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

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIET NAM

AIP SUP
58/26
Có hiệu lực từ
Effective from
29 OCT 2026
Được xuất bản vào
Published on
28 OCT 2026

ĐIỀU CHỈNH/BỔ SUNG PHƯƠNG ÁN KHAI THÁC, PHƯƠNG THỨC VẬN HÀNH TÀU BAY; TỌA ĐỘ CÁC VỊ TRÍ ĐỖ VÀ CẬP NHẬT CÁC VỊ TRÍ GP HOLD TRÊN CÁC SƠ ĐỒ LIÊN QUAN TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ NẴNG (VVDN)

1 GIỚI THIỆU

Ngày 13/02/2026, Tập bổ sung AIP 12/26 đã được phát hành về việc thi công cầu dẫn hành khách; điều chỉnh phương án khai thác các vị trí đỗ, cửa ra tàu bay, hệ thống VDGS trong thời gian thi công tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng (VVDN).

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về các nội dung sau:

- Điều chỉnh: Phương án khai thác, Phương án vận hành tàu bay.
- Bổ sung: Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS); Lưu ý trong phương án vận hành tàu bay từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại; Phương án vận hành tàu bay ra/vào sân đỗ số 8.
- Điều chỉnh/bổ sung: Tọa độ các vị trí đỗ.
- Cập nhật các vị trí GP HOLD 1, GP HOLD 2 trên sơ đồ liên quan (Chi tiết về các vị trí đã được công bố tại VVDN AD 2.9, AIP Việt Nam).

2 CHI TIẾT

Ghi chú: Tổ lái phải tuân thủ huấn lệnh của KSVKL.

2.1 Điều chỉnh các nội dung sau:

2.1.1 Phương thức khai thác các vị trí đỗ tàu bay

Ghi chú:

- Tham chiếu VVDN AD 2.20, Mục 2.3.1 trong AIP Việt Nam.
- Các vị trí đỗ khác thực hiện theo phương án hiện hành.

ADJUSTMENT/ADDITION OF AIRCRAFT OPERATIONAL PROCEDURES; COORDINATES OF STANDS AND UPDATING GP HOLD POSITIONS ON THE RELEVANT CHARTS AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT (VVDN)

1 INTRODUCTION

On 13 FEB 2026, the AIP Supplement 12/26 was published to notify the construction of passenger boarding bridges and adjustment of the operational procedures of stands, boarding gates, VDGS system during construction at Da Nang International Airport (VVDN).

This AIP Supplement issues notification of the following contents:

- Adjustment: Aircraft stands operational procedures; Aircraft operational procedures.
- Addition: Visual Docking Guidance System (VDGS); Note for aircraft operational procedures from RWY, TWY into apron and vice versa; The operational procedures for aircraft out/in apron 8.
- Adjustment/addition: Coordinates of stands.
- Updating GP HOLD 1, GP HOLD 2 positions on the relevant charts (Details of GP HOLD positions are published in VVDN AD 2.9, Viet Nam AIP).

2 DETAILS

Note: Pilots shall strictly comply with ATC instructions.

2.1 Adjustment of the following contents:

2.1.1 Aircraft stand operational procedures

Note:

- Refer to VVDN AD 2.20, Item 2.3.1 in Viet Nam AIP.
- Other stands apply the current procedure.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
12, 18	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M)
14	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) – Có thể sử dụng cho tàu bay nhóm D/E khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 15 – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) – Able to be used for aircraft Code D/E when there is no aircraft parking at stand 15
15	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 16 và vị trí đỗ số 14 chỉ được khai thác tàu bay nhóm C trở xuống – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M), when there is no aircraft parking at stand 16 and stand 14 is only allowed to use for aircraft up to Code C

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
16	– Sử dụng cho tàu bay nhóm D/E khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 15 và 17 – Used for aircraft Code D/E when there is no aircraft parking at stands 15 and 17
17	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 16 – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M), when there is no aircraft parking at stand 16
19	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 20A – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) when there is no aircraft parking at stand 20A
20	– Sử dụng cho tàu bay nhóm C (có sải cánh đến dưới 36 M) khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 20A – Used for aircraft Code C (wingspan up to but not including 36 M) when there is no aircraft parking at stand 20A
20A	– Sử dụng cho tàu bay nhóm D/E khi không có tàu bay đỗ ở vị trí đỗ số 19 và 20 – Used for aircraft Code D/E when there is no aircraft parking at stands 19 and 20

2.1.2 Phương án vận hành tàu bay:

Ghi chú: Các vị trí đỗ khác thực hiện theo phương án hiện hành.

2.1.2 Aircraft operational procedures:

Note: Other stands apply the current procedure.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương án vận hành tàu bay* *Aircraft operational procedures*
12, 18	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo vệt lăn D/đường lăn E – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra đường lăn E/vệt lăn D để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via taxilane D/TWY E – For departing aircraft: Aircraft are pushed back to TWY E/taxilane D for departure
14	– Đối với tàu bay đến: • Tàu bay nhóm C tự lăn vào vị trí đỗ theo vệt lăn D/đường lăn E • Tàu bay nhóm D/E tự lăn vào vị trí đỗ theo đường lăn E – Đối với tàu bay khởi hành: • Tàu bay nhóm C được đẩy ra vệt lăn D/đường lăn E để khởi hành • Tàu bay nhóm D/E được đẩy ra đường lăn E để khởi hành – For arriving aircraft: • Aircraft Code C self-taxi into stand via taxilane D/TWY E • Aircraft Code D/E self-taxi into stand via TWY E – For departing aircraft: • Aircraft Code C are pushed back to taxilane D/TWY E for departure • Aircraft Code D/E are pushed back to TWY E for departure
15, 17, 19, 20	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo vệt lăn D (không lăn trực tiếp vào vị trí đỗ từ đường lăn E) – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra vệt lăn D → đường lăn E để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via taxilane D (no direct taxiing into stand from TWY E) – For departing aircraft: Aircraft are pushed back to taxilane D → TWY E for departure
16, 20A	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo đường lăn E – Đối với tàu bay khởi hành: Tàu bay được đẩy ra đường lăn E để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via TWY E – For departing aircraft: Aircraft are pushed back to TWY E for departure

2.1.3 Phương án vận hành đối với các vị trí đỗ tại sân đỗ số 8 Quân sự (bao gồm các vị trí đỗ từ 6M đến 25M, không có 13M)

Ghi chú:

2.1.3 Operating procedures for aircraft stands at military apron 8 (including stands from 6M to 25M, stand 13M does not exist)

Note:

- Thay thế VVDN AD 2.20, Mục 2.4.2 trong AIP Việt Nam.
- Các vị trí đỗ khác thực hiện theo phương án hiện hành.

- Replace VVDN AD 2.20, Item 2.4.2 in Viet Nam AIP.
- Other stands apply the current procedure.

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
6M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo lối MAC4/MAC3 → vệt lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Tây – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Nam, sau đó lăn ra theo lối MAC4 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via MAC4/MAC3 → taxilane on apron → stand, the nose of aircraft face West – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face the South, then taxi out via MAC4 for departure
7M, 8M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào theo lối MAC3/MAC4 → vệt lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Tây – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Nam, sau đó lăn ra theo lối MAC4 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via MAC3/MAC4 → taxilane on apron → stand, the nose of aircraft face West – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face South, then taxi out via MAC4 for departure
9M, 10M, 11M, 12M, 14M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào theo lối MAC3/MAC4 → vệt lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Tây – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Nam/Bắc, sau đó lăn ra theo lối MAC3/MAC4 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via MAC3/MAC4 → taxilane on apron → stand, the nose of aircraft face West – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face South/ North, then taxi out via MAC3/MAC4 for departure
15M, 16M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào theo lối MAC3/MAC4 → vệt lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Tây – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Bắc, sau đó lăn ra theo lối MAC3 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via MAC3/MAC4 → taxilane on apron → stand, the nose of aircraft face West – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face North, then taxi out via MAC3 for departure
17M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn vào vị trí đỗ theo lối MAC3/MAC4 → vệt lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Tây – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Bắc, sau đó lăn ra theo lối MAC3 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi into stand via MAC3/MAC4 → taxilane on apron → stand, the nose of aircraft face West – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face North, then taxi out via MAC3 for departure
18M, 19M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo lối MAC3/MAC4 → đường lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Đông – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Nam, sau đó lăn ra theo lối MAC4 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via MAC3/MAC4 → TWY on apron → stand, the nose of aircraft face East – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face South, then taxi out via MAC4 for departure

Vị trí đỗ tàu bay *Aircraft stand*	*Phương thức khai thác* *Operational procedures*
20M, 21M, 22M, 23M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo lối MAC3/MAC4 → đường lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Đông – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Nam/Bắc, sau đó lăn ra theo lối MAC3/MAC4 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via MAC3/MAC4 → TWY on apron → stand, the nose of aircraft face East – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face South/ North, then taxi out via MAC3/MAC4 for departure
24M, 25M	– Đối với tàu bay đến: Tàu bay tự lăn theo lối MAC3/MAC4 → đường lăn trên sân đỗ → vị trí đỗ, đầu tàu bay quay về hướng Đông – Đối với tàu bay khởi hành: Khi đi đẩy tàu bay ra đường lăn trên sân đỗ đầu quay về hướng Bắc, sau đó lăn ra theo lối MAC3 để khởi hành – For arriving aircraft: Aircraft self-taxi via MAC3/MAC4 → TWY on apron → stand, the nose of aircraft face East – For departing aircraft: When departing, push the aircraft to the TWY on apron with the nose of aircraft face North, then taxi out via MAC3 for departure

Ghi chú: Trong quá trình kéo đẩy không được phép khởi động động cơ để tránh luồng thổi vào các tàu bay phía sau (chỉ được phép khởi động khi tàu bay đã nằm trên đường lăn trên sân đỗ).

Note: During the towing/pushing process, engines are not allowed to be started to avoid jet blast affecting aircraft behind (only allowed to start when the aircraft is on the TWY on the apron).

2.2 Bổ sung các nội dung sau:

2.2.1 Hệ thống dẫn đỗ tàu bay (VDGS) có tại vị trí đỗ 27

NOTAM A3281/26 đã được phát hành để thông báo về nội dung này.

2.2.2 Lưu ý trong phương án vận hành tàu bay từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại:

– Tàu bay thoát ly đường CHC 17L/35R tại đường lăn E4, E6 được quyền ưu tiên khi lăn qua các nút giao cắt với đường lăn song song E.

– Tham chiếu VVDN AD 2.20, Mục 2.4.4 trong AIP Việt Nam.

2.2.3 Điểm dừng chờ trung gian:

– Điểm 1: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E2 50 M về phía Nam).

– Điểm 2: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E2 72 M về phía Bắc).

– Điểm 3: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E4 77 M về phía Nam).

– Điểm 4: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E4 50 M về phía Bắc).

– Điểm 5: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E6 50 M về phía Nam).

– Điểm 6: Trên đường lăn E (cách tim đường lăn E6 50 M về phía Bắc).

2.3 Điều chỉnh/bổ sung tọa độ các vị trí đỗ:

Ghi chú: Tham chiếu AD2-VVDN-4-2 trong AIP Việt Nam.

2.2 Addition of the following contents:

2.2.1 Visual Docking Guidance System (VDGS) is available at stand 27

NOTAM A3281/26 has been issued to notify this information.

2.2.2 Note for aircraft operational procedures from RWY, TWY into apron and vice versa:

– Aircraft vacating RWY 17L/35R via TWY E4, E6 have priority when crossing intersections with parallel TWY E.

– Refer to VVDN AD 2.20, Item 2.4.4 in Viet Nam AIP.

2.2.3 Intermediate holding points:

– Point 1: On TWY E (50 M from CL of TWY E2 to the South).

– Point 2: On TWY E (72 M from CL of TWY E2 to the North).

– Point 3: On TWY E (77 M from CL of TWY E4 to the South).

– Point 4: On TWY E (50 M from CL of TWY E4 to the North).

– Point 5: On TWY E (50 M from CL of TWY E6 to the South).

– Point 6: On TWY E (50 M from CL of TWY E6 to the North).

2.3 Adjustment/addition of coordinates of stands:

Note: Refer to AD2-VVDN-4-2 in Viet Nam AIP.

Vị trí đỗ tàu bay Aircraft stand	Tọa độ WGS-84 WGS-84 coordinates		Mức cao (M) Elevation (M)
12	160326.74 N	1081204.90 E	6.157
14	160324.87 N	1081205.12 E	6.176
15	160323.45 N	1081205.04 E	6.228

16	160322.57 N	1081206.03 E	6.038
17	160322.14 N	1081206.11 E	6.034
18	160320.63 N	1081205.71 E	6.183
19	160319.21 N	1081205.65 E	6.211
20A	160318.33 N	1081206.42 E	6.080
20	160317.90 N	1081206.69 E	6.027

2.4 Cập nhật các sơ đồ liên quan

a) Sơ đồ sân bay – ICAO

Chi tiết xem tại trang 6.

b) Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay – ICAO

Chi tiết xem tại trang 7.

c) Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO

Chi tiết xem tại trang 8.

3 HIỆU LỰC

– Tập bổ sung AIP này sẽ có hiệu lực từ 0000 ngày 29/10/2026.

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

4 HUỶ BỎ

– Tập bổ sung AIP này sẽ hủy bỏ NOTAM A3281/26.

– Bất kỳ thay đổi nào liên quan đến tập bổ sung AIP này sẽ được thông báo bằng NOTAM.

– Tập bổ sung AIP này gồm 03 phụ đính sau:

  • Sơ đồ sân bay – ICAO

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

  • Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất – ICAO

2.4 Update of relevant charts

a) Aerodrome Chart – ICAO

See page 6 for details.

b) Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO

See page 7 for details.

c) Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO

See page 8 for details.

3 EFFECTIVE

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

– This AIP Supplement shall remain in force until its contents have been incorporated into the Viet Nam AIP.

4 CANCELLATION

– This AIP Supplement shall supersede NOTAM A3281/26.

– Any change relating to this AIP Supplement shall be notified by NOTAM.

– This AIP Supplement consists of 3 attachments as follows:

  • Aerodrome Chart – ICAO

  • Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO

  • Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO

AERODROME CHART - ICAO | 16°02'38"N 108°12'01"E | AD ELEV 9M | APP: 120.45 PRI, APP: 125.45 SRY, TWR: 118.35 PRI, TWR: 118.05 SRY | **DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)**

RWY	DIRECTION (TRUE)	THR WGS-84	BEARING STRENGTH
17R	172°	16°03'27"N - 108°11'47"E	PCR 460/F/B/X/U
35L	352°	16°01'48"N - 108°12'01"E	
17L	172°	16°03'37"N - 108°11'53"E	PCR 610/R/A/W/U
35R	352°	16°01'45"N - 108°12'09"E	

TWYS WIDTH:
- G2, G4, W, W2, W4, W5, E, EXTENDED E = 23 M.
- E2, E3, E4, E7 = 31 M.
- E1 = 57 M.
- W1 = 60 M.
- W6 = 152 M.
- G1, G6, E6 = 61 M.

TWYS BEARING STRENGTH:
- G2, G4: PCR 500/F/B/X/U BITUMINOUS CONCRETE
- E1, E2, E3, E4, E6, E7: PCR 670/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- E: PCR 670/R/A/X/U CEMENT CONCRETE
- EXTENDED E (THE PORTION FM STAND 5 TO 1): PCR 770/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- G1, G6, W6: PCR 500/R/B/X/U CEMENT CONCRETE
- W, W1, W2, W4, W5: PCR 470/R/B/X/U CEMENT CONCRETE

APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS FM 1 TO 12 AND FM 14 TO 22: PCR 770/R/A/W/U.
- STANDS FM 23 TO 27: PCR 780/R/B/W/U.
- STANDS FM 28 TO 36: PCR 770/R/A/X/U.
- STANDS 3M, 4M, 5M: PCR 300/R/B/W/U.

ALL ARE CEMENT CONCRETE

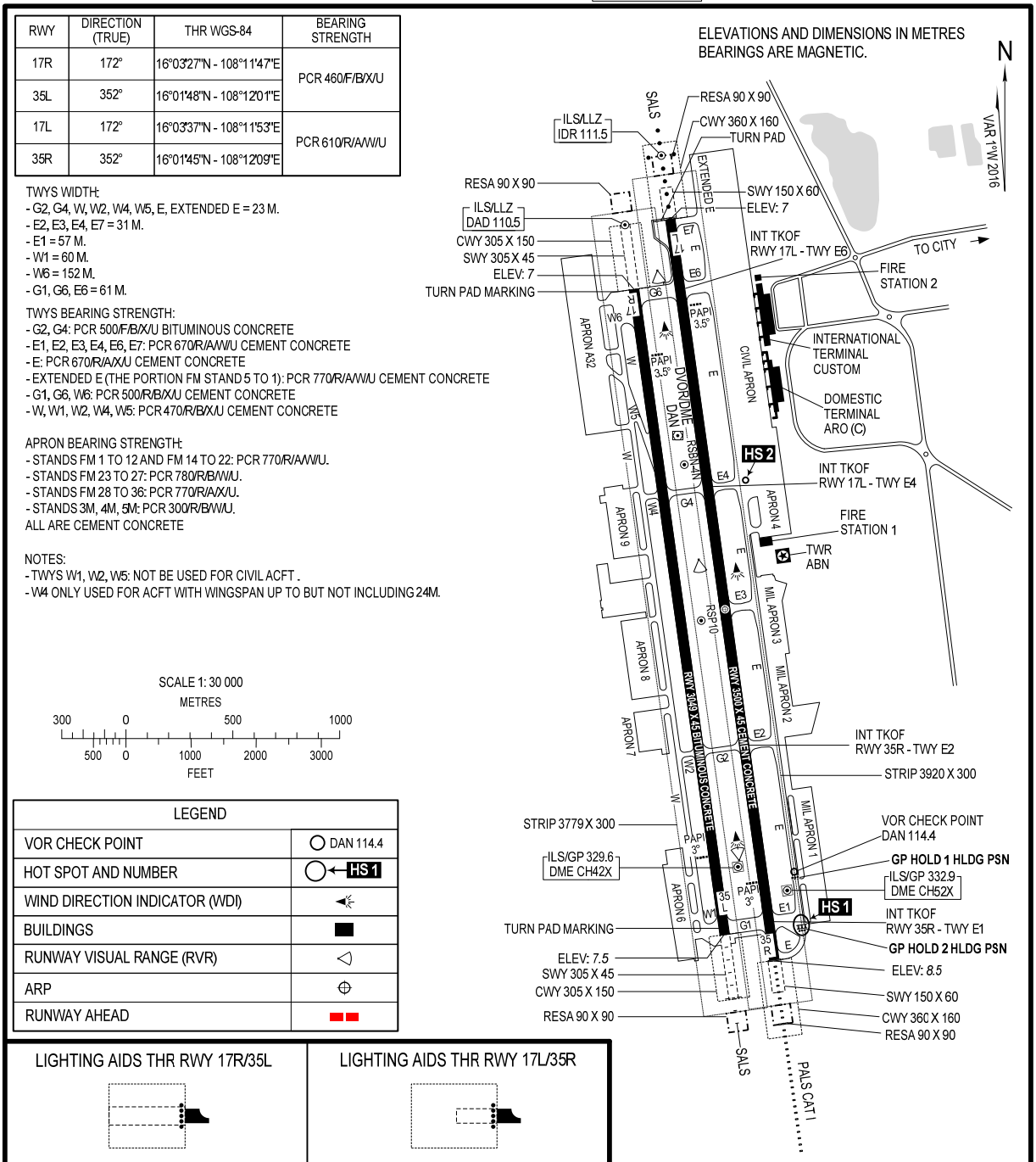
NOTES:
- TWYS W1, W2, W5: NOT BE USED FOR CIVIL ACFT .
- W4 ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 24M.

SCALE 1: 30 000

METRES 300 0 500 1000

FEET 500 0 1000 2000 3000

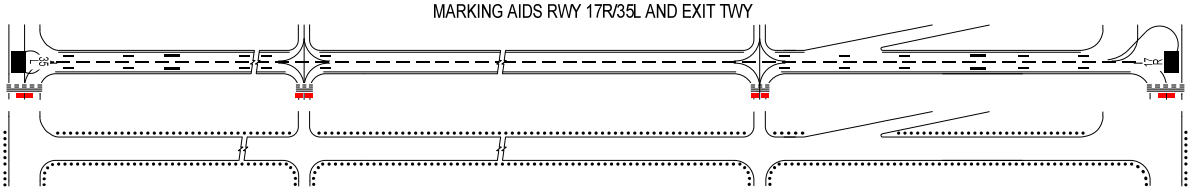
LEGEND	
VOR CHECK POINT	DAN 114.4
HOT SPOT AND NUMBER	HS 1
WIND DIRECTION INDICATOR (WDI)	
BUILDINGS	
RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	
ARP	
RUNWAY AHEAD	



LIGHTING AIDS THR RWY 17R/35L

LIGHTING AIDS THR RWY 17L/35R

MARKING AIDS RWY 17R/35L AND EXIT TWY

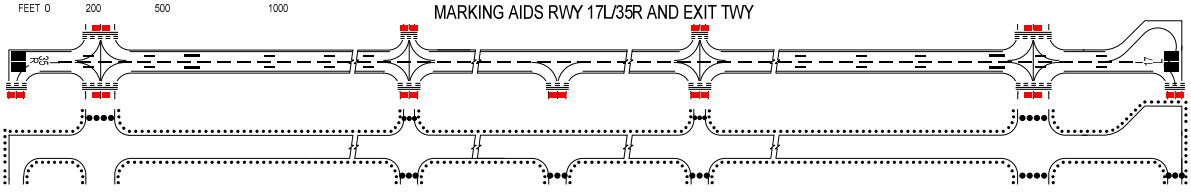


METRES 0 100 200 300

FEET 0 200 500 1000

LIGHTING AIDS RWY 17R/35L AND EXIT TWY

MARKING AIDS RWY 17L/35R AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 17L/35R AND EXIT TWY

CHANGES: GP HOLD 1 AND GP HOLD 2.

TWR:	118.35 PRI 118.05 SRY
GROUND:	121.6 PRI 121.9 SRY

VAR 1°W 2016

N

NOT TO SCALE

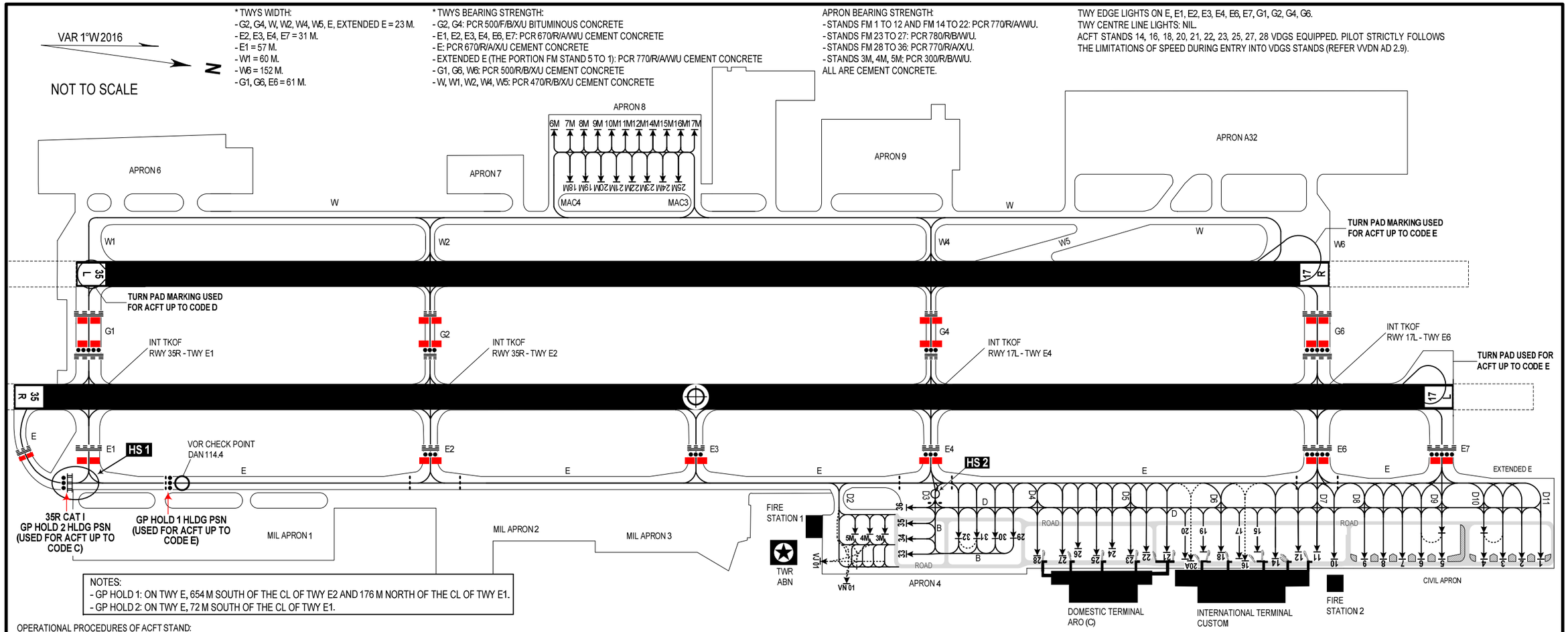
* TWYS WIDTH:
- G2, G4, W, W2, W4, W5, E, EXTENDED E = 23 M.
- E2, E3, E4, E7 = 31 M.
- E1 = 57 M.
- W1 = 60 M.
- W6 = 152 M.
- G1, G6, E6 = 61 M.

* TWYS BEARING STRENGTH:
- G2, G4: PCR 500/F/B/X/U BITUMINOUS CONCRETE
- E1, E2, E3, E4, E6, E7: PCR 670/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- E: PCR 670/R/A/X/U CEMENT CONCRETE
- EXTENDED E (THE PORTION FM STAND 5 TO 1): PCR 770/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- G1, G6, W6: PCR 500/R/B/X/U CEMENT CONCRETE
- W, W1, W2, W4, W5: PCR 470/R/B/X/U CEMENT CONCRETE

APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS FM 1 TO 12 AND FM 14 TO 22: PCR 770/R/A/W/U.
- STANDS FM 23 TO 27: PCR 780/R/B/W/U.
- STANDS FM 28 TO 36: PCR 770/R/A/X/U.
- STANDS 3M, 4M, 5M: PCR 300/R/B/W/U.

ALL ARE CEMENT CONCRETE.

TWY EDGE LIGHTS ON E, E1, E2, E3, E4, E6, E7, G1, G2, G4, G6.
TWY CENTRE LINE LIGHTS: NIL.
ACFT STANDS 14, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28 VDGS EQUIPPED. PILOT STRICTLY FOLLOWS THE LIMITATIONS OF SPEED DURING ENTRY INTO VDGS STANDS (REFER VVDN AD 2.9).



NOTES:
- GP HOLD 1: ON TWY E, 654 M SOUTH OF THE CL OF TWY E2 AND 176 M NORTH OF THE CL OF TWY E1.
- GP HOLD 2: ON TWY E, 72 M SOUTH OF THE CL OF TWY E1.

OPERATIONAL PROCEDURES OF ACFT STAND:
* FOR CIVIL APRON
- STAND 1 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 2.
  + NOTE: STAND 1 IS USED AS ISOLATED STAND, WHEN ACFT IS USED IN ISOLATION SITUATION, STANDS 2, 3 AND A PORTION OF TWY E (THE PORTION FM STAND 1 TO STAND 3) ARE NOT USED.
- STANDS 2, 3, 6, 7, 8, 23, 25, 30 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT THE ADJ PSN NEXT TO STAND.
- STAND 4 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 3; STAND 4 IS ESTABLISHED THE STOP LINE (55 M FM THE EXISTING STOP LINE TO THE WEST) AND THE INTRP TXL FM STAND 4 TO STAND 3 FOR OPERATING ACFT CODE D/E WITHOUT A TOW-BAR.
- STAND 5 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 6; STAND 5 IS ESTABLISHED THE STOP LINE (55 M FM THE EXISTING STOP LINE TO THE WEST) AND THE INTRP TXL FM STAND 5 TO STAND 6 FOR OPERATING ACFT CODE D/E WITHOUT A TOW-BAR.
- STAND 9 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 8.
- STAND 10 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 11.
  + NOTE: STAND 10 IS USED FOR SPECIAL FLIGHT.
- STANDS 11, 12, 18, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 32 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M).
- STAND 14 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 15.
- STAND 15 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M) WHEN NO ACFT PRKG AT STAND 16 AND STAND 14 IS ONLY ALLOWED TO USE FOR ACFT UP TO CODE C.
- STAND 16 USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 15 AND 17.
- STAND 17 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M) WHEN NO ACFT PRKG AT STAND 16.
- STAND 19 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M) WHEN NO ACFT PRKG AT STAND 20A.
- STAND 20 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M) WHEN NO ACFT PRKG AT STAND 20A.
- STAND 20A USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 19 AND 20.
- STAND 27 USED FOR ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT STAND 26 AND STAND 28 IS STILL ALLOWED TO BE USED FOR PRKG ACFT CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M).
- STAND 31 USED FOR ACFT UP TO CODE C (WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M); ABLE TO BE USED FOR ACFT CODE D/E (WINGSPAN FM 36 M UP TO BUT NOT INCLUDING 65 M) WHEN THERE IS NO ACFT PRKG AT THE ADJ PSN NEXT TO STAND; STAND 31 IS ESTABLISHED THE STOP LINE (15 M FM THE EXISTING STOP LINE TO THE WEST) AND THE INTRP TXL FM STAND 31 TO STAND 32 FOR OPERATING ACFT C17, C130.
- STANDS 33, 34, 35, 36 USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 30 M; STANDS 33, 34, 35 USED FOR ACFT A321 OR EQUIVALENT WHEN THE ADJ STANDS ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 24 M.
- VJ01 AND VN01 ONLY USED FOR ACFT UP TO A321 AND EQUIVALENT.

* FOR MILITARY APRON
- STANDS 3M, 4M, 5M UNLIMITED OPERATION FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 30 M AND EQUIVALENT (EMBRAER, ATR 72 ...); FOR ACFT WITH WINGSPAN FM 30 M UP TO BUT NOT INCLUDING 36 M (A320, A321) AND EQUIVALENT: COMMERCIALLY OPERATED MAXIMUM 3 FLIGHT/STAND/DAY; UNLIMITED OPERATION IN CASE OF BEING USED FOR UNLOADED ACFT PRKG OR ACFT PRKG OVERNIGHT.
- STANDS 7M, 8M, 9M, 10M, 11M, 12M, 14M, 15M, 16M, 17M USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO 29 M.
- STANDS 6M, 18M, 19M, 20M, 21M, 22M, 23M, 24M, 25M USED FOR ACFT UP TO A321 OR EQUIVALENT.

* PILOT FOLLOW ATC INSTRUCTIONS STRICLY.

REMARKS
- WHEN THERE IS ACFT CODE D/E OPERATING ON TWY E: THE ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 36 M ARE NOT ALLOWED TO OPERATE ON TXL D ACROSS THE OPERATING AREA OF ACFT CODE E.
- WHEN THERE IS ACFT CODE D/E OPERATING ON STAND 30/31: ACFT IS NOT ALLOWED TO OPERATE ON TXL D BEHIND OF STAND 30/31.
- AT STAND 4, 5, WHEN USING THE STOP LINES FOR ACFT CODE D/E WITHOUT TOW-BAR:
  + WHEN USING ACFT OPERATION PROCEDURE AT STAND 4: STAND 3 IS NOT ALLOWED TO BE USED AND WHEN THE ACFT AT STAND 4 DEPARTS, STANDS 3 AND 2 ARE NOT ALLOWED TO ARRANGE OTHER ACFT.
  + WHEN USING ACFT OPERATION PROCEDURE AT STAND 5: STAND 6 IS NOT ALLOWED TO BE USED AND WHEN THE ACFT AT STAND 5 DEPARTS, STANDS 6 AND 7 ARE NOT ALLOWED TO ARRANGE OTHER ACFT.
  + "FOLLOW-ME" CAR ASSISTANCE SHALL BE USED FOR ALL ACFT OUT/INTO STANDS 4, 5.
  + OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO TAXI ON TXL D WHICH IS BEHIND STAND 4 OR 5.
- AREA LIMITATIONS OF STANDS 3M, 4M, 5M:
  + WHEN THERE IS ACFT WITH THE LENGTH MORE THAN 30 M PRKG AT STAND, ALL ACFT ARE NOT ALLOWED TO MOVE BEHIND THE PRKG ACFT .
  + WHEN THERE IS ACFT WITH THE LENGTH UP TO 30 M PRKG AT STAND: ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 18 M ARE NOT ALLOWED TO MOVE BEHIND THE PRKG ACFT .
  + IN CASE THERE ARE ACFT A321 OR EQUIVALENT PRKG AT STAND 5M: ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 26 M ARE NOT ALLOWED TO SELF-TAXI VIA TWY D2, TOW TRACTOR IS USED TO TOW ACFT TO TXL D2 (THERE ARE SECURITY GUARDS) TO DEPART (FOLLOW-ME CAR IS USED TO LEAD THE ACFT OUT/INTO STAND).
- OPERATING ACFT ON APRON MUST ENSURE SAFE DISTANCE WITH THE OTHER ACFT OPERATING ON APRON. WHEN THERE ARE ACFT OPERATING ON TXL D, THE OTHER ACFT ARE NOT ALLOWED TO BE TOWED/PUSHED FM ACFT STAND ACROSS THE MANOEUVRING AREA OF ACFT MOVING ON TXL D.
- TWYS W1, W2, W5: NOT BE USED FOR CIVIL ACFT .
- W4 ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 24M.

LEGEND	
BUILDINGS	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	DAN 114.4
HOT SPOT AND NAME	HS1
ACFT STAND	1
TAXILANE MARKING	
TAXILANE MARKING (CONDITIONAL)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN B)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
STOP BAR	
SERVICE ROAD	ROAD
VEHICLES AREA	
RUNWAY AHEAD	
ARP	

CHANGES: ACFT STAND; GP HOLD 1 AND GP HOLD 2.

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV *7M*

TWR:	118.35 PRI
	118.05 SRY
GROUND:	121.6 PRI
	121.9 SRY

DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)

TWYS WIDTH:
- G2, G4, W, W2, W4, W5, E, EXTENDED E = 23 M.
- E2, E3, E4, E7 = 31 M.
- E1 = 57 M.
- W1 = 60 M.
- W6 = 152 M.
- G1, G6, E6 = 61 M.

TWYS BEARING STRENGTH:
- G2, G4: PCR 500/F/B/X/U BITUMINOUS CONCRETE
- E1, E2, E3, E4, E6, E7: PCR 670/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- E: PCR 670/R/A/X/U CEMENT CONCRETE
- EXTENDED E (THE PORTION FM STAND 5 TO 1): PCR 770/R/A/W/U CEMENT CONCRETE
- G1, G6, W6: PCR 500/R/B/X/U CEMENT CONCRETE
- W, W1, W2, W4, W5: PCR 470/R/B/X/U CEMENT CONCRETE

NOTES:
- TWYS W1, W2, W5: NOT BE USED FOR CIVIL ACFT .
- W4 ONLY USED FOR ACFT WITH WINGSPAN UP TO BUT NOT INCLUDING 24M.

APRON BEARING STRENGTH:
- STANDS FM 1 TO 12 AND FM 14 TO 22: PCR 770/R/A/W/U.
- STANDS FM 23 TO 27: PCR 780/R/B/W/U.
- STANDS FM 28 TO 36: PCR 770/R/A/X/U.
- STANDS 3M, 4M, 5M: PCR 300/R/B/W/U.

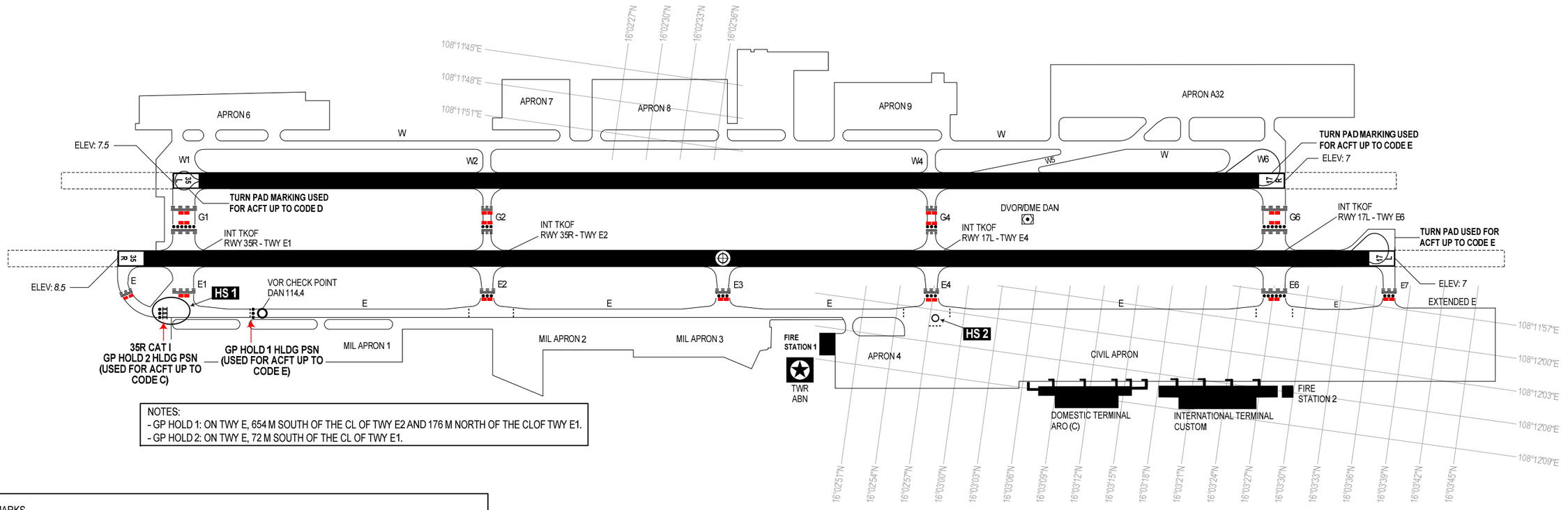
ALL ARE CEMENT CONCRETE

TWY EDGE LIGHTS ON E, E1, E2, E3, E4, E6, E7, G1, G2, G4, G6.
TWY CENTRE LINE LIGHTS: NIL

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC.

VAR 1°W 2016

N



NOTES:
- GP HOLD 1: ON TWY E, 654 M SOUTH OF THE CL OF TWY E2 AND 176 M NORTH OF THE CLOF TWY E1.
- GP HOLD 2: ON TWY E, 72 M SOUTH OF THE CL OF TWY E1.

REMARKS
- TO ENSURE SAFETY, WHEN AN ACFT IS HLDG SHORT AT THE HLDG PSN ON CONNECTING TWYS E1, E2, E3, E4, E6, E7 TO RWY 17L/35R, ACFT TAXIING ON PARL TWY E SHALL NOT TAXI BEHIND THE TAIL OF THE ACFT THAT IS HLDG AT THESE POSITIONS.
- ACFT AND VEHICLES TAXIING ON TWY E MUST HOLD AT THE INTERMEDIATE HLDG PSN AND WAIT FOR ATC CLEARANCES, TO CONTINUE TAXIING, IN ORDER TO ENSURE A SAFE SEPARATION DIST FM THE ACFT HLDG TO LINE UP ON THE RWY.
- ACFT VACATING RWY 17L/35R VIA TWY E4, E6 HAVE PRIORITY AT INTS WITH PARL TWY E.

THE ACFT OPR PROCEDURES ON RWYS, TWYS TO APN AND VICE VERSA:
– ACFT CODE D/E WHEN BEING PUSHED TO TWY E FOR DEP (FOR STANDS 1, 2 ACFT ARE ABLE TO BE PUSHED TO TXL D WITH THE NOSE OF THE ACFT IS TO THE NORTH TO TAXI VIA TXL D10 TO TWY E FOR DEP).
– ACFT UP TO CODE C OPERATING ON TXL D: TWY E IS ALLOWED TO USE FOR ACFT CODE D/E SIMUL TO TAXI.
– ACFT CODE D/E AFTER LANDING ON APN: TAXI DIRECTLY FM TWY E INTO STAND (DO NOT TAXI FM TXL D INTO STAND).

FOR LANDING ACFT:– RWY 17L: AFTER LANDING → TWY E → APN; OR AFTER LANDING → TWY E1/E2/E3 → TWY E → APN.– RWY 35R: AFTER LANDING → TWY E4/E6/E7 → TWY E → APRON.– RWY 17R: AFTER LANDING → TWY G1/G2 → CROSS RWY 17L/35R → TWY E1/E2 → TWY E → APN.– RWY 35L: AFTER LANDING → TWY G4/G6 → CROSS RWY 17L/35R → TWY E4/E6 → TWY E → APN.

FOR TAKE-OFF ACFT:– RWY 17L: APN → TWY E → TWY E7 → RWY 17L FOR DEP; OR APN → TWY E → TWY E4/E6 → THE INT OF RWY 17L AND TWY E4/E6 FOR DEP.– RWY 35R: APN → TWY E → TWY E1/E2 → THE INT OF RWY 35R AND TWY E1/E2 FOR DEP.– RWY 17R: APN → TWY E → TWY E6 → CROSS RWY 17L/35R → TWY G6 → RWY 17R FOR DEP; OR APN → TWY E → TWY E7 → RWY 17L → TWY G6 → RWY 17R FOR DEP.– RWY 35L: APN → TWY E → TWY E1 → CROSS RWY 17L/35R → TWY G1 → RWY 35L FOR DEP.

LEGEND	
VOR CHECK POINT AND FREQUENCY	DAN 114.4
HOT SPOT AND NAME	HS 1
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN A)	
RWY-HOLDING POSITION (PATTERN B)	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION	
STOP BAR	
RUNWAY AHEAD	
ARP	

250 0 250 500 750 1000 METRES
500 0 500 1000 1500 2000 2500 3000 FEET

TAXI PROC FOR ACFT TAKE-OFF FM INT POSITIONS AS FLW:
- INT TKOF RWY 17L – TWY E6: FM APN – E – E6
- INT TKOF RWY 17L – TWY E4: FM APN – E – E4
- INT TKOF RWY 35R – TWY E1: FM APN – E – E1 OR APN – E – E6 – G6 – RWY 17R – G1
- INT TKOF RWY 35R – TWY E2: FM APN – E – E2

CHANGES: GP HOLD 1 AND GP HOLD 2.