

Post: Contact:
Air Navigation Department
119 Nguyen Son Str.,
Long Bien Dist.,
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
40/25
Có hiệu lực từ
Effective from
13 NOV 2025
Được xuất bản vào
Published on
13 NOV 2025

**BỔ SUNG DẤU HIỆU SƠN KẼ RUNWAY AHEAD
TRÊN ĐƯỜNG LĂN; ĐIỀU CHỈNH HỆ SỐ MA SÁT;
ĐIỀU CHỈNH/BỔ SUNG PHƯƠNG THỨC KHAI
THÁC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ ĐÀ
NẴNG (VVDN)**

1 GIỚI THIỆU

Tập bổ sung AIP này nhằm thông báo về các nội dung sau tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng (VVDN).

- Bổ sung: Dấu hiệu sơn kẻ RWY AHEAD trên đường lăn; Phương án khai thác tàu bay quay đầu cuối đường CHC 17R/35L và cuối đường CHC 35R.
- Điều chỉnh: Hệ số ma sát đường CHC; Phương án khai thác và hạn chế khai thác đối với tàu bay B747-8/8F.

2 CHI TIẾT

2.1 Bổ sung dấu hiệu sơn kẻ RWY AHEAD

Dấu hiệu sơn kẻ RWY AHEAD tại các đường lăn E, E1, E2, E3, E4, E6, E7, G1, G2, G4 và G6.

Chi tiết xem tại các trang 5, 6 và 7

2.2 Bổ sung phương án khai thác tàu bay quay đầu cuối đường CHC 17R/35L và cuối đường CHC 35R

- a) Dấu hiệu tàu bay quay đầu cuối đường CHC 35L: Khai thác đối với tàu bay Code E trở xuống.
- Sử dụng cho tàu bay hạ cánh đường CHC 35L: Sau khi hạ cánh tàu bay thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 35L → lăn trên đường CHC 17R → theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay thoát ly đường CHC 17R/35L về vị trí đỗ chỉ định.
 - Sử dụng cho tàu bay cất cánh đường CHC 17R: Sân đỗ → Tàu bay lăn ra để khởi hành theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay → lăn trên đường CHC 35L → thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 35L để khởi hành.
- b) Dấu hiệu tàu bay quay đầu cuối đường CHC 17R: Khai thác đối với tàu bay Code D trở xuống.
- Sử dụng cho tàu bay hạ cánh đường CHC 17R: Sau khi hạ cánh tàu bay thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 17R → lăn trên đường CHC 35L → theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay thoát ly đường CHC 17R/35L về vị trí đỗ chỉ định.
 - Sử dụng cho tàu bay cất cánh đường CHC 35L: Sân đỗ → Tàu bay lăn ra để khởi hành theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay → lăn trên đường CHC 17R → thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 17R để khởi hành.
- c) Sân quay đầu đường CHC 17L (cuối đường CHC 35R): Khai thác đối với tàu bay Code E trở xuống.

**ADDITION OF RUNWAY AHEAD MARKING ON TWY;
ADJUSTMENT OF FRICTION COEFFICIENTS AND
ADJUSTMENT/ADDITION OF OPERATIONAL PRO-
CEDURES AT DA NANG INTERNATIONAL AIRPORT
(VVDN)**

1 INTRODUCTION

This AIP Supplement aims at notifying the following contents at Da Nang International airport (VVDN).

- Addition of: RWY AHEAD marking on TWY; Operational procedures for aircraft on the turn pad at the end of RWY 17R/35L and the end of RWY 35R.
- Adjustment of: Friction coefficients of RWY; Operational procedures and operational restrictions for B747-8/8F aircraft.

2 DETAIL

2.1 Addition of RWY AHEAD marking

RWY AHEAD markings on TWYs E, E1, E2, E3, E4, E6, E7, G1, G2, G4, and G6.

See pages 5, 6 and 7 for details

2.2 Addition of operational procedures for aircraft on the turn pad at the end of RWY 17R/35L and the end of RWY 35R

- a) Aircraft turn pad marking at the end of RWY 35L: Used for aircraft up to Code E
- For aircraft landing on RWY 35L: After landing, the aircraft backtrack 180° at the end of RWY 35L → taxi on RWY 17R → following ATC clearances of TWR to vacate RWY 17R/35L → the assigned stand.
 - For aircraft taking off on RWY 17R: Apron → aircraft taxi for departure following ATC clearances of TWR → taxi on RWY 35L → backtrack 180° at the end of RWY 35L for departure.
- b) Aircraft turn pad marking at the end of RWY 17R: Used for aircraft up to Code D
- For aircraft landing on RWY 17R: After landing, aircraft backtrack 180° at the end of RWY 17R → taxi on RWY 35L → following ATC clearances of TWR to vacate RWY 17R/35L → the assigned stand.
 - For aircraft taking off on RWY 35L: Apron → aircraft taxi for departure following ATC clearances of TWR → taxi on RWY 17R → backtrack 180° at the end of RWY 17R for departure.
- c) Turn pad of RWY 17L (end of RWY 35R): Used for aircraft up to Code E.

- Sử dụng cho tàu bay hạ cánh đường CHC 35R: Sau khi hạ cánh tàu bay thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 35R → lần trên đường CHC 17L → theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay thoát ly đường CHC 17L/35R về vị trí đỗ chỉ định.
- Sử dụng cho tàu bay cất cánh đường CHC 17L: Sân đỗ → Tàu bay lần ra để khởi hành theo huấn lệnh của Đài chỉ huy tại sân bay → lần trên đường CHC 35R → thực hiện quay đầu 180° cuối đường CHC 35R để khởi hành.

- For aircraft landing on RWY 35R: After landing, the aircraft backtrack 180° at the end of RWY 35R → taxi on RWY 17L → following ATC clearances of TWR to vacate RWY 17L/35R → the assigned stand.
- For aircraft taking off on RWY 17L: Apron → aircraft taxi for departure following ATC clearances of TWR → taxi on RWY 35R → backtrack 180° at the end of RWY 35R for departure.

Ghi chú:

- Để đảm bảo an toàn khi có tàu bay dừng chờ tại điểm chờ trên các đường lăn nối E1, E2, E3, E4, E6, E7 với đường CHC 17L/35R các tàu bay lần trên đường lăn song song E không được lần sau đuôi tàu bay đang dừng chờ.
- Tàu bay và phương tiện di chuyển trên đường lăn E phải dừng chờ tại vị trí dừng chờ trung gian và chờ huấn lệnh của KSVKL cho phép đi tiếp để đảm bảo đủ khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang chờ lên đường CHC.

Note:

- To ensure safety, when an aircraft is holding short at the holding position on connecting TWYs E1, E2, E3, E4, E6, E7 to RWY 17L/35R, aircraft taxiing on parallel TWY E shall not taxi behind the tail of the aircraft that is holding at these positions.
- Aircraft and vehicles taxiing on TWY E must hold at the intermediate holding position and wait for ATC clearances, to continue taxiing, in order to ensure a safe separation distance from the aircraft holding to line up on the RWY.

2.3 Điều chỉnh hệ số ma sát đường CHC

Ghi chú:

- Tham chiếu AIP Việt Nam, trang AD 2-VVDN-1-31
- Các nội dung điều chỉnh được in đậm.
- NOTAM A4309/25 đã được phát hành để thông báo về điều chỉnh hệ số ma sát đường CHC.

2.3 Adjustment of Friction coefficients of RWY

Note:

- Refer to Viet Nam AIP, page AD 2-VVDN-1-31
- The adjusted contents are bold.
- NOTAM A4309/25 has been published to notify the adjustment of friction coefficients of RWY.

Ký hiệu đường CHC RWY designator	Chiều dài đo (M) Measured length(M)	Hệ số ma sát (μ) Friction coefficients				
		Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (1.5 M) Measured position from RCL (1.5 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (4 M) Measured position from RCL (4 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (7 M) Measured position from RCL (7 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (11 M) Measured position from RCL (11 M)	Vị trí đo tính từ tìm đường CHC (17 M) Measured position from RCL (17 M)
1	2	3	4	5	6	7
17L	3 200	0.78	0.80	0.72	0.77	0.72
35R	3 200	0.78	0.79	0.74	0.73	0.77
17R	2 750	0.77	0.77	0.76	0.75	0.75
35L	2 750	0.77	0.75	0.75	0.75	0.75

2.4 Điều chỉnh phương án khai thác từ đường CHC, đường lăn vào sân đỗ và ngược lại cho loại tàu bay B747-8/8F

Ghi chú:

- Tham chiếu AIP Việt Nam, các trang từ AD 2-VVDN-1-29 đến AD 2-VVDN-1-31
- Các nội dung điều chỉnh được in đậm.
- Các hãng hàng không được yêu cầu tính toán khả năng chịu tải trọng cho phép và tuân thủ các hạn chế về tần suất khai thác theo các quy định hiện hành.
- Tàu bay phải tuân thủ nghiêm ngặt theo hướng dẫn của KSVKL.

2.4 Adjustment of operational procedures from RWY, TWY to apron and vice versa for B747-8/8F aircraft

Note:

- Refer to Viet Nam AIP, pages AD 2-VVDN-1-29 to AD 2-VVDN-1-31
- The adjusted contents are bold.
- Airlines shall calculate the allowable payload capacity and comply with the operational frequency restrictions in accordance with current regulations.
- Aircraft are requested to follow ATC instructions strictly.

2.4.1 Điều chỉnh phương án khai thác đường CHC, các đường lăn:

- Đối với đường CHC 17L/35R và đường CHC 17R/35L: Tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACR lớn hơn chỉ số PCR của đường CHC 17L/35R (PCR 610/R/A/W/U) và đường CHC 17R/35L (PCR 460/F/B/X/U) thực hiện theo quy định, khuyến cáo thực hành của ICAO (Annex 14, Volume I) về Thiết kế, khai thác sân bay.
- Đối với đường lăn E6, E7 và G1, G6: Tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACR lớn hơn chỉ số PCR của đường lăn E6, E7 (PCR 670/R/A/W/U) và G1, G6 (PCR 500/F/B/X/U) thực hiện theo quy định, khuyến cáo thực hành của ICAO (Annex 14, Volume I) về Thiết kế, khai thác sân bay.

2.4.2 Phương án khai thác vị trí đỗ:

Sử dụng vị trí đỗ 5, 10 hoặc vị trí đỗ khác do Cảng HKQT Đà Nẵng chỉ định tùy thuộc vào tình huống hạ cánh dự bị.

- Khi sử dụng vị trí đỗ 5 cho tàu bay B747-8/8F thì vị trí đỗ 6 không được sử dụng đậu tàu bay khác.
- Khi sử dụng vị trí đỗ 10 cho tàu bay B747-8/8F thì vị trí đỗ 11 không được sử dụng đậu tàu bay khác.

2.4.3 Phương án vận hành tàu bay

2.4.3.1 Đối với tàu bay đến:

- Đường CHC 35R: Tàu bay lăn theo đường lăn E6 → vị trí đỗ 10 hoặc lăn theo đường lăn E7 → vị trí đỗ 5.
- Đường CHC 35L: Tàu bay lăn theo đường lăn G6 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn E6 → vị trí đỗ 10 hoặc lăn theo đường lăn G6 → đường CHC 35R → đường lăn E7 → vị trí đỗ 5.
- Đường CHC 17L: Tàu bay lăn theo đường lăn G1 → đường CHC 35L → đường lăn G6 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn E6 → vị trí đỗ 10 hoặc lăn theo đường lăn G1 → đường CHC 35L → đường lăn G6 → đường CHC 35R → đường lăn E7 → vị trí đỗ 5.
- Đường CHC 17R: Tàu bay lăn theo đường lăn G1 → đường CHC 35R → đường lăn E6 → vị trí đỗ 10 hoặc lăn theo đường lăn G1 → đường CHC 35R → đường lăn E7 → vị trí đỗ 5.

2.4.3.2 Đối với tàu bay khởi hành:

a) Đường CHC 35R:

- Vị trí đỗ 10: Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam → vệt lăn D7 → đường lăn E6 → cắt qua đường CHC 17L/35R → đường lăn G6 → đường CHC 17R → đường lăn G1 → đường CHC 35R để khởi hành.
- Vị trí đỗ 5: Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam/Bắc → vệt lăn D9 → đường lăn E7 → đường CHC 17L → đường lăn G6 → đường CHC 17R → đường lăn G1 → đường CHC 35R để khởi hành.

b) Đường CHC 35L:

- Vị trí đỗ 10: Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam → vệt lăn D7 → đường lăn E6 → đường CHC 17L → đường lăn G1 → đường CHC 35L để khởi hành.
- Vị trí đỗ 5: Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam/Bắc → vệt lăn D9 → đường lăn E7 → đường CHC 17L → đường lăn G1 → đường CHC 35L để khởi hành.

c) Đường CHC 17L (Vị trí đỗ 5 và 10):

- Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam → vệt lăn D7 → đường lăn E6 → cắt cánh tại giao điểm đường CHC 17L và đường lăn E6, hoặc;
- Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Bắc → vệt lăn D9 → đường lăn E7 → đường CHC 17L để khởi hành.

2.4.1 Adjustment of operational procedure for RWY and TWYs:

- For RWY 17L/35R and RWY 17R/35L: The aircraft loading with ACR greater than PCR of RWY 17L/35R (PCR 610/R/A/W/U) and RWY 17R/35L (PCR 460/F/B/X/U): Comply with Annex 14, Volume I - Aerodromes Design and Operations.

- For TWYs E6, E7 and G1, G6: The aircraft loading with ACR greater than PCR of TWYs E6, E7 (PCR 670/R/A/W/U) and TWYs G1, G6 (PCR 500/F/B/X/U): Comply with Annex 14, Volume I - Aerodromes Design and Operations.

2.4.2 Operational procedure of aircraft stands:

Stands 5, 10 or another assigned stand may be used depending on the circumstances of the alternate landing

- When using aircraft stand 5 for B747-8/8F aircraft, aircraft stand 6 is not used.
- When using aircraft stand 10 for B747-8/8F aircraft, aircraft stand 11 is not used.

2.4.3 Aircraft operational procedures

2.4.3.1 For arriving aircraft:

- RWY 35R: Aircraft taxi via TWY E6 → stand 10 or taxi via TWY E7 → stand 5.
- RWY 35L: Aircraft taxi via TWY G6 → cross RWY 17L/35R → TWY E6 → stand 10 or taxi via TWY G6 → RWY 35R → TWY E7 → stand 5.
- RWY 17L: Aircraft taxi via TWY G1 → RWY 35L → TWY G6 → cross RWY 17L/35R → TWY E6 → stand 10 or taxi via TWY G1 → RWY 35L → TWY G6 → RWY 35R → TWY E7 → stand 5.
- RWY 17R: Aircraft taxi via TWY G1 → RWY 35R → TWY E6 → stand 10 or taxi via TWY G1 → RWY 35R → TWY E7 → stand 5.

2.4.3.2 For departing aircraft:

a) RWY 35R:

- Aircraft stand 10: Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face South → taxilane D7 → TWY E6 → cross RWY 17L/35R → TWY G6 → RWY 17R → TWY G1 → RWY 35R for departure
- Aircraft stand 5: Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face South/North → taxilane D9 → TWY E7 → RWY 17L → TWY G6 → RWY 17R → TWY G1 → RWY 35R for departure.

b) RWY 35L:

- Aircraft stand 10: Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face South → taxilane D7 → TWY E6 → RWY 17L → TWY G1 → RWY 35L for departure.
- Aircraft stand 5: Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face South/North → taxilane D9 → TWY E7 → RWY 17L → TWY G1 → RWY 35L for departure.

c) RWY 17L (Aircraft stands 5 and 10)

- Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face South → taxilane D7 → TWY E6 → the intersection of RWY 17L and TWY E6, or;
- Aircraft are pushed to taxilane D with the nose of the aircraft face North → taxilane D9 → TWY E7 → RWY 17L for departure

d) Đường CHC 17R (Vị trí đỗ 5 và 10):

- Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Nam → vệt lăn D7 → đường lăn E6 → cắt qua đường CHC 17L/ 35R → đường lăn G6 → đường CHC 17R để khởi hành, hoặc;
- Đẩy tàu bay ra vệt lăn D đầu tàu bay quay về hướng Bắc → vệt lăn D9 → đường lăn E7 → đường CHC 17L → đường lăn G6 → đường CHC 17R để khởi hành.

2.4.4 Điều chỉnh hạn chế khai thác:

- Khi tải trọng khai thác tàu bay có chỉ số ACR lớn hơn chỉ số PCR của đường lăn G1, G6 (PCR 500/F/B/X/U) tàu bay chỉ sử dụng đường CHC 17L/35R để hạ cánh, sử dụng đường CHC 17L để cất cánh (do hạn chế của các đường lăn G1 và G6).
- Tàu bay B747-8/8F không được phép vận hành trên vệt lăn D ngang với các vị trí đỗ mà ở đó có tàu bay Code D/E đang đỗ.
- Tất cả các tàu bay có sải cánh trên 32 mét không được vận hành trên đường lăn E ngang tàu bay B747 8/8F đang hoạt động trên vệt lăn D.

3 HUYỆ BỎ

Tập bổ sung AIP này sẽ huỷ bỏ NOTAM A4309/25

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

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 3 phụ đính như 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

d) RWY 17R (Aircraft stands 5 and 10):

- Aircraft are pushed to taxiway D with the nose of the aircraft face South → taxiway D7 → TWY E6 → cross RWY 17L/35R → TWY G6 → RWY 17R for departure, or;
- Aircraft are pushed to taxiway D with the nose of the aircraft face North → taxiway D9 → TWY E7 → RWY 17L → TWY G6 → RWY 17R for departure.

2.4.4 Adjustment of operational restrictions

- When the aircraft loading with ACR greater than PCR of TWYs G1 and G6 (PCR 500/F/B/X/U), the aircraft shall only use RWY 17L/35R for landing and RWY 17L for take-off (due to the restriction of TWYs G1 and G6).
- B747-8/8F aircraft are not permitted to taxi on taxiway D abeam with aircraft stands where Code D/E aircraft are parking.
- Aircraft with a wingspan exceeding 32 m are not permitted to taxi on TWY E when B747-8/8F aircraft is taxiing on taxiway D in the abeam position.

3 CANCELLATION

This AIP Supplement shall supersede NOTAM A4309/25

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

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

- HẾT -

- END -

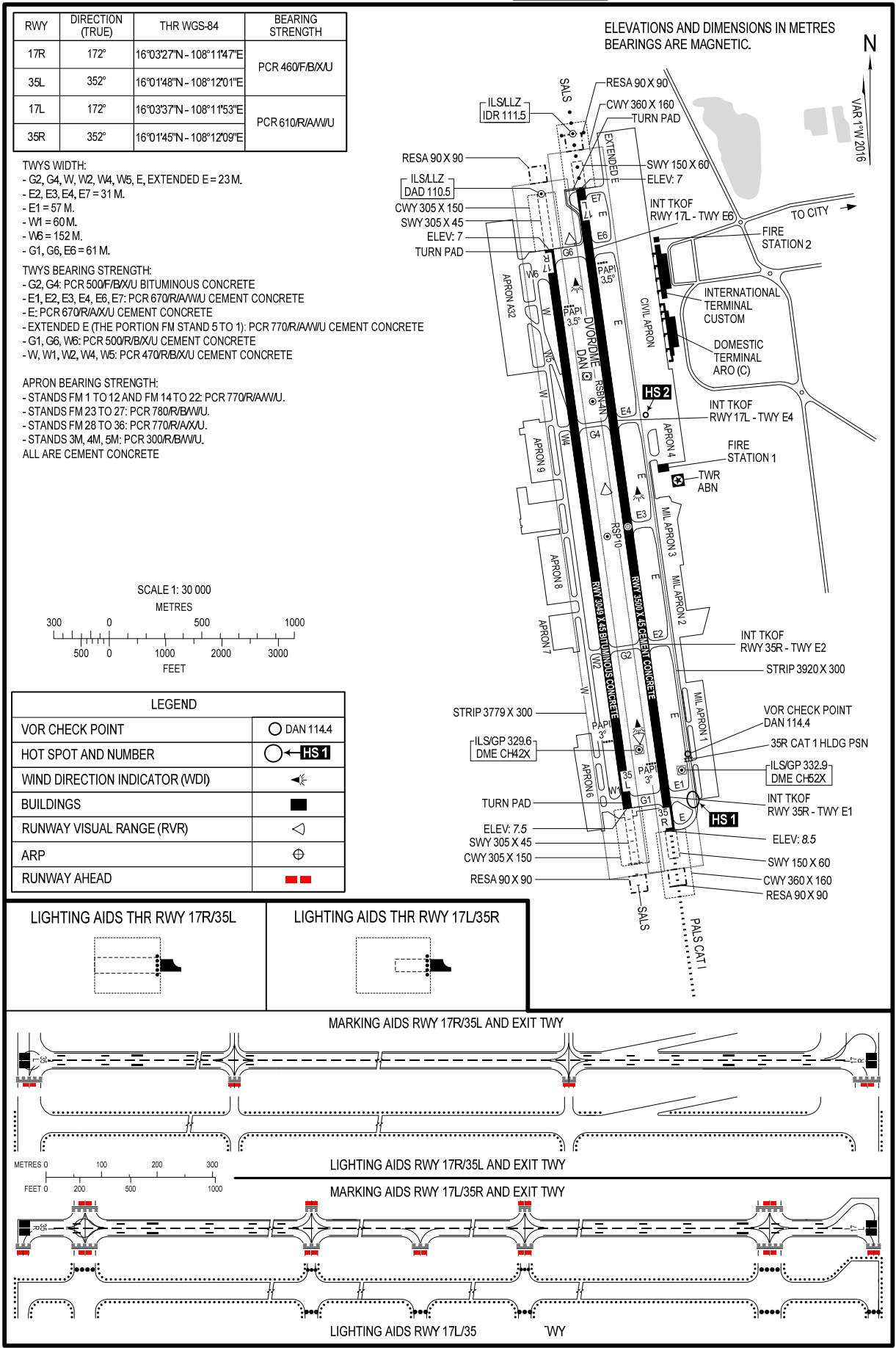
AERODROME CHART - ICAO

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)

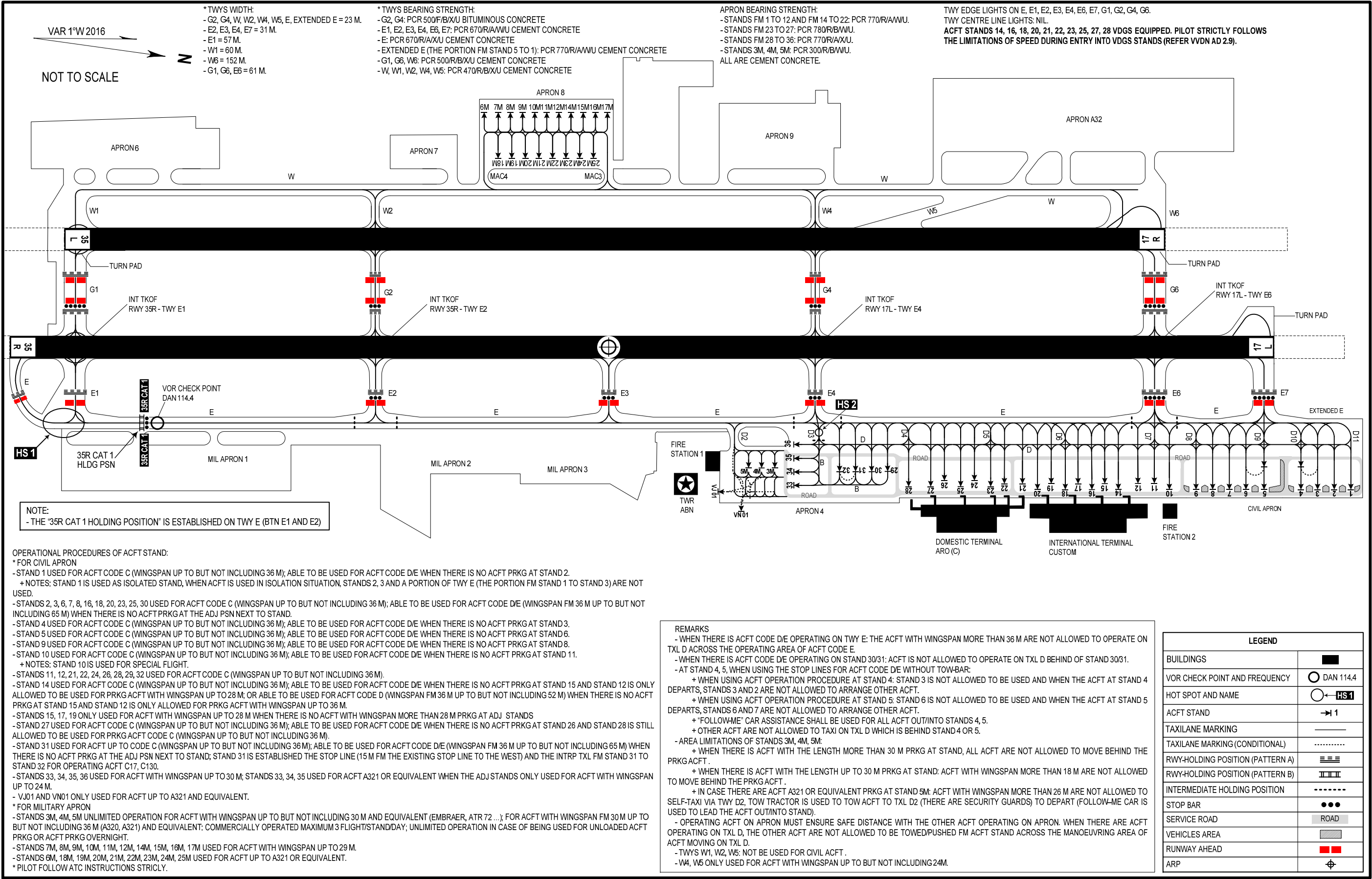


AIRCRAFT PARKING /DOCKING CHART – ICAO

APRON ELEV 7M

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

DA NANG/DA NANG INTL (VVDN)



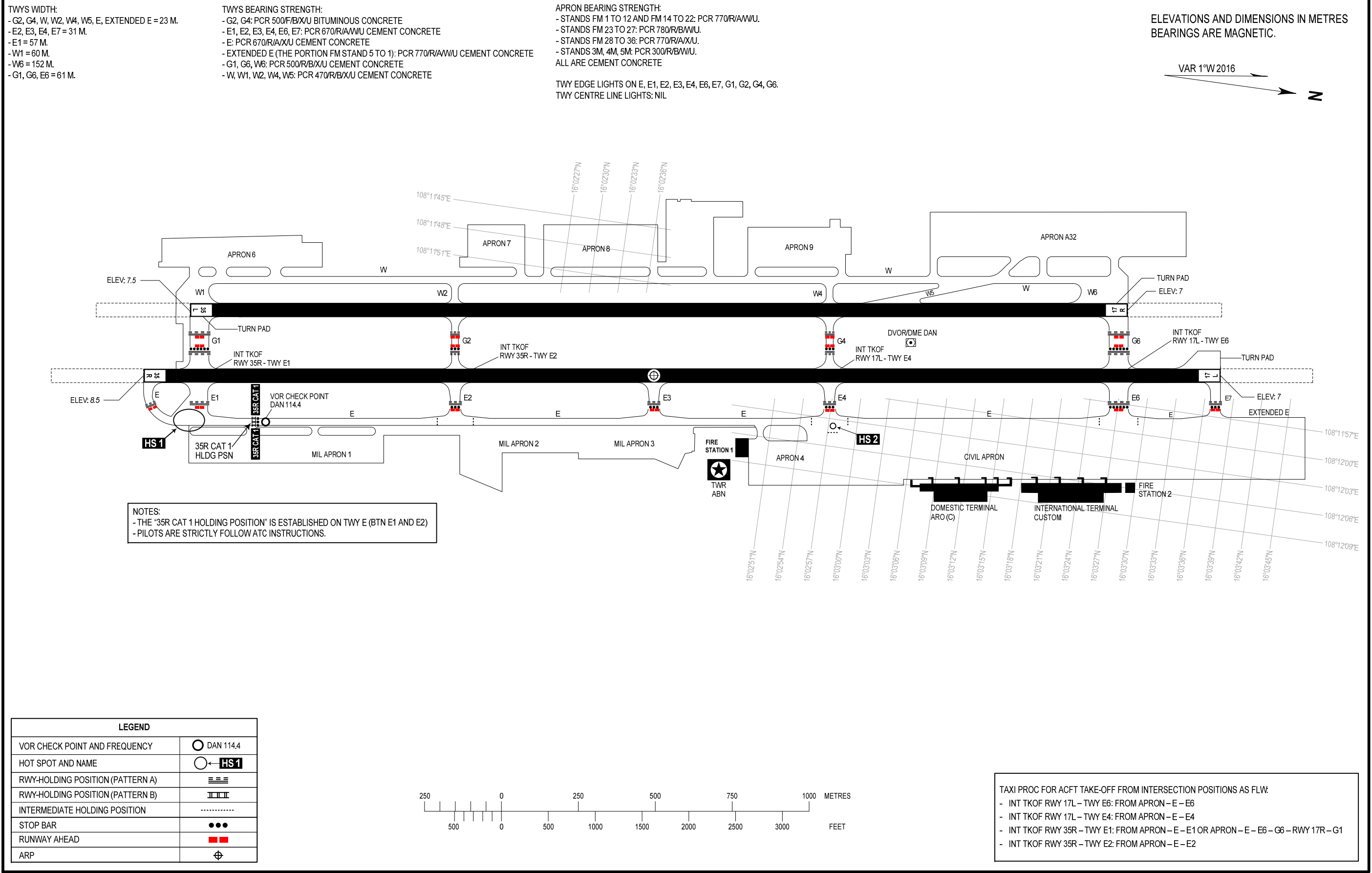
CHANGE: ADDN OF RUNWAY AHEAD.

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)



CHANGE: ADDN OF RUNWAY AHEAD.