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

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

AIRAC
AIP SUP
52/26
Có hiệu lực từ
Effective from
29 OCT 2026
Được xuất bản vào
Published on
17 SEP 2026

ĐƯA VÀO KHAI THÁC ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH MỚI 15R/33L; ĐIỀU CHỈNH KÝ HIỆU ĐƯỜNG CHC , CÁC ĐƯỜNG LĂN HIỆN HỮU; THIẾT LẬP CÁC PHƯƠNG THỨC BAY LIÊN QUAN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG PHÙ CÁT (VVPC)

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này nhằm thông báo về các nội dung sau tại Cảng hàng không Phù Cát (VVPC):

1.1 Điều chỉnh ký hiệu đường CHC, các đường lăn hiện hữu và thiết lập đường CHC 15R/33L, đường lăn D5

1.2 Sửa đổi, bổ sung các tin tức sau:

– Dữ liệu sân bay; dịch vụ cứu nạn, cứu hoả;

– Đặc tính, cự ly công bố của đường CHC, sân đỗ, đường lăn;

– Hệ thống kiểm soát, hướng dẫn di chuyển mặt đất và đèn hiệu (đèn tiếp cận, đường CHC), nguồn điện dự phòng, đài phụ trợ vô tuyến dẫn đường và hạ cánh;

– Tải trọng khai thác tàu bay; các vị trí đỗ biệt lập;

– Danh mục không đáp ứng; phương thức khai thác vị trí đỗ.

1.3 Thiết lập, hủy bỏ các sơ đồ hàng không và sơ đồ phương thức bay liên quan.

Ghi chú: **Thời gian áp dụng: Từ 0000 ngày 29/10/2026.**

2 CHI TIẾT

2.1 Điều chỉnh ký hiệu đường CHC, các đường lăn hiện hữu và thiết lập đường CHC, đường lăn mới

2.1.1 Điều chỉnh ký hiệu đường CHC, các đường lăn hiện hữu:

PUTTING NEW RUNWAY 15R/33L INTO OPERATION, RE-DESIGNATION OF THE EXISTING RUNWAY, TAXIWAYS; ESTABLISHMENT OF ASSOCIATED FLIGHT PROCEDURES AT PHU CAT AIRPORT (VVPC)

1 INTRODUCTION

This AIRAC AIP Supplement issues the notifications of the following contents at Phu Cat Airport (VVPC):

1.1 Re-designation of the existing RWY, TWYs and establishment of the new RWY 15R/33L, TWY D5

1.2 Revision and addition of related contents:

– Airport data and rescue and fire-fighting services;

– RWY, apron, TWY physical characteristics and declared distances;

– Surface movement guidance and control system, lighting (approach, RWY lighting), secondary power supply, radio navigation and landing aids;

– Aircraft loading on RWY; isolated stands;

– List of non-compliance; aircraft operational procedures for stands.

1.3 Establishment, withdrawal of related aeronautical charts and flight procedure charts.

Note: **Applicable time: From 0000 on 29 OCT 2026.**

2 DETAILS

2.1 Re-designation of the existing RWY, TWYs and establishment of the new RWY, TWY

2.1.1 Re-designation of the existing RWY, TWYs

	Ký hiệu hiện hữu Existing pavement	Ký hiệu mới New pavement
1	Đường CHC 15/33 RWY 15/33	Đường CHC 15L/33R RWY 15L/33R
2	Đường lăn E1 TWY E1	Đường lăn B1 TWY B1
3	Đường lăn E2 TWY E2	Đường lăn B3 TWY B3
4	Đường lăn E3 TWY E3	Đường lăn B4 TWY B4
5	Đường lăn E4 TWY E4	Đường lăn B6 TWY B6

	Ký hiệu hiện hữu Existing pavement	Ký hiệu mới New pavement
6	Đường lăn song song E5 Parallel TWY E5	Đường lăn song song B Parallel TWY B
7	Đường lăn AC1 TWY AC1	Đường lăn A4 TWY A4
8	Đường lăn AC2 TWY AC2	Đường lăn A5 TWY A5

2.1.2 Thiết lập

– Đường CHC 15R/33L

– Đường lăn D5

2.1.2 Establishment

– RWY 15R/33L

– TWY D5

2.2 Sửa đổi, bổ sung các tin tức liên quan

Tham chiếu AIP Việt Nam.

Các nội dung sửa đổi, bổ sung được bôi đậm.

2.2 Revision and addition of related content:

Refer to AIP Viet Nam.

The revision and addition contents are bolded.

2.2.1 Dữ liệu sân bay

2.2.1 Airport data

1	Vị trí của điểm quy chiếu sân bay ARP site at AD	Giao điểm của tim đường CHC **15L/33R và** tim đường lăn **B3** Intersection of RCL **15L/33R and** CL of TWY **B3**

2.2.2 Dịch vụ cứu nạn và cứu hoả sân bay

2.2.2 Rescue and fire-fighting services

1	Cấp cứu hỏa tại sân bay đáp ứng AD category for fire-fighting	**Cấp 7** **CAT 7**
2	Thiết bị cứu nạn Rescue equipment	Đáp ứng theo tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO • Xe chữa cháy: 2 • Khối lượng bọt: **2 395** L (AFFF 3%); loại B • Dung tích nước: **18 278** L • Tốc độ xả foam bọt: 11 838 L/min • Khối lượng bột khô: 450 KG • Xe cứu thương: 1 Adequately provided as standard recommended by ICAO • Fire fighting truck: 2 • Foaming agent: **2 395** L (AFFF 3%); Type B • Capacity of water: **18 278** L • Discharge rate foam solution: 11 838 L/min • Dry chemical powders: 450 KG • First aid vehicle: 1

2.2.3 Các số liệu và đặc tính sân đỗ, đường lăn

2.2.3 Apron, TWYs physical characteristic

2	Ký hiệu chiều rộng, bề mặt và sức chịu tải của đường lăn TWY designation, width, surface and strength	– Đường lăn song song **B**: 23 M, Bê tông xi măng, PCR 440/R/A/X/U – Đường lăn **B1**: 23 M, Bê tông xi măng, PCR 570/R/A/X/U – Đường lăn **B3**: 23M, Bê tông xi măng, PCR 440/R/A/X/U – Đường lăn **B4**: 23 M, Bê tông xi măng, PCR 570/R/A/X/U – Đường lăn **B6**: 23 M, Bê tông xi măng, PCR 570/R/A/X/U – Đường lăn **A4**: 18 M, Bê tông xi măng, PCR 570/R/A/X/U – Đường lăn **A5**: 24 M, Bê tông xi măng, PCR 570/R/A/X/U – **Đường lăn D5: 23 M, Bê tông xi măng, PCR 650/R/C/W/T** – Parallel TWY **B**: 23 M, Cement concrete, PCR 440/R/A/X/U – TWY **B1**: 23 M, Cement concrete, PCR 570/R/A/X/U – TWY **B3**: 23 M, Cement concrete, PCR 440/R/A/X/U – TWY **B4**: 23 M, Cement concrete, PCR 570/R/A/X/U – TWY **B6**: 23 M, Cement concrete, PCR 570/R/A/X/U – TWY **A4**: 18 M, Cement concrete, PCR 570/R/A/X/U – TWY **A5**: 24 M, Cement concrete, PCR 570/R/A/X/U – **TWY D5: 23 M, Cement concrete, PCR 650/R/C/W/T**
4	Ghi chú Remarks	**Những hạn chế, lưu ý khi lăn:** **– Đường lăn B1: Tàu bay dừng tại vạch dừng chờ lên đường CHC tại đường lăn B1 có thể ảnh hưởng đến thông số phát sóng của đài GP.** **– Đường lăn B6: Tại đây có vạch dẫn lăn của quân sự (nét đứt), tàu bay chú ý tránh lăn nhầm khi từ đường lăn B lăn ra đường lăn B6 để lên đường CHC.** **– Đường lăn A4 có chiều rộng và bán kính cong nhỏ, tàu bay lưu ý lăn đúng vạch khi vào/ra sân đỗ tránh va chạm đèn đường lăn.** **Limitations, notes when taxiing:** **– TWY B1: Aircraft holding at the holding position on TWY B1 may affect the GP signal parameters.** **– TWY B6: There is a military TWY lead-in line (dashed line). Aircraft must be caution to avoid misrouting when taxiing from TWY B to TWY B6 to enter the RWY.** **– TWY A4 has a narrow width and small turn radius, aircraft shall taxi precisely on the centerline when entering/exiting the apron to avoid colliding with TWY lights.**

2.2.4 Hệ thống kiểm soát, hướng dẫn di chuyển mặt đất và sơn kẻ dấu hiệu chỉ dẫn

2.2.4 Surface movement guidance and control system and markings

2	Đèn và sơn kẻ dấu hiệu trên đường CHC và đường lăn RWY and TWY markings and LGT	Đường CHC RWY	**Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, ngưỡng, vùng chạm bánh, tim, lề.** **Đèn:** **– Đường 33R/15L: Chớp tuần tự, chớp nhận dạng ngưỡng, ngưỡng, cánh ngang, cuối, lề.** **– Đường 33L/15R: Chớp tuần tự, chớp nhận dạng ngưỡng, ngưỡng, cuối, lề, tim, vùng chạm bánh.** **Markings: Designation, THR, TDZ, CTL, edge.** **Lights:** **– RWY 33R/15L: Sequenced flashing, THR identification, THR, wing bar, end, edge.** **– RWY 33L/15R: Sequenced flashing, THR identification, THR, end, edge, CTL, TDZ.**
		Đường lăn: TWY:	**Sơn kẻ dấu hiệu: Ký hiệu, tim, lề, chờ trung gian, vị trí dừng chờ lên đường CHC, RWY AHEAD.** **Đèn: Lề, gác, dừng chờ, LEAD ON/OFF** **Marking: Designation, centre line, edge line, intermediate holding position, RWY-holding position, RWY AHEAD.** **Lights: Edge, guard, holding position, LEAD ON/OFF**
3	Đèn vạch dừng Stop bars	**Đèn vạch dừng tại đường lăn D5** **Stop bars lights at TWY D5**	

2.2.5 Các số liệu và đặc tính đường CHC **2.2.5 RWY physical characteristics**

Ký hiệu đường CHC *Số* *Designations RWY* *NR*	*Hướng thực* *TRUE BRG*	*Kích thước đường CHC (M)* *Dimension of RWY (M)*	*Sức chịu tải (PCR) bề mặt đường CHC và đoạn dừng* *Strength (PCR) and surface of RWY and SWY*	*Tọa độ ngưỡng đường CHC* *Tọa độ cuối đường CHC* *Độ chênh cao giữa mặt Geoid và Ellipsoid tại ngưỡng đường CHC* *THR coordinates* *RWY end coordinates* *THR geoid undulation*	*Mức cao ngưỡng đường CHC và mức cao nhất của khu chạm bánh đường CHC tiếp cận chính xác* *THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	2	3	4	5	6
15L	146.7°	3 048 x 45	440/R/A/X/U Bê tông xi măng 440/R/A/X/U Cement concrete	135759.19N 1090204.47E NIL NIL	THR 28 M NIL
33R	326.7°	3 048 x 45	440/R/A/X/U Bê tông xi măng 440/R/A/X/U Cement concrete	135636.32N 1090300.29E NIL NIL	THR 26.1 M NIL
15R	**146.66°**	**3 048 x 45**	**650/R/C/W/T** **Bê tông xi măng** **650/R/C/W/T** **Cement concrete**	**135755.34N** **1090158.50E** **NIL** **NIL**	**THR 26.5 M** **NIL**
33L	**326.67°**	**3 048 x 45**	**650/R/C/W/T** **Bê tông xi măng** **650/R/C/W/T** **Cement concrete**	**135632.47N** **1090254.31E** **NIL** **NIL**	**THR 25.2 M** **NIL**

Ký hiệu đường CHC *Số* *Designations RWY* *NR*	*Độ dốc RWY-SWY* *Slope of RWY-SWY*	*Kích thước đoạn dừng (M)* *SWY dimensions (M)*	*Kích thước khoảng trống (M)* *CWY dimensions (M)*	*Kích thước dải bảo hiểm (M)* *Strip dimensions (M)*	*Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC (M)* *Dimensions of runway end safety areas (M)*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
15L	0.2%	140 x 45	300 x 150	3 448 **x 280**	90 x 90
33R	0.2%	140 x 45	300 x 150	3 448 **x 280**	90 x 90
15R	**0.0395 %**	**140 x 45**	**300 x 150**	**3 448 x 280**	**90 x 90**
33L	**0.0395 %**	**140 x 45**	**300 x 150**	**3 448 x 280**	**90 x 90**

2.2.6 Các cự ly công bố **2.2.6 Declared distances**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Cự ly chạy đà cất cánh (M)* *TORA (M)*	*Cự ly có thể cất cánh (M)* *TODA (M)*	*Cự ly có thể dừng khẩn cấp (M)* *ASDA (M)*	*Cự ly có thể hạ cánh (M)* *LDA (M)*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*

15L	3 048	3 348	3 188	3 048	Không NIL
33R	3 048	3 348	3 188	3 048	Không NIL
15R	**3 048**	**3 348**	**3 188**	**3 048**	**Không** **NIL**
33L	**3 048**	**3 348**	**3 188**	**3 048**	**Không** **NIL**

2.2.7 Đèn tiếp cận và đèn đường CHC

2.2.7 Approach and RWY lighting

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận* *Loại* *Chiều dài* *Cường độ* *APCH LGT* *Type* *LEN* *INTST*	*Đèn ngưỡng* *Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh* *Chiều dài* *TDZ, LGT* *LEN*	*Đèn tim đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY Centre LGT* *Length* *Colour* *Spacing* *INTST*	*Đèn lề đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY edge LGT* *LEN* *Colour* *Spacing* *INTST*	*Đèn cuối đường CHC* *Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng* *Chiều dài (M)* *Màu sắc* *SWY LGT* *LEN (M)* *colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33R	Hệ thống đèn tiếp cận CAT I 720 M LIH PALS CAT I 720 M LIH	Xanh **Có sẵn** Green **Available**	PAPI Trái/3° PAPI Left/3°	Không NIL	Không NIL	3 048 M 60 M **Trắng/Trắng,** Trắng/Vàng 600 M cuối đường CHC 3 048 M 60 M **White/White,** White/Yellow 600 M end of RWY	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
15L	Hệ thống đèn tiếp cận giản đơn 390 M LIH SALS 390 M LIH	Xanh **Có sẵn** Green **Available**	PAPI Trái/ **3.51°** PAPI Left/ **3.51°**	Không NIL	Không NIL	3 048 M 60 M **Trắng/Trắng,** Trắng/Vàng 600 M cuối đường CHC 3 048 M 60 M **White/White,** White/Yellow 600 M end of RWY	Đỏ Không Red NIL	Không NIL	Không NIL
33L	**Hệ thống đèn tiếp cận** **CAT II** **900 M** **LIH** **PALS** **CAT II** **900 M** **LIH**	**Xanh** **Không** **Green** **NIL**	**PAPI** **Trái/3°** **PAPI** **Left/3°**	**900 M** **Trắng/** **30 M** **cuối đường CHC** **900 M** **White/** **30 M end of RWY**	**3 048 M** **15 M** **Trắng/Trắng,** **Trắng/Đỏ** **LIH** **3 048 M** **15 M** **White/White** **White/Red** **LIH**	**3 048 M** **60 M** **Trắng/Trắng,** **Trắng/Vàng** **600 M cuối đường CHC** **3 048 M** **60 M** **White/White,** **White/Yellow** **600 M end of RWY**	**Đỏ** **Không** **Red** **NIL**	**140 M** **Đỏ** **140 M** **Red**	**Không** **NIL**

Ký hiệu đường CHC *RWY Designator*	*Đèn tiếp cận* *Loại* *Chiều dài* *Cường độ* *APCH LGT* *Type* *LEN* *INTST*	*Đèn ngưỡng* *Màu sắc Đèn cánh* *THR LGT colour WBAR*	*Đèn VASIS (MEHT) PAPI* *VASIS (MEHT) PAPI*	*Đèn khu chạm bánh* *Chiều dài* *TDZ, LGT* *LEN*	*Đèn tim đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY Centre LGT* *Length* *Colour* *Spacing* *INTST*	*Đèn lề đường CHC* *Chiều dài* *Giãn cách* *Màu sắc* *Cường độ* *RWY edge LGT* *LEN* *Colour* *Spacing* *INTST*	*Đèn cuối đường CHC* *Màu sắc Đèn cánh* *RWY End LGT colour WBAR*	*Đèn đoạn dừng* *Chiều dài (M)* *Màu sắc* *SWY LGT* *LEN (M)* *colour*	*Ghi chú* *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15R	**Hệ thống đèn tiếp cận** **CAT I** **900 M** **LIH** **PALS** **CAT I** **900 M** **LIH**	**Xanh Không** **Green NIL**	**PAPI** **Trái/** **3.2°** **PAPI** **Left/** **3.2°**	**Không** **NIL**	**3 048 M** **15 M** **Trắng/Trắng, Trắng/Đỏ** **LIH** **3 048 M** **15 M** **White/White White/Red** **LIH**	**3 048 M** **60 M** **Trắng/Trắng, Trắng/Vàng** **600 M cuối đường CHC** **3 048 M** **60 M** **White/White, White/Yellow** **600 M end of RWY**	**Đỏ Không** **Red NIL**	**140 M Đỏ** **140 M Red**	**Không** **NIL**

2.2.8 Đài phụ trợ vô tuyến dẫn đường và hạ cánh

2.2.8 Radio navigation and landing aids

Loại đài phụ trợ, Độ lệch từ, Loại OPS hỗ trợ (độ lệch từ tại trạm đối với VOR/ ILS MLS) *Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS MLS, give declination)*	*Tên gọi* *ID*	*Tần số* *Frequency*	*Giờ hoạt động* *Hours of operation*	*Vị trí ăng ten phát Tọa độ* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Mức cao ăng ten phát của thiết bị đo khoảng cách (DME)* *Elevation of distance measuring equipment (DME) transmitting antenna*	*Bán kính phạm vi cung cấp dịch vụ tính từ điểm tham chiếu GBAS* *Service volume radius from the GBAS reference point*	*Ghi chú* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*
NDB	C	388 KHZ	HO	135608.9B 1090318.8Đ 135608.9N 1090318.8E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 90 KM Cách ngưỡng đường CHC **33R** 1 010 M Coverage: 90 KM 1 010 M from THR of RWY **33R**
NDB	PC	250 KHZ	HO	135203.9B 1090604.2Đ 135203.9N 1090604.2E	18 M	Không NIL	Tầm phủ: 130 KM Cách ngưỡng đường CHC **33R** 10 028 M Coverage: 130 KM 10 028 M from THR of RWY **33R**
DVOR/DME	PCA	116.300 MHZ CH 110X	H24	135726.1B 1090233.6Đ 135726.1N 1090233.6E		Không NIL	Tầm phủ: 300 KM Cách điểm quy chiếu sân bay 970 M trên hướng 338º Coverage: 300 KM 338º/970 M from ARP

ILS/LOC **33R**	IPC	110.100 MHZ	H24	135807.4B 1090158.9Đ 135807.4N 1090158.9E		Không NIL	Tầm phủ: 25 NM Coverage: 25 NM
ILS/GP-DME **33R**		334.400 MHZ CH 38X	H24	135645.9B 1090258.2Đ 135645.9N 1090258.2E		Không NIL	Tầm phủ GP: 10 NM Tầm phủ DME: 25 NM Coverage of GP: 10 NM Coverage of DME: 25 NM
ILS/LOC 15R	**IHA**	**108.7 MHz**	**H24**	**135623.8B 1090300.2Đ** **135623.8N 1090300.2E**	**24 M**	**Không** **NIL**	**Tầm phủ: 25 NM** **Coverage: 25 NM**
ILS/GP-DME 15R		**330.5 MHz** **CH24X**	**H24**	**135745.2B 1090200.9Đ** **135745.2N 1090200.9E**	**24 M**	**Không** **NIL**	**Tầm phủ GP: 10 NM** **Tầm phủ DME: 25 NM** **Coverage of GP: 10 NM** **Coverage of DME: 25 NM**
ILS/LOC 33L	**IPA**	**109.3 MHz**	**H24**	**135804.0B 1090152.6Đ** **135804.0N 1090152.6E**	**23 M**	**Không** **NIL**	**Tầm phủ: 25 NM** **Coverage: 25 NM**
ILS/GP-DME 33L		**332 MHz** **CH 30X**	**H24**	**135638.4B 1090245.9Đ** **135638.4N 1090245.9E**	**24 M**	**Không** **NIL**	**Tầm phủ GP: 10 NM** **Tầm phủ DME: 25 NM** **Coverage of GP: 10 NM** **Coverage of DME: 25 NM**

2.2.9 Các loại đèn khác, nguồn điện dự phòng

2.2.9 Other lighting, secondary power supply

1	Vị trí, đặc tính đèn hiệu sân bay/đèn nhận biết và giờ hoạt động ABN/IBN location, characteristics and operational hours	Đèn hiệu sân bay: Đặt trên nóc đài kiểm soát tại sân bay, màu trắng xanh **Đặc tính: 12 vòng/phút, 24 lần nháy/phút** ABN/IBN: On the top of TWR, FLG White and Green **Characteristics: 12 RPM, 24 flashing times/min**
2	Đèn và vị trí chỉ hướng hạ cánh Đèn và vị trí của thiết bị đo gió LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Không **Thiết bị đo gió:** **– Đường CHC 33R/15L: 02 thiết bị đo gió** **01 thiết bị đo gió đặt bên phải cách ngưỡng đường CHC 33R 300 M** **01 thiết bị đo gió đặt bên trái cách ngưỡng CHC 15L 300 M theo hướng tàu bay tiếp cận hạ cánh** **– Đường CHC 33L/15R: 02 thiết bị đo gió** **01 thiết bị đo gió đặt bên trái cách ngưỡng đường CHC 33L 340 M, cách tim đường CHC 33L/15R 120 M** **01 thiết bị đo gió đặt bên phải cách ngưỡng CHC 15R 350 M, cách tim đường CHC 33L/15R 120 M theo hướng tàu bay tiếp cận hạ cánh** LDI: NIL **Anemometer:** **– RWY 33R/15L: 02 anemometers.** **01 on the right, 300 M from RWY 33R THR** **01 on the left, 300 M from RWY 15L THR in landing approach direction** **– RWY 33L/15R: 02 anemometers** **01 on the left, 340 M from RWY 33L THR, 120 m from RWY 33L/15R CTL** **01 on the right, 350 M from RWY 15R THR, 120 m from RWY 33L/15R CTL in landing approach direction**

3	Nguồn điện dự phòng/thời gian chuyển nguồn Secondary power supply/switch-over time	Nguồn điện dự phòng – **Đường CHC 33R/15L: 2 máy phát điện 250 KVA** – **Đường CHC 33L/15R: 2 máy phát điện 630 KVA; 2 UPS 80KVA, 1 UPS 60KVA** Thời gian chuyển nguồn **–** **Đường CHC 33R/15L: ≤ 15 giây** – **Đường CHC 33L/15R: ≤ 15 giây; ≤ 1 giây** Secondary power supply – **RWY 33R/15L: 2 generators 250 KVA** – **RWY 33L/15R: 2 generators 630 KVA; 2 UPSs 80KVA, 1 UPS 60KVA** Switch-over time – **RWY 33R/15L: ≤ 15 SEC** – **RWY 33L/15R: ≤ 15 SEC; ≤ 1 SEC**

2.2.10 Tải trọng tàu bay khai thác trên đường CHC

Đường CHC 33R/15L: PCR 440/R/A/X/U

– **Tải trọng tàu bay khai thác có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC 33R/15L (PCR 440/R/A/X/U) thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.**

Đường CHC 33L/15R: PCR 650/R/C/W/T .

– **Tải trọng tàu bay khai thác có chỉ số ACRmax lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC 33L/15R (PCR 650/R/C/W/T) thực hiện theo Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.**

2.2.11 Các vị trí đỗ biệt lập

Số lượng: 1

Vị trí: Trên đường lăn B6

2.2.12 Danh mục không đáp ứng

2.2.10 The aircraft loading on RWY

RWY 33R/15L: PCR 440/R/A/X/U

– **Aircraft loading with ACRmax over PCR of RWY 33R/15L (PCR 440/R/A/X/U) comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.**

RWY 33L/15R: PCR 650/R/C/W/T .

– **Aircraft loading with ACRmax over PCR of RWY 33L/15R (PCR 650/R/C/W/T) comply with Annex 14, Volume I – Aerodromes Design and Operations.**

2.2.11 Isolated stands

Quantity: 1

Positions: On TWY B6

2.2.12 List of non-compliance

STT *Number*	*Nội dung không đáp ứng* *Non Compliance*	*Biện pháp kiểm soát đang áp dụng* *Mitigation Measure*
1	**Đài quân sự vi phạm tĩnh không đường CHC 15L/33R không đáp ứng độ dễ gãy** **Military station obstacle limitation surface infringement the RWY 15L/33R does not meet fragility requirements**	Chi tiết xem tại link: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm See link detail: https://english.caa.gov.vn/doc/airport-management/others/trang-1.htm
2	**Đài dẫn đường GP/DME 33R, GP/DME 33L và GP/DME 15R nằm trong dải bay không đáp ứng độ dễ gãy** **The GP/DME 33R, GP/DME 33L and GP/DME 15R navigation station located in the RWY strip does not meet fragility requirement**	

2.2.13 Phương thức khai thác vị trí đỗ

2.2.13 Aircraft operational procedures for stands

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stands*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
1, 3, 5, 6	– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. – Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. – Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. – For departure aircraft: The tow tractor is used to tow/push aircraft when taxiing out. – Marshaller is available when taxiing in/out.
2, 4	– Sử dụng cho loại tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống. – Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào. – Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra. – Sử dụng cầu hành khách. – Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn. – Used for aircraft up to code C (wingspan less than 36 M) and equivalent. – For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in. – For departure aircraft: The tow tractor is used to tow/push aircraft when taxiing out. – Passenger bridge is available. – Marshaller is available when taxiing in/out.
7	**– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống.** **• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào.** **• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra.** **– Sử dụng cho loại tàu bay code B (sải cánh nhỏ hơn 24 M) và tương đương trở xuống.** **• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí vạch dừng cho tàu bay code B tại vị trí đỗ.** **• Đối với tàu bay khởi hành: Chỉ được lăn ra khởi hành khi không có tàu bay đỗ tại vị trí đỗ 8.** **– Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn.** **– Used for aircraft up to Code C (wingspan less than 36 M) and equivalent.** **• For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in.** **• For departure aircraft: The tow tractor is used to tow/push aircraft when taxiing out.** **– Used for aircraft up to Code B (wingspan less than 24 M) and equivalent.** **• For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in the stop line for Code B aircraft at stand.** **• For departure aircraft: Only self-taxi out when there is no aircraft operating at the stop line of stand 8.** **– Marshaller is available when taxiing in/out.**
8	**– Sử dụng cho tàu bay code C (sải cánh nhỏ hơn 36 M) và tương đương trở xuống.** **• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào.** **• Đối với tàu bay khởi hành: Dùng xe kéo/đẩy tàu bay khi lăn ra.** **– Sử dụng cho loại tàu bay code B (sải cánh nhỏ hơn 24 M) và tương đương trở xuống.** **• Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí vạch dừng cho tàu bay code B tại vị trí đỗ.** **• Đối với tàu bay khởi hành: Theo vệt lăn ra A0 lăn ra đường lăn A5 để khởi hành.** **– Sử dụng nhân viên đánh tín hiệu hướng dẫn tàu bay trong quá trình lăn.** **– Used for aircraft up to Code C (wingspan less than 36 M) and equivalent.** **• For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in.** **• For departure aircraft: The tow tractor is used to tow/push aircraft when taxiing out.** **– Used for aircraft up to Code B (wingspan less than 24 M) and equivalent.** **• For arrival aircraft: Aircraft self-taxi in the stop line for Code B aircraft at stand.** **• For departure aircraft: Taxi out via taxilane A0 to TWY A5 for departure.** **– Marshaller is available when taxiing in/out.**

Hạn chế khai thác:

- Vị trí 1, 2 khi tàu bay được đẩy ra theo vệt lăn trên sân đỗ, mũi tàu hướng về phía đầu đường CHC **33R**. Tương tự, vị trí 7, 8 mũi tàu hướng về phía đầu đường CHC **15L**.
- **Tàu bay Code B tại vị trí 7, 8 chỉ được phép lăn ra khi không có người, thiết bị, phương tiện tại khu vực tập kết tại đầu vị trí đỗ 7, 8 và phải có nhân viên cảnh giới theo quy định.**
- **Tàu bay từ sân đỗ lăn ra đường lăn A4 lưu ý phải lăn đúng vạch tim để tránh va chạm đèn (đường lăn A4 chỉ rộng 18 m).**

Operational limitation:

- Stands 1,2 when aircraft are pushed via taxilane on apron, the nose of the aircraft face the beginning of the RWY **33R**. Corresponding, stands 7, 8, the nose of the aircraft face the beginning of the RWY **15L**.
- **Aircraft code B at stands 7,8 are only allowed to taxi out when there are no people, equipments, vehicles at the gathering area at the beginning of stands 7, 8 and the guard staffs are mandatory as regulated.**
- **The aircraft taxiing from the apron onto TWY A4 must strictly follow the CTL to avoid colliding with the lights (TWY A4 is only 18 m wide).**

2.2.14 Phương án vận hành tàu bay từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại

2.2.14.1 Đối với Tàu bay Code C (áp dụng tại tất cả các vị trí đỗ)

a) Tàu bay đến:

- **Đường CHC 33R: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15L/33R → đường lăn B4/B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ.**
- **Đường CHC 15L: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15L/33R → đường lăn B1/B3 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ.**
- **Đường CHC 33L: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15R/33L → đường lăn D5 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ.**
- **Đường CHC 15R: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15R/33L → quay đầu tại CHC 33L → lăn ngược chiều trên đường CHC 15R/33L → đường lăn D5 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ.**

b) Tàu bay cất cánh:

- **Đường CHC 33R: Từ vị trí đỗ → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B1 → đường CHC 33R → cất cánh.**
- **Đường CHC 15L: Từ vị trí đỗ → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B6 → đường CHC 15L → cất cánh.**
- **Đường CHC 33L: Từ vị trí đỗ → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B6 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn D5 → đường CHC 15R → quay đầu tại CHC 33L → cất cánh.**
- **Đường CHC 15R: Từ vị trí đỗ → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B6 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn D5 → đường CHC 15R → cất cánh.**

2.2.14.2 Đối với Tàu bay Code B (chỉ áp dụng tại vị trí đỗ 7, 8)

a) Tàu bay đến:

- **Đường CHC 33R: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15L/33R → đường lăn B4/B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ và đỗ tại vị trí vạch dừng phụ cho tàu bay Code B.**
- **Đường CHC 15L: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15L/33R → đường lăn B1/B3 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ và đỗ tại vị trí vạch dừng phụ cho tàu bay Code B.**
- **Đường CHC 33L: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15R/33L → đường lăn D5 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ và đỗ tại vị trí vạch dừng phụ cho tàu bay Code B.**
- **Đường CHC 15R: Tàu bay sau khi hạ cánh → đường CHC 15R/33L → vạch quay đầu tại CHC 33L → lăn ngược chiều trên đường CHC 15R/33L → đường lăn D5 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn B6 → đường lăn song song B → đường lăn A4/A5 → vệt dẫn lăn A → vị trí đỗ và đỗ tại vị trí vạch dừng phụ cho tàu bay Code B.**

b) Tàu bay cất cánh:

- **Đường CHC 33R/15L: Từ vị trí đỗ → tàu bay tự lăn theo vệt dẫn lăn A0 → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B1 → đường CHC 33R (hoặc đường lăn B6 → đường CHC 15L) → cất cánh.**

2.2.14 Aircraft operational procedures from RWY, TWY into apron and vice versa

2.2.14.1 For Code C Aircraft (Applicable to all stands)

a) Arriving aircraft:

- **RWY 33R: After landing → RWY 15L/33R → TWY B4/B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → stand.**
- **RWY 15L: After landing → RWY 15L/33R → TWY B1/B3 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → stand.**
- **RWY 33L: After landing → RWY 15R/33L → TWY D5 → cross RWY 15L/33R → TWY B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → taxilane A → stand.**
- **RWY 15R: After landing → RWY 15R/33L → turn pad at RWY 33L → backtrack on RWY 15R/33L → TWY D5 → cross RWY 15L/33R → TWY B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → stand.**

b) Departing aircraft:

- **RWY 33R: From stand → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B1 → RWY 33R → take off.**
- **RWY 15L: From stand → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B6 → RWY 15L → take off.**
- **RWY 33L: From stand → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B6 → cross RWY 15L/33R → TWY D5 → RWY 15R → turn pad at RWY 33L → take off.**
- **RWY 15R: From stand → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B6 → cross RWY 15L/33R → TWY D5 → RWY 15R → take off.**

2.2.14.2 For Code B Aircraft (Applicable only to stands 7 and 8)

a) Arriving aircraft:

- **RWY 33R: After landing → RWY 15L/33R → TWY B4/B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → to stand and stop position for aircraft Code B.**
- **RWY 15L: After landing → RWY 15L/33R → TWY B1/B3 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → to stand and stop position for aircraft Code B.**
- **RWY 33L: After landing → RWY 15R/33L → TWY D5 → cross RWY 15L/33R → TWY B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → to stand and stop position for aircraft Code B.**
- **RWY 15R: After landing → RWY 15R/33L → turnaround pad at RWY 33L → backtrack on RWY 15R/33L → TWY D5 → cross RWY 15L/33R → TWY B6 → parallel TWY B → TWY A4/A5 → lead-in line A → to stand and stop position for aircraft Code B.**

b) Departing aircraft:

- **RWY 33R/15L: From stand → self-taxi via lead-out line A0 → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B1 → RWY 33R (or TWY B6 → RWY 15L) → take off.**

- **Đường CHC 33L: Từ vị trí đỗ → tàu bay tự lăn theo vệt dẫn lăn A0→ vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B6 → cắt qua đường CHC 15L/33R→ đường lăn D5 → đường CHC 15R → quay đầu tại CHC 33L → cất cánh.**
- **Đường CHC 15R: Từ vị trí đỗ → tàu bay tự lăn theo vệt dẫn lăn A0 → vệt dẫn lăn A → đường lăn A4/A5 → đường lăn song song B → đường lăn B6 → cắt qua đường CHC 15L/33R → đường lăn D5 → đường CHC 15R → cất cánh.**

2.3 Hủy bỏ, điều chỉnh, thiết lập các sơ đồ hàng không và sơ đồ phương thức bay liên quan

2.3.1 Hủy bỏ các nội dung sau

2.3.1.1 Sơ đồ sân bay – ICAO

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-2-1

2.3.1.2 Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-3-1, 2

2.3.1.3 Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-4-1

2.3.1.4 Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-5-1

2.3.1.5 Sơ đồ khu vực - ICAO

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-8-1

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

AIP Việt Nam, các trang từ AD 2-VVPC-9-1 đến AD 2-VVPC-9-15

2.3.1.7 Các sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO

AIP Việt Nam, các trang từ AD 2-VVPC-11-1 đến AD 2-VVPC-11-5

2.3.1.8 Các sơ đồ phương thức IAP – ICAO – Đường CHC

AIP Việt Nam, các trang từ AD 2-VVPC-13-1 đến AD 2-VVPC-13-19

2.3.1.9 Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO

AIP Việt Nam, trang AD 2-VVPC-14-1

2.3.2 Thiết lập các nội dung sau

2.3.2.1 Sơ đồ sân bay – ICAO

Chi tiết xem tại trang 15.

2.3.2.2 Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu

Chi tiết xem tại trang 16.

2.3.2.3 Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO

Chi tiết xem tại trang 17.

2.3.2.4 Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO

Chi tiết xem tại trang 18.

2.3.2.5 Sơ đồ khu vực - ICAO

Chi tiết xem tại trang 19.

- **RWY 33L: From stand → self-taxi via lead-out line A0→ lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B6 → cross RWY 15L/33R→ TWY D5 → RWY 15R → turn pad at RWY 33L → take off.**
- **RWY 15R: From stand → self-taxi via lead-out line A0 → lead-out line A → TWY A4/A5 → parallel TWY B → TWY B6 → cross RWY 15L/33R → TWY D5 → RWY 15R → take off.**

2.3 Withdrawal, adjustment, establishment of related aeronautical charts and flight procedure charts

2.3.1 Withdrawal of the following contents

2.3.1.1 Aerodrome Chart – ICAO

Viet Nam AIP, pages AD 2-VVPC-2-1

2.3.1.2 AD Operating Minima

Viet Nam AIP, pages AD 2-VVPC-3-1, 2

2.3.1.3 Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO

Viet Nam AIP, pages AD 2-VVPC-4-1

2.3.1.4 Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO

Viet Nam AIP, pages AD 2-VVPC-5-1

2.3.1.5 Area Chart - ICAO

Viet Nam AIP, page AD 2-VVPC-8-1

2.3.1.6 Standard Departure Charts – Instrument (SID) – ICAO

Viet Nam AIP, from page AD 2-VVPC-9-1 to page AD 2-VVPC-9-15

2.3.1.7 Standard Arrival Charts – Instrument (STAR) – ICAO

Viet Nam AIP, from page AD 2-VVPC-11-1 to page AD 2-VVPC-11-5

2.3.1.8 Instrument Approach Charts – ICAO – RWY

Viet Nam AIP, from page AD 2-VVPC-13-1 to page AD 2-VVPC-13-19

2.3.1.9 Visual Approach Chart – ICAO

Viet Nam AIP, page AD 2-VVPC-14-1

2.3.2 Establishment of the following contents

2.3.2.1 Aerodrome Chart – ICAO

See page 15 for details.

2.3.2.2 AD Operating Minima

See page 16 for details.

2.3.2.3 Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO

See page 17 for details.

2.3.2.4 Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO

See page 18 for details.

2.3.2.5 Area Chart - ICAO

See page 19 for details.

2.3.2.6 Các sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID)

a) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 33R: KUMUN 1G

Chi tiết xem tại trang 20.

b) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 33R: KAMGO 1G, NOBID 1Q

Chi tiết xem tại trang 21.

c) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) đường CHC 15L: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H

Chi tiết xem tại trang 22.

d) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M

Chi tiết xem tại trang 23.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M (Bảng mã hóa phương thức 1)

  Chi tiết xem tại trang 24.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M (Bảng mã hóa phương thức 2)

  Chi tiết xem tại trang 25.

e) Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L

Chi tiết xem tại trang 26.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Bảng mã hóa phương thức 1)

  Chi tiết xem tại trang 27.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Bảng mã hóa phương thức 2)

  Chi tiết xem tại trang 28.

- Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Bảng mã hóa phương thức 3)

  Chi tiết xem tại trang 29.

2.3.2.7 Các sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR)

a) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) đường CHC 33R: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R

Chi tiết xem tại trang 30.

b) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15L/R: KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P

Chi tiết xem tại trang 31.

- Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 15L/R: KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P (Bảng mã hóa phương thức)

  Chi tiết xem tại trang 32.

c) Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N

Chi tiết xem tại trang 33.

2.3.2.6 Standard Departure Charts – Instrument (SID)

a) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33R: KUMUN 1G

See page 20 for details.

b) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 33R: KAMGO 1G, NOBID 1Q

See page 21 for details.

c) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RWY 15L: KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H

See page 22 for details.

d) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M

See page 23 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M (Tabular description 1)

  See page 24 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 15L/R: KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M (Tabular description 2)

  See page 25 for details.

e) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L

See page 26 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Tabular description 1)

  See page 27 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Tabular description 2)

  See page 28 for details.

- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L (Tabular description 3)

  See page 29 for details.

2.3.2.7 Standard Arrival Charts – Instrument (STAR)

a) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RWY 33R: KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R

See page 30 for details.

b) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15L/R: KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P

See page 31 for details.

- Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 15L/R: KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P (Tabular description)

  See page 32 for details.

c) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N

See page 33 for details.

- Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N (Bảng mã hóa phương thức 1)

  Chi tiết xem tại trang 34.

- Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR) – ICAO – RNP đường CHC 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N (Bảng mã hóa phương thức 2)

  Chi tiết xem tại trang 35.

2.3.2.8 Các sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị

a) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Z đường CHC 33R CAT A, B

   Chi tiết xem tại trang 36.

b) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: VOR Y đường CHC 33R CAT C, D

   Chi tiết xem tại trang 37.

c) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS X đường CHC 33R CAT A, B

   Chi tiết xem tại trang 38.

d) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS W đường CHC 33R CAT C, D

   Chi tiết xem tại trang 39.

e) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33R

   Chi tiết xem tại trang 40.

   - Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Z đường CHC 33R (Bảng mã hóa phương thức)

     Chi tiết xem tại trang 41.

f) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33R

   Chi tiết xem tại trang 42.

   - Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: ILS Y đường CHC 33R (Bảng mã hóa phương thức)

     Chi tiết xem tại trang 43.

g) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15L

   Chi tiết xem tại trang 44.

   - Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15L (Bảng mã hóa phương thức)

     Chi tiết xem tại trang 45.

h) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15L

   Chi tiết xem tại trang 46.

   - Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15L (Bảng mã hóa phương thức)

     Chi tiết xem tại trang 47.

i) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15R

   Chi tiết xem tại trang 48.

   - Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 15R (Bảng mã hóa phương thức)

     Chi tiết xem tại trang 49.

j) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15R

   Chi tiết xem tại trang 50.

- Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N (Tabular description 1)

  See page 34 for details.

- Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO – RNP RWY 33L/R: KUMUN 1W, KUMUN 1X, KAMGO 2D, NOBID 2N (Tabular description 2)

  See page 35 for details.

2.3.2.8 Instrument Approach Charts

a) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Z RWY 33R CAT A, B

   See page 36 for details.

b) Instrument Approach Chart – ICAO: VOR Y RWY 33R CAT C, D

   See page 37 for details.

c) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS X RWY 33R CAT A, B

   See page 38 for details.

d) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS W RWY 33R CAT C, D

   See page 39 for details.

e) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS Z RWY 33R

   See page 40 for details.

   - Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Z RWY 33R (Tabular description)

     See page 41 for details.

f) Instrument Approach Chart – ICAO – ILS Y RWY 33R

   See page 42 for details.

   - Instrument Approach Chart – ICAO: ILS Y RWY 33R (Tabular description)

     See page 43 for details.

g) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 15L

   See page 44 for details.

   - Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15L (Tabular description)

     See page 45 for details.

h) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 15L

   See page 46 for details.

   - Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15L (Tabular description)

     See page 47 for details.

i) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 15R

   See page 48 for details.

   - Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 15R (Tabular description)

     See page 49 for details.

j) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 15R

   See page 50 for details.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 15R (Bảng mã hóa phương thức)

  Chi tiết xem tại trang 51.

k) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33L

  Chi tiết xem tại trang 52.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33L (Bảng mã hóa phương thức 1)

  Chi tiết xem tại trang 53.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33L (Bảng mã hóa phương thức 2)

  Chi tiết xem tại trang 54.

l) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33L

  Chi tiết xem tại trang 55.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33L (Bảng mã hóa phương thức)

  Chi tiết xem tại trang 56.

m) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33R

  Chi tiết xem tại trang 57.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Z đường CHC 33R (Bảng mã hóa phương thức)

  Chi tiết xem tại trang 58.

n) Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33R

  Chi tiết xem tại trang 59.

- Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị – ICAO: RNP Y đường CHC 33R (Bảng mã hóa phương thức)

  Chi tiết xem tại trang 60.

2.3.2.9 Bảng tọa độ các lộ điểm SID/STAR/TRANSITION/IAP

Chi tiết xem tại trang 61, 62.

2.3.2.10 Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt – ICAO

Chi tiết xem tại trang 63.

3 HIỆU LỰC

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ có hiệu lực từ 0000 ngày 29/10/2026.

4 HỦY BỎ

Tập bổ sung AIP theo chu kỳ AIRAC này sẽ huỷ bỏ AIP SUP 20/26, AIC 13/26.

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

- HẾT -

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 15R (Tabular description)

  See page 51 for details.

k) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 33L

  See page 52 for details.

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33L (Tabular description 1)

  See page 53 for details.

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33L (Tabular description 2)

  See page 54 for details.

l) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 33L

  See page 55 for details.

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33L (Tabular description)

  See page 56 for details.

m) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Z RWY 33R

  See page 57 for details.

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Z RWY 33R (Tabular description)

  See page 58 for details.

n) Instrument Approach Chart – ICAO – RNP Y RWY 33R

  See page 59 for details.

- Instrument Approach Chart – ICAO: RNP Y RWY 33R (Tabular description)

  See page 60 for details.

2.3.2.9 Coordinates table of SID/STAR/TRANSITION/IAP WAY-POINTS

See pages 61, 62 for details.

2.3.2.10 Visual Approach Chart – ICAO

See page 63 for details.

3 EFFECTIVE

This AIRAC AIP Supplement shall become effective from 0000 on 29 OCT 2026.

4 CANCELLATION

This AIRAC AIP Supplement shall supersede AIP SUP 20/26, AIC 13/26.

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

- END -

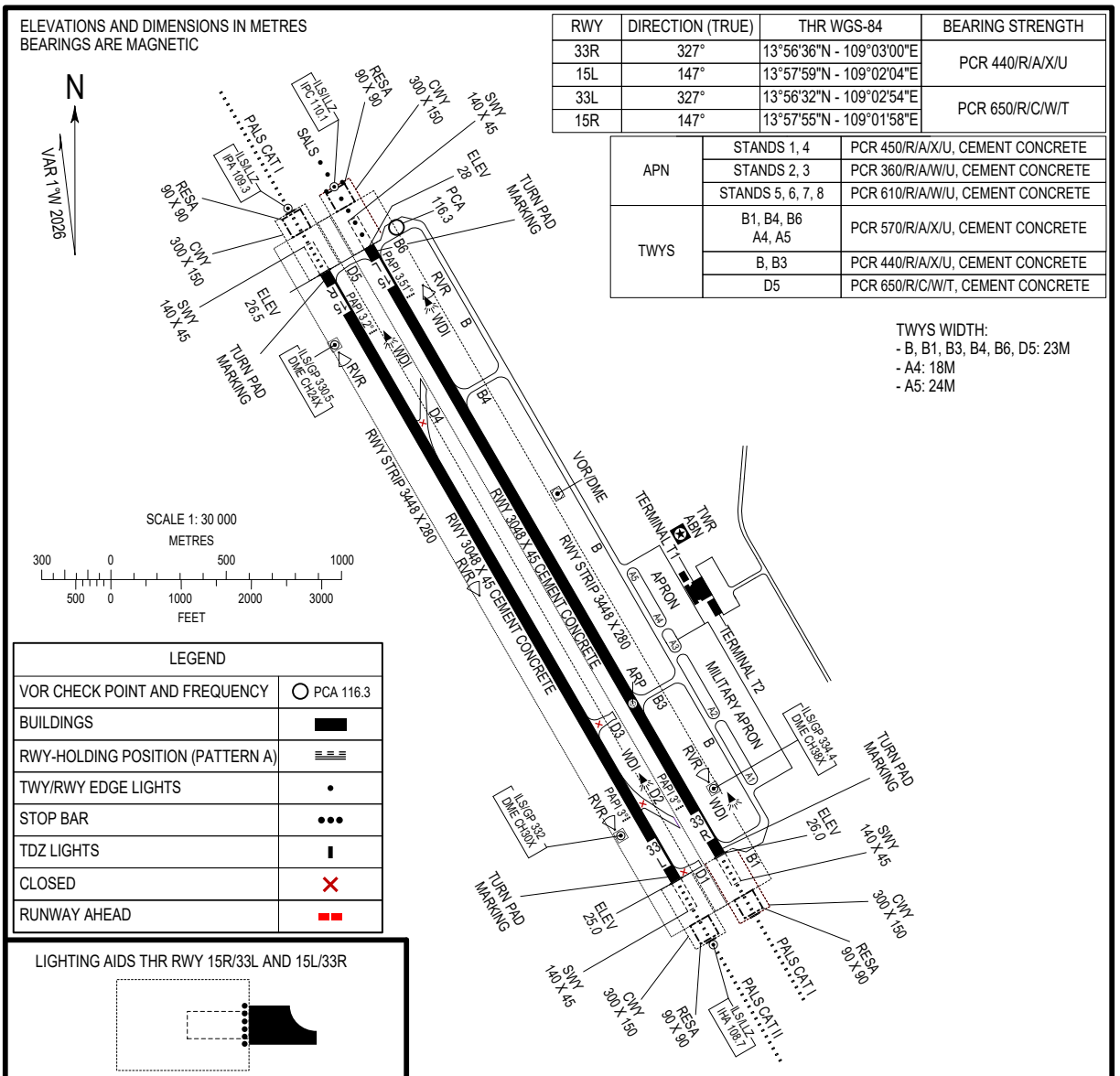
AERODROME CHART - ICAO 13°56'57"N 109°02'46"E AD ELEV *30M* TWR: 118.6 **GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)**

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
33R	327°	13°56'36"N - 109°03'00"E	PCR 440/R/A/X/U
15L	147°	13°57'59"N - 109°02'04"E	
33L	327°	13°56'32"N - 109°02'54"E	PCR 650/R/C/W/T
15R	147°	13°57'55"N - 109°01'58"E	

APN	STANDS 1, 4	PCR 450/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
	STANDS 2, 3	PCR 360/R/A/W/U, CEMENT CONCRETE
	STANDS 5, 6, 7, 8	PCR 610/R/A/W/U, CEMENT CONCRETE
TWYS	B1, B4, B6 A4, A5	PCR 570/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
	B, B3	PCR 440/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
	D5	PCR 650/R/C/W/T, CEMENT CONCRETE

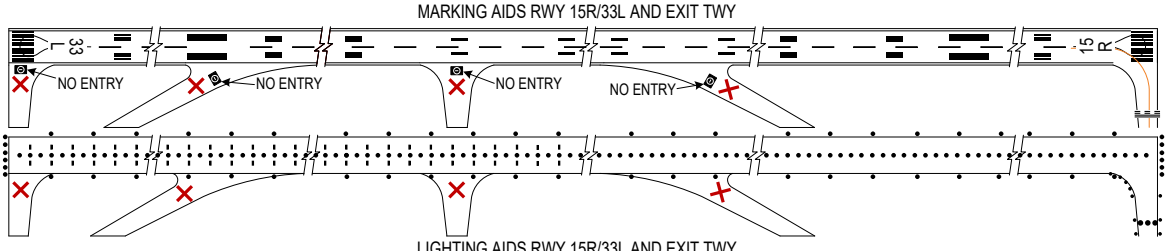
TWYS WIDTH:
- B, B1, B3, B4, B6, D5: 23M
- A4: 18M
- A5: 24M



LEGEND	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	PCA 116.3
BUILDINGS	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
TWY/RWY EDGE LIGHTS	
STOP BAR	
TDZ LIGHTS	
CLOSED	
RUNWAY AHEAD	

LIGHTING AIDS THR RWY 15R/33L AND 15L/33R

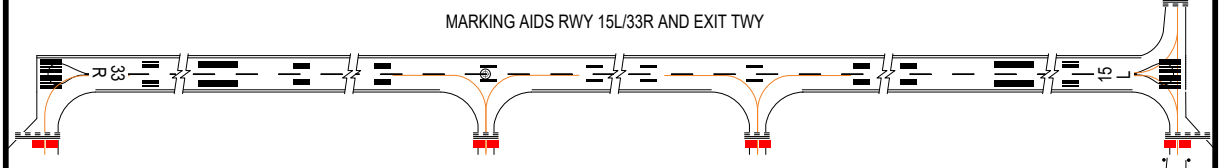
MARKING AIDS RWY 15R/33L AND EXIT TWY



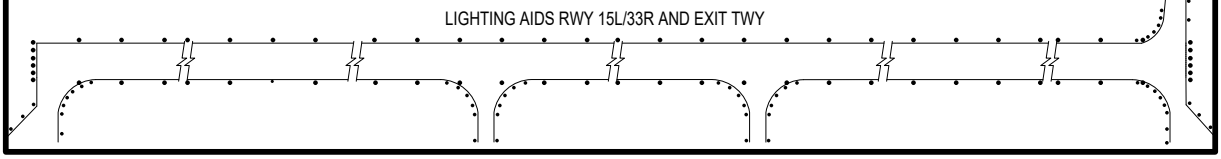
LIGHTING AIDS RWY 15R/33L AND EXIT TWY

NOT TO SCALE

MARKING AIDS RWY 15L/33R AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 15L/33R AND EXIT TWY



CHANGES: RENAME RWY 15/33 TO 15L/33R AND TWYS; ADDN OF NEW RWY 15R/33L.

1. TAKE-OFF MINIMA

RWY	ACFT CAT	RVR (M) or Visibility (M)
15L/33R	A, B, C, D	1 800
15R/33L	A, B, C, D	1 800

2. LANDING MINIMA

2.1 RNP approach procedures

Procedures	ACFT CAT	DA/MDA (ft)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
RNP Z, Y LNAV/VNAV RWY 33R	A, B, C, D	460	1 000	1 000	1 700	1 700
RNP Z, Y LNAV RWY 33R	A, B, C, D	525	-	1 300	-	2 000
RNP Z, Y LNAV/VNAV RWY 33L	A, B, C, D	428	900	900	1 600	1 600
RNP Z, Y LNAV RWY 33L	A, B, C, D	755	-	2 400	-	2 400
RNP Z, Y LNAV/VNAV RWY 15L	A, B, C, D	690	2 000	2 000	-	2 400
RNP Z, Y LNAV RWY 15L	A, B, C, D	840	-	2 400	-	2 400
RNP Z, Y LNAV/VNAV RWY 15R	A, B, C, D	700	-	2 400	-	2 400
RNP Z, Y LNAV RWY 15R	A, B, C, D	905	-	2 400	-	2 400

2.2 VOR/DME approach procedures

Procedures	ACFT CAT	MDA (FT)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
VOR Z RWY 33R	A, B	600	-	1 600	-	2 400
VOR Y RWY 33R	C, D	600	-	1 600	-	2 400

2.3 ILS/DME approach procedures

Procedures	ACFT CAT	DA/MDA (FT)	With APCH LGT serviceable		With APCH LGT unserviceable	
			RVR (M)	VIS (M)	RVR (M)	VIS (M)
ILS X 33R CAT I	A, B	370	650	650	1 400	1 400
ILS X 33R GP INOP	A, B	525	-	1 300	-	2 000
ILS W 33R CAT I	C, D	390	700	700	1 400	1 400
ILS W 33R GP INOP	C, D	525	-	1 300	-	2 000
ILS Z, Y RWY 33R CAT I	A, B, C, D	390	700	700	1 400	1 400
ILS Z, Y RWY 33R GP INOP	A, B, C, D	525	-	1 300	-	2 000

2.4 Circling RWY 33R/15L approach procedures

ACFT CAT	MDH (FT)	VIS (M)
A, B	890	3 700
C, D	1 380	6 000

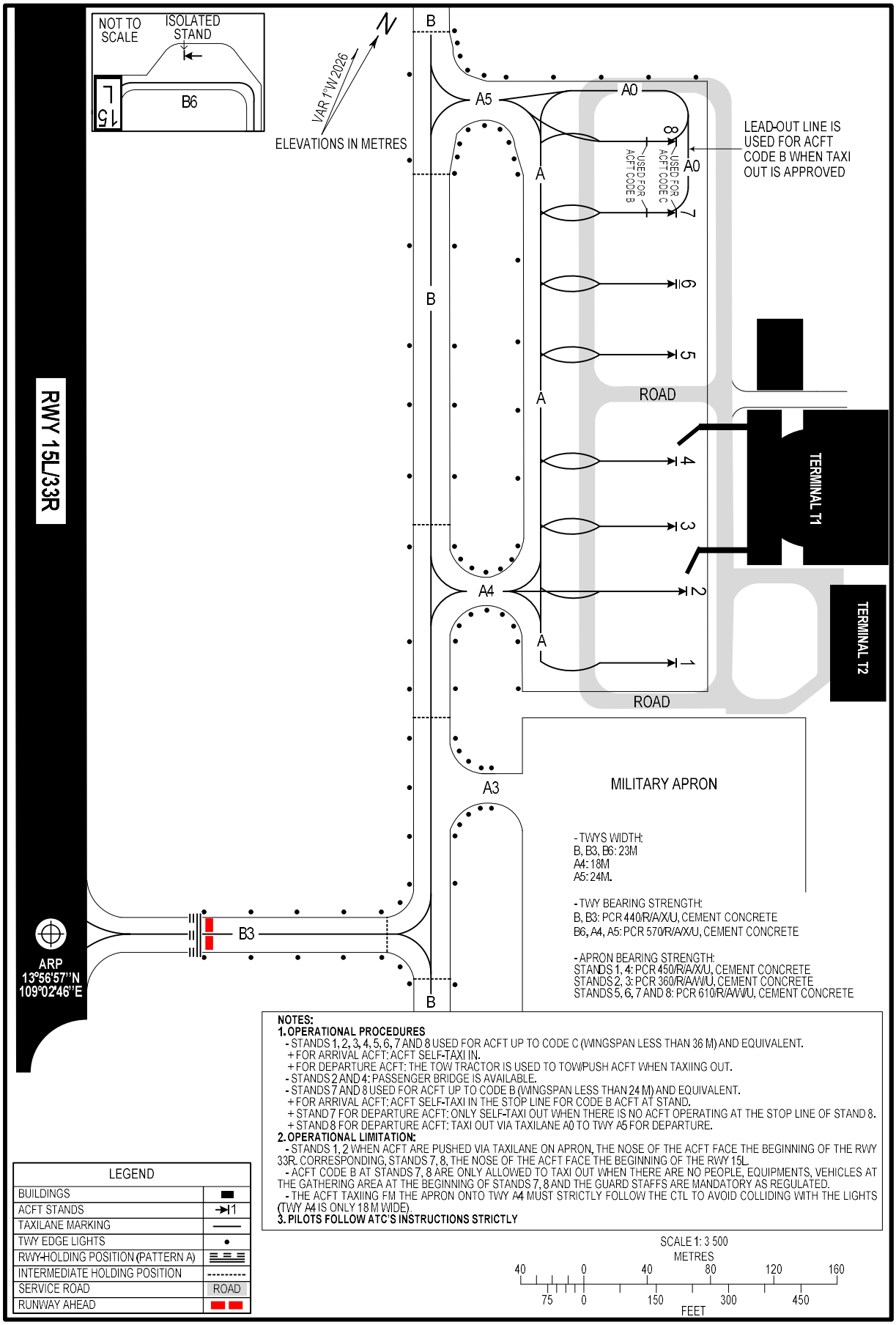
Note: Use VIS values only when RVR values are not available.

AIRCRAFT PARKING/ DOCKING CHART - ICAO

APRON ELEV *30M*

TWR: 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)



NOTES:

1. OPERATIONAL PROCEDURES

- STANDS 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 AND 8 USED FOR ACFT UP TO CODE C (WINGSPAN LESS THAN 36 M) AND EQUIVALENT.
  + FOR ARRIVAL ACFT: ACFT SELF-TAXI IN.
  + FOR DEPARTURE ACFT: THE TOW TRACTOR IS USED TO TOW/PUSH ACFT WHEN TAXIING OUT.
- STANDS 2 AND 4: PASSENGER BRIDGE IS AVAILABLE.
- STANDS 7 AND 8 USED FOR ACFT UP TO CODE B (WINGSPAN LESS THAN 24 M) AND EQUIVALENT.
  + FOR ARRIVAL ACFT: ACFT SELF-TAXI IN THE STOP LINE FOR CODE B ACFT AT STAND.
  + STAND 7 FOR DEPARTURE ACFT: ONLY SELF-TAXI OUT WHEN THERE IS NO ACFT OPERATING AT THE STOP LINE OF STAND 8.
  + STAND 8 FOR DEPARTURE ACFT: TAXI OUT VIA TAXILANE A0 TO TWY A5 FOR DEPARTURE.

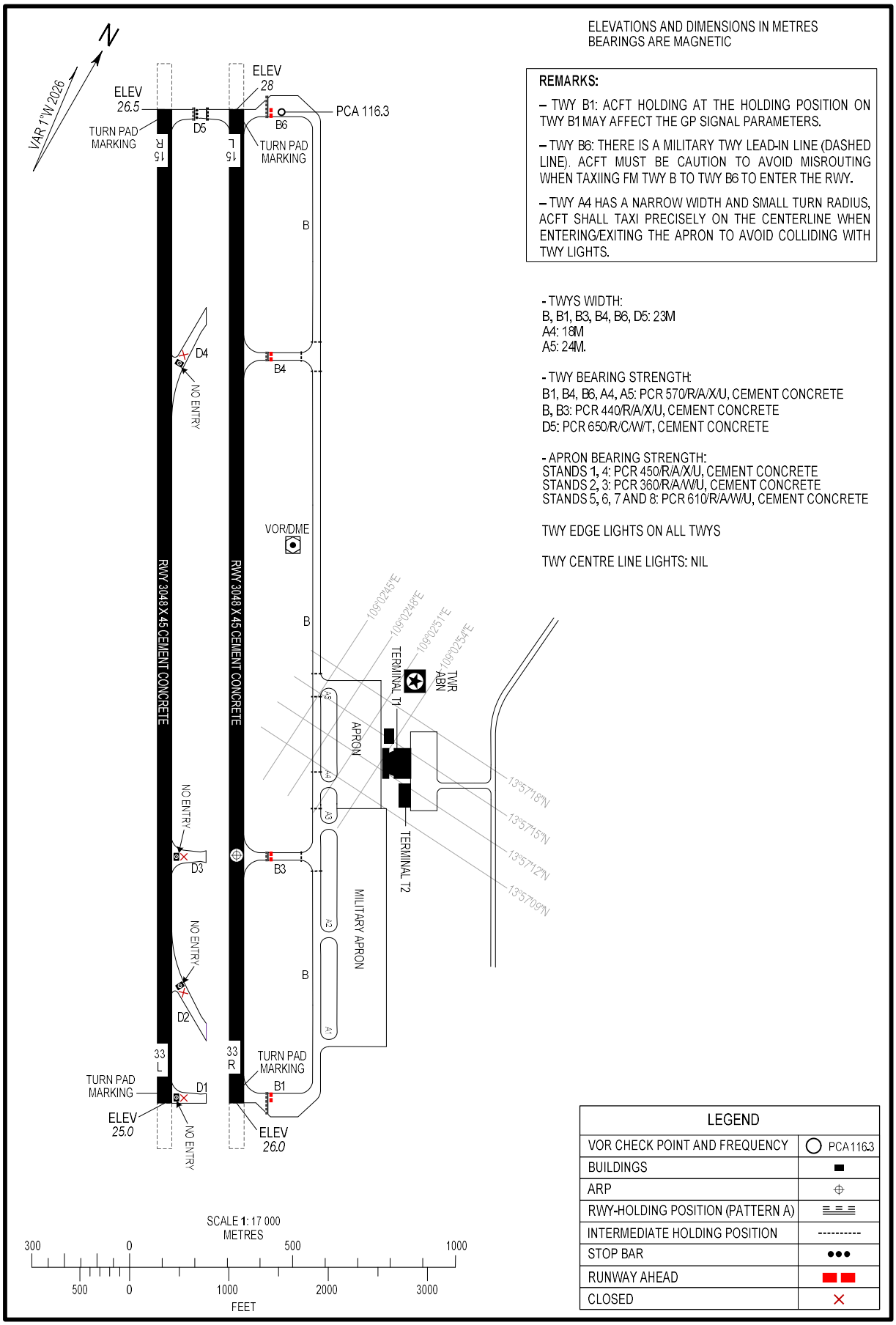
2. OPERATIONAL LIMITATION:

- STANDS 1, 2 WHEN ACFT ARE PUSHED VIA TAXILANE ON APRON, THE NOSE OF THE ACFT FACE THE BEGINNING OF THE RWY 33R. CORRESPONDING, STANDS 7, 8, THE NOSE OF THE ACFT FACE THE BEGINNING OF THE RWY 15L.
- ACFT CODE B AT STANDS 7, 8 ARE ONLY ALLOWED TO TAXI OUT WHEN THERE ARE NO PEOPLE, EQUIPMENTS, VEHICLES AT THE GATHERING AREA AT THE BEGINNING OF STANDS 7, 8 AND THE GUARD STAFFS ARE MANDATORY AS REGULATED.
- THE ACFT TAXIING FM THE APRON ONTO TWY A4 MUST STRICTLY FOLLOW THE CTL TO AVOID COLLIDING WITH THE LIGHTS (TWY A4 IS ONLY 18 M WIDE).

3. PILOTS FOLLOW ATC'S INSTRUCTIONS STRICTLY

CHANGES: RENAME RWY 15/33 TO 15L/33R AND TWYS; NOTES.

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO | APRON ELEV *30M* | TWR: 118.6 | **GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)**



ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

REMARKS:

– TWY B1: ACFT HOLDING AT THE HOLDING POSITION ON TWY B1 MAY AFFECT THE GP SIGNAL PARAMETERS.

– TWY B6: THERE IS A MILITARY TWY LEAD-IN LINE (DASHED LINE). ACFT MUST BE CAUTION TO AVOID MISROUTING WHEN TAXIING FM TWY B TO TWY B6 TO ENTER THE RWY.

– TWY A4 HAS A NARROW WIDTH AND SMALL TURN RADIUS, ACFT SHALL TAXI PRECISELY ON THE CENTERLINE WHEN ENTERING/EXITING THE APRON TO AVOID COLLIDING WITH TWY LIGHTS.

- TWYS WIDTH:
B, B1, B3, B4, B6, D5: 23M
A4: 18M
A5: 24M.

- TWY BEARING STRENGTH:
B1, B4, B6, A4, A5: PCR 570/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
B, B3: PCR 440/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
D5: PCR 650/R/C/W/T, CEMENT CONCRETE

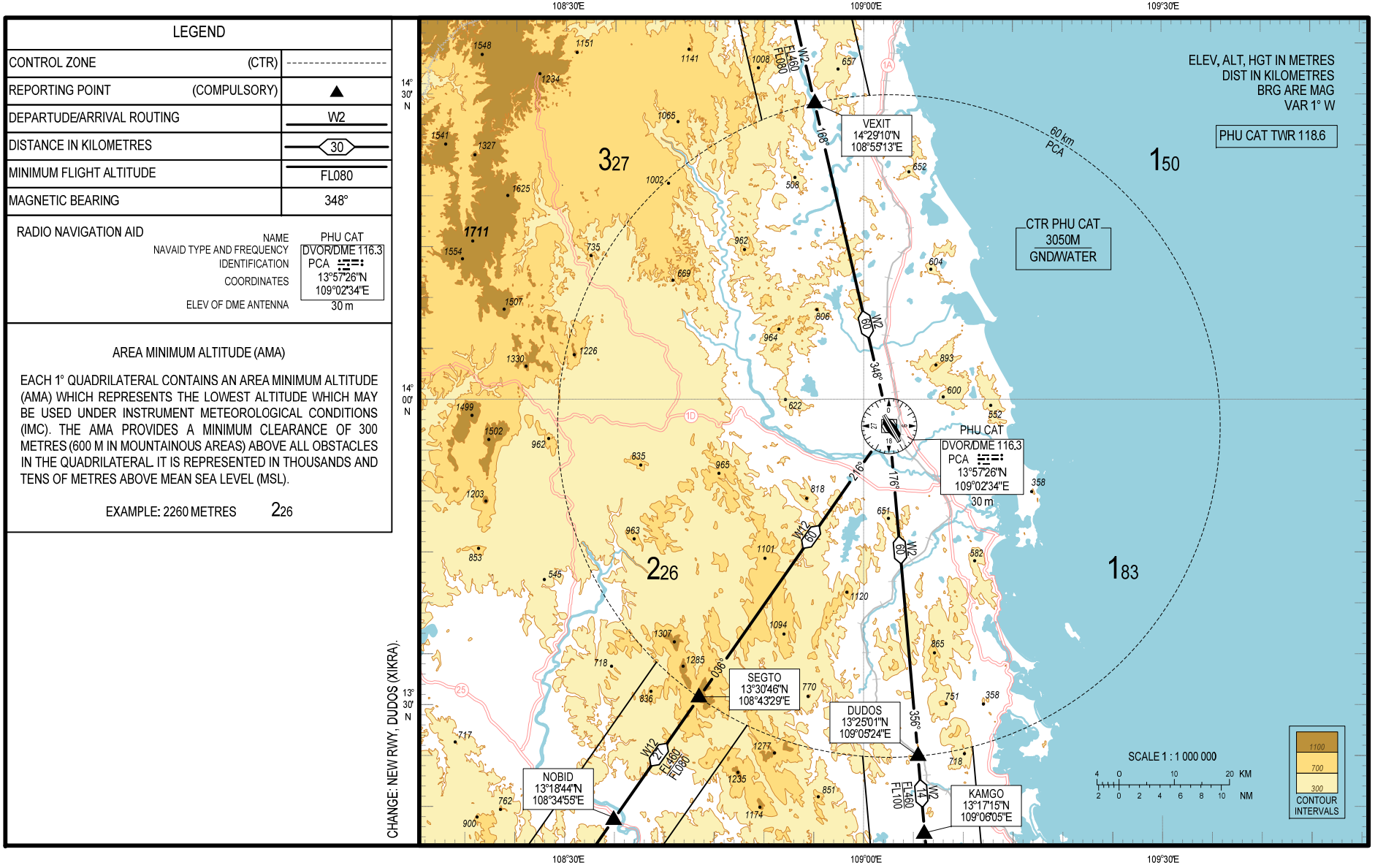
- APRON BEARING STRENGTH:
STANDS 1, 4: PCR 450/R/A/X/U, CEMENT CONCRETE
STANDS 2, 3: PCR 360/R/A/W/U, CEMENT CONCRETE
STANDS 5, 6, 7 AND 8: PCR 610/R/A/W/U, CEMENT CONCRETE

TWY EDGE LIGHTS ON ALL TWYS

TWY CENTRE LINE LIGHTS: NIL

LEGEND	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	PCA116.3
BUILDINGS	
ARP	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
STOP BAR	
RUNWAY AHEAD	
CLOSED	

CHANGES: RENAME RWY 15/33 TO 15L/33R AND TWYS; ADDN OF NEW RWY 15R/33L; REMARKS.

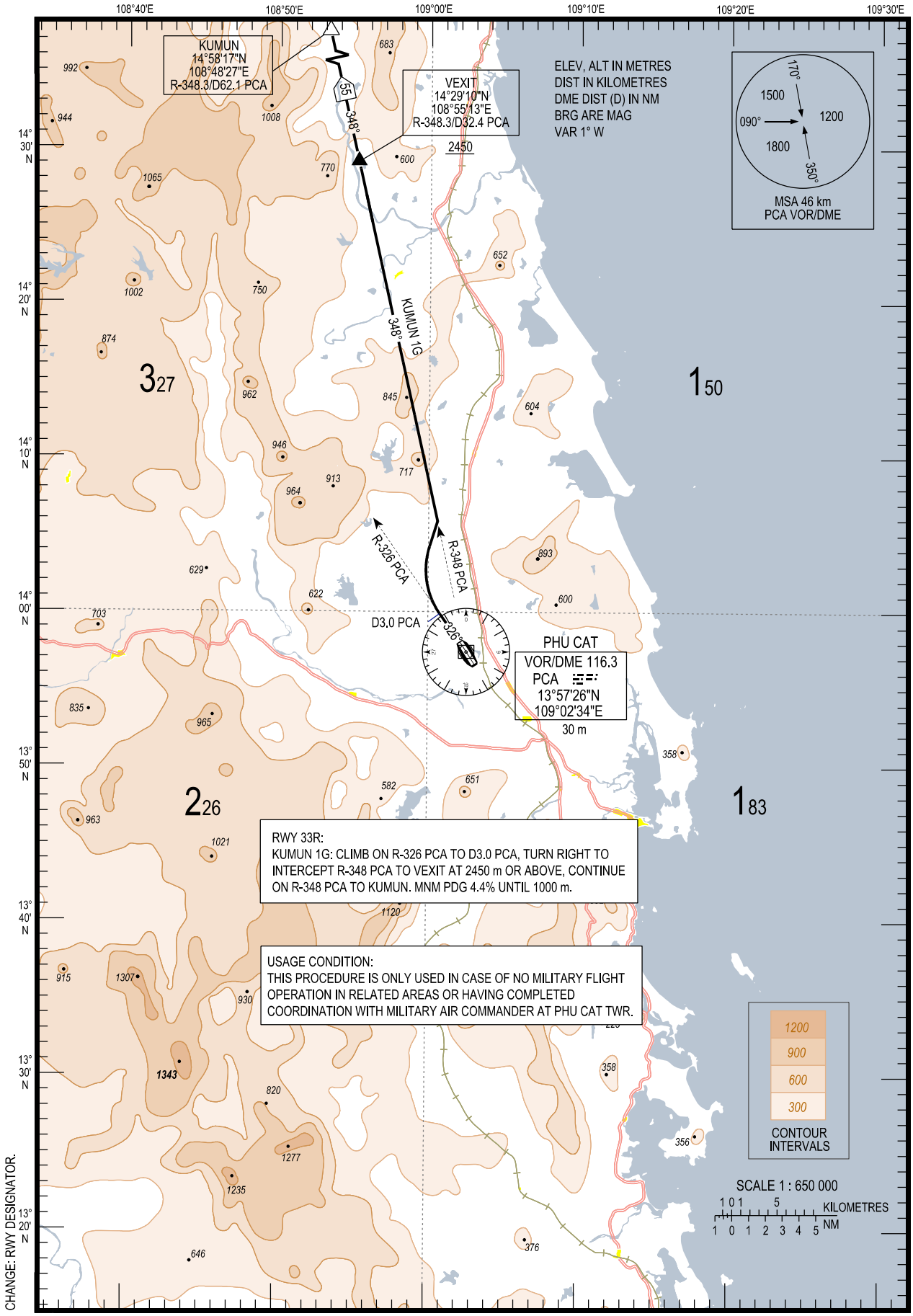

LEGEND
CONTROL ZONE (CTR)
REPORTING POINT (COMPULSORY)
DEPARTUDE/ARRIVAL ROUTING W2
DISTANCE IN KILOMETRES 30
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE FL080
MAGNETIC BEARING 348°
RADIO NAVIGATION AID
NAME PHU CAT
NAVAID TYPE AND FREQUENCY DVOR/DME 116.3
IDENTIFICATION PCA
COORDINATES 13°57'26"N 109°02'34"E
ELEV OF DME ANTENNA 30 m
AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA)
EACH 1° QUADRILATERAL CONTAINS AN AREA MINIMUM ALTITUDE (AMA) WHICH REPRESENTS THE LOWEST ALTITUDE WHICH MAY BE USED UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC). THE AMA PROVIDES A MINIMUM CLEARANCE OF 300 METRES (600 M IN MOUNTAINOUS AREAS) ABOVE ALL OBSTACLES IN THE QUADRILATERAL. IT IS REPRESENTED IN THOUSANDS AND TENS OF METRES ABOVE MEAN SEA LEVEL (MSL).
EXAMPLE: 2260 METRES 226
108°30'E
109°00'E
109°30'E
14° 30' N
14° 00' N
13° 30' N
ELEV, ALT, HGT IN METRES
DIST IN KILOMETRES
BRG ARE MAG
VAR 1° W
PHU CAT TWR 118.6
VEXIT 14°29'10"N 108°55'13"E
SEGTO 13°30'46"N 108°43'29"E
DUDOS 13°25'01"N 109°05'24"E
KAMGO 13°17'15"N 109°06'05"E
NOBID 13°18'44"N 108°34'55"E
60 km PCA
CTR PHU CAT 3050M GND/WATER
PHU CAT DVOR/DME 116.3 PCA 13°57'26"N 109°02'34"E 30 m
327
150
183
226
W2 FL460 FL080
W12 FL460 FL080
W2 FL460 FL100
168°
348°
216°
178°
036°
356°
SCALE 1 : 1 000 000
4 0 10 20 KM
2 0 2 4 6 8 10 NM
1100
700
300
CONTOUR INTERVALS
CHANGE: NEW RWY, DUDOS (XIKRA).

STANDARD DEPARTURE CHART
- INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RWY 33R
KUMUN 1G

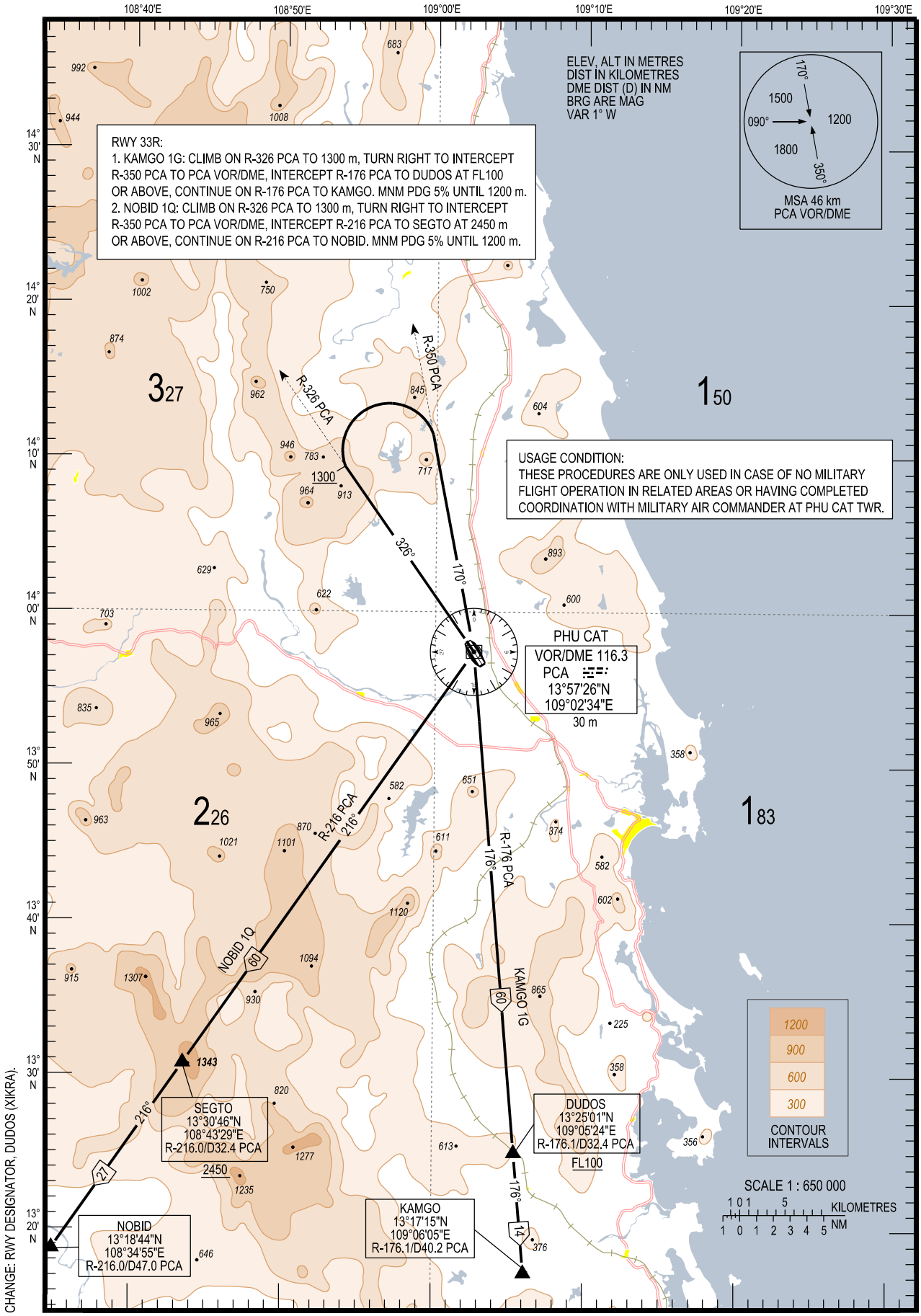


STANDARD DEPARTURE CHART
- INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RWY 33R
KAMGO 1G, NOBID 1Q

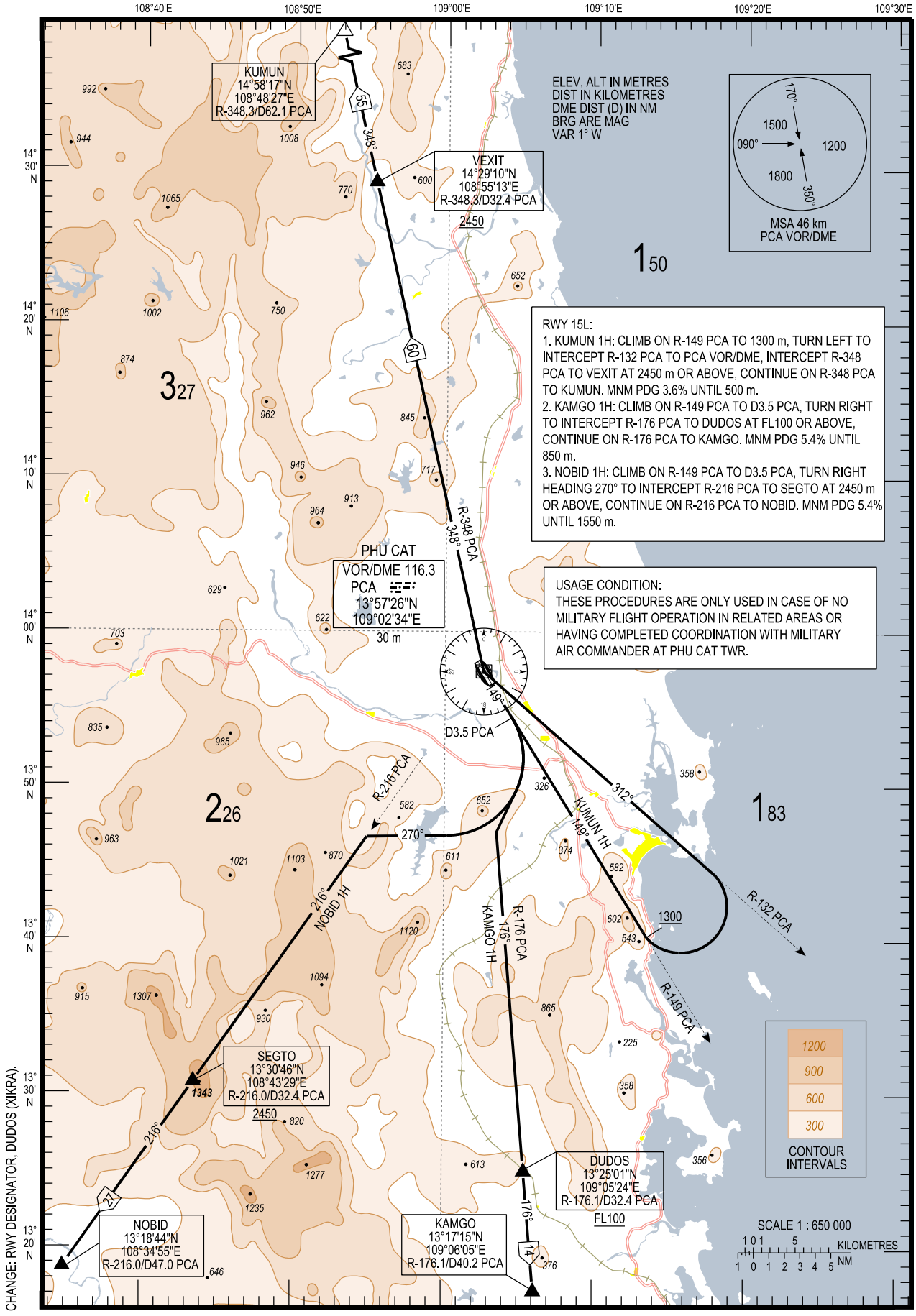


STANDARD DEPARTURE CHART
- INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RWY 15L
KUMUN 1H, KAMGO 1H, NOBID 1H

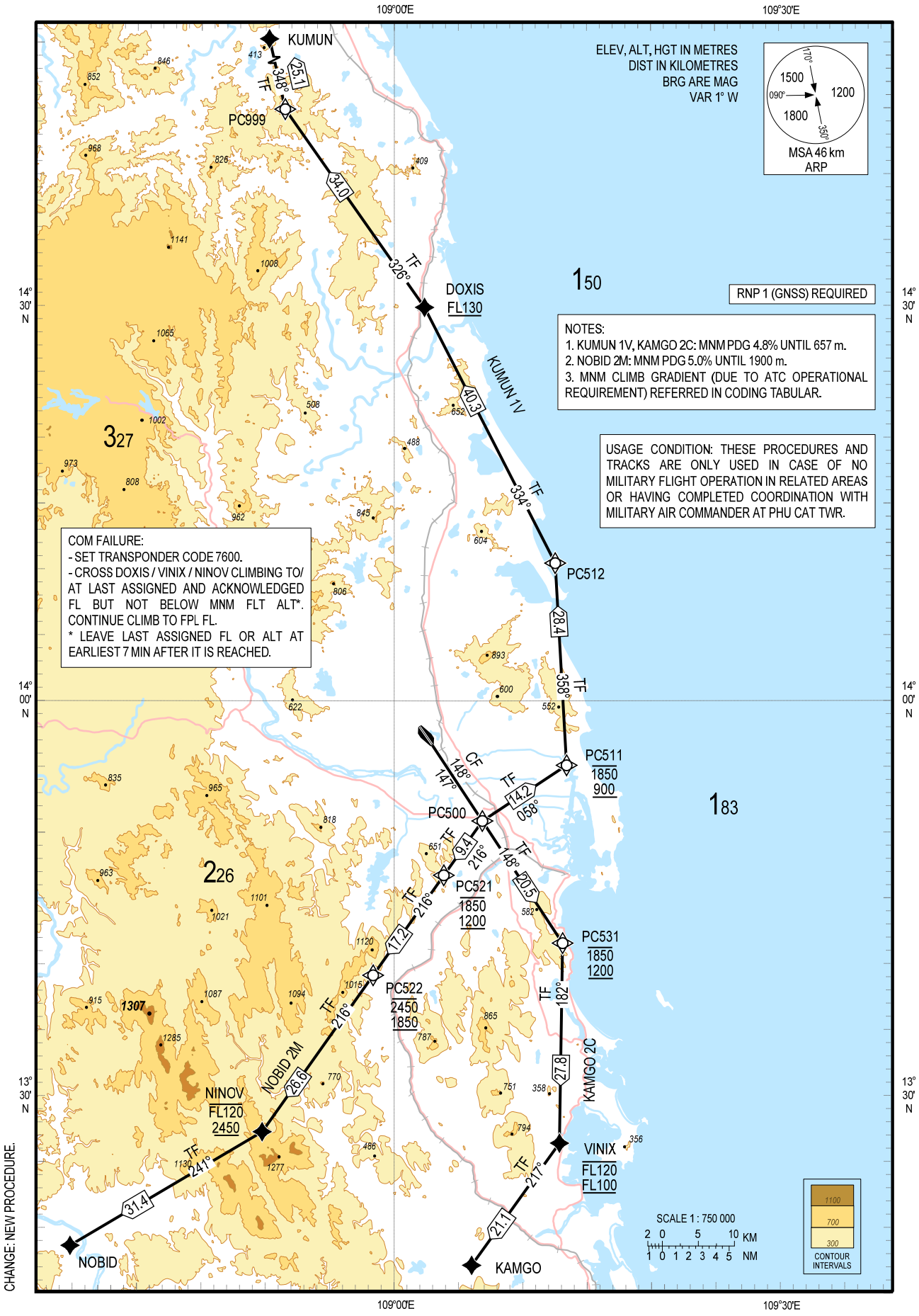


STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 15L/R
KUMUN 1V, KAMGO 2C, NOBID 2M



CHANGE: NEW PROCEDURE.

1. TABULAR DESCRIPTION

KUMUN 1V 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
INITIAL CLIMB RWY 15L											
010	CF	PC500	–	148(146.7)	+1	–	–	–	–	3.6	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 15R											
010	CF	PC500	–	147(145.7)	+1	–	–	–	–	3.6	RNP 1
FROM PC500											
010	IF	PC500	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC511	–	058(056.6)	+1	14.21	–	-1850 +900	–	3.6	RNP 1
030	TF	PC512	–	358(356.7)	+1	28.35	–	–	–	4.5	RNP 1
040	TF	DOXIS	–	334(333.2)	+1	40.30	–	+FL130	–	4.5	RNP 1
050	TF	PC999	–	326(324.9)	+1	33.98	–	–	–	–	RNP 1
060	TF	KUMUN	–	348(347.3)	+1	25.05	–	–	–	–	RNP 1

KAMGO 2C 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
INITIAL CLIMB RWY 15L											
010	CF	PC500	–	148(146.7)	+1	–	–	–	–	3.6	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 15R											
010	CF	PC500	–	147(145.7)	+1	–	–	–	–	3.6	RNP 1
FROM PC500											
010	IF	PC500	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC531	–	148(146.7)	+1	20.49	–	-1850 +1200	–	3.6	RNP 1
030	TF	VINIX	–	182(180.7)	+1	27.80	–	-FL120 +FL100	–	6.7	RNP 1
040	TF	KAMGO	–	217(215.9)	+1	21.07	–	–	–	–	RNP 1

NOBID 2M 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
INITIAL CLIMB RWY 15L											
010	CF	PC500	–	148(146.7)	+1	–	–	–	–	5.6	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 15R											
010	CF	PC500	–	147(145.7)	+1	–	–	–	–	5.6	RNP 1
FROM PC500											
010	IF	PC500	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC521	–	216(215.3)	+1	9.35	–	-1850 +1200	–	5.6	RNP 1
030	TF	PC522	–	216(215.2)	+1	17.16	–	-2450 +1850	–	3.8	RNP 1
040	TF	NINOV	–	216(215.2)	+1	26.58	–	-FL120 +2450	–	–	RNP 1

050	TF	NOBID	–	241(239.6)	+1	31.35	–	–	–	–	RNP 1

2. WAYPOINT LIST

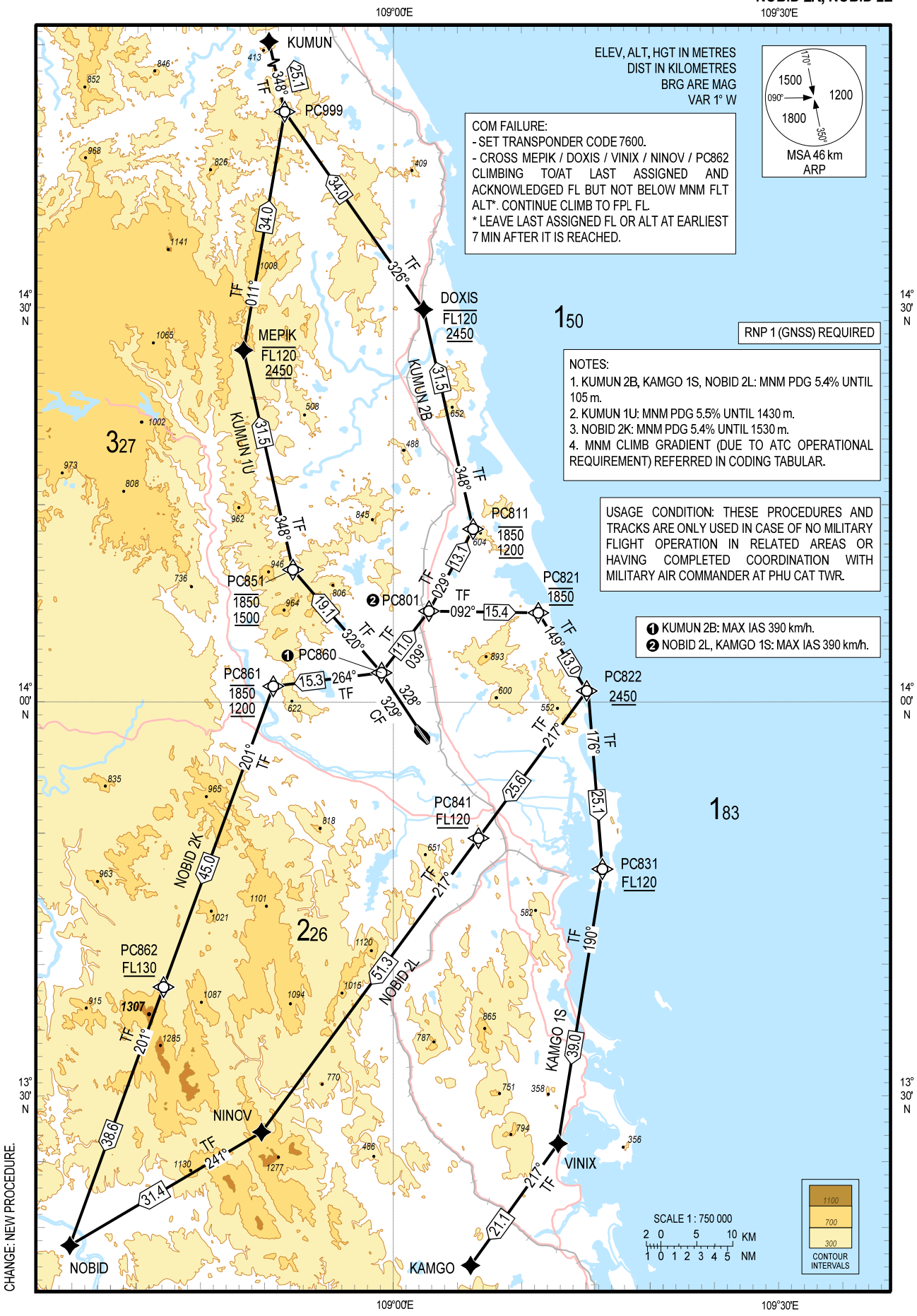
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DOXIS	14°29'58.2"N	109°02'25.7"E
KAMGO	13°17'15.0"N	109°06'05.0"E
KUMUN	14°58'17.0"N	108°48'27.0"E
NINOV	13°27'20.6"N	108°49'53.5"E
NOBID	13°18'44.0"N	108°34'55.0"E
PC500	13°50'52.2"N	109°06'52.0"E
PC511	13°55'06.8"N	109°13'27.0"E
PC512	14°10'27.8"N	109°12'32.4"E
PC521	13°46'43.8"N	109°03'52.4"E
PC522	13°39'07.5"N	108°58'23.0"E
PC531	13°41'35.0"N	109°13'06.6"E
PC999	14°45'02.1"N	108°51'32.0"E
VINIX	13°26'30.6"N	109°12'55.1"E

STANDARD DEPARTURE CHART – INSTRUMENT (SID) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 33L/R
KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L



CHANGE: NEW PROCEDURE.

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 33L/R
KUMUN 2B, KUMUN 1U, KAMGO 1S, NOBID 2K, NOBID 2L

1. TABULAR DESCRIPTION

KUMUN 2B 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
INITIAL CLIMB RWY 33L											
010	CF	PC860	–	329(328.0)	+1	–	–	–	-390	3.6	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 33R											
010	CF	PC860	–	328(326.6)	+1	–	–	–	-390	3.6	RNP 1
FROM PC860											
010	IF	PC860	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC801	–	039(037.6)	+1	10.96	–	–	–	3.6	RNP 1
030	TF	PC811	–	029(028.3)	+1	13.06	–	-1850 +1200	–	3.6	RNP 1
040	TF	DOXIS	–	348(347.3)	+1	31.53	–	-FL120 +2450	–	4.0	RNP 1
050	TF	PC999	–	326(324.9)	+1	33.98	–	–	–	–	RNP 1
060	TF	KUMUN	–	348(347.3)	+1	25.05	–	–	–	–	RNP 1

KUMUN 1U 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
INITIAL CLIMB RWY 33L											
010	CF	PC860	–	329(328.0)	+1	–	–	–	–	5.2	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 33R											
010	CF	PC860	–	328(326.6)	+1	–	–	–	–	5.2	RNP 1
FROM PC860											
010	IF	PC860	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC851	–	320(319.4)	+1	19.08	–	-1850 +1500	–	5.2	RNP 1
030	TF	MEPIK	–	348(347.2)	+1	31.52	–	-FL120 +2450	–	–	RNP 1
040	TF	PC999	–	011(009.7)	+1	33.98	–	–	–	–	RNP 1
050	TF	KUMUN	–	348(347.3)	+1	25.05	–	–	–	–	RNP 1

KAMGO 1S 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
INITIAL CLIMB RWY 33L											
010	CF	PC860	–	329(328.0)	+1	–	–	–	–	5.3	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 33R											
010	CF	PC860	–	328(326.6)	+1	–	–	–	–	5.3	RNP 1
FROM PC860											
010	IF	PC860	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC801	–	039(037.6)	+1	10.96	–	–	-390	5.3	RNP 1
030	TF	PC821	–	092(091.0)	+1	15.39	–	@1850	–	5.3	RNP 1
040	TF	PC822	–	149(148.4)	+1	12.95	–	+2450	–	4.8	RNP 1

050	TF	PC831	–	176(175.1)	+1	25.08	–	+FL120	–	4.9	RNP 1
060	TF	VINIX	–	190(189.1)	+1	38.98	–	–	–	–	RNP 1
070	TF	KAMGO	–	217(215.9)	+1	21.07	–	–	–	–	RNP 1

NOBID 2K 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
INITIAL CLIMB RWY 33L											
010	CF	PC860	–	329(328.0)	+1	–	–	–	–	5.0	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 33R											
010	CF	PC860	–	328(326.6)	+1	–	–	–	–	5.0	RNP 1
FROM PC860											
010	IF	PC860	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC861	–	264(262.8)	+1	15.30	–	-1850 +1200	–	4.9	RNP 1
030	TF	PC862	–	201(200.0)	+1	44.95	–	+FL130	–	6.2	RNP 1
040	TF	NOBID	–	201(199.9)	+1	38.55	–	–	–	–	RNP 1

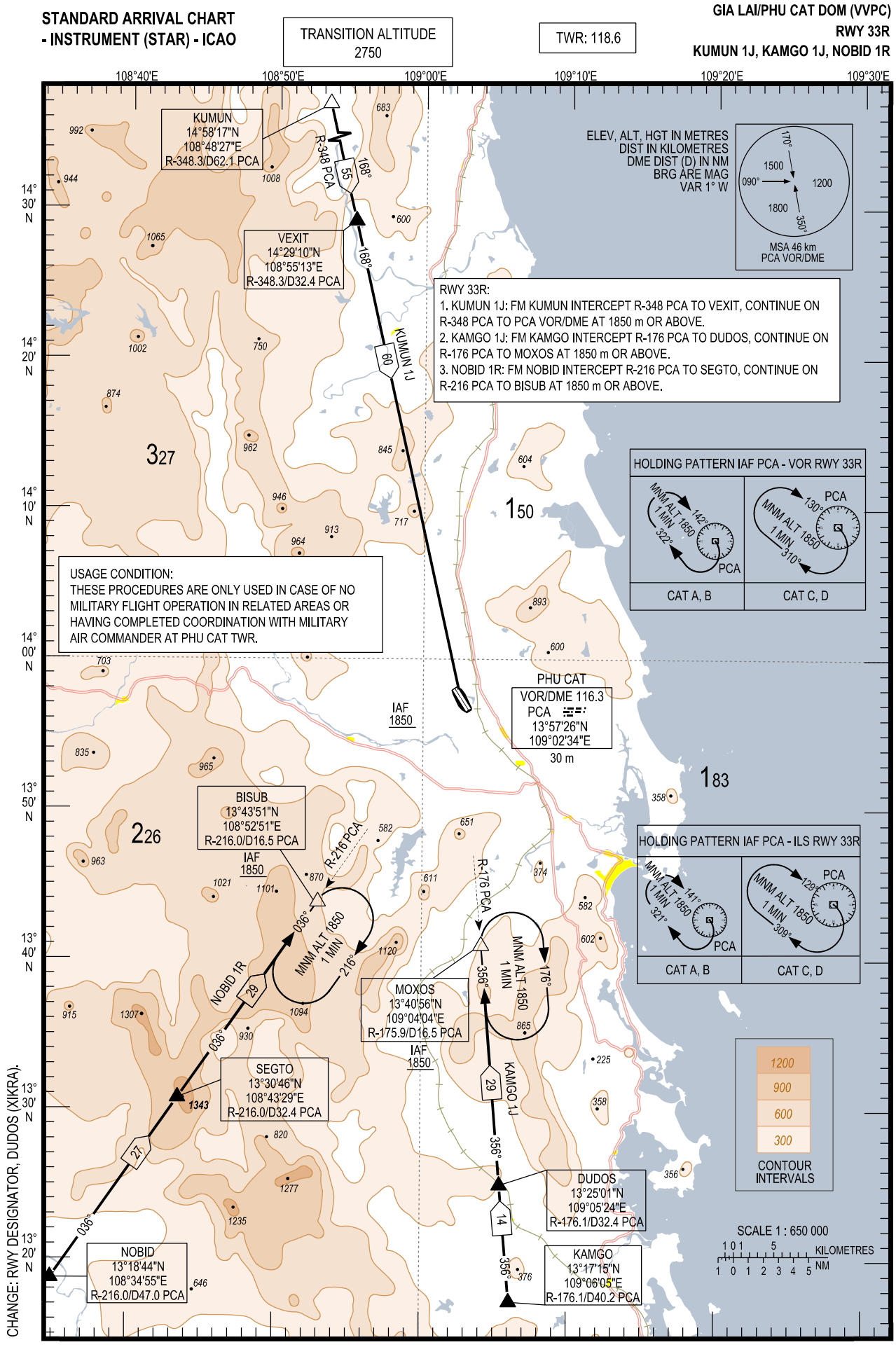
NOBID 2L DEPARTURE

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
INITIAL CLIMB RWY 33L											
010	CF	PC860	–	329(328.0)	+1	–	–	–	–	5.3	RNP 1
INITIAL CLIMB RWY 33R											
010	CF	PC860	–	328(326.6)	+1	–	–	–	–	5.3	RNP 1
FROM PC860											
010	IF	PC860	–	–	+1	–	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	PC801	–	039(037.6)	+1	10.96	–	–	-390	5.3	RNP 1
030	TF	PC821	–	092(091.0)	+1	15.39	–	@1850	–	5.3	RNP 1
040	TF	PC822	–	149(148.4)	+1	12.95	–	+2450	–	5.0	RNP 1
050	TF	PC841	–	217(216.5)	+1	25.62	–	+FL120	–	4.9	RNP 1
060	TF	NINOV	–	217(216.3)	+1	51.28	–	–	–	–	RNP 1
070	TF	NOBID	–	241(239.6)	+1	31.35	–	–	–	–	RNP 1

2. WAYPOINT LIST

WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DOXIS	14°29'58.2"N	109°02'25.7"E
KAMGO	13°17'15.0"N	109°06'05.0"E
KUMUN	14°58'17.0"N	108°48'27.0"E
MEPIK	14°26'52.3"N	108°48'21.2"E
NINOV	13°27'20.6"N	108°49'53.5"E
NOBID	13°18'44.0"N	108°34'55.0"E
PC801	14°07'03.4"N	109°02'50.8"E
PC811	14°13'17.4"N	109°06'17.5"E
PC821	14°06'54.8"N	109°11'23.8"E

WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC822	14°00'56.1"N	109°15'10.0"E
PC831	13°47'23.0"N	109°16'20.7"E
PC841	13°49'45.7"N	109°06'42.9"E
PC851	14°10'12.1"N	108°52'13.8"E
PC860	14°02'20.9"N	108°59'08.0"E
PC861	14°01'18.4"N	108°50'42.0"E
PC862	13°38'23.5"N	108°42'11.5"E
PC999	14°45'02.1"N	108°51'32.0"E
VINIX	13°26'30.6"N	109°12'55.1"E

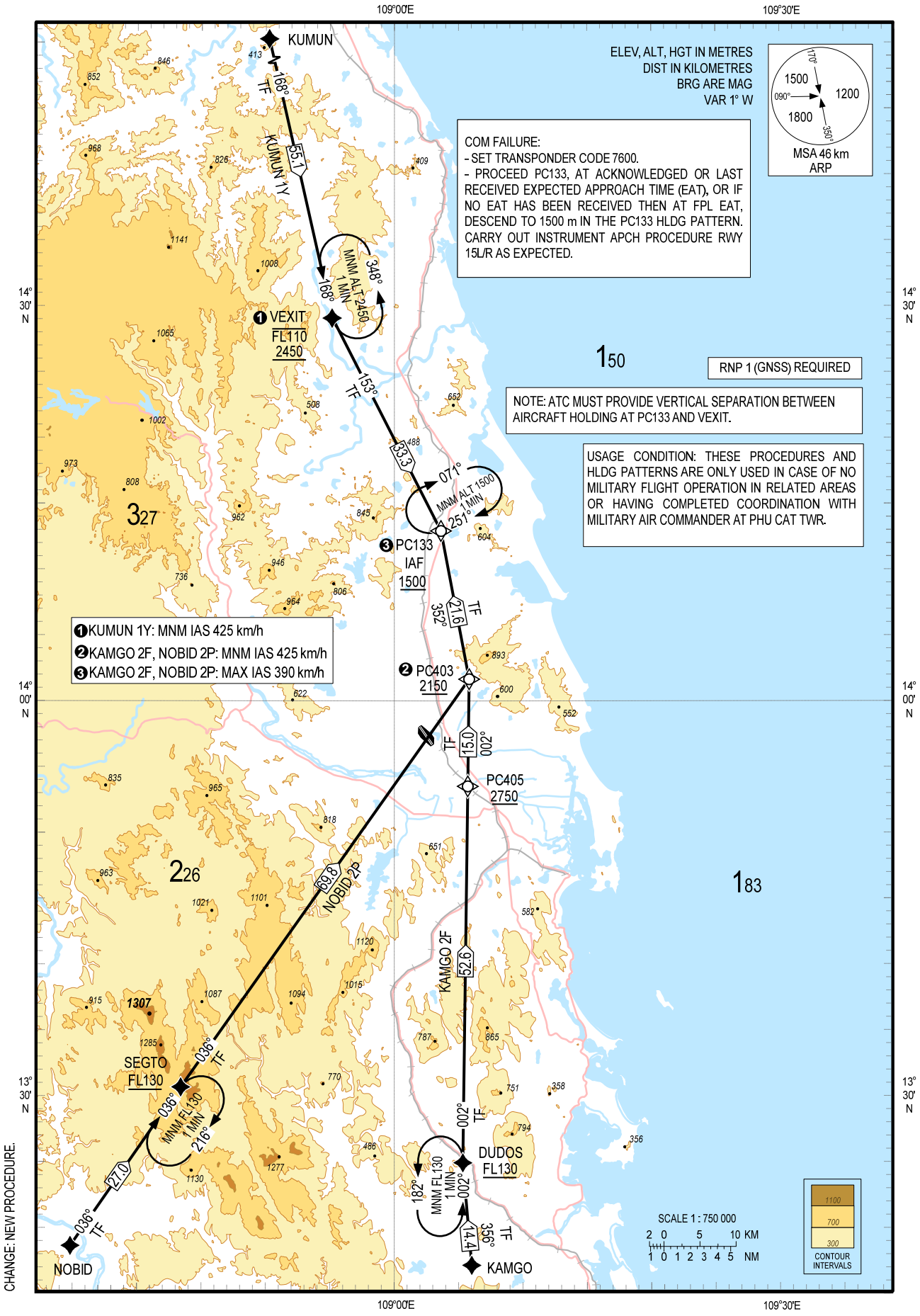

STANDARD ARRIVAL CHART
- INSTRUMENT (STAR) - ICAO
TRANSITION ALTITUDE
2750
TWR: 118.6
GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RWY 33R
KUMUN 1J, KAMGO 1J, NOBID 1R
108°40'E
108°50'E
109°00'E
109°10'E
109°20'E
109°30'E
14° 30' N
14° 20' N
14° 10' N
14° 00' N
13° 50' N
13° 40' N
13° 30' N
13° 20' N
KUMUN
14°58'17"N
108°48'27"E
R-348.3/D62.1 PCA
R-348 PCA
55
168°
VEXIT
14°29'10"N
108°55'13"E
R-348.3/D32.4 PCA
168°
KUMUN 1J
60
ELEV, ALT, HGT IN METRES
DIST IN KILOMETRES
DME DIST (D) IN NM
BRG ARE MAG
VAR 1° W
170°
1500
090°
1200
1800
350°
MSA 46 km
PCA VOR/DME
RWY 33R:
1. KUMUN 1J: FM KUMUN INTERCEPT R-348 PCA TO VEXIT, CONTINUE ON R-348 PCA TO PCA VOR/DME AT 1850 m OR ABOVE.
2. KAMGO 1J: FM KAMGO INTERCEPT R-176 PCA TO DUDOS, CONTINUE ON R-176 PCA TO MOXOS AT 1850 m OR ABOVE.
3. NOBID 1R: FM NOBID INTERCEPT R-216 PCA TO SEGTO, CONTINUE ON R-216 PCA TO BISUB AT 1850 m OR ABOVE.
HOLDING PATTERN IAF PCA - VOR RWY 33R
MNM ALT 1850
1 MIN
142°
322°
PCA
130°
310°
CAT A, B
CAT C, D
USAGE CONDITION:
THESE PROCEDURES ARE ONLY USED IN CASE OF NO MILITARY FLIGHT OPERATION IN RELATED AREAS OR HAVING COMPLETED COORDINATION WITH MILITARY AIR COMMANDER AT PHU CAT TWR.
PHU CAT
VOR/DME 116.3
PCA
13°57'26"N
109°02'34"E
30 m
IAF
1850
BISUB
13°43'51"N
108°52'51"E
R-216.0/D16.5 PCA
R-216 PCA
IAF
1850
036°
MNM ALT 1850
1 MIN
216°
NOBID 1R
29
036°
SEGTO
13°30'46"N
108°43'29"E
R-216.0/D32.4 PCA
27
036°
NOBID
13°18'44"N
108°34'55"E
R-216.0/D47.0 PCA
MOXOS
13°40'56"N
109°04'04"E
R-175.9/D16.5 PCA
IAF
1850
R-176 PCA
356°
MNM ALT 1850
1 MIN
176°
KAMGO 1J
29
356°
DUDOS
13°25'01"N
109°05'24"E
R-176.1/D32.4 PCA
14
356°
KAMGO
13°17'15"N
109°06'05"E
R-176.1/D40.2 PCA
HOLDING PATTERN IAF PCA - ILS RWY 33R
MNM ALT 1850
1 MIN
141°
321°
PCA
129°
309°
CAT A, B
CAT C, D
1200
900
600
300
CONTOUR
INTERVALS
SCALE 1 : 650 000
KILOMETRES
NM
CHANGE: RWY DESIGNATOR, DUDOS (XIKRA).

STANDARD ARRIVAL CHART – INSTRUMENT (STAR) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 15L/R
KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P



STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 15L/R
KUMUN 1Y, KAMGO 2F, NOBID 2P

1. TABULAR DESCRIPTION

KUMUN 1Y ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	KUMUN	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	VEXIT	–	168(167.2)	+1	55.05	–	-FL110 +2450	+425	RNP 1
030	TF	PC133	–	153(152.1)	+1	33.32	–	+1500	–	RNP 1

KAMGO 2F ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	KAMGO	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	DUDOS	–	356(355.1)	+1	14.37	–	+FL130	–	RNP 1
030	TF	PC405	–	002(000.7)	+1	52.55	–	+2750	–	RNP 1
040	TF	PC403	–	002(000.7)	+1	15.00	–	+2150	+425	RNP 1
050	TF	PC133	–	352(350.6)	+1	21.59	–	+1500	-390	RNP 1

NOBID 2P ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	NOBID	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SEGTO	–	036(034.9)	+1	27.04	–	+FL130	–	RNP 1
030	TF	PC403	–	036(035.3)	+1	69.77	–	+2150	+425	RNP 1
040	TF	PC133	–	352(350.6)	+1	21.59	–	+1500	-390	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
DUDOS	002(000.7)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+FL130	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC133	251(250.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1500	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
SEGTO	036(035.3)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+FL130	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
VEXIT	168(167.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+2450	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

3. WAYPOINT LIST

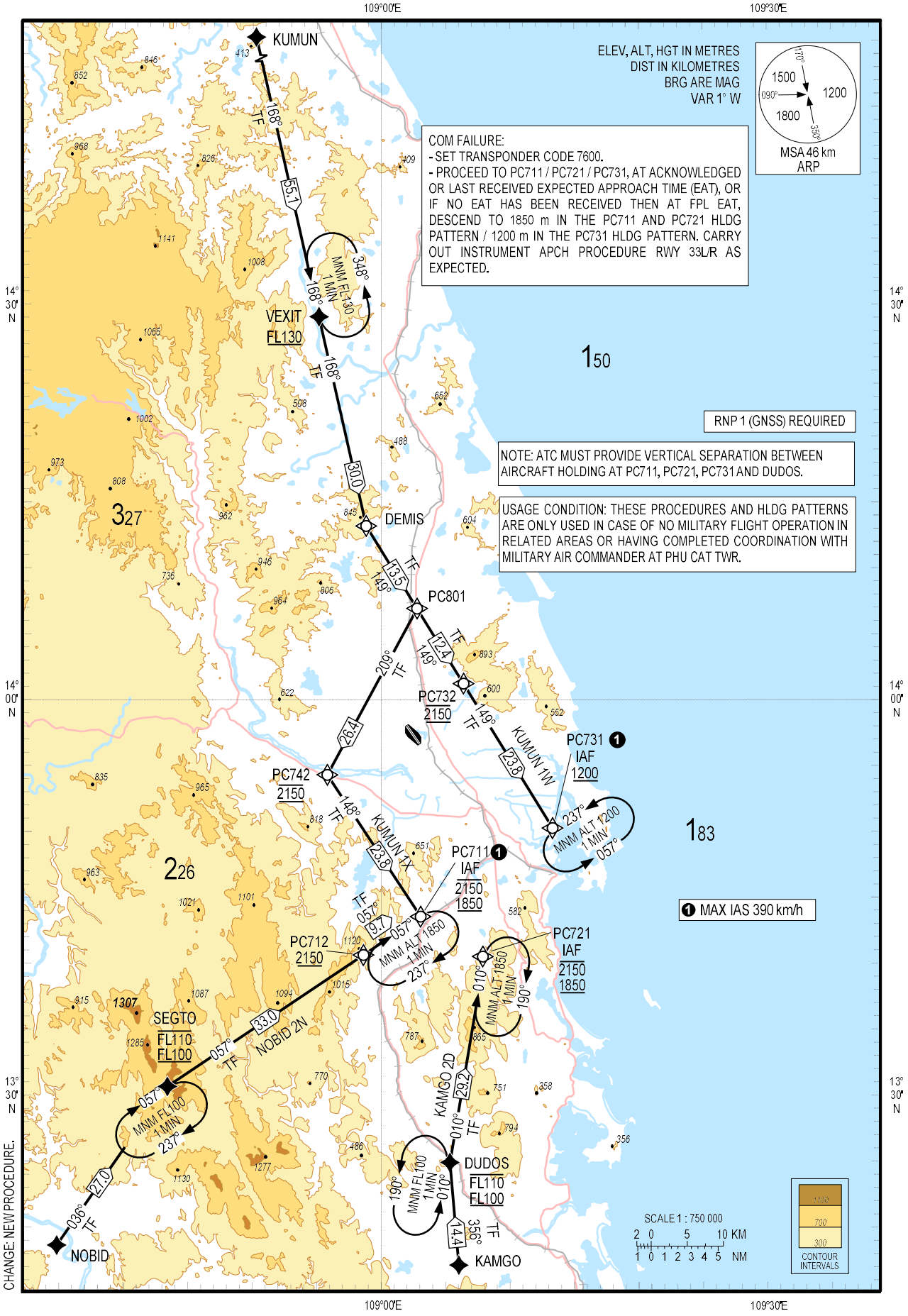
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DUDOS	13°25'01.0"N	109°05'24.0"E
KAMGO	13°17'15.0"N	109°06'05.0"E
KUMUN	14°58'17.0"N	108°48'27.0"E
NOBID	13°18'44.0"N	108°34'55.0"E
PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E
PC403	14°01'38.9"N	109°05'51.0"E
PC405	13°53'30.9"N	109°05'45.0"E
SEGTO	13°30'46.0"N	108°43'29.0"E
VEXIT	14°29'10.0"N	108°55'13.0"E

STANDARD ARRIVAL CHART – INSTRUMENT (STAR) – ICAO

TRANSITION ALTITUDE 2750

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 33L/R
KUMUN 1W, KUMUN 1X,
KAMGO 2D, NOBID 2N



STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
2750

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP RWY 33L/R
KUMUN 1W, KUMUN 1X,
KAMGO 2D, NOBID 2N

1. TABULAR DESCRIPTION

KUMUN 1W ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	KUMUN	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	VEXIT	–	168(167.2)	+1	55.05	–	+FL130	–	RNP 1
030	TF	DEMIS	–	168(167.2)	+1	30.00	–	–	–	RNP 1
040	TF	PC801	–	149(148.3)	+1	13.53	–	–	–	RNP 1
050	TF	PC732	–	149(148.4)	+1	12.36	–	@2150	–	RNP 1
060	TF	PC731	–	149(148.4)	+1	23.75	–	+1200	-390	RNP 1

KUMUN 1X ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	KUMUN	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	VEXIT	–	168(167.2)	+1	55.05	–	+FL130	–	RNP 1
030	TF	DEMIS	–	168(167.2)	+1	30.00	–	–	–	RNP 1
040	TF	PC801	–	149(148.3)	+1	13.53	–	–	–	RNP 1
050	TF	PC742	–	209(208.3)	+1	26.44	–	@2150	–	RNP 1
060	TF	PC711	–	148(146.7)	+1	23.75	–	-2150 +1850	-390	RNP 1

KAMGO 2D ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	KAMGO	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	DUDOS	–	356(355.1)	+1	14.37	–	-FL110 +FL100	–	RNP 1
030	TF	PC721	–	010(009.1)	+1	29.18	–	-2150 +1850	–	RNP 1

NOBID 2N ARRIVAL

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
010	IF	NOBID	–	–	+1	–	–	–	–	RNP 1
020	TF	SEGTO	–	036(034.9)	+1	27.04	–	-FL110 +FL100	–	RNP 1
030	TF	PC712	–	057(056.1)	+1	33.02	–	+2150	–	RNP 1
040	TF	PC711	–	057(056.1)	+1	9.65	–	-2150 +1850	-390	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed limit (km/h)	Nav Spec
DUDOS	010(009.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+FL100	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC711	057(056.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC721	010(009.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC731	237(236.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

SEGTO	057(056.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+FL100	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
VEXIT	168(167.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+FL130	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

3. WAYPOINT LIST

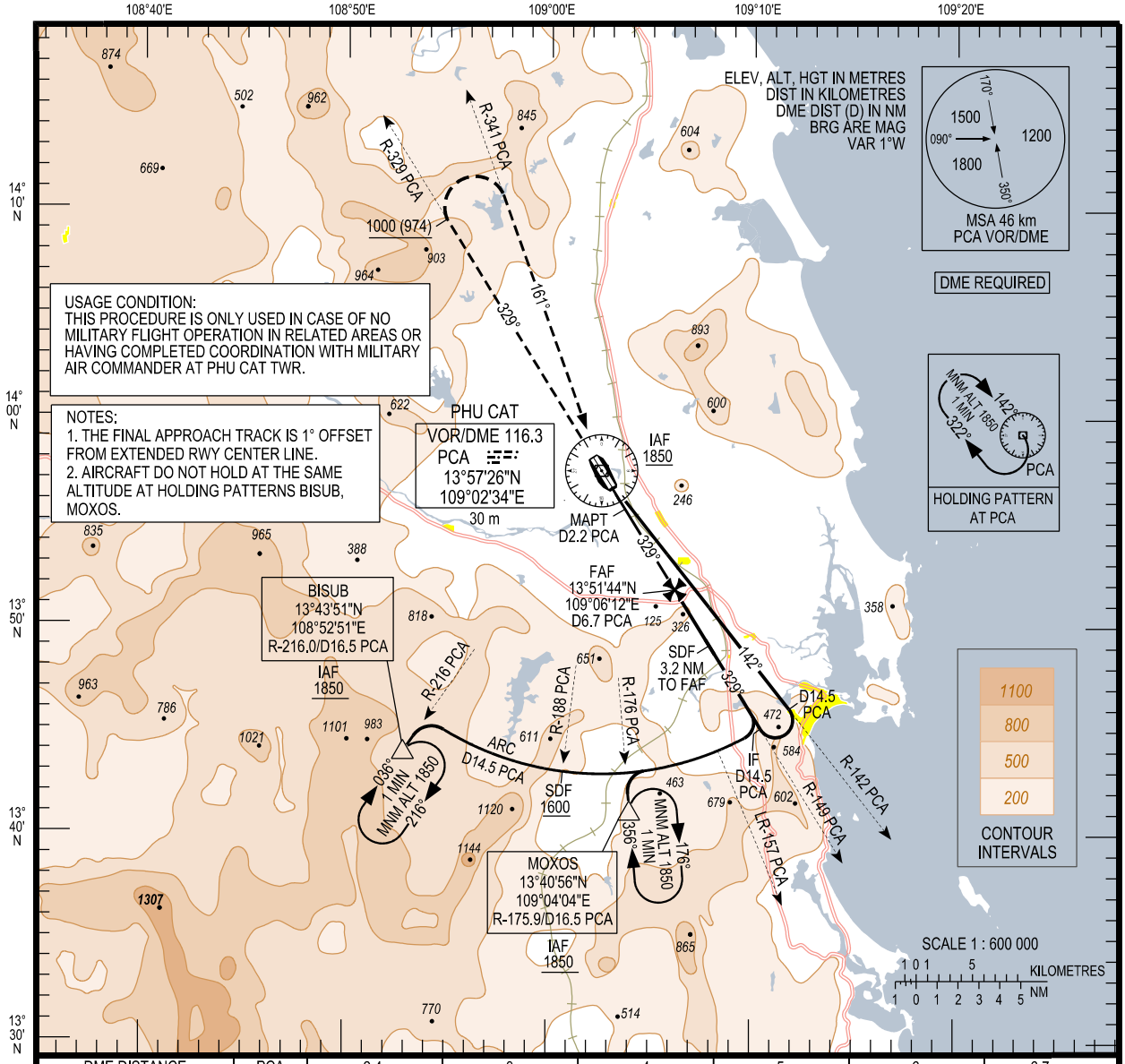
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
DEMIS	14°13'18.0"N	108°58'54.0"E
DUDOS	13°25'01.0"N	109°05'24.0"E
KAMGO	13°17'15.0"N	109°06'05.0"E
KUMUN	14°58'17.0"N	108°48'27.0"E
NOBID	13°18'44.0"N	108°34'55.0"E
PC711	13°43'40.3"N	109°03'07.2"E
PC712	13°40'45.4"N	108°58'40.6"E
PC721	13°40'38.7"N	109°07'57.3"E
PC731	13°50'23.0"N	109°13'21.7"E
PC732	14°01'21.0"N	109°06'26.9"E
PC742	13°54'26.1"N	108°55'52.9"E
PC801	14°07'03.4"N	109°02'50.8"E
SEGTO	13°30'46.0"N	108°43'29.0"E
VEXIT	14°29'10.0"N	108°55'13.0"E

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R - ELEV 26 m

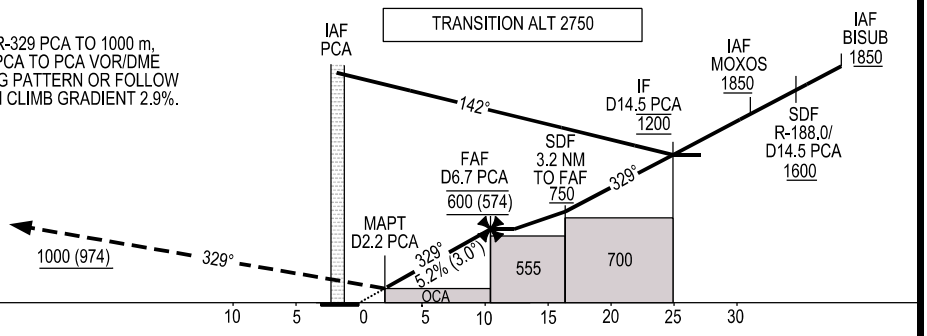
TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
VOR Z RWY 33R
CAT A, B



DME DISTANCE	PCA	2.4	3	4	5	6	6.7
ALTITUDE (5.2%)		180	240	340	435	535	600

MISSED APPROACH:
PASSING PCA VOR/DME CLIMB ON R-329 PCA TO 1000 m, TURN RIGHT TO INTERCEPT R-341 PCA TO PCA VOR/DME AT 1850 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS. MNM CLIMB GRADIENT 2.9%.



OCA (H)	A	B
STRAIGHT-IN APPROACH	180 (154)	
CIRCLING	300 (270)	

GS	km/h	150	200	250	300
FAF-MAPT 8.4 km	min:s	3:21	2:31	2:01	1:40
RATE OF DESCENT 5.2% (3°)	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4

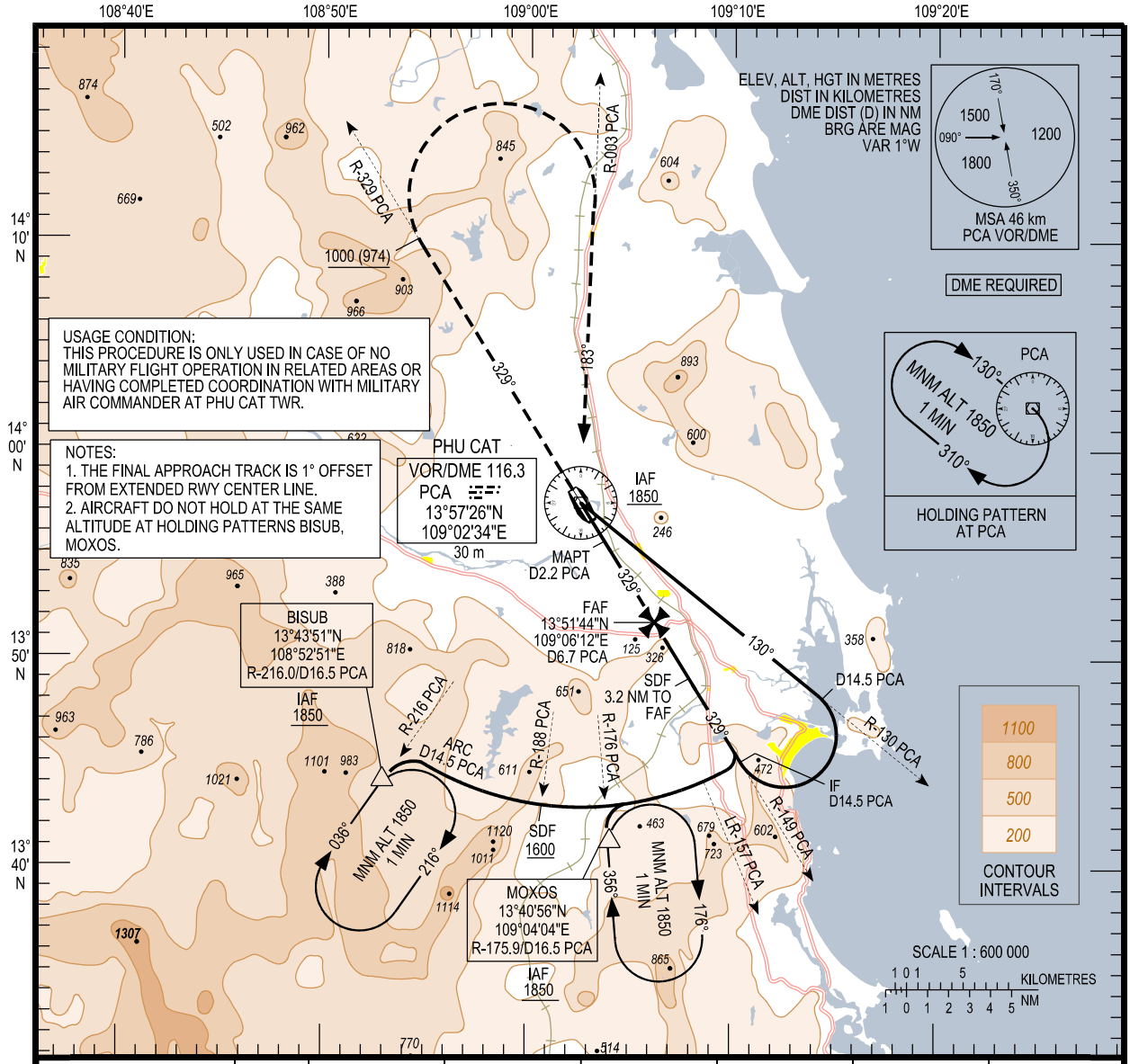
CHANGE: RWY DESIGNATOR.

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R - ELEV 26 m

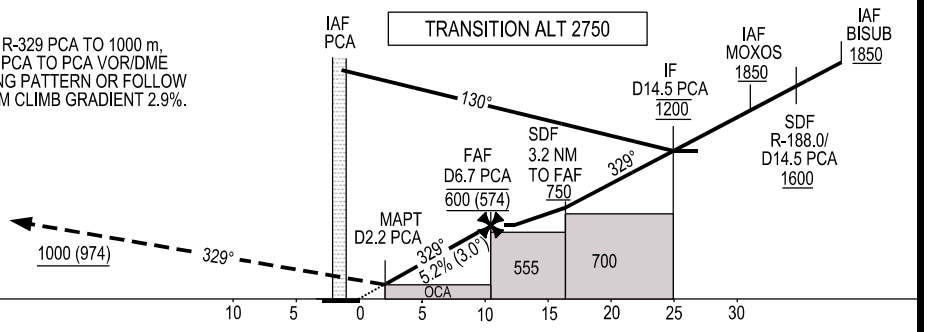
TWR: 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM(VVPC)
VOR Y RWY 33R
CAT C, D



DME DISTANCE	PCA	2.4	3	4	5	6	6.7
ALTITUDE (5.2%)		180	240	340	435	535	600

MISSED APPROACH:
PASSING PCA VOR/DME CLIMB ON R-329 PCA TO 1000 m, TURN RIGHT TO INTERCEPT R-003 PCA TO PCA VOR/DME AT 1850 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS. MNM CLIMB GRADIENT 2.9%.



CHANGE: RWY DESIGNATOR.

OCA (H)	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	180 (154)	
CIRCLING	450 (420)	

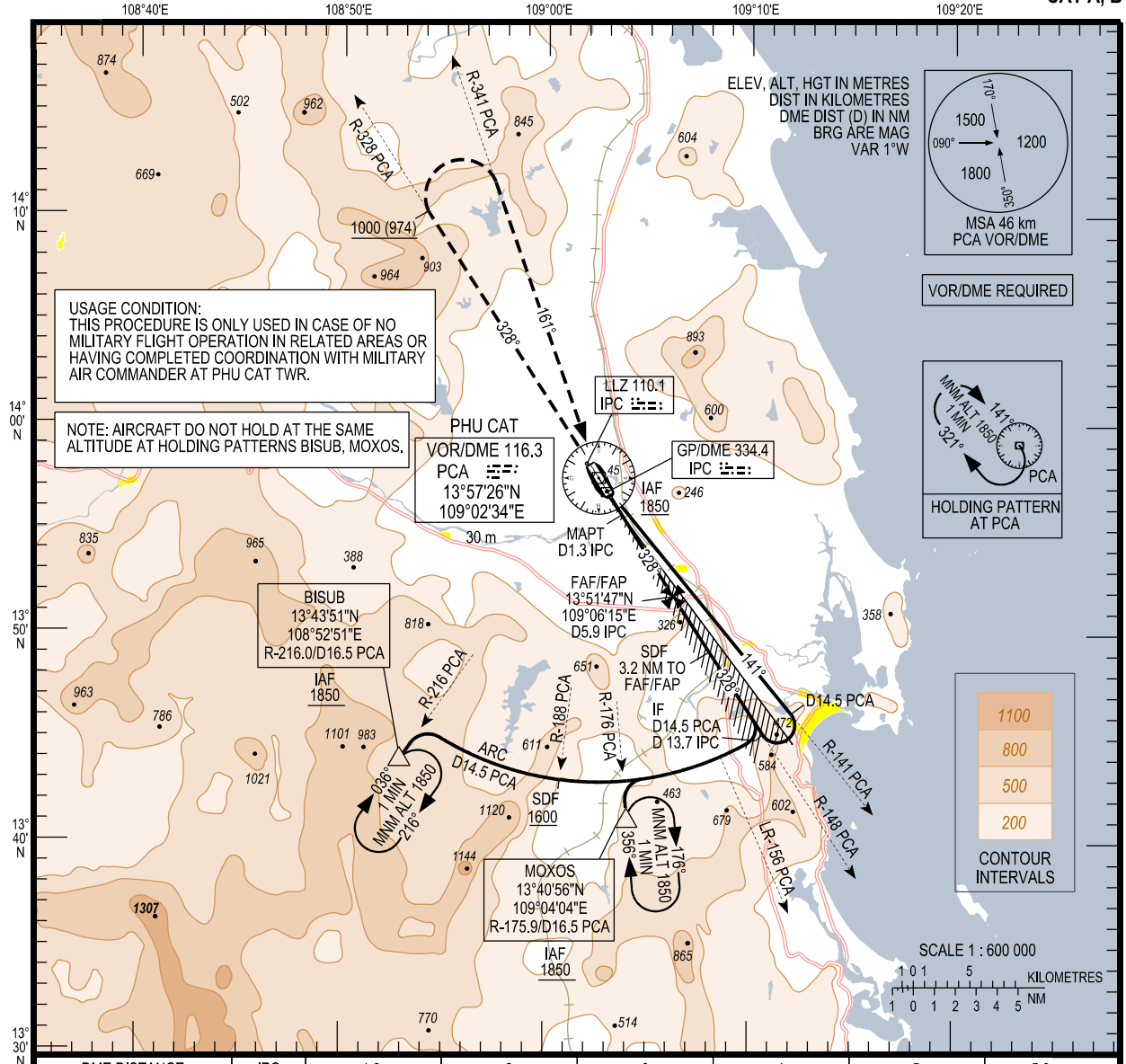
GS	km/h	150	200	250	300
FAF-MAPT 8.4 km	min:s	3:21	2:31	2:01	1:40
RATE OF DESCENT 5.2% (3°)	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R - ELEV 26.0 m

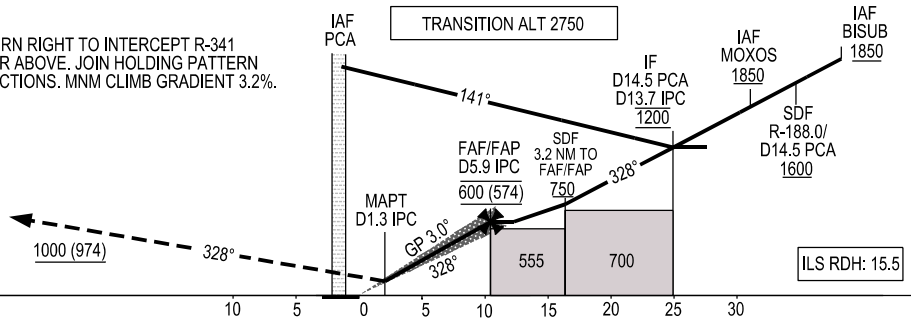
TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
ILS X RWY 33R
CAT A, B



DME DISTANCE	IPC	1.3	2	3	4	5	5.9
ALTITUDE (3.0°)		160	220	320	415	510	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON R-328 PCA TO 1000 m, TURN RIGHT TO INTERCEPT R-341 PCA TO PCA VOR/DME AT 1850 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS. MNM CLIMB GRADIENT 3.2%.



OCA (H)		A	B
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	109 (83)	112 (86)
	GP INOP	160 (134)	
CIRCLING		300 (270)	

GS	km/h	150	200	250	300
FAF-MAPT 8.5 km	min:s	3:25	2:34	2:03	1:42
RATE OF DESCENT 5.2% (3°)	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4

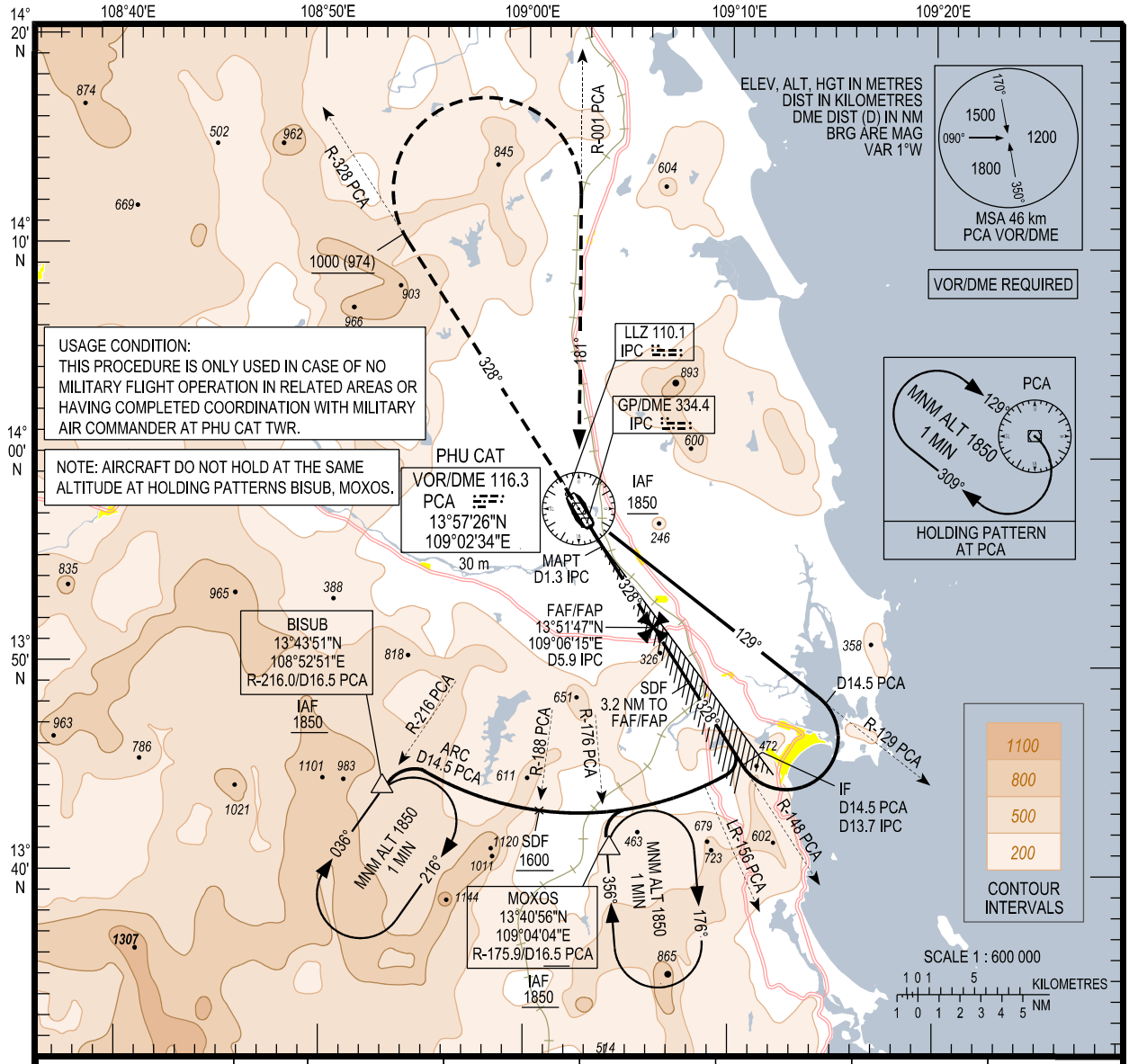
CHANGE: RWY DESIGNATOR.

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R - ELEV 26.0 m

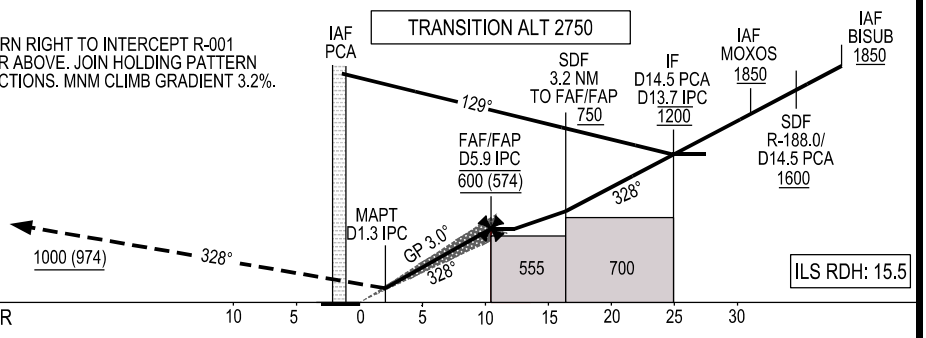
TWR: 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
ILS W RWY 33R
CAT C, D



DME DISTANCE	IPC	1.3	2	3	4	5	5.9
ALTITUDE (3.0°)		160	220	320	415	510	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON R-328 PCA TO 1000 m, TURN RIGHT TO INTERCEPT R-001 PCA TO PCA VOR/DME AT 1850 m OR ABOVE. JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS. MNM CLIMB GRADIENT 3.2%.



OCA (H)		C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	115 (89)	118 (92)
	GP INOP	160 (134)	
CIRCLING		450 (420)	

GS	km/h	150	200	250	300
FAF-MAPT 8.5 km	min:s	3:25	2:34	2:03	1:42
RATE OF DESCENT 5.2% (3°)	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4

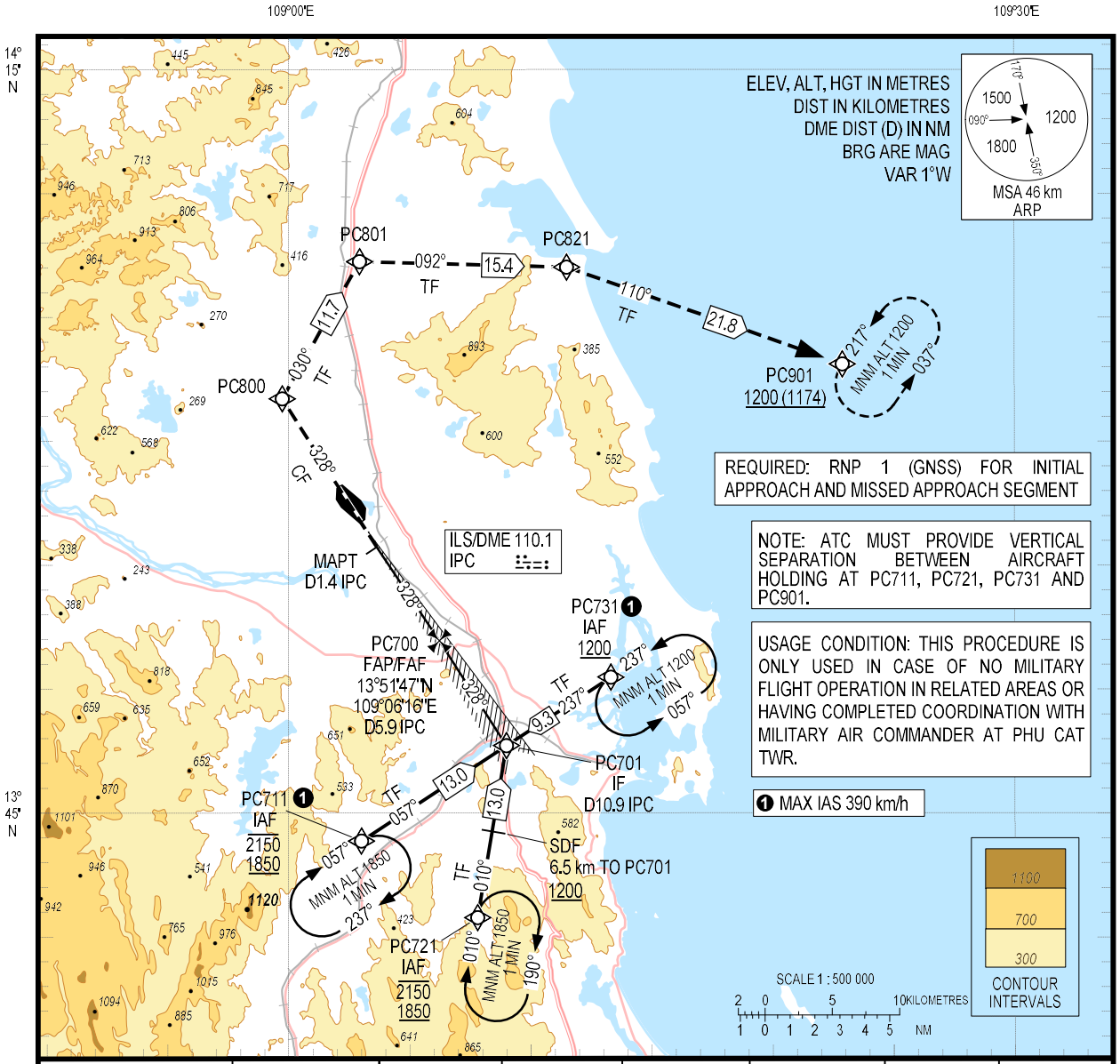
CHANGE: RWY DESIGNATOR.

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R – ELEV 26.0 m

TWR 118.6

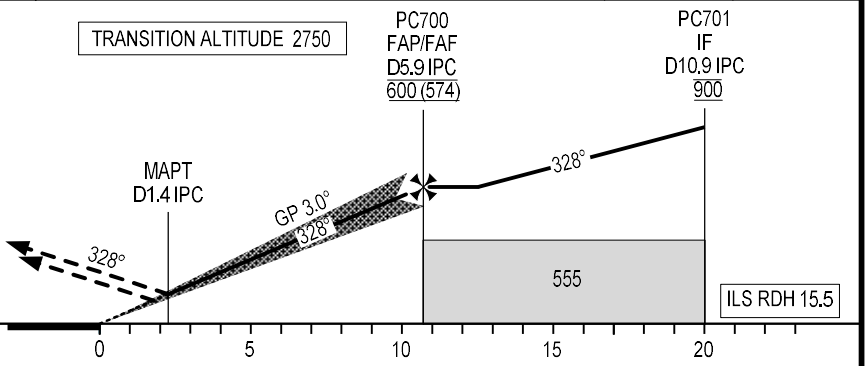
GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
ILS Z RWY 33R



DME DISTANCE	IPC	1.4	2	3	4	5	5.9
ALT (3.0°)		160	220	320	415	510	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC800, TURN RIGHT TO PC801, PC821, PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



ILS RDH 15.5

OCA (H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	109 (83)	112 (86)	115 (89)	118 (92)
	GP INOP	160 (134)			
CIRCLING		NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPT 8.4 km	min:s	3:22	2:31	2:01	1:41

CHANGE: RWY DESIGNATOR, PROCEDURE.

Procedure coding

1. ILS Z RWY 33R

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC711

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC711	-	-	+1	-	-	-2150 +1850	-390	-	RNP 1
2	TF	PC701	-	057 (056.1)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP 1

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC721

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC721	-	-	+1	-	-	-2150 +1850	-	-	RNP 1
2	TF	PC701	-	010 (009.1)	+1	13.0	-	@900	-	-	RNP 1

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC731

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC731	-	-	+1	-	-	+1200	-390	-	RNP 1
2	TF	PC701	-	237 (236.2)	+1	9.3	-	@900	-	-	RNP 1

MISSED APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	CF	PC800	-	328 (327.0)	+1	-	-	-	-	-	RNP 1
2	TF	PC801	-	030 (029.0)	+1	11.7	-	-	-	-	RNP 1
3	TF	PC821	-	092 (091.0)	+1	15.4	-	-	-	-	RNP 1
4	TF	PC901	-	110 (108.9)	+1	21.8	-	+1200	-	-	RNP 1
5	HM	PC901	-	217 (216.1)	+1	-	L	+1200	-	-	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURES

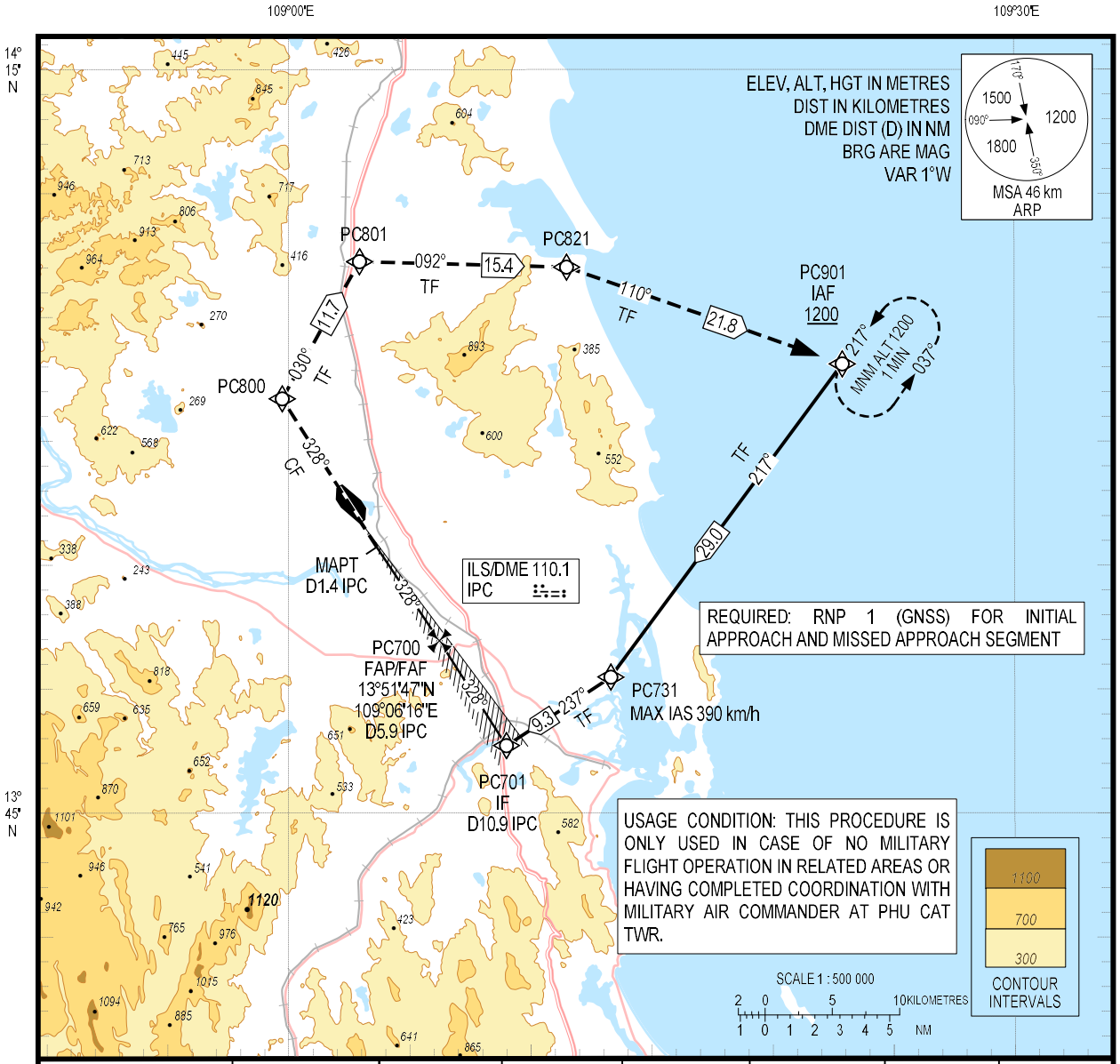
Holding Fix	Inbound Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC711	057 (056.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC721	010 (009.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC731	237 (236.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1
PC901	217 (216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R – ELEV 26.0 m

TWR 118.6

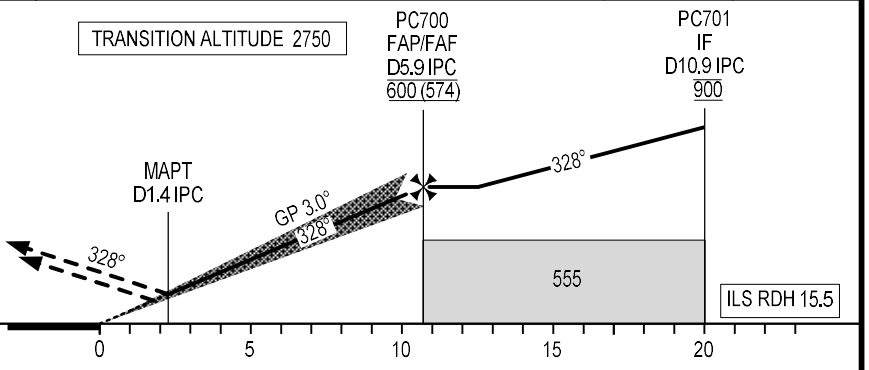
GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
ILS Y RWY 33R



DME DISTANCE	IPC	1.4	2	3	4	5	5.9
ALT (3.0°)		160	220	320	415	510	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC800, TURN RIGHT TO PC801, PC821, PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)		A	B	C	D
STRAIGHT-IN APPROACH	CAT I	109 (83)	112 (86)	115 (89)	118 (92)
	GP INOP	160 (134)			
CIRCLING		NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPT 8.4 km	min:s	3:22	2:31	2:01	1:41

CHANGE: RWY DESIGNATOR, PROCEDURE.

Procedure coding

1. ILS Y RWY 33R

INITIAL APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC901	-	-	+1	-	-	+1200	-	-	RNP 1
2	TF	PC731	-	217 (216.1)	+1	29.0	-	-	-390	-	RNP 1
3	TF	PC701	-	237 (236.2)	+1	9.3	-	@900	-	-	RNP 1

MISSED APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	CF	PC800	-	328 (327.0)	+1	-	-	-	-	-	RNP 1
2	TF	PC801	-	030 (029.0)	+1	11.7	-	-	-	-	RNP 1
3	TF	PC821	-	092 (091.0)	+1	15.4	-	-	-	-	RNP 1
4	TF	PC901	-	110 (108.9)	+1	21.8	-	+1200	-	-	RNP 1
5	HM	PC901	-	217 (216.1)	+1	-	L	+1200	-	-	RNP 1

2. HOLDING PROCEDURES

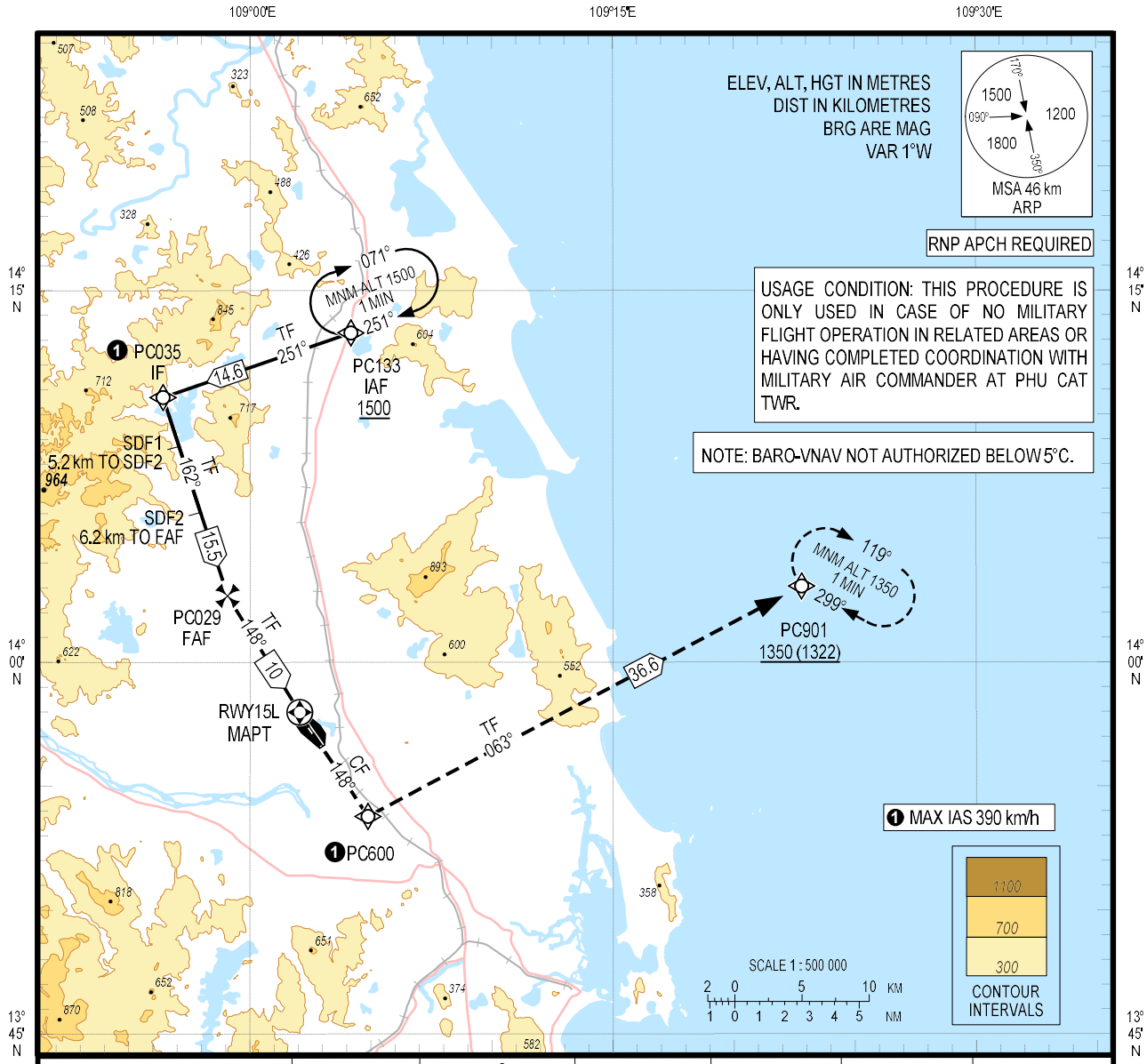
Holding Fix	Inbound Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC901	217 (216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP 1

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

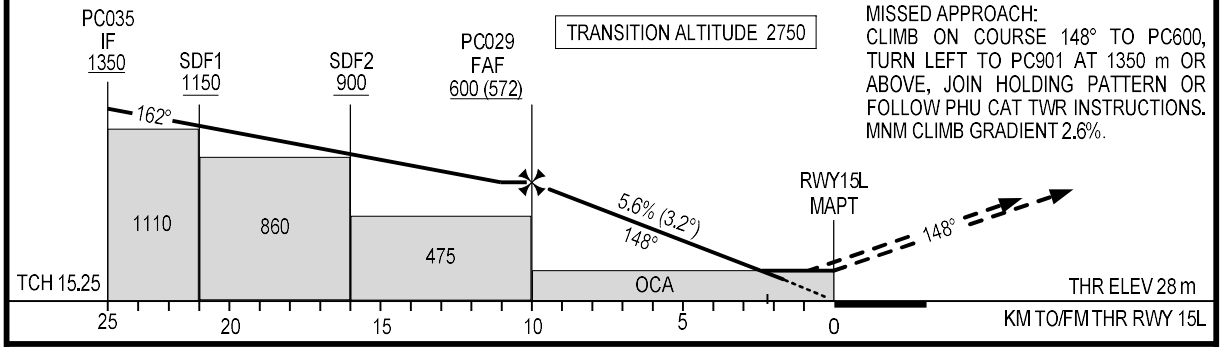
AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 15L – ELEV 28 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Z RWY 15L



KM TO NEXT WPT	RWY15L	3	5	7	9	10
ALT		210	320	435	545	600



TRANSITION ALTITUDE 2750

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 148° TO PC600, TURN LEFT TO PC901 AT 1350 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.
MNM CLIMB GRADIENT 2.6%.

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	210 (182)			
LNAV	255 (227)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.33	3.11	3.88	4.66
FAF - MAPT 10 km	min:s	3:59	2:59	2:23	2:00

CHANGE: NEW PROCEDURE.

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC133	–	–	+1	–	–	+1500	–	–	RNP APCH
020	TF	PC035	–	251(249.8)	+1	14.56	–	+1350	-390	–	RNP APCH
010	IF	PC035	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF1	–	162(161.4)	+1	4.13	–	+1150	–	–	RNP APCH
030	TF	SDF2	–	162(161.4)	+1	5.16	–	+900	–	–	RNP APCH
040	TF	PC029	–	162(161.5)	+1	6.20	–	+600	–	–	RNP APCH
050	TF	RW15L (MAPT)	Y	148(146.7)	+1	9.96	–	@43	–	-3.2°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC600	–	148(146.7)	+1	–	–	–	-390	–	RNP APCH
070	TF	PC901	–	063(062.0)	+1	36.57	–	+1350	–	–	RNP APCH
080	HM	PC901	–	299(298.0)	+1	–	R	+1350	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC133	251(250.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1500	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC901	299(298.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1350	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

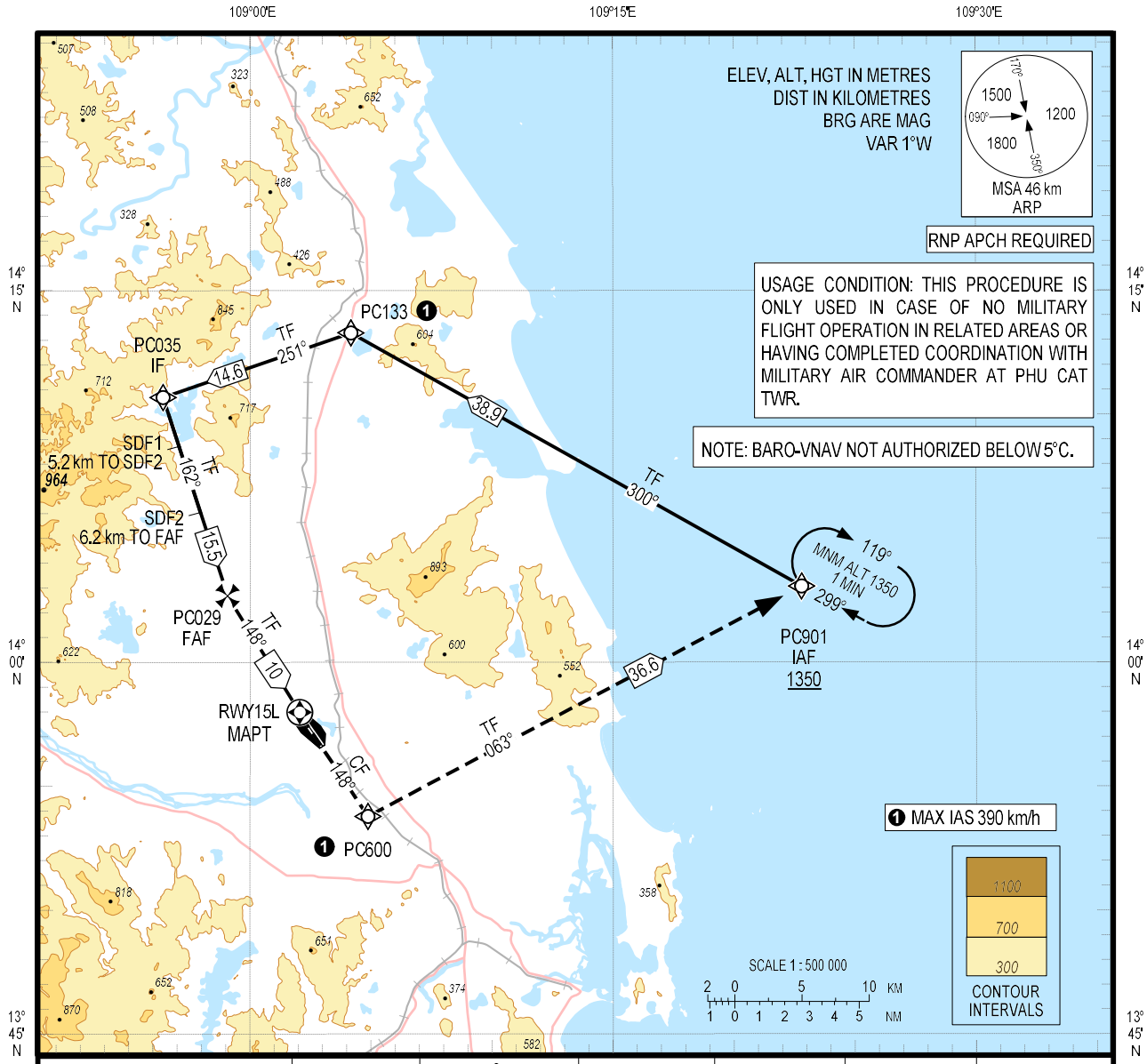
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC029	14°02'30.0"N	108°59'02.0"E
PC035	14°10'27.8"N	108°56'17.6"E
PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E
PC600	13°53'47.5"N	109°04'54.0"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW15L	13°57'59.19"N	109°02'04.47"E
SDF1	14°08'20.4"N	108°57'01.5"E
SDF2	14°05'41.1"N	108°57'56.3"E

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

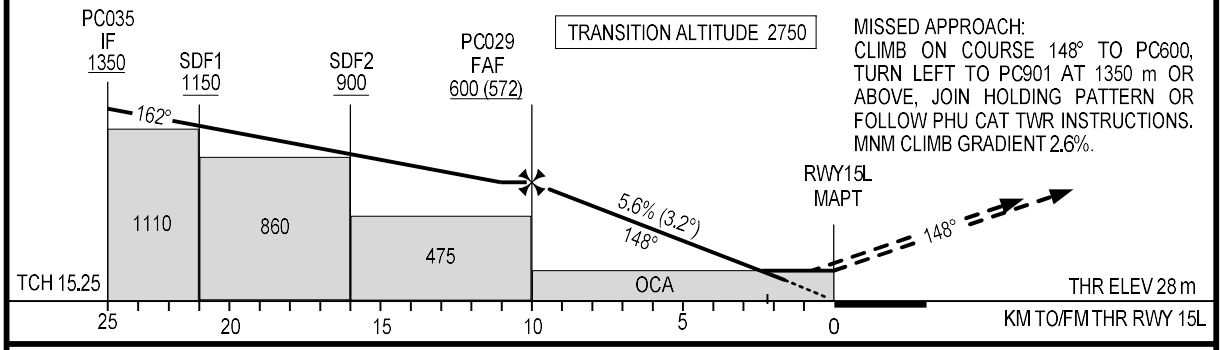
AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 15L – ELEV 28 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Y RWY 15L



KM TO NEXT WPT	RWY15L	3	5	7	9	10
ALT		210	320	435	545	600



TRANSITION ALTITUDE 2750

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 148° TO PC600, TURN LEFT TO PC901 AT 1350 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.
MNM CLIMB GRADIENT 2.6%.

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	210 (182)			
LNAV	255 (227)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.33	3.11	3.88	4.66
FAF - MAPT 10 km	min:s	3:59	2:59	2:23	2:00

CHANGE: PROCEDURE.

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC901	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	PC133	–	300(298.7)	+1	38.85	–	–	-390	–	RNP APCH
030	TF	PC035	–	251(249.8)	+1	14.56	–	+1350	–	–	RNP APCH
010	IF	PC035	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF1	–	162(161.4)	+1	4.13	–	+1150	–	–	RNP APCH
030	TF	SDF2	–	162(161.4)	+1	5.16	–	+900	–	–	RNP APCH
040	TF	PC029	–	162(161.5)	+1	6.20	–	+600	–	–	RNP APCH
050	TF	RW15L (MAPT)	Y	148(146.7)	+1	9.96	–	@43	–	-3.2°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC600	–	148(146.7)	+1	–	–	–	-390	–	RNP APCH
070	TF	PC901	–	063(062.0)	+1	36.57	–	+1350	–	–	RNP APCH
080	HM	PC901	–	299(298.0)	+1	–	R	+1350	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC901	299(298.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1350	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

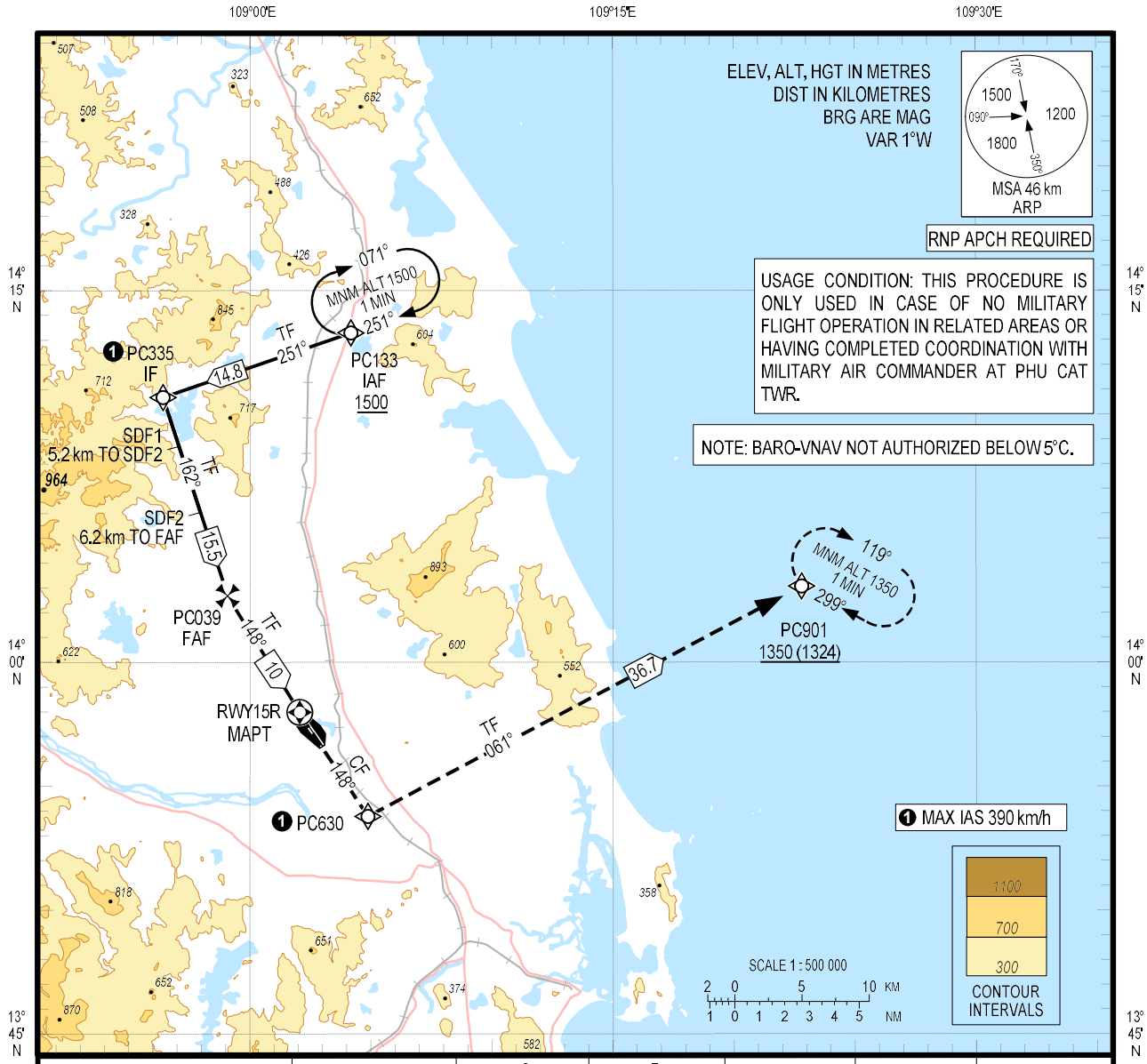
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC029	14°02'30.0"N	108°59'02.0"E
PC035	14°10'27.8"N	108°56'17.6"E
PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E
PC600	13°53'47.5"N	109°04'54.0"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW15L	13°57'59.19"N	109°02'04.47"E
SDF1	14°08'20.4"N	108°57'01.5"E
SDF2	14°05'41.1"N	108°57'56.3"E

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

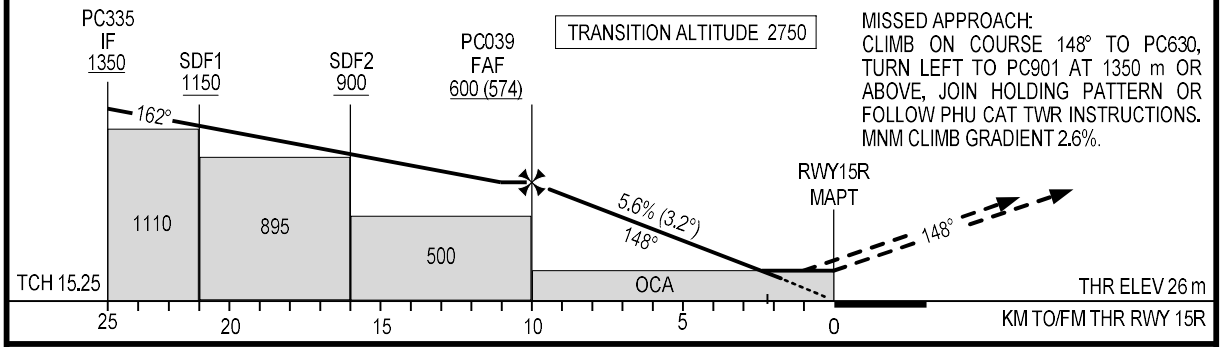
AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 15R – ELEV 26 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Z RWY 15R



KM TO NEXT WPT	RWY15R	3	5	7	9	10
ALT		210	320	435	545	600



TRANSITION ALTITUDE 2750

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 148° TO PC630, TURN LEFT TO PC901 AT 1350 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.
MNM CLIMB GRADIENT 2.6%.

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	210 (184)			
LNAV	275 (249)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.33	3.11	3.88	4.66
FAF - MAPT 10 km	min:s	4:00	3:00	2:24	2:00

CHANGE: NEW CHART.

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC133	–	–	+1	–	–	+1500	–	–	RNP APCH
020	TF	PC335	–	251(249.8)	+1	14.78	–	+1350	-390	–	RNP APCH
010	IF	PC335	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF1	–	162(161.4)	+1	4.14	–	+1150	–	–	RNP APCH
030	TF	SDF2	–	162(161.4)	+1	5.17	–	+900	–	–	RNP APCH
040	TF	PC039	–	162(161.5)	+1	6.21	–	+600	–	–	RNP APCH
050	TF	RW15R (MAPT)	Y	148(146.7)	+1	9.99	–	@42	–	-3.2°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC630	–	148(146.7)	+1	–	–	–	-390	–	RNP APCH
070	TF	PC901	–	061(060.4)	+1	36.70	–	+1350	–	–	RNP APCH
080	HM	PC901	–	299(298.0)	+1	–	R	+1350	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC133	251(250.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1500	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC901	299(298.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1350	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

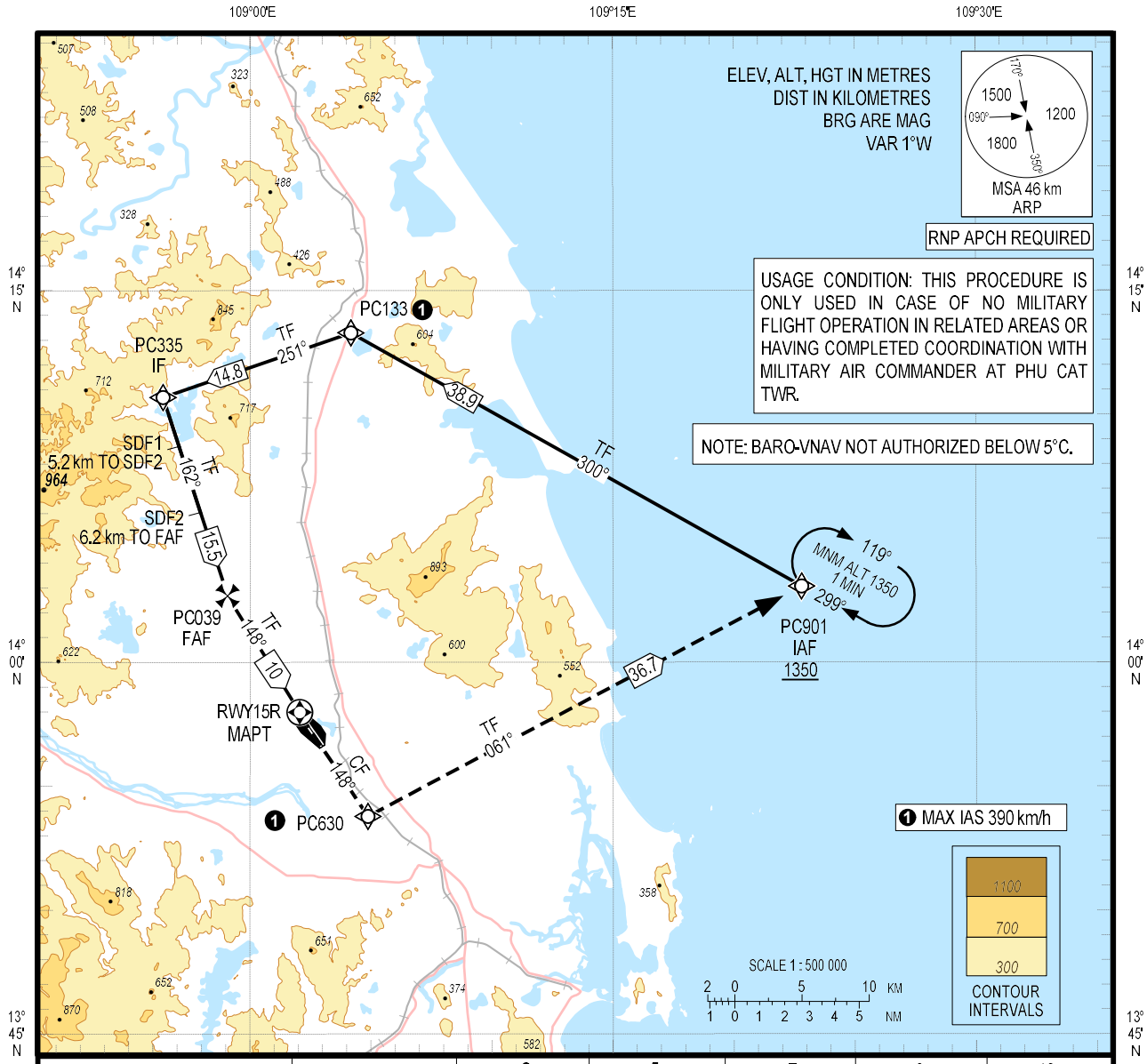
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC039	14°02'26.7"N	108°58'55.6"E
PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E
PC335	14°10'25.6"N	108°56'10.8"E
PC630	13°53'16.5"N	109°05'06.3"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW15R	13°57'55.34"N	109°01'58.50"E
SDF1	14°08'17.9"N	108°56'54.8"E
SDF2	14°05'38.3"N	108°57'49.7"E

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

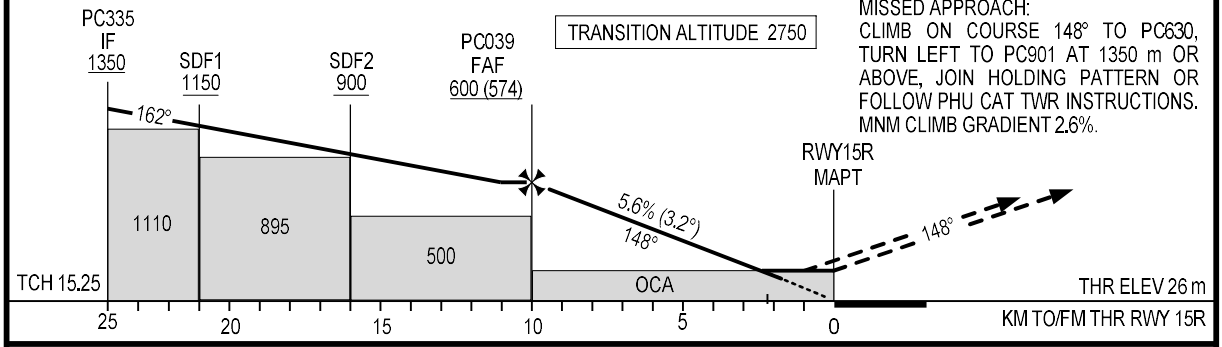
AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 15R – ELEV 26 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Y RWY 15R



KM TO NEXT WPT	RWY15R	3	5	7	9	10
ALT		210	320	435	545	600



TRANSITION ALTITUDE 2750

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 148° TO PC630, TURN LEFT TO PC901 AT 1350 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.
MNM CLIMB GRADIENT 2.6%.

OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	210 (184)			
LNAV	275 (249)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.33	3.11	3.88	4.66
FAF - MAPT 10 km	min:s	4:00	3:00	2:24	2:00

CHANGE: NEW CHART.

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC901	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	PC133	–	300(298.7)	+1	38.85	–	–	-390	–	RNP APCH
030	TF	PC335	–	251(249.8)	+1	14.78	–	+1350	–	–	RNP APCH
010	IF	PC335	–	–	+1	–	–	+1350	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF1	–	162(161.4)	+1	4.14	–	+1150	–	–	RNP APCH
030	TF	SDF2	–	162(161.4)	+1	5.17	–	+900	–	–	RNP APCH
040	TF	PC039	–	162(161.5)	+1	6.21	–	+600	–	–	RNP APCH
050	TF	RW15R (MAPT)	Y	148(146.7)	+1	9.99	–	@42	–	-3.2°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC630	–	148(146.7)	+1	–	–	–	-390	–	RNP APCH
070	TF	PC901	–	061(060.4)	+1	36.70	–	+1350	–	–	RNP APCH
080	HM	PC901	–	299(298.0)	+1	–	R	+1350	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC901	299(298.0)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1350	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC039	14°02'26.7"N	108°58'55.6"E
PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E
PC335	14°10'25.6"N	108°56'10.8"E
PC630	13°53'16.5"N	109°05'06.3"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW15R	13°57'55.34"N	109°01'58.50"E
SDF1	14°08'17.9"N	108°56'54.8"E
SDF2	14°05'38.3"N	108°57'49.7"E

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

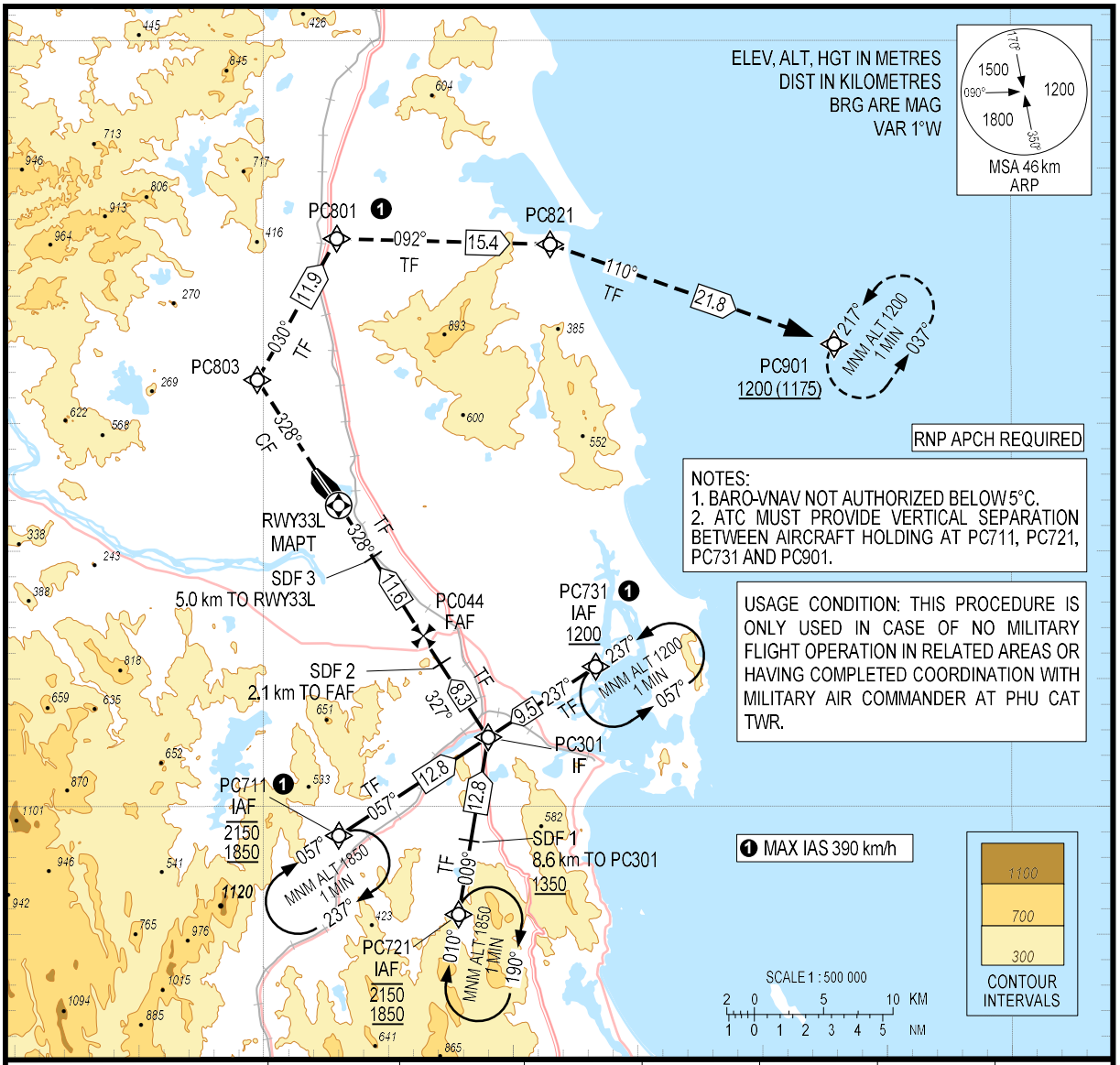
AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33L – ELEV 25 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Z RWY 33L

109°00'E 109°30'E

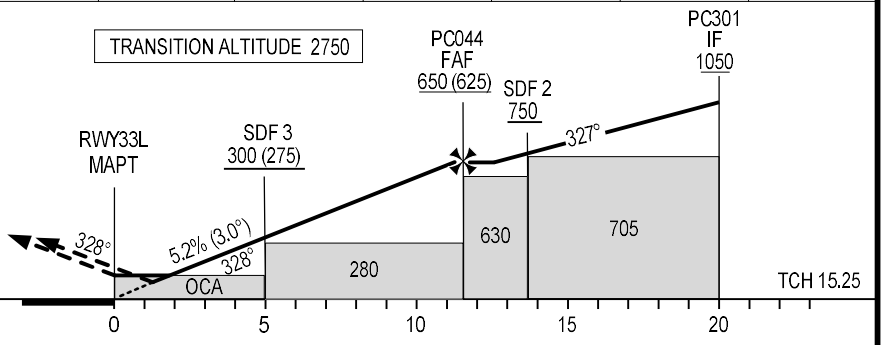
14° 15' N 13° 45' N



KM TO NEXT WPT	RWY33L	1.7	3	5	7	9	11.6
ALT		130	200	300	405	510	650

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC803, TURN RIGHT TO PC801, PC821, PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN HOLDING PATTERN OR FOLLOW PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	130 (105)			
LNAV	230 (205)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPT 11.6 km	min:s	4:39	3:29	2:47	2:20

CHANGE: NEW CHART.

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC711	–	–	+1	–	–	-2150 +1850	-390	–	RNP APCH
020	TF	PC301	–	057(056.1)	+1	12.76	–	+1050	–	–	RNP APCH
010	IF	PC721	–	–	+1	–	–	-2150 +1850	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF1	–	009(008.4)	+1	4.25	–	+1350	–	–	RNP APCH
030	TF	PC301	–	009(008.4)	+1	8.57	–	+1050	–	–	RNP APCH
010	IF	PC731	–	–	+1	–	–	+1200	-390	–	RNP APCH
020	TF	PC301	–	237(236.2)	+1	9.47	–	+1050	–	–	RNP APCH
010	IF	PC301	–	–	+1	–	–	+1050	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF2	–	327(326.4)	+1	6.22	–	+750	–	–	RNP APCH
030	TF	PC044	–	327(326.4)	+1	2.07	–	+650	–	–	RNP APCH
040	TF	SDF3	–	328(326.7)	+1	6.68	–	+300	–	–	RNP APCH
050	TF	RW33L (MAPT)	Y	328(326.7)	+1	4.95	–	@40	–	-3.0°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC803	–	328(326.7)	+1	–	–	–	–	–	RNP APCH
070	TF	PC801	–	030(029.5)	+1	11.88	–	–	-390	–	RNP APCH
080	TF	PC821	–	092(091.0)	+1	15.39	–	–	–	–	RNP APCH
090	TF	PC901	–	110(108.9)	+1	21.76	–	+1200	–	–	RNP APCH
100	HM	PC901	–	217(216.1)	+1	–	L	+1200	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC711	057(056.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC721	010(009.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC731	237(236.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC901	217(216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC044	13°51'16.3"N	109°06'27.2"E
PC301	13°47'31.5"N	109°08'59.9"E
PC711	13°43'40.3"N	109°03'07.2"E
PC721	13°40'38.7"N	109°07'57.3"E
PC731	13°50'23.0"N	109°13'21.7"E
PC801	14°07'03.4"N	109°02'50.8"E
PC803	14°01'26.8"N	108°59'36.0"E
PC821	14°06'54.8"N	109°11'23.8"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW33L	13°56'32.47"N	109°02'54.31"E

SDF1	13°42'55.5"N	109°08'18.0"E
SDF2	13°50'20.1"N	109°07'05.4"E
SDF3	13°54'17.9"N	109°04'25.0"E

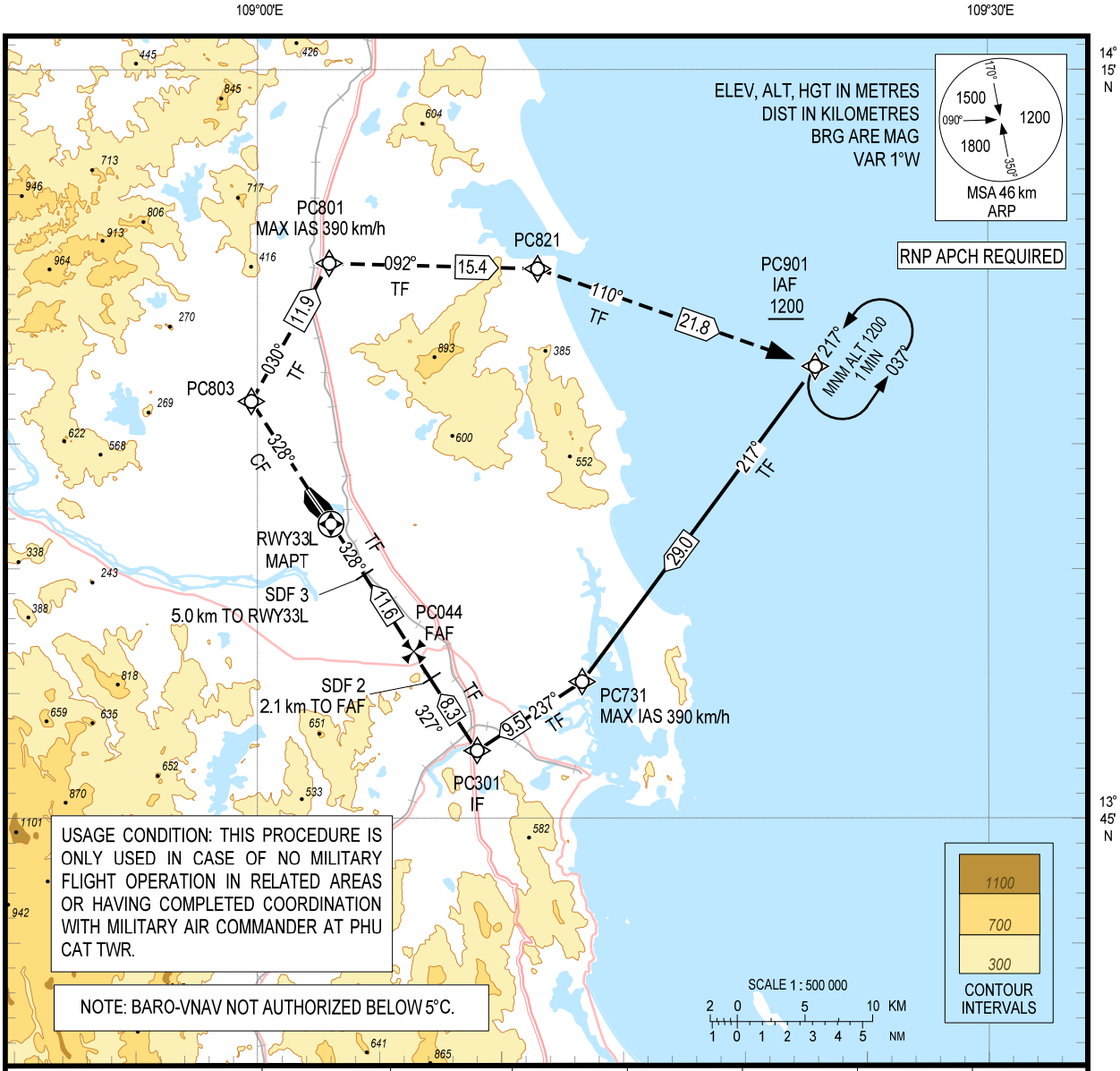
INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33L – ELEV 25 m

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Y RWY 33L

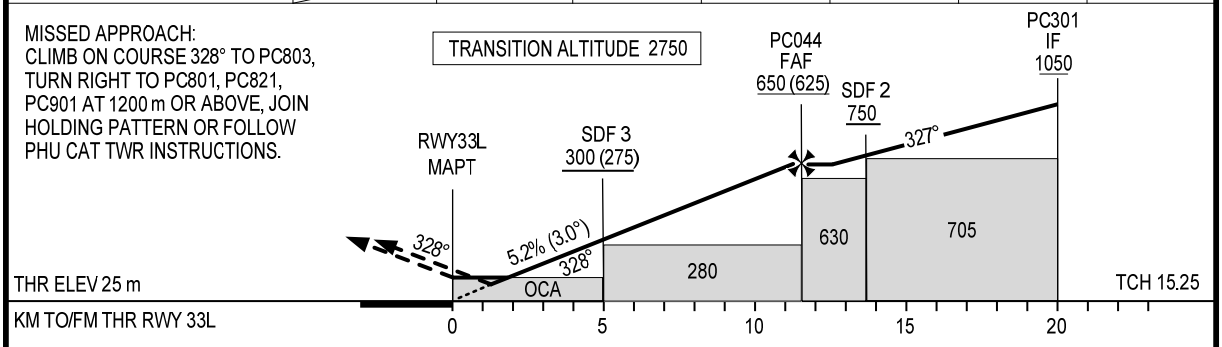
CHANGE: NEW CHART.



KM TO NEXT WPT	RWY33L	1.7	3	5	7	9	11.6
ALT		130	200	300	405	510	650

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC803,
TURN RIGHT TO PC801, PC821,
PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN
HOLDING PATTERN OR FOLLOW
PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	130 (105)			
LNAV	230 (205)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPT 11.6 km	min:s	4:39	3:29	2:47	2:20

1. TABULAR DESCRIPTION

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
010	IF	PC901	–	–	+1	–	–	+1200	–	–	RNP APCH
020	TF	PC731	–	217(216.1)	+1	28.99	–	–	-390	–	RNP APCH
030	TF	PC301	–	237(236.2)	+1	9.47	–	+1050	–	–	RNP APCH
010	IF	PC301	–	–	+1	–	–	+1050	–	–	RNP APCH
020	TF	SDF2	–	327(326.4)	+1	6.22	–	+750	–	–	RNP APCH
030	TF	PC044	–	327(326.4)	+1	2.07	–	+650	–	–	RNP APCH
040	TF	SDF3	–	328(326.7)	+1	6.68	–	+300	–	–	RNP APCH
050	TF	RW33L (MAPT)	Y	328(326.7)	+1	4.95	–	@40	–	-3.0°/ 15.25	RNP APCH
060	CF	PC803	–	328(326.7)	+1	–	–	–	–	–	RNP APCH
070	TF	PC801	–	030(029.5)	+1	11.88	–	–	-390	–	RNP APCH
080	TF	PC821	–	092(091.0)	+1	15.39	–	–	–	–	RNP APCH
090	TF	PC901	–	110(108.9)	+1	21.76	–	+1200	–	–	RNP APCH
100	HM	PC901	–	217(216.1)	+1	–	L	+1200	–	–	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC901	217(216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

3. WAYPOINT LIST

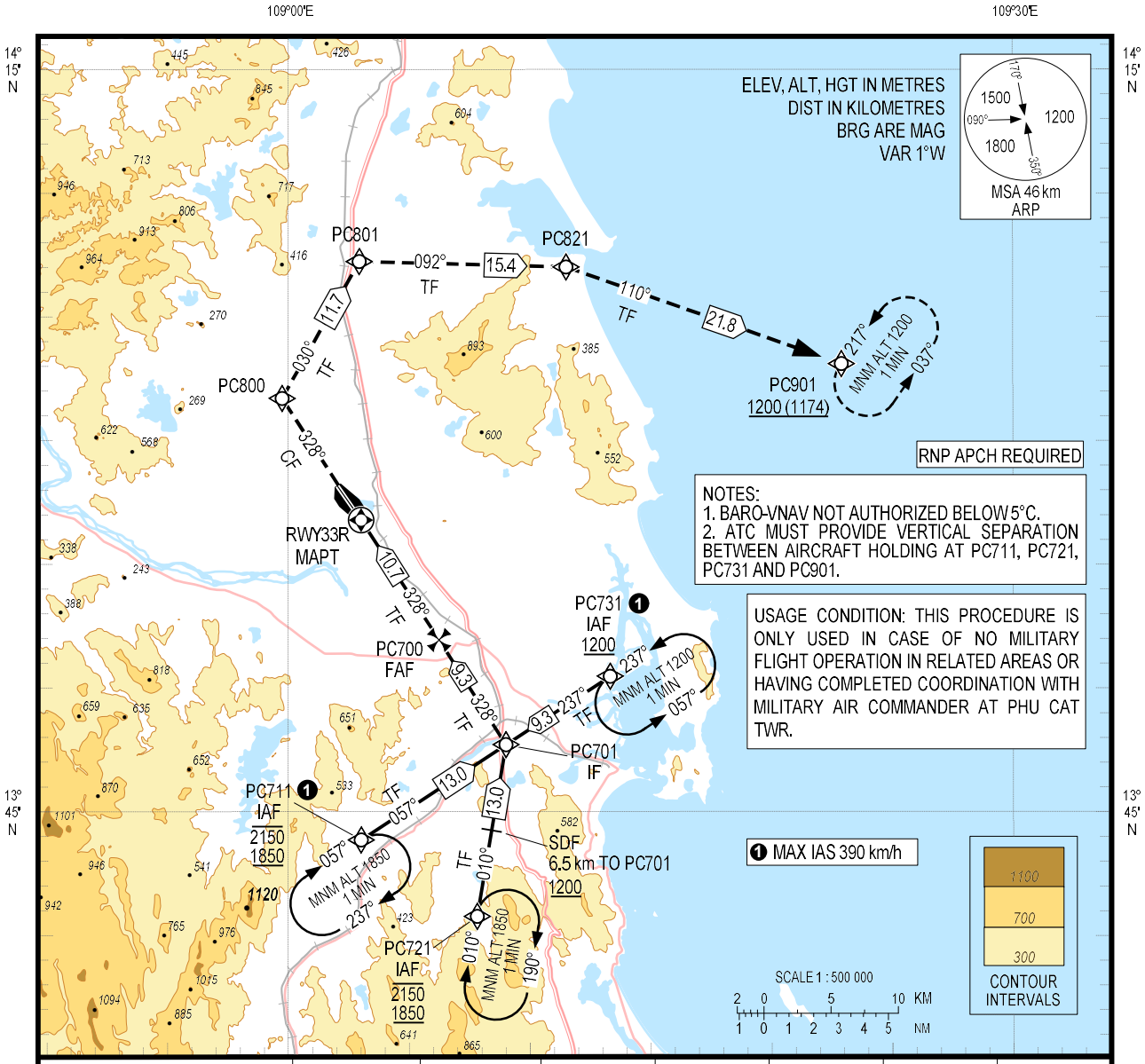
WPT ID	COORDINATES (WGS-84)	
PC044	13°51'16.3"N	109°06'27.2"E
PC301	13°47'31.5"N	109°08'59.9"E
PC731	13°50'23.0"N	109°13'21.7"E
PC801	14°07'03.4"N	109°02'50.8"E
PC803	14°01'26.8"N	108°59'36.0"E
PC821	14°06'54.8"N	109°11'23.8"E
PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E
RW33L	13°56'32.47"N	109°02'54.31"E
SDF2	13°50'20.1"N	109°07'05.4"E
SDF3	13°54'17.9"N	109°04'25.0"E

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R – ELEV 26 m

TWR 118.6

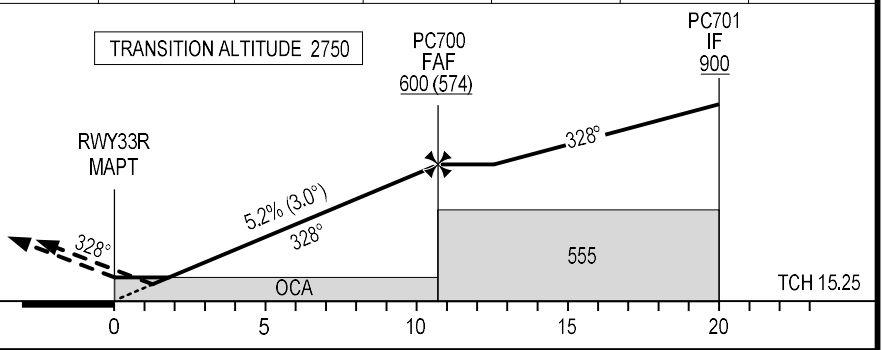
GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Z RWY 33R



KM TO NEXT WPT	RWY33R	2	4	6	8	10	10.7
ALT		145	250	360	460	565	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC800,
TURN RIGHT TO PC801, PC821,
PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN
HOLDING PATTERN OR FOLLOW
PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	140 (114)			
LNAV	160 (134)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPt 10.7 km	min:s	4:17	3:13	2:34	2:08

CHANGE: RWY DESIGNATOR, PROCEDURE.

Procedure coding

1. RNP Z RWY 33R

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC711

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC711	-	-	+1	-	-	-2150 +1850	-390	-	RNP APCH
2	TF	PC701	-	057 (056.1)	+1	13.0	-	+900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC721

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC721	-	-	+1	-	-	-2150 +1850	-	-	RNP APCH
2	TF	PC701	-	010 (009.1)	+1	13.0	-	+900	-	-	RNP APCH

INITIAL APPROACH SEGMENT FROM PC731

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC731	-	-	+1	-	-	+1200	-390	-	RNP APCH
2	TF	PC701	-	237 (236.2)	+1	9.3	-	+900	-	-	RNP APCH

FROM INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC701	-	-	+1	-	-	+900	-	-	RNP APCH
2	TF	PC700	-	328 (326.6)	+1	9.3	-	+600	-	-	RNP APCH
3	TF	RW33R (MAPT)	Y	328 (326.6)	+1	10.7	-	@41	-	-3.0/ 15.25	RNP APCH
4	CF	PC800	-	328 (326.7)	+1	-	-	-	-	-	RNP APCH
5	TF	PC801	-	030 (029.0)	+1	11.7	-	-	-	-	RNP APCH
6	TF	PC821	-	092 (091.0)	+1	15.4	-	-	-	-	RNP APCH
7	TF	PC901	-	110 (108.9)	+1	21.8	-	+1200	-	-	RNP APCH
8	HM	PC901	-	217 (216.1)	+1	-	L	+1200	-	-	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

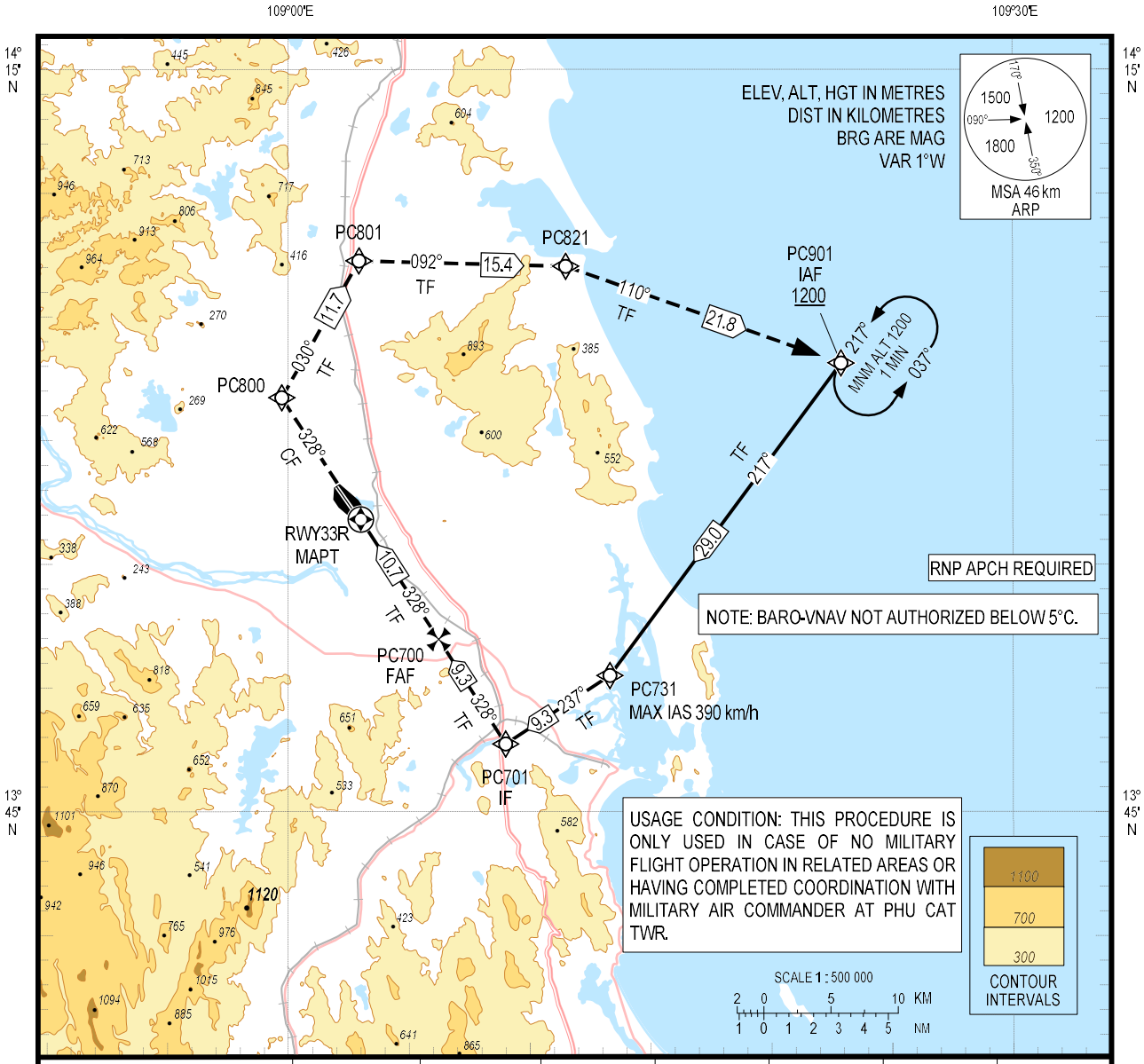
Holding Fix	Inbound Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC711	057 (056.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC721	010 (009.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	R	+1850	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC731	237 (236.2)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH
PC901	217 (216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

INSTRUMENT APPROACH CHART – ICAO

AERODROME ELEV 30 m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 33R – ELEV 26 m

TWR 118.6

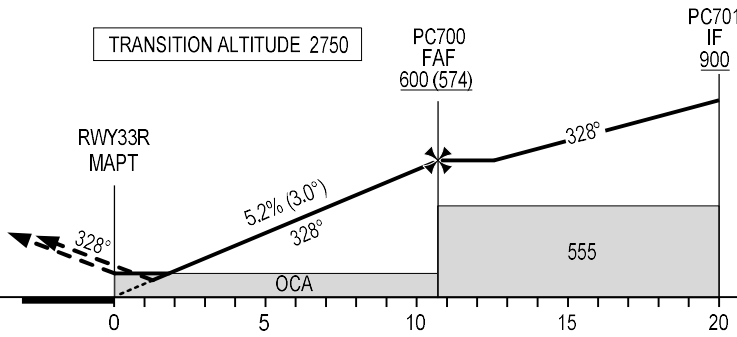
GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)
RNP Y RWY 33R



KM TO NEXT WPT	RWY33R	2	4	6	8	10	10.7
ALT		145	250	360	460	565	600

MISSED APPROACH:
CLIMB ON COURSE 328° TO PC800,
TURN RIGHT TO PC801, PC821,
PC901 AT 1200 m OR ABOVE, JOIN
HOLDING PATTERN OR FOLLOW
PHU CAT TWR INSTRUCTIONS.

TRANSITION ALTITUDE 2750



OCA (H)	A	B	C	D
LNAV/VNAV	140 (114)			
LNAV	160 (134)			
CIRCLING	NOT APPLICABLE			

GS	km/h	150	200	250	300
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.9	3.6	4.4
FAF - MAPT 10.7 km	min:s	4:17	3:13	2:34	2:08

CHANGE: RWY DESIGNATOR, PROCEDURE.

Procedure coding

1. RNP Y RWY 33R

Serial number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly-over	Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Distance (km)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	VPA	Nav Spec
1	IF	PC901	-	-	+1	-	-	+1200	-	-	RNP APCH
2	TF	PC731	-	217 (216.1)	+1	29.0	-	-	-390	-	RNP APCH
3	TF	PC701	-	237 (236.2)	+1	9.3	-	+900	-	-	RNP APCH
4	TF	PC700	-	328 (326.6)	+1	9.3	-	+600	-	-	RNP APCH
5	TF	RW33R (MAPT)	Y	328 (326.6)	+1	10.7	-	@41	-	-3.0/ 15.25	RNP APCH
6	CF	PC800	-	328 (326.7)	+1	-	-	-	-	-	RNP APCH
7	TF	PC801	-	030 (029.0)	+1	11.7	-	-	-	-	RNP APCH
8	TF	PC821	-	092 (091.0)	+1	15.4	-	-	-	-	RNP APCH
9	TF	PC901	-	110 (108.9)	+1	21.8	-	+1200	-	-	RNP APCH
10	HM	PC901	-	217 (216.1)	+1	-	L	+1200	-	-	RNP APCH

2. HOLDING PROCEDURES

Holding Fix	Inbound Course/Track °M(°T)	Magnetic Variation	Time (min)	Turn Direction	Altitude (m)	Speed (km/h)	Nav Spec
PC901	217 (216.1)	+1	1 ≤ FL140 1.5 > FL140	L	+1200	-425 ≤ FL140 -445 > FL140	RNP APCH

SID/STAR/TRANSITION/IAP WAYPOINTS

NO.	WAYPOINTS	COORDINATES (WGS-84)		REMARKS
		LATITUDE	LONGITUDE	
1	DEMIS	14°13'18.0"N	108°58'54.0"E	
2	DOXIS	14°29'58.2"N	109°02'25.7"E	
3	DUDOS	13°25'01.0"N	109°05'24.0"E	
4	KAMGO	13°17'15.0"N	109°06'05.0"E	
5	KUMUN	14°58'17.0"N	108°48'27.0"E	
6	MEPIK	14°26'52.3"N	108°48'21.2"E	
7	NINOV	13°27'20.6"N	108°49'53.5"E	
8	NOBID	13°18'44.0"N	108°34'55.0"E	
9	PC029	14°02'30.0"N	108°59'02.0"E	
10	PC035	14°10'27.8"N	108°56'17.6"E	
11	PC039	14°02'26.7"N	108°58'55.6"E	
12	PC044	13°51'16.3"N	109°06'27.2"E	
13	PC133	14°13'11.8"N	109°03'53.3"E	
14	PC301	13°47'31.5"N	109°08'59.9"E	
15	PC335	14°10'25.6"N	108°56'10.8"E	
16	PC403	14°01'38.9"N	109°05'51.0"E	
17	PC405	13°53'30.9"N	109°05'45.0"E	
18	PC500	13°50'52.2"N	109°06'52.0"E	
19	PC511	13°55'06.8"N	109°13'27.0"E	
20	PC512	14°10'27.8"N	109°12'32.4"E	
21	PC521	13°46'43.8"N	109°03'52.4"E	
22	PC522	13°39'07.5"N	108°58'23.0"E	
23	PC531	13°41'35.0"N	109°13'06.6"E	
24	PC600	13°53'47.5"N	109°04'54.0"E	
25	PC630	13°53'16.5"N	109°05'06.3"E	
26	PC700	13°51'46.8"N	109°06'15.8"E	
27	PC701	13°47'35.2"N	109°09'05.6"E	
28	PC711	13°43'40.3"N	109°03'07.2"E	
29	PC712	13°40'45.4"N	108°58'40.6"E	
30	PC721	13°40'38.7"N	109°07'57.3"E	
31	PC731	13°50'23.0"N	109°13'21.7"E	
32	PC732	14°01'21.0"N	109°06'26.9"E	
33	PC742	13°54'26.1"N	108°55'52.9"E	
34	PC800	14°01'30.6"N	108°59'42.0"E	

35	PC801	14°07'03.4"N	109°02'50.8"E	
36	PC803	14°01'26.8"N	108°59'36.0"E	
37	PC811	14°13'17.4"N	109°06'17.5"E	
38	PC821	14°06'54.8"N	109°11'23.8"E	
39	PC822	14°00'56.1"N	109°15'10.0"E	
40	PC831	13°47'23.0"N	109°16'20.7"E	
41	PC841	13°49'45.7"N	109°06'42.9"E	
42	PC851	14°10'12.1"N	108°52'13.8"E	
43	PC860	14°02'20.9"N	108°59'08.0"E	
44	PC861	14°01'18.4"N	108°50'42.0"E	
45	PC862	13°38'23.5"N	108°42'11.5"E	
46	PC901	14°03'05.7"N	109°22'50.0"E	
47	PC999	14°45'02.1"N	108°51'32.0"E	
48	RW15L	13°57'59.19"N	109°02'04.47"E	THR
49	RW15R	13°57'55.34"N	109°01'58.50"E	THR
50	RW33L	13°56'32.47"N	109°02'54.31"E	THR
51	RW33R	13°56'36.32"N	109°03'00.29"E	THR
52	SEGTO	13°30'46.0"N	108°43'29.0"E	
53	VEXIT	14°29'10.0"N	108°55'13.0"E	
54	VINIX	13°26'30.6"N	109°12'55.1"E	

VISUAL APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 30M
HEIGHTS RELATED
TO AD ELEV

TWR 118.6

GIA LAI/PHU CAT DOM (VVPC)

