-      | -                         | 2 200   | -                           | 2 600   |

Note: Use VIS values only when RVR values are unavailable or the RVR system is out of service.

**RNP approach procedures**

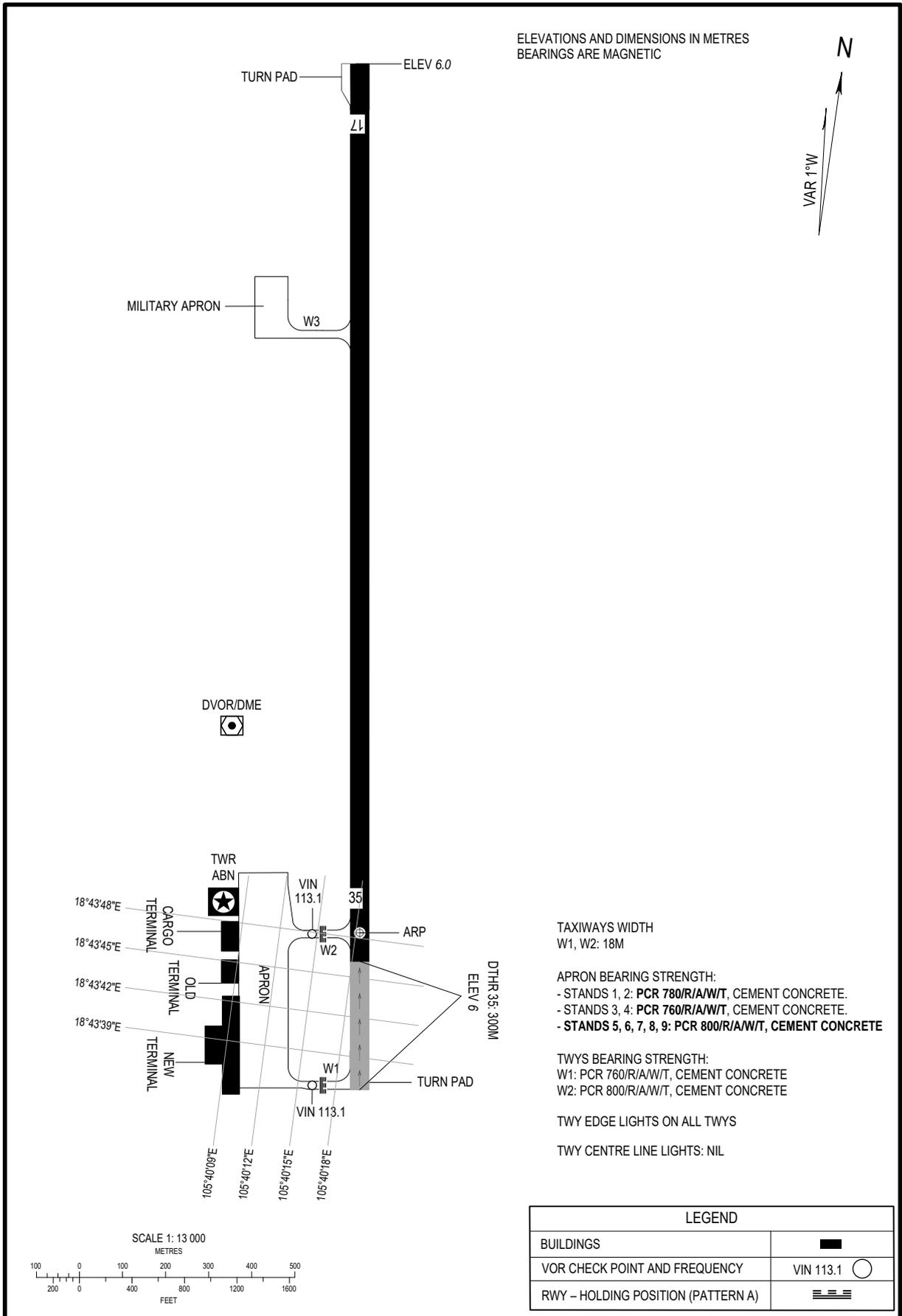
| Procedures               | ACFT CAT   | MDH (M) | With APCH LGT serviceable |         | With APCH LGT unserviceable |         |
|--------------------------|------------|---------|---------------------------|---------|-----------------------------|---------|
|                          |            |         | RVR (M)                   | VIS (M) | RVR (M)                     | VIS (M) |
| RNP Z Y LNAV/VNAV RWY 17 | A, B, C, D | 100     | 1 100                     | 1 200   | 1 500                       | 1 800   |
| RNP Z Y LNAV RWY 17      | A, B, C, D | 130     | -                         | 2 000   | -                           | 2 400   |
| RNP Z Y LNAV/VNAV RWY 35 | A, B, C, D | 100     | -                         | -       | 1 500                       | 1 800   |
| RNP Z Y LNAV RWY 35      | A, B, C, D | 190     | -                         | -       | -                           | 3 500   |

Note: Use VIS values only when RVR values are unavailable or the RVR system is out of service.

**Circling procedures**

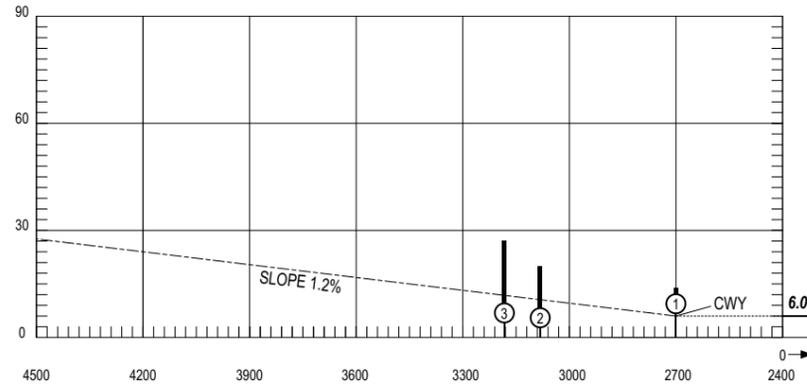
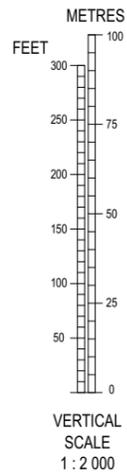
| Circling RWY 17/35 | ACFT CAT | MDH (M) | With APCH LGT serviceable |         |
|--------------------|----------|---------|---------------------------|---------|
|                    |          |         | RVR (M)                   | VIS (M) |
|                    | A, B     | 205     | -                         | 3 100   |
|                    | C, D     | 425     | -                         | 4 400   |



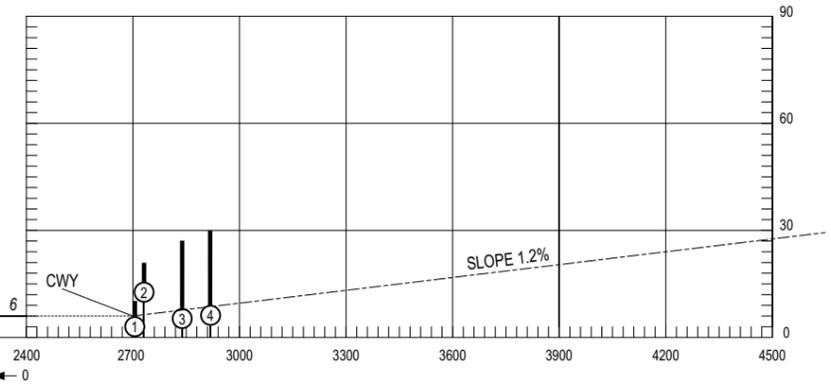


CHANGE: PCR FOR STANDS; APRON ELEV.

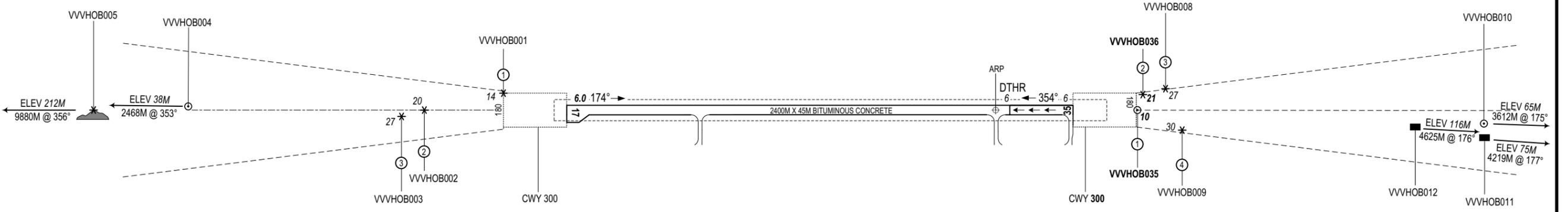
MAGNETIC VARIATION 1° W



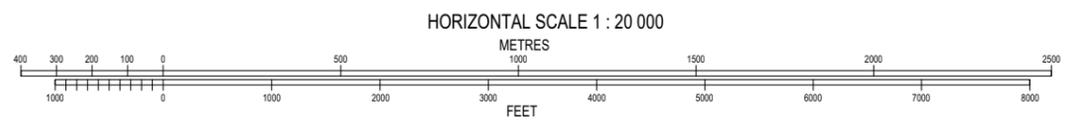
| RWY 17 / 35        |   |        |
|--------------------|---|--------|
| DECLARED DISTANCES |   |        |
| RWY 17             |   | RWY 35 |
| 2400               | TAKE-OFF RUN AVAILABLE (TORA)             | 2400   |
| 2700               | TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE (TODA)        | 2700   |
| 2500               | ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE (ASDA) | 2400   |
| 2400               | LANDING DISTANCE AVAILABLE (LDA)          | 2100   |



CHANGE: WITHDRAWAL OF OBST 6, 7; ADDN OF OBST 35, 36; ELEV RWY 17; CWY 17; TODA, ASDA OF RWY 17.



| LEGEND                             |   |
|------------------------------------|---|
| IDENTIFICATION NUMBER              | ① |
| TREE                               | * |
| POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC   | ⊙ |
| BUILDING OR LARGE STRUCTURE        | ■ |
| TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE | ▲ |



| AMENDMENT RECORD |      |            |
|------------------|------|------------|
| NO.              | DATE | ENTERED BY |
|                  |      |            |

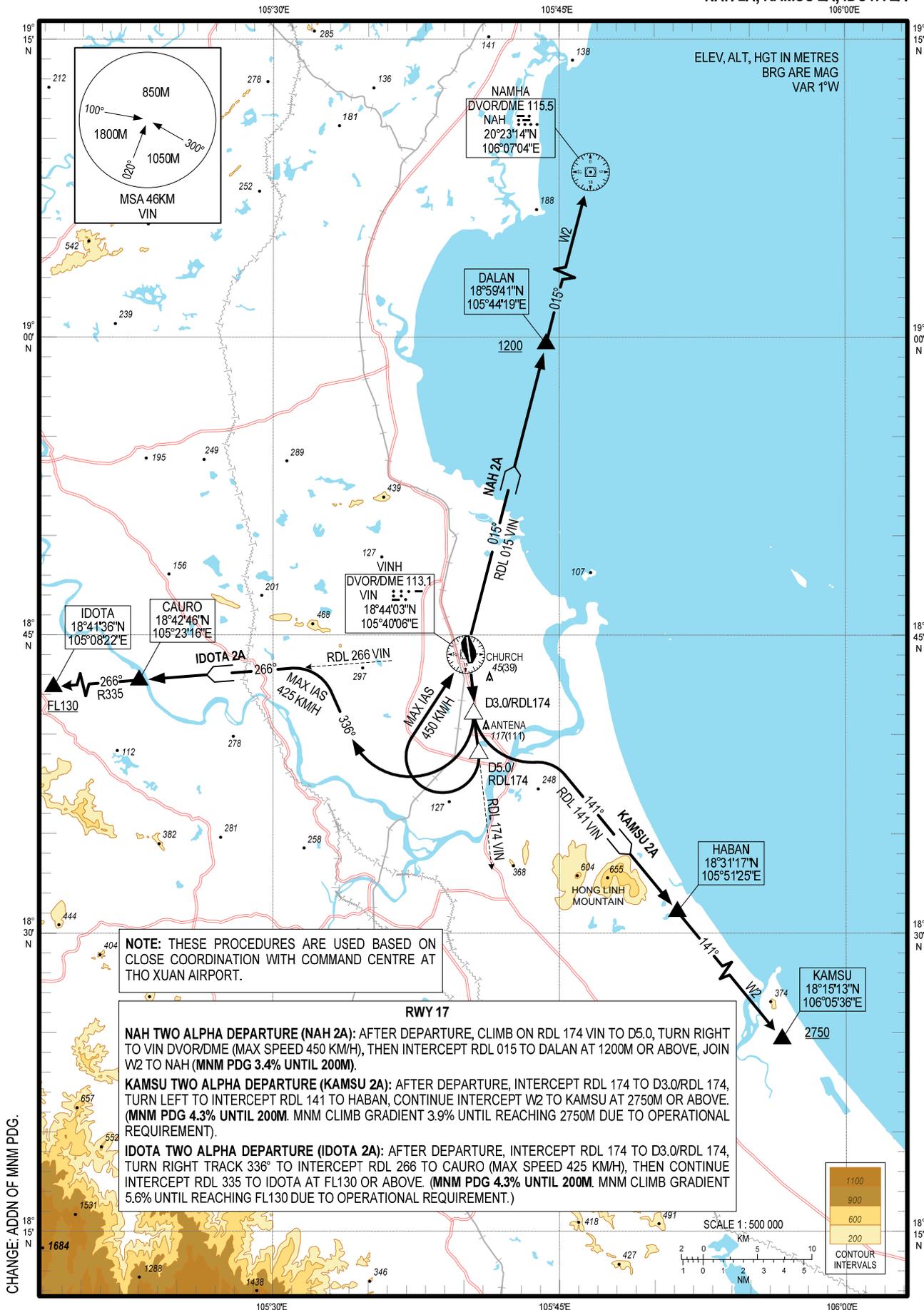
ORDER OF ACCURACY  
HORIZONTAL 00M.  
VERTICAL 00M.

STANDARD DEPARTURE CHART –  
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
2750M

TWR 118.3

NGHE ANVINH DOM (VVVH)  
RWY 17  
NAH 2A, KAMSU 2A, IDOTA 2A

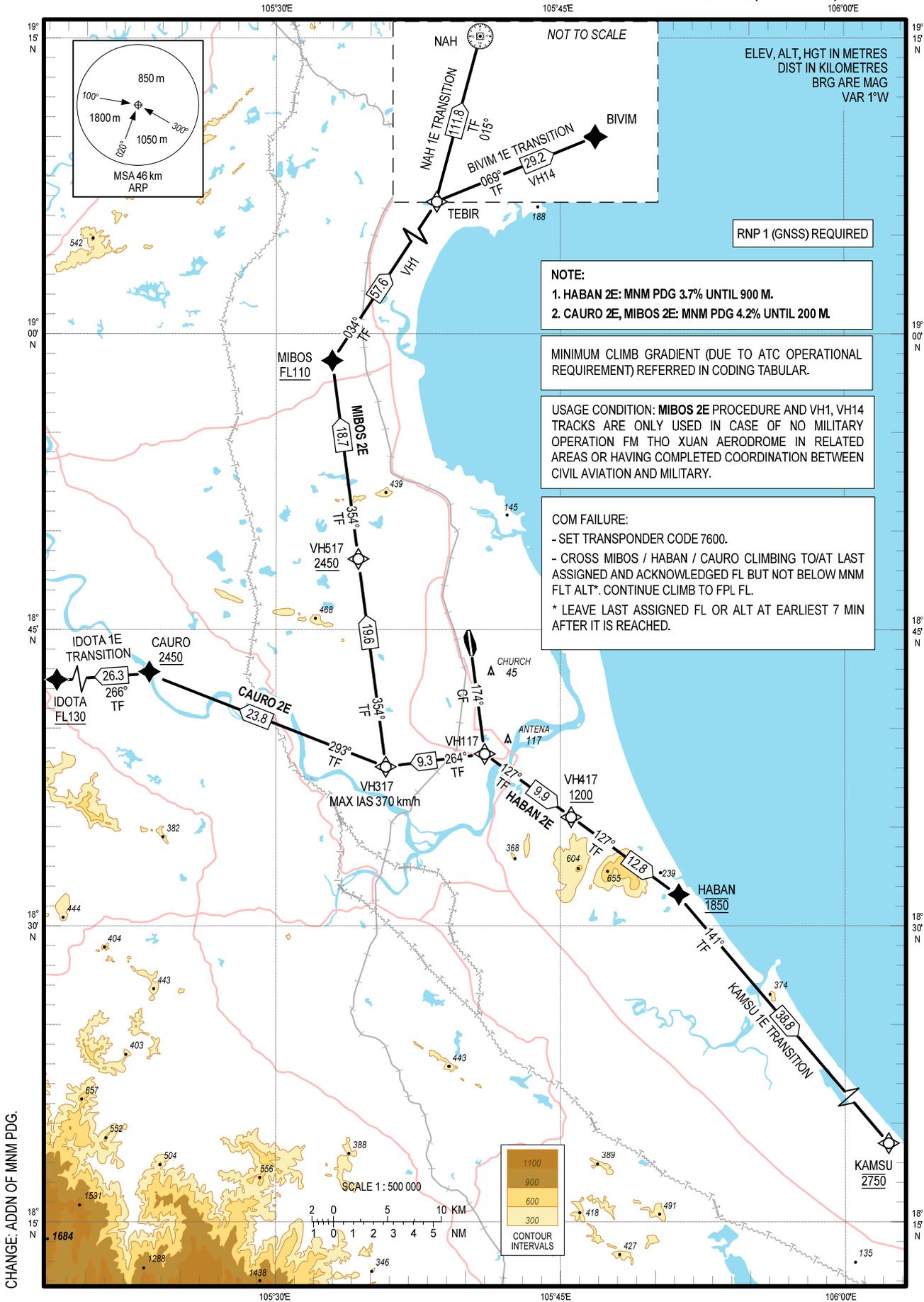


STANDARD DEPARTURE CHART –  
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
2750M

TWR: 118.3

NGHE ANVINH DOM (VVVH)  
RNP RWY 17  
HABAN 2E, CAURO 2E, MIBOS 2E



1. TABULAR DESCRIPTION

**HABAN 2E DEPARTURE**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | CF              | VH117               | –        | 174(172.6)    | +1                 | –             | –              | –            | –                  | 6.4        | RNP 1    |
| 020           | TF              | VH417               | –        | 127(126.2)    | +1                 | 9.9           | –              | +1200        | –                  | 6.4        | RNP 1    |
| 030           | TF              | HABAN               | –        | 127(126.2)    | +1                 | 12.8          | –              | @1850        | –                  | 5.1        | RNP 1    |

**KAMSU 1E TRANSITION**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | IF              | HABAN               | –        | –             | +1                 | –             | –              | @1850        | –                  | –          | RNP 1    |
| 020           | TF              | KAMSU               | –        | 141(139.8)    | +1                 | 38.8          | –              | @2750        | –                  | –          | RNP 1    |

**CAURO 2E DEPARTURE**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | CF              | VH117               | –        | 174(172.6)    | +1                 | –             | –              | –            | –                  | 6.0        | RNP 1    |
| 020           | TF              | VH317               | –        | 264(262.6)    | +1                 | 9.3           | –              | –            | -370               | 6.0        | RNP 1    |
| 030           | TF              | CAURO               | –        | 293(292.2)    | +1                 | 23.8          | –              | +2450        | –                  | 6.0        | RNP 1    |

**IDOTA 1E TRANSITION**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | IF              | CAURO               | –        | –             | +1                 | –             | –              | +2450        | –                  | –          | RNP 1    |
| 020           | TF              | IDOTA               | –        | 266(265.3)    | +1                 | 26.3          | –              | +FL130       | –                  | 5.8        | RNP 1    |

**MIBOS 2E DEPARTURE**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | CF              | VH117               | –        | 174(172.6)    | +1                 | –             | –              | –            | –                  | 6.9        | RNP 1    |
| 020           | TF              | VH317               | –        | 264(262.6)    | +1                 | 9.3           | –              | –            | -370               | 6.9        | RNP 1    |
| 030           | TF              | VH517               | –        | 354(352.6)    | +1                 | 19.6          | –              | +2450        | –                  | 6.9        | RNP 1    |
| 040           | TF              | MIBOS               | –        | 354(352.6)    | +1                 | 18.7          | –              | +FL110       | –                  | 4.9        | RNP 1    |

**NAH 1E TRANSITION**

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 010           | IF              | MIBOS               | –        | –             | +1                 | –             | –              | +FL110       | –                  | –          | RNP 1    |
| 020           | TF              | TEBIR               | –        | 034(033.3)    | +1                 | 57.6          | –              | –            | –                  | –          | RNP 1    |
| 030           | TF              | NAH                 | –        | 015(014.4)    | +1                 | 111.8         | –              | –            | –                  | –          | RNP 1    |

| BIVIM 1E TRANSITION |                 |                     |          |               |                    |               |                |              |                    |            |          |
|---------------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| Serial number       | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | Min CG (%) | Nav Spec |
| 010                 | IF              | MIBOS               | –        | –             | +1                 | –             | –              | +FL110       | –                  | –          | RNP 1    |
| 020                 | TF              | TEBIR               | –        | 034(033.3)    | +1                 | 57.6          | –              | –            | –                  | –          | RNP 1    |
| 030                 | TF              | BIVIM               | –        | 069(067.7)    | +1                 | 29.2          | –              | –            | –                  | –          | RNP 1    |

**2. WAYPOINT LIST**

| WAYPOINT ID | COORDINATES (WGS-84) |               |
|-------------|----------------------|---------------|
| BIVIM       | 19°30'34.0"N         | 106°06'28.0"E |
| CAURO       | 18°42'46.0"N         | 105°23'16.0"E |
| HABAN       | 18°31'17.0"N         | 105°51'25.0"E |
| IDOTA       | 18°41'36.0"N         | 105°08'22.0"E |
| KAMSU       | 18°15'13.0"N         | 106°05'36.0"E |
| MIBOS       | 18°58'29.9"N         | 105°32'59.0"E |
| NAH         | 20°23'14.0"N         | 106°07'04.0"E |
| TEBIR       | 19°24'34.1"N         | 105°51'02.8"E |
| VH117       | 18°38'33.1"N         | 105°41'01.4"E |
| VH317       | 18°37'54.2"N         | 105°35'48.1"E |
| VH417       | 18°35'23.4"N         | 105°45'32.8"E |
| VH517       | 18°48'26.4"N         | 105°34'21.7"E |

### Connecting track specification

| Track Designator   | Usage Notes  |               |  |         |
|--|--|---------------|--|---------|
| Waypoint Name  | Waypoint Coordinates   |               |  |         |
|  | Course<br>(° True)↓  | Distance (km) | <u>Upper Limit</u><br><u>Lower Limit</u> | Remarks |
| <b>VH1</b>   | Operation Hours: 24/24<br>Width: 15 km<br>Connecting SID Transition NAH 1E |               |  |         |
| MIBOS  | 18°58'30"N 105°32'59"E   |               |  |         |
|  | 033  | 58            | <u>FL460</u><br>FL110                    |         |
| TEBIR  | 19°24'34"N 105°51'03"E   |               |  |         |
| <u>Notes:</u>  |  |               |  |         |
| - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances.                                   |  |               |  |         |
| - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with SID RNP 1 design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2. |  |               |  |         |

| Track Designator   | Usage Notes  |               |  |         |
|--|--|---------------|--|---------|
| Waypoint Name  | Waypoint Coordinates   |               |  |         |
|  | Course<br>(° True)↓  | Distance (km) | <u>Upper Limit</u><br><u>Lower Limit</u> | Remarks |
| <b>VH14</b>  | Operation Hours: 24/24<br>Width: 15 km<br>Connecting SID Transition BIVIM 1E |               |  |         |
| MIBOS  | 18°58'30"N 105°32'59"E   |               |  |         |
|  | 033  | 58            | <u>FL460</u><br>FL110                    |         |
| TEBIR  | 19°24'34"N 105°51'03"E   |               |  |         |
|  | 068  | 29            | <u>FL460</u><br>FL110                    |         |
| BIVIM  | 19°30'34"N 106°06'28"E   |               |  |         |
| <u>Notes:</u>  |  |               |  |         |
| - Specific flight altitude shall comply with flight procedures and ATC clearances.                                   |  |               |  |         |
| - This track is evaluated for obstacle clearance in compliance with SID RNP 1 design standard - ICAO Doc 8168 Vol 2. |  |               |  |         |

Notes:

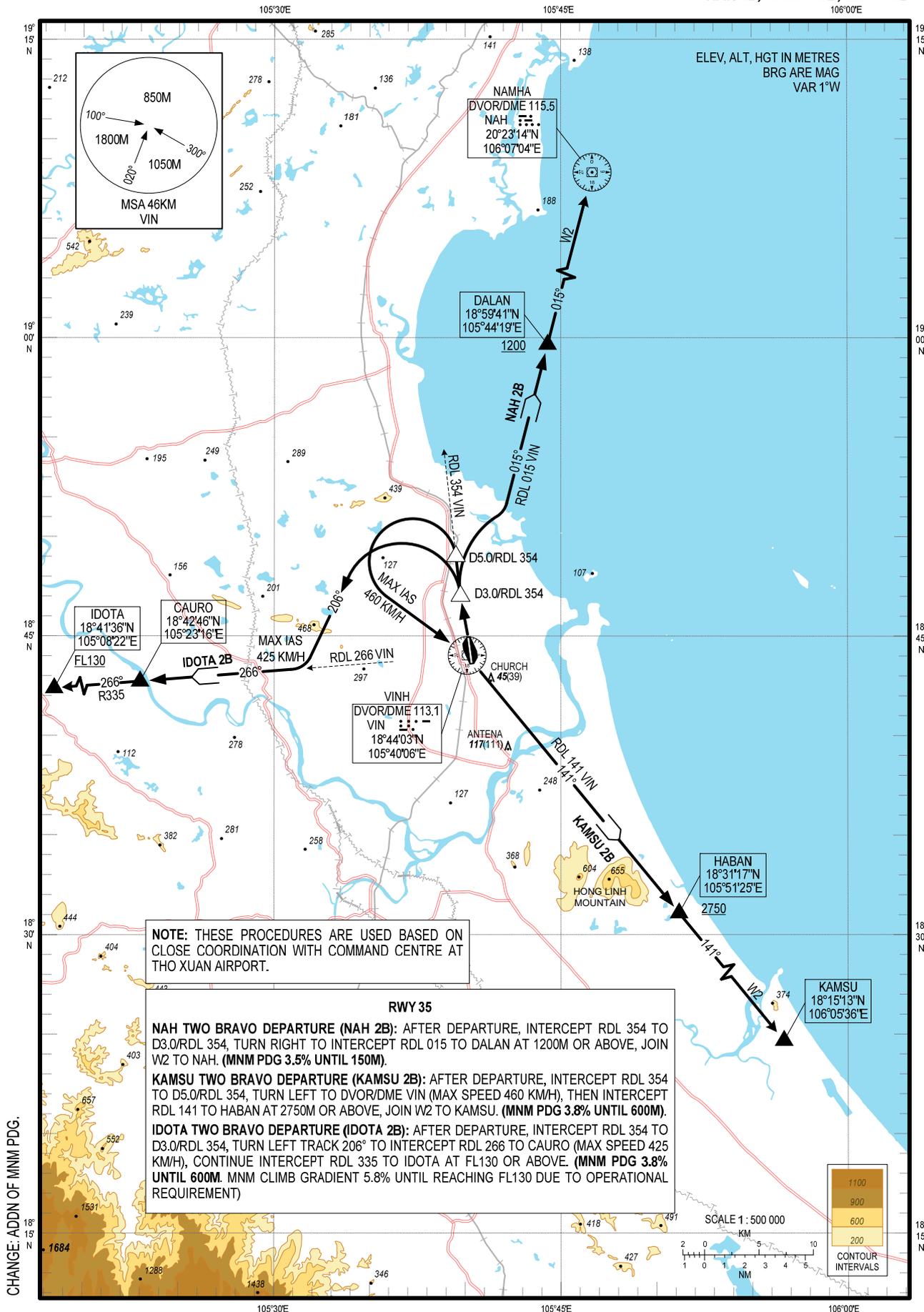
- The connecting tracks serve the purpose of internal coordination between civil ATC units and military airspace management units .
- The connecting tracks are components of the flight procedures.
- Operators, data houses, etc. do not use the specification of the above connecting tracks for the purpose of flight procedure data coding and production.

STANDARD DEPARTURE CHART –  
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
2750M

TWR 118.3

NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
RWY 35  
NAH 2B, KAMSU 2B, IDOTA 2B



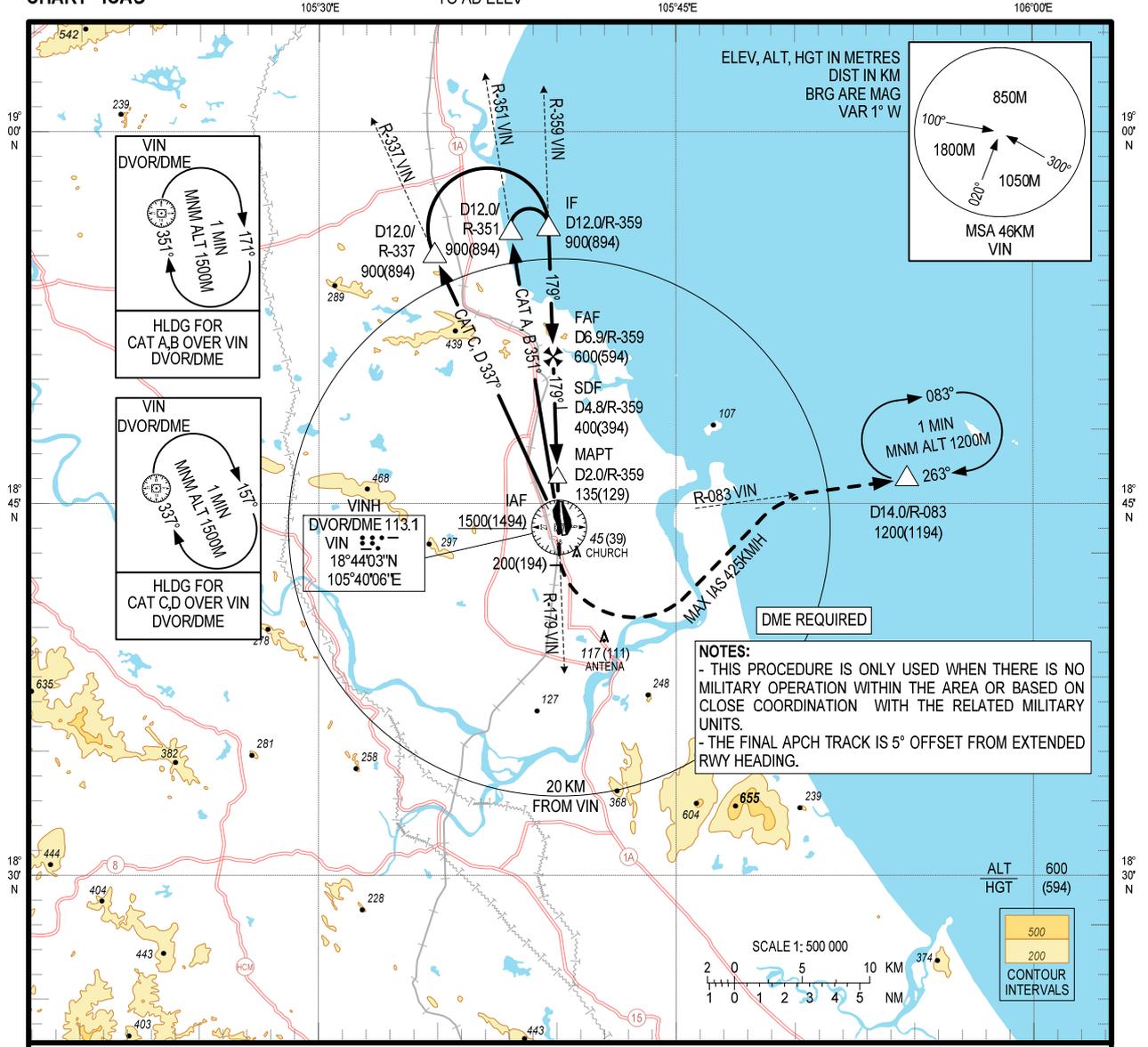
CHANGE: ADDN OF MNM PDG.

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M**  
HEIGHTS RELATED  
TO AD ELEV

**TWR 118.3**

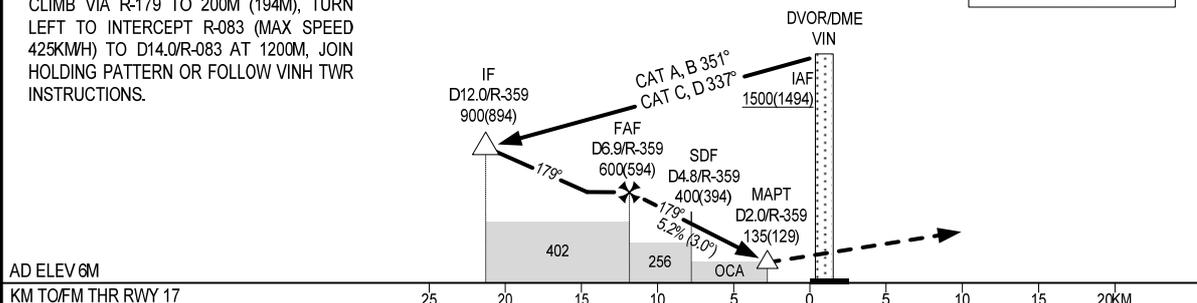
**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)**  
**VOR Z RWY 17**



**NOTES:**  
 - THIS PROCEDURE IS ONLY USED WHEN THERE IS NO MILITARY OPERATION WITHIN THE AREA OR BASED ON CLOSE COORDINATION WITH THE RELATED MILITARY UNITS.  
 - THE FINAL APCH TRACK IS 5° OFFSET FROM EXTENDED RWY HEADING.

**MISSED APPROACH:**  
 CLIMB VIA R-179 TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 (MAX SPEED 425KMH) TO D14.0/R-083 AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



CHANGE: OCA(H) CIRCLING CAT C.

| OCA(H)               | A        | B        | C | D |
|----------------------|----------|----------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | 135(129) |          |   |   |
| CIRCLING             | 210(204) | 430(424) |   |   |

FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)

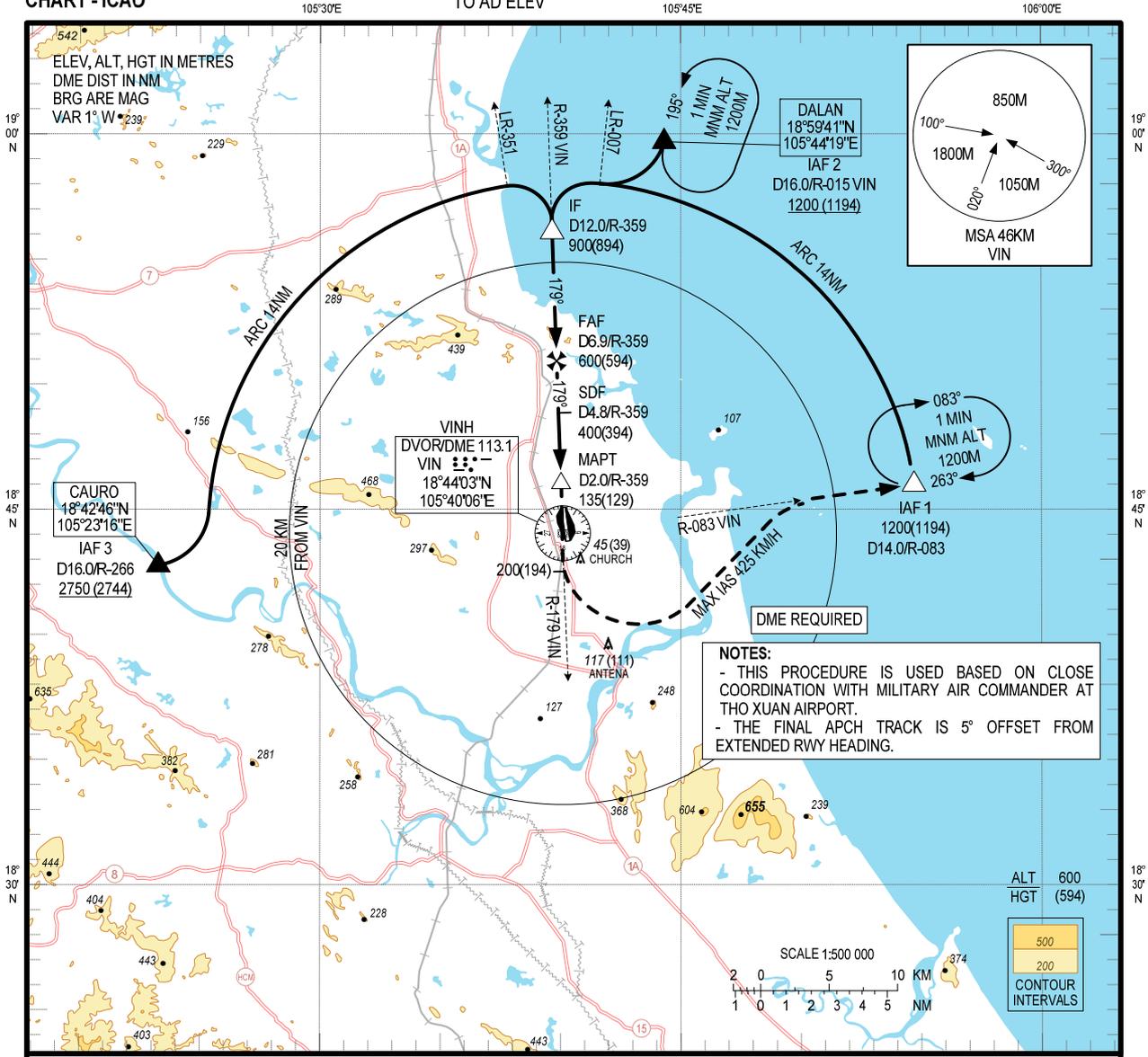
| GS                   | KMH       | 100  | 150  | 200  | 250  | 300  | 350  |
|----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| TIME                 | MIN : SEC | 5:26 | 3:38 | 2:43 | 2:11 | 1:49 | 1:34 |
| RATE OF DESCENT 5.2% | M/S       | 1.5  | 2.2  | 2.9  | 3.6  | 4.4  | 5.1  |

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED  
TO AD ELEV**

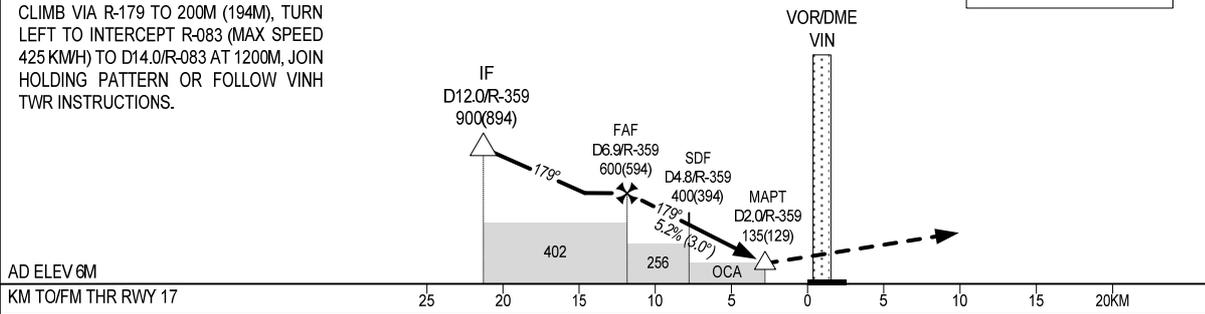
**TWR 118.3**

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
VOR Y RWY 17**



**MISSED APPROACH:**  
CLIMB VIA R-179 TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 (MAX SPEED 425 KMH) TO D14.0/R-083 AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



**FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)**

| OCA(H)               | A        | B        | C | D |
|----------------------|----------|----------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | 135(129) |          |   |   |
| CIRCLING             | 210(204) | 430(424) |   |   |

| GS                   | KMH       | 100  | 150  | 200  | 250  | 300  | 350  |
|----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| TIME                 | MIN : SEC | 5:26 | 3:38 | 2:43 | 2:11 | 1:49 | 1:34 |
| RATE OF DESCENT 5.2% | M/S       | 1.5  | 2.2  | 2.9  | 3.6  | 4.4  | 5.1  |

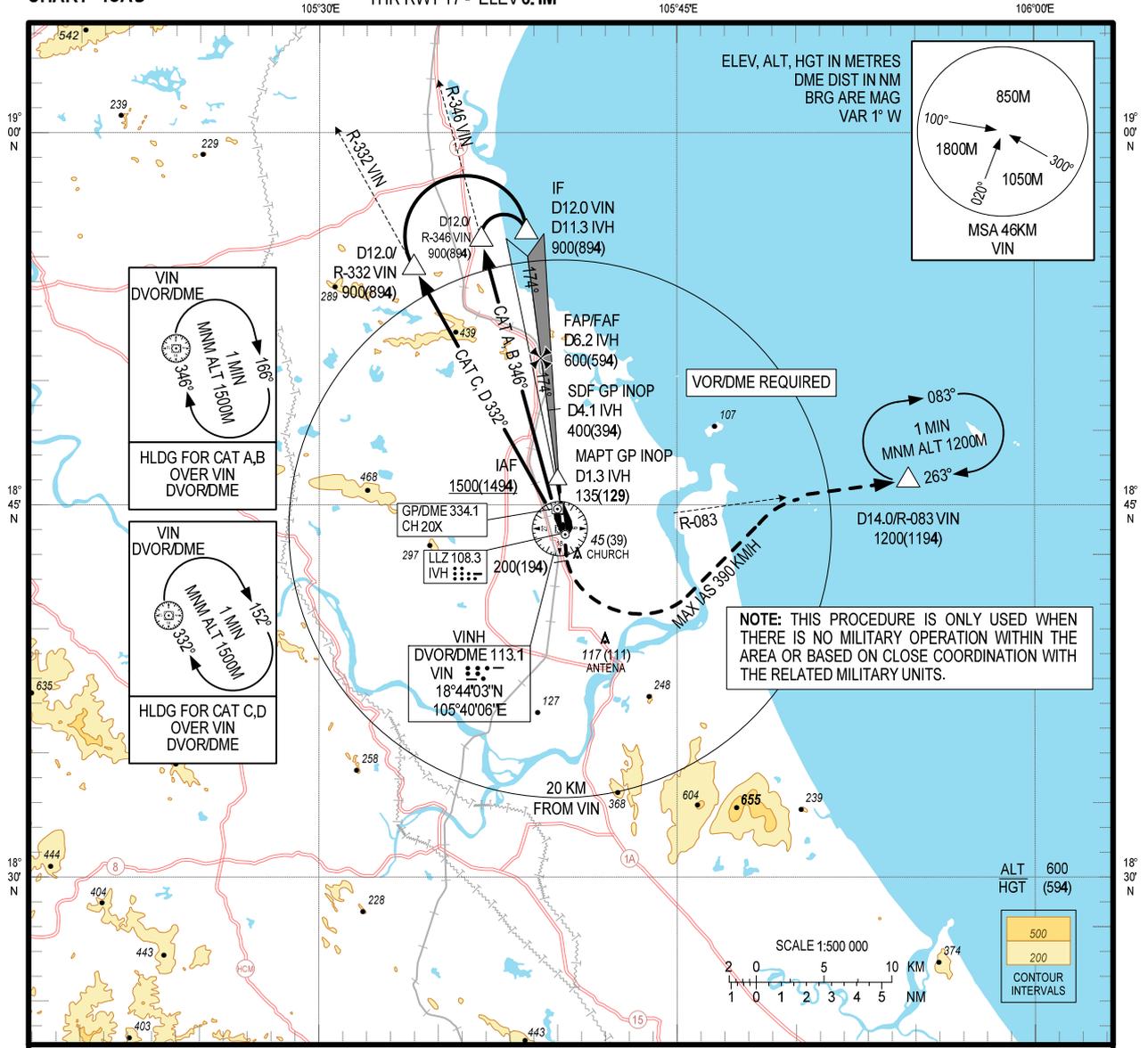
CHANGE: OCA(H) CIRCLING CAT.C.

**INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6.1M**

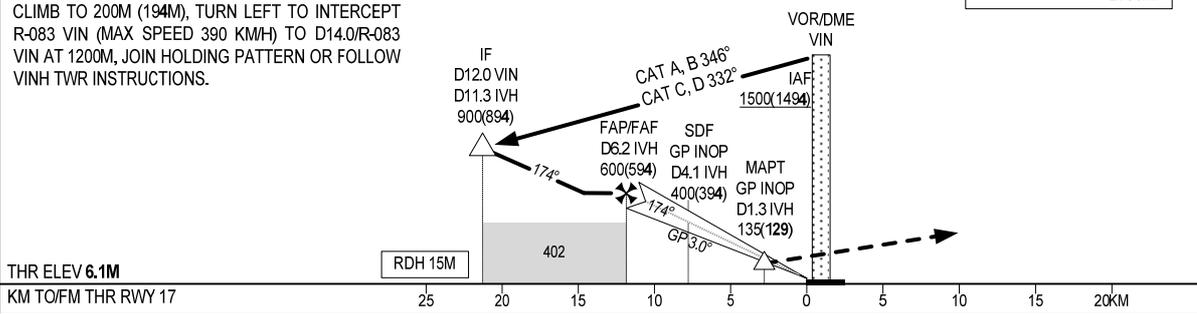
**TWR 118.3**

**NGHE AN VINH DOM (VVVH)  
ILS Z RWY 17**



**MISSED APPROACH:**  
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX SPEED 390 KMH) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



CHANGE: ELEV OF THR RWY 17: OCA(H)

| OCA(H)               |         | A        | B        | C | D |
|----------------------|---------|----------|----------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | CAT I   | 85 (79)  |          |   |   |
|                      | GP INOP | 135(129) |          |   |   |
| VÒNG Lượn            |         | 210(204) | 430(424) |   |   |

**FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)**

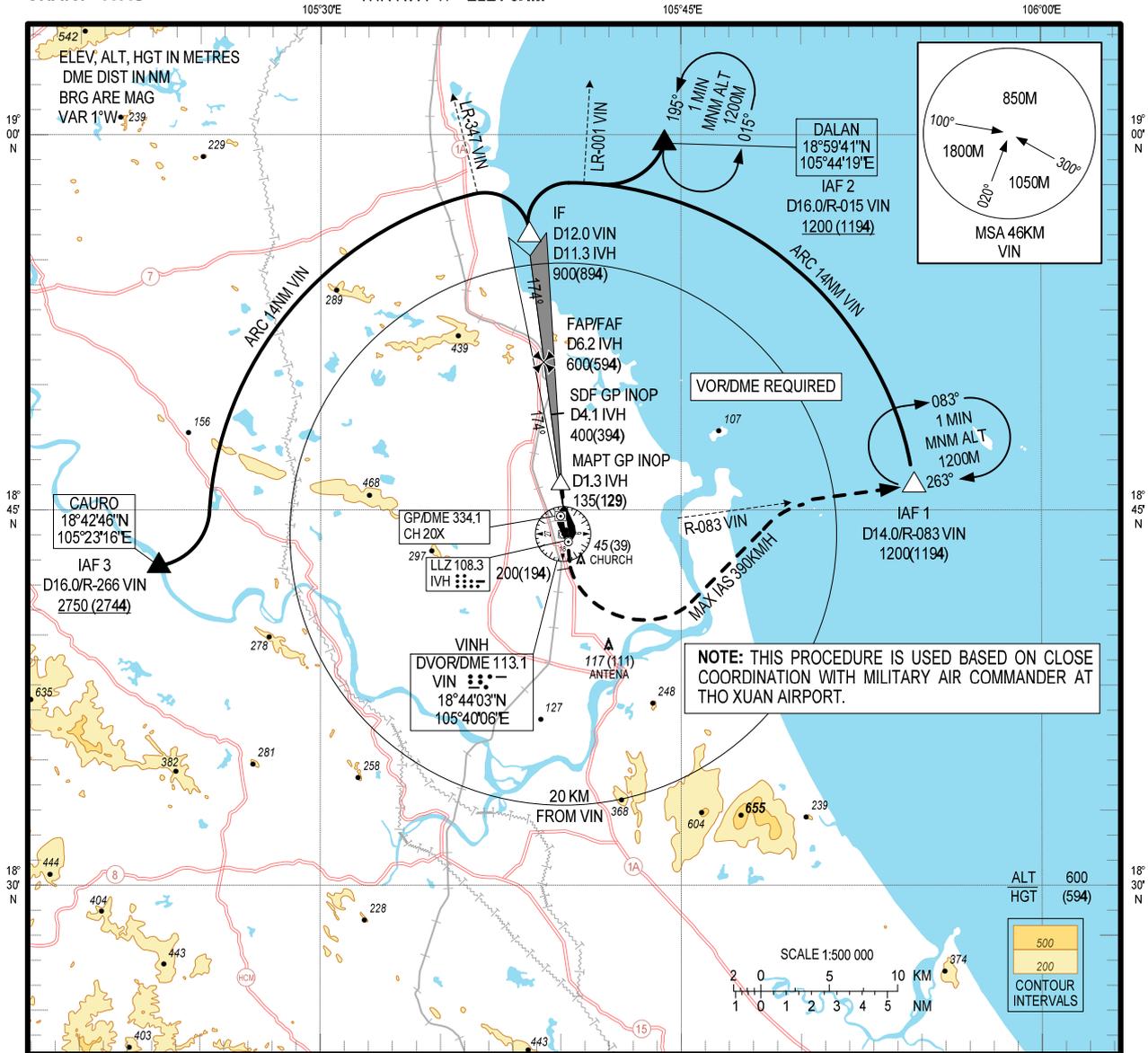
| GS                   | KMH       | 100  | 150  | 200  | 250  | 300  | 350  |
|----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| TIME                 | MIN : SEC | 5:26 | 3:38 | 2:43 | 2:11 | 1:49 | 1:34 |
| RATE OF DESCENT 3.0° | M/S       | 1.5  | 2.2  | 2.9  | 3.6  | 4.4  | 5.1  |

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6.1M**

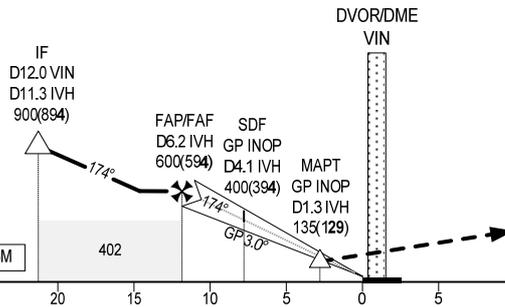
**TWR 118.3**

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
ILS V RWY 17**



**MISSED APPROACH:**  
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX SPEED 390KM/H) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, OCA(H).

| OCA(H)               |         | A        | B        | C | D |
|----------------------|---------|----------|----------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | CAT I   | 85 (79)  |          |   |   |
|                      | GP INOP | 135(129) |          |   |   |
| CIRCLING             |         | 210(204) | 430(424) |   |   |

**FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)**

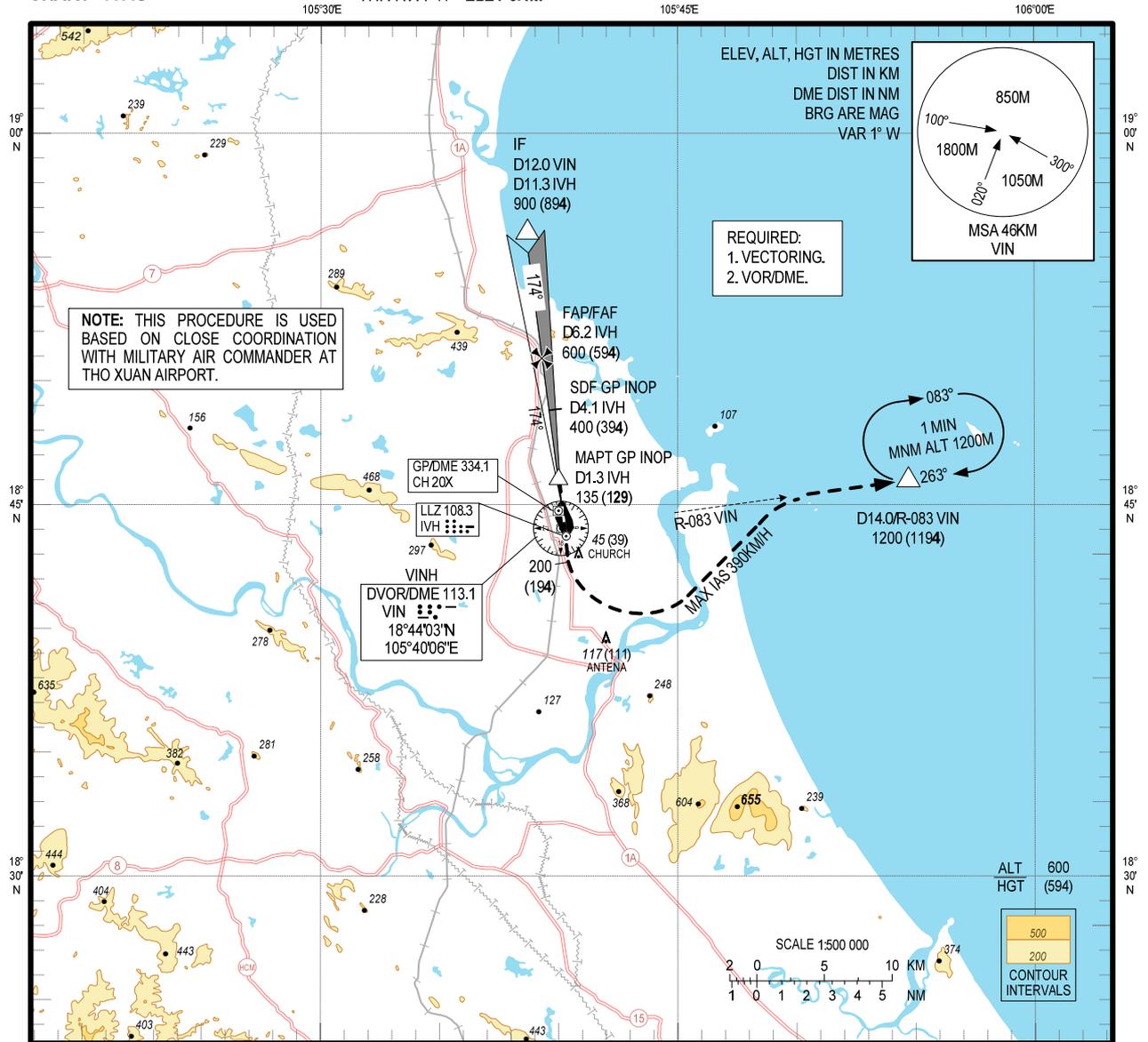
| GS                   | KMH       | 100  | 150  | 200  | 250  | 300  | 350  |
|----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| TIME                 | MIN : SEC | 5:26 | 3:38 | 2:43 | 2:11 | 1:49 | 1:34 |
| RATE OF DESCENT 3.0° | M/S       | 1.5  | 2.2  | 2.9  | 3.6  | 4.4  | 5.1  |

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6.1M**

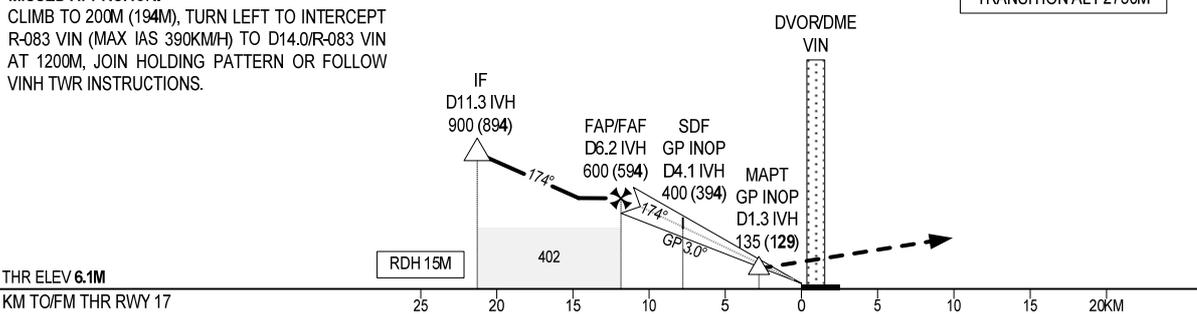
**TWR 118.3**

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
ILS U RWY 17**



**MISSED APPROACH:**  
CLIMB TO 200M (194M), TURN LEFT TO INTERCEPT R-083 VIN (MAX IAS 390KM/H) TO D14.0/R-083 VIN AT 1200M, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, OCA(H).

| OCA(H)               |         | A        | B        | C | D |
|----------------------|---------|----------|----------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | CAT I   | 85 (79)  |          |   |   |
|                      | GP INOP | 135(129) |          |   |   |
| CIRCLING             |         | 210(204) | 430(424) |   |   |

**FAF - MAPT: 4.9NM (9.1KM)**

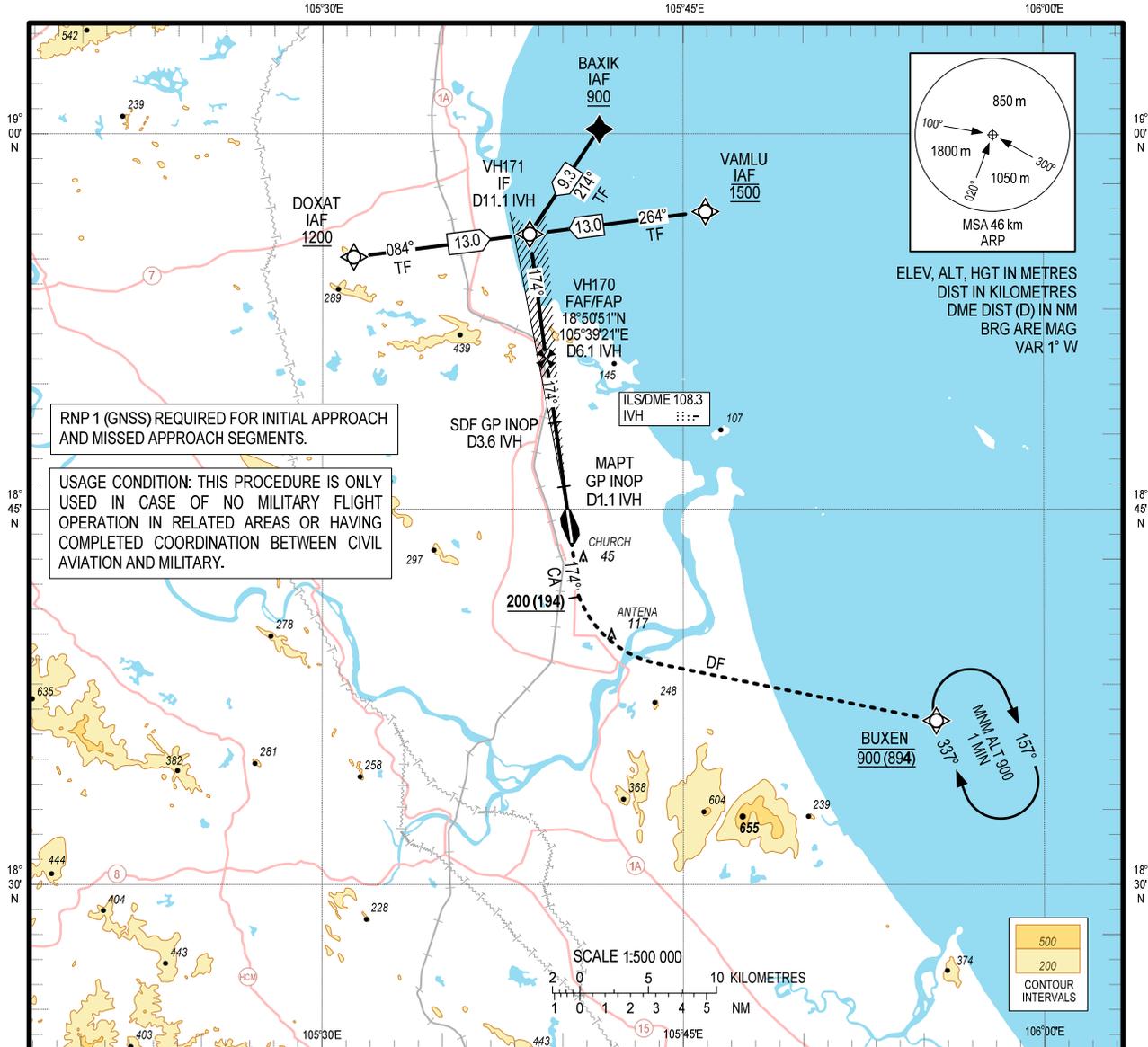
| GS                   | KMH       | 100  | 150  | 200  | 250  | 300  | 350  |
|----------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| TIME                 | MIN : SEC | 5:26 | 3:38 | 2:43 | 2:11 | 1:49 | 1:34 |
| RATE OF DESCENT 3.0° | M/S       | 1.5  | 2.2  | 2.9  | 3.6  | 4.4  | 5.1  |

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6 M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6.1M**

**TWR 118.3**

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
ILS X RWY 17**

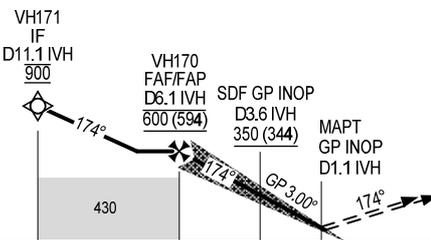


RNP 1 (GNSS) REQUIRED FOR INITIAL APPROACH AND MISSED APPROACH SEGMENTS.

USAGE CONDITION: THIS PROCEDURE IS ONLY USED IN CASE OF NO MILITARY FLIGHT OPERATION IN RELATED AREAS OR HAVING COMPLETED COORDINATION BETWEEN CIVIL AVIATION AND MILITARY.

| KILOMETRES TO NEXT WPT | RWY17 | 1.2 | 3   | 5   | 7   | 9   | 11.1 |
|------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| ALT                    |       | 85  | 175 | 280 | 385 | 490 | 600  |

**MISSED APPROACH:**  
CLIMB ON COURSE 174° TO 200 m, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.



**TRANSITION ALTITUDE 2750**

| KILOMETRES TO/FM THR RWY 17 | 25 | 20 | 15 | 10 | 5 | 0 | 5 | 10 |
|-----------------------------|----|----|----|----|---|---|---|----|
|-----------------------------|----|----|----|----|---|---|---|----|

| OCA(H)               |         | A              | B                | C | D |
|----------------------|---------|----------------|------------------|---|---|
| STRAIGHT-IN APPROACH | CAT I   | <b>85 (79)</b> |                  |   |   |
|                      | GP INOP | 135 (129)      |                  |   |   |
| CIRCLING             |         | 210 (204)      | <b>430 (424)</b> |   |   |

FAF - MAPT: 9.26 km

|                 |      |     |     |     |     |     |
|-----------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| GS              | km/h | 130 | 170 | 210 | 250 | 290 |
| RATE OF DESCENT | m/s  | 1.9 | 2.5 | 3.0 | 3.6 | 4.2 |

FAF-MAPT 3.0° (5.2%)

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

## PROCEDURE CODING

### 1. ILS X RWY 17

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM VAMLU

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | VAMLU               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @1500        | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM DOXAT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | DOXAT               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1200        | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 084 (082.5)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM BAXIK

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | BAXIK               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +900         | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 214 (213.3)   | +1                 | 9.3           | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |

#### MISSED APPROACH SEGMENT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | CA              | -                   | -        | 174 (172.6)   | +1                 | -             | -              | +200         | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |
| 3             | HM              | BUXEN               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | -             | R              | +900         | -                  | -       | RNP 1    |

### 2. HOLDING PROCEDURE

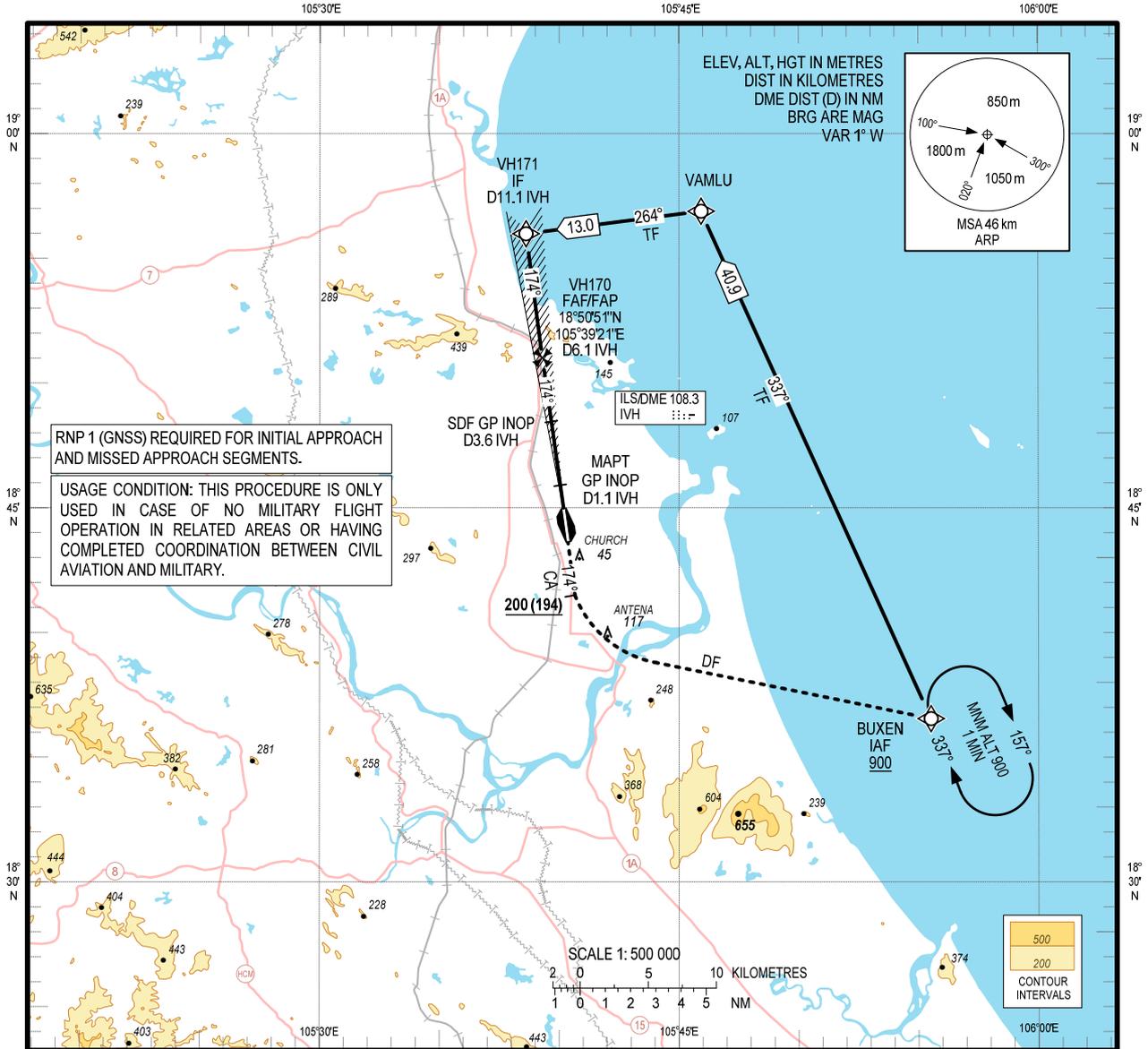
| Holding Fix | Inbound Course °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h)           | Nav Spec |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 337 (335.7)           | +1                 | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | R              | +900         | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP 1    |

**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6 M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6.1M**

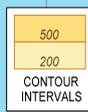
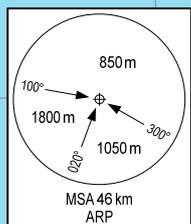
TWR 118.3

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
ILS W RWY 17**



RNP 1 (GNSS) REQUIRED FOR INITIAL APPROACH AND MISSED APPROACH SEGMENTS.

USAGE CONDITION: THIS PROCEDURE IS ONLY USED IN CASE OF NO MILITARY FLIGHT OPERATION IN RELATED AREAS OR HAVING COMPLETED COORDINATION BETWEEN CIVIL AVIATION AND MILITARY.



| KILOMETRES TO NEXT WPT | RWY17 | 1.2 | 3   | 5   | 7   | 9   | 11.1 |
|------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| ĐỘ CAO                 |       | 85  | 175 | 280 | 385 | 490 | 600  |

**MISSED APPROACH:**  
CLIMB ON COURSE 174° TO 200 m, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750

THR ELEV 6.1M

ILS RDH 15

| KILOMETRES TO/FM THR RWY 17 |  | 25 | 20 | 15 | 10 | 5 | 0 | 5 | 10 |
|-----------------------------|--|----|----|----|----|---|---|---|----|
|-----------------------------|--|----|----|----|----|---|---|---|----|

|                      |         |           |   |           |   |                      |      |     |     |     |     |     |
|----------------------|---------|-----------|---|-----------|---|----------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| OCA(H)               |         | A         | B | C         | D | FAF - MAPT: 9.26 km  |      |     |     |     |     |     |
| STRAIGHT-IN APPROACH | CAT I   | 85 (79)   |   |           |   | GS                   | km/h | 130 | 170 | 210 | 250 | 290 |
|                      | GP INOP | 135 (129) |   |           |   | RATE OF DESCENT      | m/s  | 1.9 | 2.5 | 3.0 | 3.6 | 4.2 |
| CIRCLING             |         | 210 (204) |   | 430 (424) |   | FAF-MAPT 3.0° (5.2%) |      |     |     |     |     |     |

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H).

## PROCEDURE CODING

### 1. ILS W RWY 17

#### INITIAL APPROACH SEGMENT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +900         | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | TF              | VAMLU               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | 40.9          | -              | -            | -                  | -       | RNP 1    |
| 3             | TF              | VH171               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |

#### MISSED APPROACH SEGMENT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | CA              | -                   | -        | 174 (172.6)   | +1                 | -             | -              | +200         | -                  | -       | RNP 1    |
| 2             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -       | RNP 1    |
| 3             | HM              | BUXEN               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | -             | R              | +900         | -                  | -       | RNP 1    |

### 2. HOLDING PROCEDURE

| Holding Fix | Inbound Course/Track °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed (km/h)                 | Nav Spec |
|-------------|-----------------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 337 (335.7)                 | +1                 | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | R              | +900         | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP 1    |

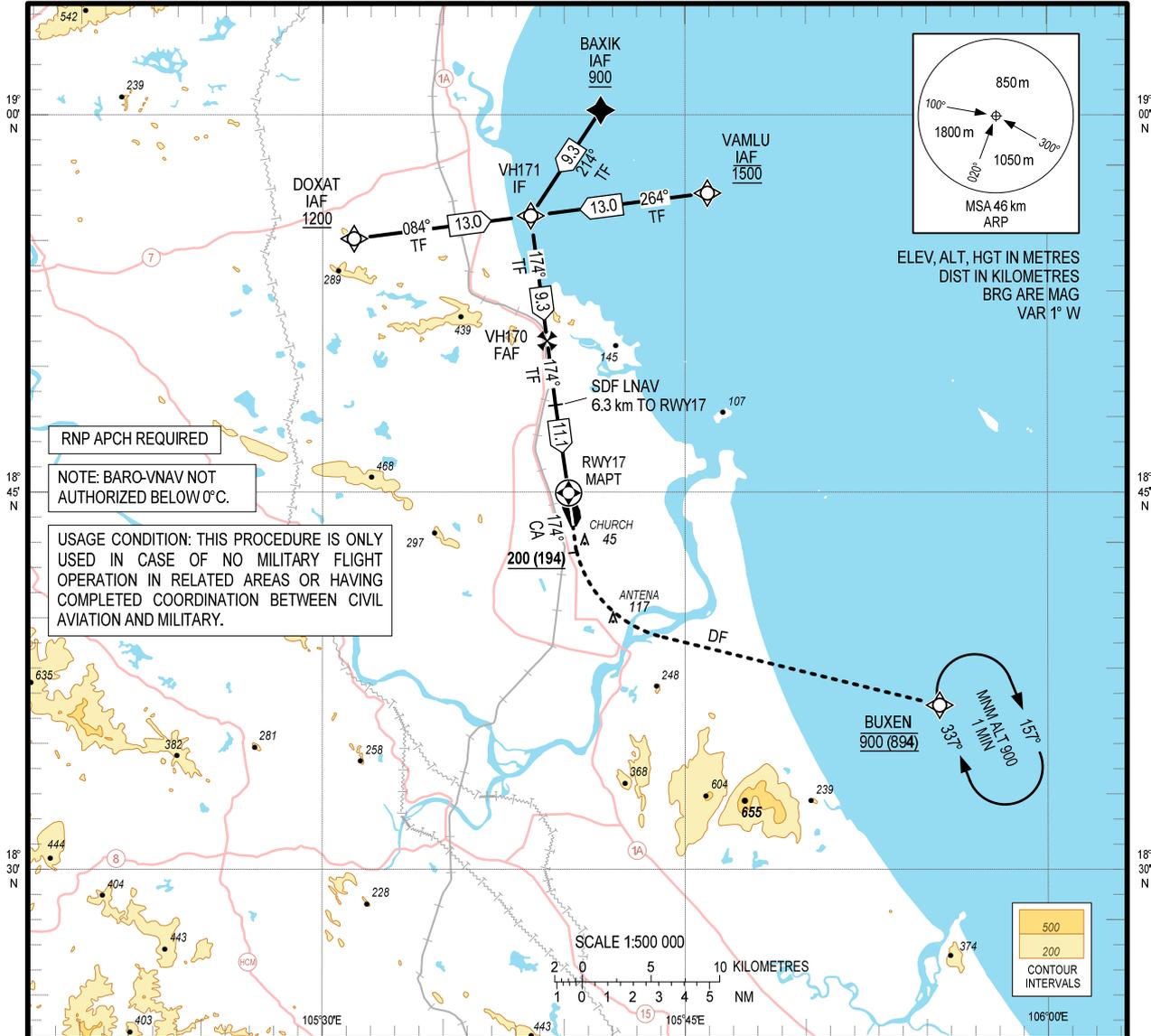
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 - ELEV 6M**

**TWR 118.3**

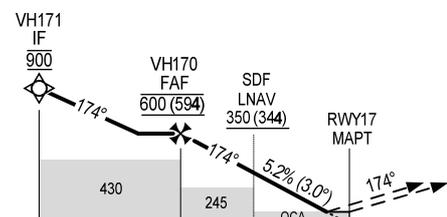
**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
RNP Z RWY 17**

105°30'E 105°45'E 106°00'E



|                        |       |     |     |     |     |     |      |
|------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| KILOMETRES TO NEXT WPT | RWY17 | 1.2 | 3   | 5   | 7   | 9   | 11.1 |
| ALT                    |       | 85  | 175 | 280 | 385 | 490 | 600  |

**MISSED APPROACH:**  
CLIMB ON COURSE 174° TO 200 m, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.



|                             |    |    |    |    |   |   |           |
|-----------------------------|----|----|----|----|---|---|-----------|
| THR ELEV 6M                 |    |    |    |    |   |   | TCH 15.25 |
| KILOMETRES TO/FM THR RWY 17 | 25 | 20 | 15 | 10 | 5 | 0 | 5 10      |

|           |           |   |           |   |
|-----------|-----------|---|-----------|---|
| OCA(H)    | A         | B | C         | D |
| LNAV/VNAV | 105 (99)  |   |           |   |
| LNAV      | 130 (124) |   |           |   |
| CIRCLING  | 210 (204) |   | 430 (424) |   |

FAF - MAPT: 11.1 km

|   |      |     |     |     |     |     |
|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| GS                                      | km/h | 130 | 170 | 210 | 250 | 290 |
| RATE OF DESCENT<br>FAF-MAPT 3.0° (5.2%) | m/s  | 1.9 | 2.5 | 3.0 | 3.6 | 4.2 |

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17; MISSED APPROACH PROCEDURE; OCA(H):

## PROCEDURE CODING

### 1. RNP Z RWY 17

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM VAMLU

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | VAMLU               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @1500        | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM DOXAT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | DOXAT               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1200        | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 084 (082.5)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM BAXIK

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | BAXIK               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +900         | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH171               | -        | 214 (213.3)   | +1                 | 9.3           | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### FROM INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH        | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|----------------|----------|
| 1             | IF              | VH171               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -              | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH170               | -        | 174 (172.6)   | +1                 | 9.3           | -              | @600         | -                  | -              | RNP APCH |
| 3             | TF              | RWY17 (MAPT)        | Y        | 174 (172.6)   | +1                 | 11.1          | -              | @21          | -                  | -3.0/<br>15.25 | RNP APCH |
| 4             | CA              | -                   | -        | 174 (172.6)   | +1                 | -             | -              | +200         | -                  | -              | RNP APCH |
| 5             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -              | RNP APCH |
| 6             | HM              | BUXEN               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | -             | R              | +900         | -                  | -              | RNP APCH |

### 2. HOLDING PROCEDURE

| Holding Fix | Inbound Course °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h)           | Nav Spec |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 337 (335.7)           | +1                 | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | R              | +900         | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP APCH |

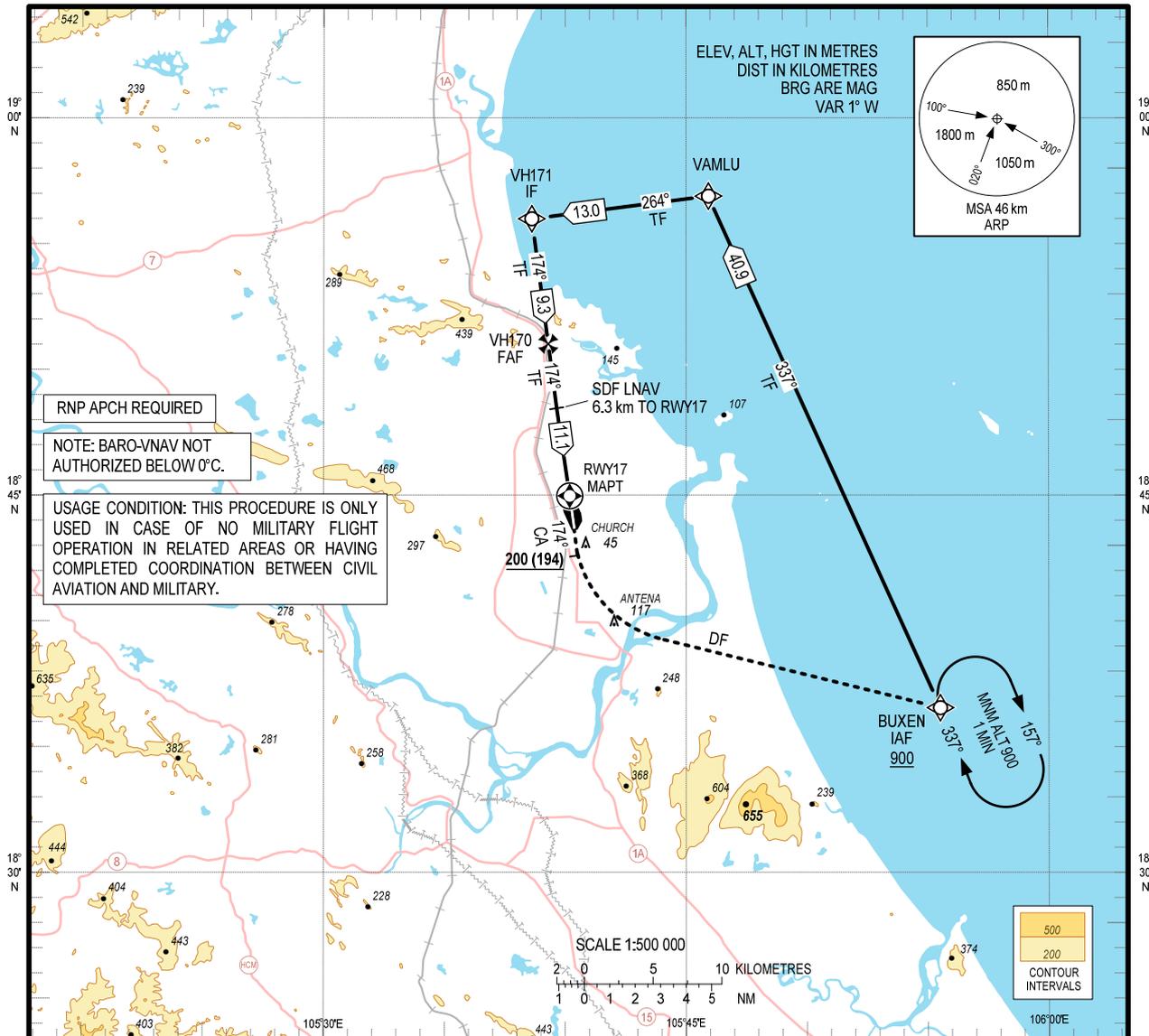
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 17 – ELEV 6M**

**TWR 118.3**

**NGHE AN/VINH DOM (VVVH)  
RNP Y RWY 17**

105°30'E 105°45'E 106°00'E



|                        |       |     |     |     |     |     |      |
|------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| KILOMETRES TO NEXT WPT | RWY17 | 1.2 | 3   | 5   | 7   | 9   | 11.1 |
| ALT                    |       | 85  | 175 | 280 | 385 | 490 | 600  |

**MISSED APPROACH:**  
CLIMB ON COURSE 174° TO 200 m, TURN LEFT TO BUXEN AT 900 m. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750

THR ELEV 6M TCH 15.25

|                             |    |    |    |    |   |   |   |    |
|-----------------------------|----|----|----|----|---|---|---|----|
| KILOMETRES TO/FM THR RWY 17 | 25 | 20 | 15 | 10 | 5 | 0 | 5 | 10 |
|-----------------------------|----|----|----|----|---|---|---|----|

|           |           |           |   |   |
|-----------|-----------|-----------|---|---|
| OCA(H)    | A         | B         | C | D |
| LNAV/WNAV | 105 (99)  |           |   |   |
| LNAV      | 130 (124) |           |   |   |
| CIRCLING  | 210 (204) | 430 (424) |   |   |

|   |      |     |     |     |     |     |
|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| GS                                      | km/h | 130 | 170 | 210 | 250 | 290 |
| RATE OF DESCENT<br>FAF-MAPT 3.0° (5.2%) | m/s  | 1.9 | 2.5 | 3.0 | 3.6 | 4.2 |

CHANGES: ELEV OF THR RWY 17, MISSED APPROACH PROCEDURE, OCA(H)

## PROCEDURE CODING

### 1. RNP Y RWY 17

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH        | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|----------------|----------|
| 1             | IF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +900         | -                  | -              | RNP APCH |
| 2             | TF              | VAMLU               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | 40.9          | -              | -            | -                  | -              | RNP APCH |
| 3             | TF              | VH171               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -              | RNP APCH |
| 4             | TF              | VH170               | -        | 174 (172.6)   | +1                 | 9.3           | -              | @600         | -                  | -              | RNP APCH |
| 5             | TF              | RWY17 (MAPT)        | Y        | 174 (172.6)   | +1                 | 11.1          | -              | @21          | -                  | -3.0/<br>15.25 | RNP APCH |
| 6             | CA              | -                   | -        | 174 (172.6)   | +1                 | -             | -              | +200         | -                  | -              | RNP APCH |
| 7             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -              | RNP APCH |
| 8             | HM              | BUXEN               | -        | 337 (335.7)   | +1                 | -             | R              | +900         | -                  | -              | RNP APCH |

### 2. HOLDING PROCEDURE

| Holding Fix | Inbound Course °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h)           | Nav Spec |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 337 (335.7)           | +1.0               | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | R              | +900         | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP APCH |

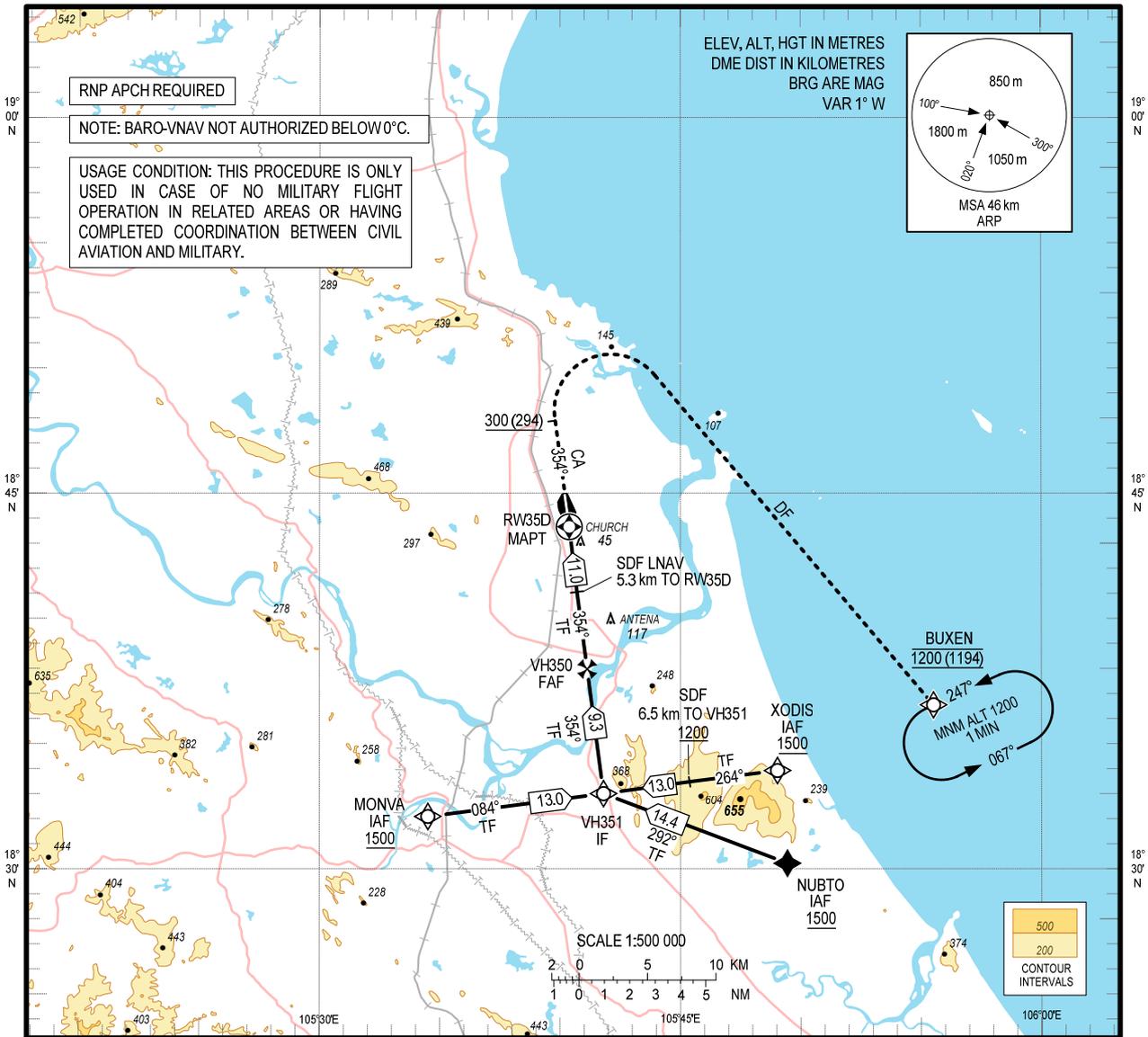
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 6M**  
HEIGHTS RELATED TO  
DTHR RWY 35 – ELEV 6M

**TWR 118.3**

**NGHE ANVINH DOM (VVVH)  
RNP Z RWY 35**

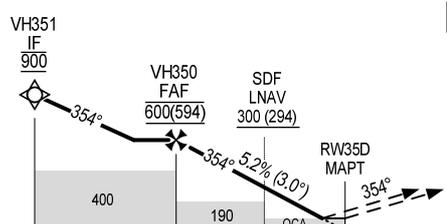
105°30'E 105°45'E 106°00'E 19°00'N 18°45'N 18°30'N



|                        |       |     |     |     |     |     |     |
|------------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| KILOMETRES TO NEXT WPT | RW35D | 1.5 | 3   | 5   | 7   | 9   | 11  |
| ALT                    |       | 100 | 175 | 280 | 385 | 490 | 600 |

**MISSED APPROACH:**  
CLIMB ON COURSE 354° TO 300 M, TURN RIGHT TO BUXEN AT 1200 M. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW VINH TWR INSTRUCTIONS.

**TRANSITION ALT 2750M**



|                              |    |     |     |     |   |           |
|------------------------------|----|-----|-----|-----|---|-----------|
| THR ELEV 6                   |    | 400 | 190 | OCA |   | TCH 15.25 |
| KILOMETRES TO/FM DTHR RWY 35 | 25 | 20  | 15  | 10  | 5 | 0 5 10    |

|          |           |   |           |   |
|----------|-----------|---|-----------|---|
| OCA(H)   | A         | B | C         | D |
| LNAV/NAV | 105 (99)  |   |           |   |
| LNAV     | 195 (189) |   |           |   |
| CIRCLING | 210 (204) |   | 430 (424) |   |

FAF - MAPT: 11.0 km

|   |      |     |     |     |     |     |
|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| GS                                      | km/h | 130 | 170 | 210 | 250 | 290 |
| RATE OF DESCENT<br>FAF-MAPT 3.0° (5.2%) | m/s  | 1.9 | 2.5 | 3.0 | 3.6 | 4.2 |

CHANGE: OCA(H).

## Procedure coding

### 1. RNP Z RWY 35

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM XODIS

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | XODIS               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1500        | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH351               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM NUBTO

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | NUBTO               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1500        | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH351               | -        | 292 (290.9)   | +1                 | 14.4          | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### INITIAL APPROACH SEGMENT FROM MONVA

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|---------|----------|
| 1             | IF              | MONVA               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1500        | -                  | -       | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH351               | -        | 084 (082.5)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -       | RNP APCH |

#### FROM INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH    | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 1             | IF              | VH351               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @900         | -                  | -          | RNP APCH |
| 2             | TF              | VH350               | -        | 354 (352.6)   | +1                 | 9.3           | -              | @600         | -                  | -          | RNP APCH |
| 3             | TF              | RW35D (MAPT)        | Y        | 354 (352.7)   | +1                 | 11.0          | -              | @21          | -                  | -3.0/15.25 | RNP APCH |
| 4             | CA              | -                   | -        | 354 (352.6)   | +1                 | -             | -              | +300         | -                  | -          | RNP APCH |
| 5             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @1200        | -                  | -          | RNP APCH |
| 6             | HM              | BUXEN               | -        | 247 (245.9)   | +1                 | -             | L              | +1200        | -                  | -          | RNP APCH |

### 2. HOLDING PROCEDURE

| Holding Fix | Inbound Course °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h)           | Nav Spec |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 247 (245.9)           | +1                 | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | L              | +1200        | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP APCH |



## Procedure coding

### 1. RNP Y RWY 35

| Serial number | Path Descriptor | Waypoint Identifier | Fly-over | Course °M(°T) | Magnetic Variation | Distance (km) | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h) | VPA/TCH    | Nav Spec |
|---------------|-----------------|---------------------|----------|---------------|--------------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|------------|----------|
| 1             | IF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | +1200        | -                  | -          | RNP APCH |
| 2             | TF              | XODIS               | -        | 247 (245.9)   | +1                 | 12.4          | -              |              | -                  | -          | RNP APCH |
| 3             | TF              | VH351               | -        | 264 (262.6)   | +1                 | 13.0          | -              | @900         | -                  | -          | RNP APCH |
| 4             | TF              | VH350               | -        | 354 (352.6)   | +1                 | 9.3           | -              | @600         | -                  | -          | RNP APCH |
| 5             | TF              | RW35D (MAPT)        | Y        | 354 (352.7)   | +1                 | 11.0          | -              | @21          | -                  | -3.0/15.25 | RNP APCH |
| 6             | CA              | -                   | -        | 354 (352.6)   | +1                 | -             | -              | +300         | -                  | -          | RNP APCH |
| 7             | DF              | BUXEN               | -        | -             | +1                 | -             | -              | @1200        | -                  | -          | RNP APCH |
| 8             | HM              | BUXEN               | -        | 247 (245.9)   | +1                 | -             | L              | +1200        | -                  | -          | RNP APCH |

### 2. HOLDING PROCEDURE

| Holding Fix | Inbound Course °M(°T) | Magnetic Variation | Time (min)               | Turn Direction | Altitude (m) | Speed limit (km/h)           | Nav Spec |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|----------------|--------------|------------------------------|----------|
| BUXEN       | 247 (245.9)           | +1                 | 1 ≤ FL140<br>1.5 > FL140 | L              | +1200        | -425 ≤ FL140<br>-445 > FL140 | RNP APCH |

- HÉT -

- END -