

København/Kastrup

1. Location

4.4 NM S of København

2. Address

Copenhagen Airports, Kastrup
Lufthavnsboulevarden 6
Postboks 74
DK-2770 Kastrup
TEL Airport: +45 32 31 32 31
E-mail Administration: kundeservice@cph.dk
TEL ARO/AIS: +45 32 47 82 72
TEL TWR/APP: +45 32 48 19 00
AFS: EKCH

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)
AD: H24 (H24)
ADO: H24 (H24)
ARO: H24 (H24)
AIS: H24 (H24)
MET: H24 (H24)

Self-briefing is available at the Airport Office, Terminal 2, ground level.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and immigration H24 (H24).

6. Fuel, Oil and De-icing Fluid, etc.

Fuel: Jet A1
Oil: All

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 9
RMK: Sea rescue available.

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available

11. Hotel

Yes

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

Copenhagen TEL: +45 33 11 13 25
FAX: +45 33 93 49 69

14. Medical Facilities

Hospitals in town

15. Transport

Taxi and bus

1. Beliggenhed

4.4 NM S for København

2. Adresse

Københavns Lufthavn, Kastrup
Lufthavnsboulevarden 6
Postboks 74
2770 Kastrup
TEL Lufthavnen: 32 31 32 31
E-mail Administrationen: kundeservice@cph.dk
TEL ARO/AIS: 32 47 82 72
TEL TWR/APP: 32 48 19 00
AFS: EKCH

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)
AD: H24 (H24)
ADO: H24 (H24)
ARO: H24 (H24)
AIS: H24 (H24)
MET: H24 (H24)

Selv-briefing forefindes ved havnekontoret i Terminal 2, stuen.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol H24 (H24).

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Jet A1
Olie: Alle

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

CAT 9
RMK: Søredning tilgængelig.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed

11. Hotel

Ja

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

København TEL: 33 11 13 25
FAX: 33 93 49 69

14. Lægehjælp

Hospitaler i byen

15. Transport

Taxa og bus

16. Local Regulations/Remarks

a. Regulation of traffic. Provisions

The provisions detailed concern measures to ensure that the traffic flow does not exceed the capacity of the airport facilities as laid down by Copenhagen Airports (CPH).

Programmes for all scheduled route and charter operations shall be forwarded to ACD (Airport Coordination Denmark A/S), who has been appointed by the Ministry of Transport perform the slot coordination at København/Kastrup.

The programmes shall be forwarded according to deadlines stipulated in the IATA SPG (Scheduling Procedures Guide) - deadline normally in the middle of May for the following winterseason and in the middle of October for the following summerseason.

The following shall be approved by ACD:

1. Changes to seasonal programmes.
2. Request for and changes to individual flights. Cancellation of an individual flight shall be notified. (Route, charter as well as other traffic inclusive).

Contact concerning the above shall be made to ACD within the office hours and, if possible, not later than the day before the flight is to be carried out.

Office hours: MON-FRI 0900-1500 local time
(Closed SAT/SUN/HOL)

Address:

ACD
Vilhelm Lauritsen Terminal
Vilhelm Lauritsens Alle 1
Copenhagen Airport West
DK-2770 Kastrup

TEL: (+45) 32 31 42 82
FAX: (+45) 32 31 42 81
SITA: CPHACXH
E-mail: acd@airportcoordination.dk

Outside office hours of ACD, contact concerning the above shall be made to CPH.

Address:

Copenhagen Airports A/S (CPH)
Airside Operation
P.O.Box 74
DK-2770 Kastrup

TEL: (+45) 32 31 24 70
E-mail: atwr@tra.cph.dk
AFS: EKCHYDYX
SITA: CPHAPYD

Exempted from the provisions given above are the following categories of traffic:

Ambulance flights, search and rescue operations, inspection flights by The Danish Transport, Construction and Housing Authority and flight for foreign state representatives.

In special cases CPH may exempt other individual flights from the provisions above.

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Regulering af trafikken. Bestemmelser

Nedenstående bestemmelser vedrører foranstaltninger, der skal sikre, at trafikbelastningen ikke overstiger kapaciteten for lufthavnens anlæg, som fastsat af Københavns Lufthavne A/S (CPH).

Programmer for alle regelbundne rute- og charteroperationer skal fremsendes til ACD (Airport Coordination Denmark A/S), som af Transportministeriet er udpeget til at udføre slot-koordinering på København/Kastrup.

Programmer skal fremsendes under hensyntagen til tidsfristerne anført i IATA SPG (Scheduling Procedures Guide) - tidsfrist normalt i midten af maj for den følgende vinterseason og i midten af oktober for den følgende sommerseason.

Følgende skal godkendes af ACD:

1. Ændringer til sæsonprogrammer.
2. Tillysning, ændring eller aflysning af enkelt-flyvninger (herunder såvel rute-, charter- som anden trafik).

Henvendelse om ovenstående rettes til ACD i kontortiden og så vidt muligt senest dagen før flyvningen ønskes udført.

Kontortid: MON-FRI 0900-1500 dansk tid
(Lukket SAT/SUN/HOL)

Adresse:

ACD
Vilhelm Lauritsen Terminal
Vilhelm Lauritsens Alle 1
Københavns Lufthavn Vest
2770 Kastrup

TEL: 32 31 42 82
FAX: 32 31 42 81
SITA: CPHACXH
E-mail: acd@airportcoordination.dk

Udenfor ACD's kontortid skal henvendelse om ovenstående rettes til CPH

Adresse:

Københavns Lufthavn A/S (CPH)
Airside Operation
Postboks 74
2770 Kastrup

TEL: 32 31 24 70
E-mail: atwr@tra.cph.dk
AFS: EKCHYDYX
SITA: CPHAPYD

Undtagen fra bestemmelserne i ovenstående er følgende trafik kategorier:

Ambulanceflyvning, eftersøgnings- og redningsoperationer, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kontrolflyvning samt flyvning for fremmede statters repræsentanter.

CPH kan i specielle tilfælde undtage enkelte andre flyvninger fra ovenstående bestemmelser.

Any request for approval of traffic shall contain the following information:

1. Owner/operator.
2. Type of aircraft and registration/call sign.
3. Arrival date and time, Departure date and time, Origin and Destination.

Other details significant for the evaluation of the request shall be provided if so required.

- b. Helicopter. Non-scheduled public air traffic
Non-scheduled public air traffic with helicopters is permitted only after prior approval by Copenhagen Airports (CPH).

Contact concerning the above shall be made via the handling company or directly to the Traffic and Airside Operations at CPH and, if possible, not later than the day before the flight is to be carried out.

Any request for approval of traffic shall contain the following information:

- a) Owner/Operator
- b) Type of helicopter and registration/call sign
- c) Arrival date and time, Departure date and time, Origin and Destination.

Other details significant for the evaluation of the request shall be provided if so required.

- c. School and training flight, and technical test flights

School and training flights must be made only after permission thereto has been obtained from CPH, Airside Operations.

Permission for such flights will not be granted within the following periods:

1800-0600 (1700-0500) and on Sundays and public holidays.

For school and training flights and such technical test flights necessary for the purpose of ascertaining the airworthiness of an aircraft during flight, use of the runway system at København/Kastrup is restricted as follows:

RWY 04 and 22 used for take-off and landing;
RWY 12 used for take-off only;*)
RWY 30 used for landings only.

*) For technical test flights runway 12 may be used for landing, if necessary, provided the test flight has proved the aircraft to be airworthy.

- d. Local regulations

At København/Kastrup a number of local regulations apply. The regulations are collected in a manual which is available from the AIS Briefing Naviair (AIS-C) and at the Airport Office.

Among other subjects, the following of importance for the operation of aircraft on aprons are being mentioned:

- 1) The meaning of markings and signs.
- 2) Information about aircraft stands including docking guidance systems.

Enhver henvendelse om godkendelse af trafik skal indeholde følgende oplysninger:

1. Ejer/operatør.
2. Flytype og registrering/kaldesignal.
3. Ankomst dato/tid, afgang dato/tid, ankommet fra og destination.

Efter anmodning skal andre data af betydning for vurdering af ansøgningen oplyses.

- b. Helikopter. Ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik
Ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik med helikoptere er ikke tilladt uden forudgående godkendelse fra Københavns Lufthavne A/S (CPH).

Henvendelse herom rettes via handlingselskab eller direkte til CPH's Trafikafdeling og så vidt muligt senest dagen før flyvningen ønskes udført.

Enhver henvendelse om godkendelse af trafik skal indeholde følgende oplysninger:

- a) Ejer/Operatør.
- b) Helikoptertype og registrering/kaldesignal
- c) Ankomst dato/tid, afgang dato/tid, ankommet fra og destination.

Efter anmodning skal andre data af betydning for vurdering af ansøgningen oplyses.

- c. Skole- og træningsflyvning samt teknisk prøveflyvning

Skole- og træningsflyvning må kun ske efter forudgående tilladelse fra CPH, Airside Operations.

Tilladelse vil ikke blive givet for følgende tidsrum:

1800-0600 (1700-0500) samt på søn- og helligdage.

Skole- og træningsflyvning, samt sådan teknisk prøveflyvning, som er dikteret af et krav om at konstatere et luftfartøjs luftdygtighed under flyvning (jfr. Luftfartslovens §30), må kun finde sted på København/Kastrup under anvendelse af:

RWY 04 og 22 til start og landing,
RWY 12 alene til start, *)
RWY 30 alene til landing.

*) RWY 12 vil ved teknisk prøveflyvning i påkommende tilfælde kunne anvendes til landing, såfremt prøveflyvningen har givet til kende, at luftfartøjet er i luftdygtig stand.

- d. Lokale bestemmelser

På København/Kastrup gælder en række lokale bestemmelser, som er samlet i en manual. Manualen findes til gennemsyn fra AIS Briefing Naviair (AIS-C) og på Havnekontoret.

Manualen omtaler blandt andet følgende emner af betydning for luftfartøjstrafikken på forpladser:

- 1) Betydning af afstrikning og skilte.
- 2) Oplysninger vedrørende standpladser, herunder indstyringsssystemer til standpladserne.

- 3) Information about taxiing from aircraft stands including taxi clearance.
- 4) Limitations in the operation of large aircraft including limitations in use of own power for taxiing.
- 5) Helicopter operations.
- 6) Marshaller assistance and towing assistance
- 7) Use of engine power exceeding idle power.
- 8) Engine start-up and use of APU.
- 9) Fuel spillage.
- 10) Precautions during extreme weather conditions

Further information about the regulations can be obtained from TWR or KASTRUP GROUND. When a local regulation is of importance to the safe operation of aircraft on the apron the information will be given to each aircraft from TWR or KASTRUP GROUND.

The "Local Regulations" are published and updated by:

Copenhagen Airports A/S
Airside Operations
P.O.Box 74
DK-2770 Kastrup.

e. Removal of damaged aircraft

In case an aircraft is damaged on a runway, it is the duty of the owner or user of such aircraft to ensure that it is removed as soon as possible. E.g. in case of punctures, it may be necessary that an aircraft - before replacement of wheels has taken place - moves away from the runway under its own power.

If a damaged aircraft is not removed from the runway as quickly as the Duty Airport Manager consider it necessary for a reasonable dispatch of the traffic, he shall be entitled to have the aircraft removed for the account of the owner or user.

f. Runway Classification

RWY NR	RWY Code	Type
04L	4E	PA-2
04R	4E	PA-1
12	4E	PA-1
22L	4E	PA-3B
22R	4E	PA-1
30	4E	PA-1

g. Marshaller assistance

Marshaller assistance can be requested via KASTRUP TOWER or KASTRUP GROUND.

Signals from the marshaller must be complied with. The marshalls are recognizable by wearing high red-orange high visible clothing.

Marshaller assistance is compulsory, after instruction from ATC, for general aviation aircrafts during taxiing.

- 3) Oplysninger vedrørende udrulning fra standpladser, herunder tilladelse til udrulning.
- 4) Begrænsninger i større luftfartøjers operationsmuligheder, herunder begrænsninger i kørsel for egen kraft.
- 5) Helikopter operationer.
- 6) Marshallerassistance og bugseringsassistance.
- 7) Brug af motoreffekt udover tomgang.
- 8) Motoropstart og brug af APU.
- 9) Brændstoftspild.
- 10) Forholdsregler ved ekstreme vejforhold.

Nærmere info om de enkelte bestemmelser kan indhentes fra TWR eller KASTRUP GROUND.

Hvor en lokal bestemmelse er af betydning for den sikre gennemførelse af luftfartøjstrafikken på forpladser, vil oplysning herom blive givet til hvert enkelt luftfartøj fra TWR eller KASTRUP GROUND.

"Lokale Bestemmelser" udgives og revideres løbende af:

Københavns Lufthavn A/S
Airside Operations
Postboks 74
2770 Kastrup.

e. Fjernelse af beskadigede luftfartøjer

Såfremt et luftfartøj beskadiges på en start- eller landingsbane, påhviler det luftfartøjets ejer eller bruger hurtigst muligt at fjerne luftfartøjet, hvorfor det f.eks. i tilfælde af punkteringer kan være nødvendigt, at luftfartøjet, forinden hjulskiftning finder sted, ved egen motorkraft kører fri af banen.

I tilfælde af, at et beskadiget luftfartøj ikke fjernes fra banen så hurtigt, at det efter den vagthavende lufthavnschefs skøn anses for nødvendig for en rimelig afvikling af trafikken, er han berettiget til at lade luftfartøjet fjerne for ejerens eller brugerens regning.

f. Baneklassifikation

RWY NR	RWY Kode	Type
04L	4E	PA-2
04R	4E	PA-1
12	4E	PA-1
22L	4E	PA-3B
22R	4E	PA-1
30	4E	PA-1

g. Marshaller assistance

Marshaller assistance kan efter anmodning fås til KASTRUP TOWER eller KASTRUP GROUND.

Signaler givet af en marshaller skal følges. Marshallerne er iført tøjfaldende rød-orange beklædning.

Marshaller assistance er obligatorisk, efter instruktion fra ATC, for al general aviation flyvning, ved rulning på Københavns Lufthavn Kastrup

Furthermore marshaller assistance/FOLLOW ME Vehicle will be available on request only, for taxiing and parking - except when compulsory for the relevant aircraft stand.

h. Taxiing

On taxiways and stands, aircraft must follow the yellow guidelines. However, aircraft with MTOM of 7,000 KGS and below may deviate from the guidelines as per instruction from ATC or the Marshaller.

Aircraft must not perform powered U-turns on taxiways in the apron areas.

In the apron areas minimum engine power shall be used as far as possible, and use of reverse thrust for manoeuvring to and from a stand is not permitted.

Anti-collision lights must be activated whenever engines are operating.

Towing by tractor is mandatory when moving jet aeroplanes between the northern part of the airport and Area South.

Aircraft movements must never coincide on adjacent aircraft stands with overlapping safety lines. Aircraft must not simultaneously taxi into and/or taxi out/pushback from any two adjacent stands.

Taxi-out or pushback from aircraft stands must not be executed without approval from KASTRUP GROUND.

Helicopters with wheel undercarriage must not perform hover-taxiing.

i. Parking

When taxiing onto a stand with marshaller assistance the pilot-in-command must ignore handsignals from ground personnel other than authorized marshalls.

Some stands are provided with guide-markings on the surface, intended for parking into the wind of certain aircraft types. Marshaller assistance is compulsory when using these markings.

Multi-engine propeller aeroplane are requested to enter stand with one engine operating only.

In strong crosswind conditions, requests for parking into the wind will be approved only for certain aircraft types and under provision that:

- the aircraft owner/operator can substantiate either a technical, structural or operational need for such parking, and
- the aircraft stand is designated for such parking.

For approval contact KASTRUP GROUND.

When an aircraft has stopped "on-block" the main engines must be shut down as and simultaneously high intensity strobelights, logo lights and floodlights that may effect the vision of oth-

Herudover er marshaller assistance/FOLLOW ME køretøj kun til rådighed efter anmodning, for rulning og parkering, undtagen når det er obligatorisk for den pågældende standplads.

h. Rulning

På rulleveje og standpladser, skal luftfartøjer følge de gule kørestriber. Dog må luftfartøjer med en MTOM på 7,000 kg eller derunder afvige fra de gule kørestriber, som afgivet per instruktion fra ATC eller fra marshallertjenesten.

På rulleveje i forpladssområdet må luftfartøjer ikke udføre 180 graders drej ved egen motorkraft.

I forpladssområdet skal der så vidt muligt benyttes minimal motorkraft, og anvendelse af reversering ved manøvrering til og fra standpladser er ikke tilladt.

Luftfartøjets anti-kollisionslys skal være aktiveret nårsomhelst motorene er i gang.

Ved flytning af jetluftfartøjer fra den nordlige del af lufthavnen til Area South er bugsering med traktor obligatorisk.

Manøvrer med luftfartøjer må ikke finde sted samtidig på tilstødende standpladser med overlappende sikkerhedslinier. Luftfartøjer må ikke samtidig rulle ind i og/eller rulle ud "pushback" fra tilstødende standpladser.

Udrulning eller "pushback" fra standpladser må ikke finde sted uden tilladelse fra KASTRUP GROUND.

Helikopter med hjulunderstel må ikke udføre "hover-taxiing"

i. Parkering

Ved rulning ind i en standplads med marshaller assistance skal luftfartøjsejeren ignorere håndsignal fra jordpersonale som ikke er autoriserede marshalls.

Nogle standpladser er udstyret med specielle afmærkninger på jorden til vejledning under parkering for visse typer af flyvemaskiner. Marshallerassistance er obligatorisk ved anvendelse af disse afmærkninger.

Flermotorede propelflyvemaskiner anmodes om at bruge kun en motor ved indkørsel på standpladsen.

Anmodning om parkering mod vindretningen under forhold med stærk sidevind vil kun blive imødekommet for visse typer flyvemaskiner og under forudsætning af at:

- luftfartøjsejeren/operatøren kan dokumentere enten et tekniske, strukturelle eller operationelle behov for at parkere mod vindretningen, og
- standpladsen er bestemt for sådan parkering.

For godkendelse kontakt KASTRUP GROUND.

Når et luftfartøj er standset "on-block" skal hovedmotorerne stoppes og samtidig skal højintensitet "strobelights", logolyg og projektørlus slukkes som kan påvirke udsynet for andre pilo-

er pilots, drivers or others in the vicinity, must be switched off.

Aircraft taxiing onto stands B10, B15 and B17 must be accompanied by a FOLLOW ME vehicle while crossing the service road.

Within the period 2200-0500 (2100-0400) aircraft bound for stands A30, A31, A32, A33 and A34 must be towed onto the stand by tractor.

On Apron East marshaller assistance is available on request only.

On Apron West marshaller assistance is mandatory for parking of all aircraft.

On stand E71, E74, E83, E86 and E89, a Follow Me car will be provided for Code letter D and E aircraft when entering the stands. DGS is provided on the stands. ACFT should use minimum power setting entering the stands. In case ACFT have to stop during entering the stands, towing to on block can be expected.

Parking of Helicopters shall take place on stands G110 and G111. The stands are available weekdays 0600-2200 (0500-2100). PPR for use of other stands. If possible, the rotors must be stopped while passengers embark and disembark. If not, the ground staff must ensure that passengers are kept at a safe distance from engine intakes, exhausts and turning rotors.

j. Push-back/Start up

6.4.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Copenhagen/Kastrup operates according to A-CDM standards. A continuous and fully automatic data exchange with the Network Manager Operations Center (NMOC) is established.

This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, which allow for more accurate and efficient calculation of the CTOT (when applicable) due to the use of local target take-off times (TTOT). The basic NMOC procedures continue to apply but NMOC will take the local TTOT into consideration for CTOT calculation and will try to adjust it accordingly.

Definitions

TOBT (Target off-Block Time) - The time that an AO or GHA estimates that an aircraft will be ready, all doors closed, boarding bridge removed, pushback vehicle available and ready to start-up & push-back/taxi immediately upon receipt of ATC clearance. TOBT is displayed on DGS 30 minutes prior to the TOBT.

TSAT (Target Startup Approval Time) - The time provided by ATC that an aircraft can expect start-up & push-back/taxi approval. TSAT is displayed on the automatic DGS when pilot has called for start/push-back.

ter, chauffører eller andre i nærheden.

Luffartøjer som ruller in standpladserne B10, B15 og B17 skal ledsages af et FOLLOW ME køretøj under passage af service-vejen.

I perioden 2200-0500 (2100-0400) skal luffartøjer bestemt for standpladserne A30, A31, A32, A33 og A34 trækkes ind i standpladsen af en traktor.

På Apron East er marshaller assistance kun til rådighed efter anmodning.

På Apron West er marshaller assistance altid påbudt ved parkering af luffartøjer.

På standplads E71, E74, E83, E86 og E89, vil en Follow Me bil blive stillet til rådighed for Code bogstav D og E luffartøjer, når disse ankommer til standpladserne. DGS er til rådighed på standpladserne. Luffartøjer skal benytte minimum power setting, når der køres til standpladserne. I tilfælde at Luffartøjer stopper ved indkørsel til standpladserne, må det forventes, at luffartøjerne derefter må trækkes til on block.

Helikoptere skal parkere på standpladserne G110 og G111. Standpladserne er til rådighed på hverdage 0600-2200 (0500-2100). PPR for anvendelse af andre standpladser. Dersom det er muligt skal roterne standses under passagerers påstigning og landgang. Er det ikke tilfældet, skal jordpersonalet sikre at passagererne holdes i sikker afstand fra indsugning, udblæsning og drejende rotor.

j. "Push-back"/Opstart

6.4.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Københavns Lufthavn opererer i overensstemmelse med A-CDM standarder. Løbende og fuldautomatisk data udveksling med Network Manager Operations Center (NMOC) er etableret. Denne data udveksling giver meget præcise forudsigelser af landings- og afgangstider, hvilket giver en mere nøjagtig og effektiv udregning af CTOT ved brug af lokal target take-off times (TTOT). De normale NMOC procedurer benyttes fortsat, men NMOC benytter også den lokale TTOT i udregningen af CTOT og justerer derefter.

Definitioner

TOBT (Target off-Block Time) – Tiden hvor AO eller GHA estimerer at luffartøjet vil være klar, alle døre er lukket, boarding broer flyttet, push-back traktorer er klar start-up & push-back/taxi umiddelbart efter modtagelse af ATC klarering. TOBT bliver vist på DGS 30 minutes før TOBT.

TSAT (Target Startup Approval Time) – Tiden givet af ATC, hvor luffartøjet kan forvente start-up & push-back/taxi tilladelse. TSAT bliver vist på den automatiske DGS, når piloten har kaldt for start/push-back.

TOBT and TSAT requirements

Irrespective of the TSAT, the aircraft must be ready for departure at the TOBT +/- 5 minutes as the TSAT may be revised forward at short notice. Any time the TOBT or TSAT cannot be met, or an earlier departure is required, the TOBT must be updated expeditiously by the airline operator/ground handler.

Departure Clearance

Departure Clearance should be requested via Data Link Departure Clearance (DCL) at TOBT - 30 minutes. If DCL is not available, Departure Clearance shall be requested via RTF/Clearance Delivery (119,9) at TOBT - 30 minutes.

Start & Push-back/Taxi Clearance

Pilots must report/be ready for start & push-back/taxi at TOBT +/- 5 minutes. ATC will approve start & push-back/taxi or advise the pilots of the current TSAT. Aircraft leaving the stand by own power shall obtain taxi instruction only, except in deicing situations, where the aircraft shall obtain start up approval as well, see item 6.6 - Deicing of Aircraft. Permission to push-back or taxi-out from a stand or position must not be requested unless the tractor/aircraft is ready to perform the manoeuvre immediately. Await activation of squawk until push-back or taxi clearance has been obtained.

6.4.2 Jet aircraft

On nose-in/push-back stands, jet engine start-up must take place only after permission has been obtained from the ground personnel, unless APU is unserviceable or the aircraft is not fitted with APU.

6.4.3 Propeller aircraft

Start up of multi-engine propeller aeroplane must always be executed in such a way that the noise around the aeroplane is reduced as much as possible.

- a. On nose-in/push-back stands, one engine only must be started on the stand. Start up of the remaining engines shall wait until after push-back.
- b. On turn-in/turn-out stands, it is requested to start one engine only on the stand.

Other regulations

Aeroplanes pushing back from stands A4, A6, A8, A18, A19, A20, A21, A22, and B2 must not start the engines until the aeroplane has been placed at one of the designated start up positions on the taxiway, properly aligned with the centre-line.

Within the period 2200-0500 (2100-0400) aircraft departing stands A30, A31, A32, A33 and A34 must not start-up engines until the aircraft is placed at position Z4.

TOBT and TSAT krav

Uanset en given TSAT, må luftfartøjet være klar til afgang ved TOBT +/- 5 minutter, da TSAT kan ændres fremad med kort varsel. Hver gang en TOBT eller TSAT ikke kan imødekommes, eller en tidligere afgang ønskes, skal TOBT opdateres igennem luftfartsselskabet eller ground handleren.

Afgangsklareringer

Anmodninger om afgangsklareringer skal fremsendes via Data Link Departure Clearance (DCL) senest TOBT - 30 minutter. Hvis DCL ikke er tilgængelig skal anmodning om afgangsklarering fremsendes via RTF/Clearance Delivery (119,9) senest TOBT - 30 minutter.

Start & Push-back/Taxi klarering

Piloter skal meddele og være klar for start & push-back/taxi ved TOBT +/- 5 minutter. ATC meddeler tilladelse til start & push-back/taxi eller adviserer piloterne om den gældende TSAT. Luftfartøjer der forlader standpladserne ved egen kraft skal kun anmode om taxi instruktioner, med mindre at der også skal de-ices, hvorunder luftfartøjer også skal anmode om start up, see pkt. 6.6 - Deicing of Aircraft. Anmodning om tilladelse til push-back eller taxi fra standplads eller en position må ikke gøres med mindre traktor/luftfartøj er klar til denne manøvre umiddelbart. Afvent squawk kode aktivering indtil push-back eller taxi klarering er modtaget.

6.4.2 Jet luftfartøjer

På nose-in/push-back standpladser skal start af jet motorer først finde sted efter at tilladelse er modtaget fra jordpersonalet, med mindre APU ikke kan benyttes eller at luftfartøjet ikke er udstyret med APU.

6.4.3 Propel luftfartøjer

Start up af multi-engine propeller luftfartøjer må kun finde sted under hensyntagen til at støj i de nære omgivelser reduceres mest muligt.

- a. På nose-in/push-back standpladser, startes kun en motor på standpladsen. Start up af øvrige motorer foretages efter push-back.
- b. På turn-in/turn-out standpladser, anmodes om at kun en motor startes på standpladsen.

Andre bestemmelser

Flyvemaskiner der skubbes ud fra standpladserne A4, A6, A8, A18, A19, A20, A21, A22, og B2 må ikke starte motorerne før de er blevet placeret på en af de til formålet bestemt "start up" positioner på rullevejen og samtidig opstillet på dennes centerlinie.

I perioden 2200-0500 (2100-0400) må luftfartøjer som forlader standpladserne A30, A31, A32, A33 og A34 ikke starte motorerne før luftfartøjet er placeret på position Z4.

- k. Use of auxiliary power unit (APU)
Use of APU on aircraft stands shall be limited as much as possible.
Start up or shut down of APU is forbidden while refuelling the aircraft.

APU may be used:

- 5 minutes after "On Block".

- 5 minutes before Target Off-block Time

Exemptions:

When the outside air temperature (OAT) is below -10°C or above +25°C or the airport supply of power/air conditioning is unserviceable, APU may be used instead as follows:

- 5 minutes after "On Block".

- 15 minutes before Target Off-block Time.

Information about outside temperature and state of airport power and airconditioning equipment shall be obtained from Airside Operations
FREQ 131.400 MHZ.

Dispensation:

Dispensation will not be granted in connection with routine maintenance checks carried out on the aircraft stands. Request for use of APU under extraordinary circumstances must always be substantiated, and will be thoroughly assessed on every occasion. In case a dispensation is granted, the airline operator is obliged to notify the ground personnel.

I. KASTRUP GROUND

Crossing of activated stopbars is prohibited.

1. Aircraft traffic on Apron North requires prior permission from Kastrup Ground. A permission obtained from Kastrup Ground is to be treated in content like an instruction and is to be observed.

2. During peek hours 3 units may be active to control the traffic on Apron North:

- Start-up position
- Outbound position (controls all of the outbound traffic)
- Inbound position (controls all of the inbound traffic)

Each of the positions is responsible for its own traffic and will provide apron service on the corresponding frequency.

3. Kastrup Ground will provide taxi-instructions in Apron North until its area of responsibility.
4. During periods with low traffic intensity one or two positions may be responsible for all three area, but apron service will be provided on three separated frequencies simultaneously. The frequencies will be combined by ATC.

m. KASTRUP TOWER

- k. Anvendelse af hjælpstartudstyr (APU)

Anvendelse af APU på standpladserne skal begrænses mest mulig.

Start eller standsnings af APU er forbudt under tankning af luftfartøjet.

APU må benyttes:

- 5 minutter efter "On Block".

- 5 minutter for forventet Target Off-block Tidspunkt.

Undtagelser:

Når udendørstemperaturen (OAT) er under -10°C eller over +25°C eller lufthavnens installationer for elforsyning/"air conditioning" er ude af drift, må APU anvendes i stedet som følger:

- 5 minutter efter "On Block".

- 15 minutter før forventet Target Off-block Tidspunkt.

Information om udendørs temperatur og tilstand af lufthavnens strøm og luftkonditioneringsudstyr skal indhentes fra Airside Operations
FREQ 131.400 MHZ

Dispensation:

Dispensation vil ikke blive givet i forbindelse med rutine vedligeholdelseskontrol udført på standpladserne. Anmodning om brug af APU under ekstraordinære forhold skal altid dokumenteres, og den vil blive grundigt vurderet i hver eneste tilfælde. Dersom der gives en dispensation er det luftfartsselskabsoperatørens pligt at underrette jordpersonalet.

I. KASTRUP GROUND

Al krydsning af aktive stopbars er forbudt.

1. Trafik med flyvemaskiner på Apron Nord, kræver en forudgående tilladelse fra Kastrup Ground. En tilladelse kan rekvireres fra Kastrup Ground og skal efterleves som indholdet i en instruks.

2. I perioder med spidsbelastning af trafik kan op til 3 enheder være aktive i kontrollen af trafik på Apron Nord:

- Start-op position
- Udgående position (kontrollerer al udgående trafik)
- Indgående position (kontrollerer al indgående trafik)

Hver af positionerne er ansvarlig for dets eget område af trafik og vil yde apron service på tilhørende frekvens.

3. Kastrup Ground vil yde taxi-instruktioner til Apron Nord indtil dets området for fordeling af ansvar

4. I perioder med lav trafikafvikling kan en eller to positioner være ansvarlig for alle tre positioner. Dog vil apron service blive ydet på tre adskilte frekvenser uafbrudt. Disse frekvenser vil blive sammenholdt af ATC.

m. KASTRUP TÅRN

1. During parallel runway operations two runway controllers, call-sign "Kastrup Tower", are active each with their own runway and area of responsibility.

Note: During single runway operations special rules and areas will be in force.

2. Normally one ground controller, call-sign "Kastrup Tower", is active with his own area of responsibility. All in- and outbound traffic can expect to be instructed to change to this ground controller, call-sign "Kastrup Tower" from "Kastrup Ground" or from another "Kastrup Tower".

Pilots shall not change frequency without ATC instructions.

3. During periods with low traffic intensity one runway controller may be responsible for all areas, therefore all frequencies will be combined by ATC.
4. Crossing of activated stopbars is prohibited. Traffic may proceed only after ATC clearance and when the stopbar light is switched off.

If the stopbar is out of service contingency measures are in force:

- a. Alternative taxi route where the stopbar is working will be used first of all.
- b. If no alternative taxi route is available a follow-me car will be used, with RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.
- c. If no follow-me car is available, the RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.

Arrival

Follow the standard taxi routes to RWY 04L and RWY 22L depending on runway in use.

Kastrup Tower will give permission to cross RWY 12/30. Depending on parking stand Kastrup Tower will allocate traffic to the western or eastern part of the aerodrome.

Departure

Kastrup Tower will give permission to cross RWY 12/30.

Operation in CTR

Request for VFR-operation in EKCH CTR east and south of VFR-route "Ellehammer" is not to be expected. VFR operation along with or north and west of VFR-route "Ellehammer" is to be expected if traffic situation allows.

Crossing of activated stopbars is prohibited. Traffic may proceed only after ATC clearance and when the stopbar light is switched off.

If the stopbar is out of service contingency measures are in force:

1. Alternative taxi route where the stopbar is working will be used first of all.

1. Ved parallel bane operationer, kan to flyveledere, kaldesignal "Kastrup Tower", være aktive med hver deres bane samt have hver deres område for deling af ansvar

Note: Ved enkelt bane operationer vil specielle regler og områder være i kraft.

2. Normalt vil en ground flyveleder, kaldesignal "Kastrup Tower", være aktiv med hans område af ansvar. Al ind- og udgående trafik kan forvente at blive instrueret i at skiftet over til denne ground flyveleder, kalde-signal "Kastrup Tower" fra "Kastrup Ground" eller fra en anden enhed af "Kastrup Tower".

Piloter må ikke selv skifte frekvens uden ATS instruktion.

3. I perioder med lav trafik afvikling, kan en flyveleder være ansvarlig for alle områder. Disse frekvenser vil blive sammenholdt af ATC.
4. Al krydsning af aktive stopbars er forbudt. Trafik må kun fortsætte efter en ATC klarering og kun når stopbar lyset er slukket.

Såfremt at en stopbar er ude af drift, vil nød-procedure gælde som følgende:

- a. Alternativ taxi rute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktional.
- b. Såfremt ingen alternativ taxi rute er til rådighed, vil en follow-me vogn give RTF-konfirmationer, om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.
- c. Såfremt der ikke er nogen follow-me vogn til rådighed, gives RTF-konfirmation om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.

Ankomst

Følg standard taxi ruterne til RWY 04L og RWY 22L, afhængig af bane i brug.

Kastrup Tårn vil give tilladelse til at krydse RWY 12/30, alt afhængig af hvilken parkerings stand, som Kastrup Tower allokere trafikken med, enten til den vestlig eller den østlige del af lufthavnen.

Afgang

Kastrup Tårn vil give tilladelse til at krydse RWY 12/30.

Flyvning i CTR.

Anmodning om VFR-flyvning i EKCH CTR øst og syd for VFR-rute "Ellehammer" kan ikke forventes efterkommet. VFR-flyvning langs med eller nord og vest for VFR-rute "Ellehammer" efterkommes såfremt trafiksituationen tillader det.

Al krydsning af aktive stopbars er forbudt. Trafik må kun fortsætte efter en ATC klarering og kun når stopbar lyset er slukket.

Såfremt at en stopbar er ude af drift, vil nød-procedure gælde som følgende:

1. Alternativ taxi rute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktional.

2. If no alternative taxi route is available a follow-me car will be used, with RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.
3. If no follow-me car is available, the RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.

n. ATIS (ARR and DEP) and DEP clearances via datalink

ATIS (ARR and DEP) and DEP clearances (DCL) via datalink (ARINC/SITA) are available.

Aircraft equipped with ACARS compliant with ARINC 623 Protocol will be able to use the datalink service. If unsuccessful, request DCL by voice from ATC.

o. Deicing of aircraft

Deicing and antiicing of aircraft may take place only on the following platforms:

- Deicing TWY A
- Deicing TWY B, and
- Deicing TWY V.

Request for deicing and information about actual number in the queue for deicing and for taxi routing to the deicing platform, contact KASTRUP GROUND not earlier than 5 minutes before engine start up. For deicing in the period 2300-0500 (2200-0400) submit request as early as possible as some waiting time may be expected.

At the platforms, the following frequencies and stop systems are to be used:

- For Deicing TWY A: 130.650/123.400 and yellow stop markings.
- For Deicing TWY B: 131.650 and traffic light showing green, amber or red light, and
- For Deicing TWY V: 131.600 and INOGON (stop abeam INOGON).

Before moving away from the platform aircraft shall wait for "all clear signal" (thumb up) and taxi-clearance.

The platforms are covered by a special friction surface, but still the braking action may be reduced due to deicing fluid.

1. Noise Abatement Provisions for Copenhagen Airport Kastrup

The provisions are divided into three parts:

- I. Rules for use of the runway system
- II. Take-off and landing restrictions
- III. Reporting

As regards engine run-ups and use of APU, see Local Regulations for Copenhagen Airport, Kastrup and AIP Denmark AD 2 - EKCH-6/8 - 20. Local Traffic Information.

Note: The noise abatement provisions for Copenhagen Airport, Kastrup are established in pursuance of § 82 of the Danish Air Navigation Act, cf. Consolidation Act. no. 1036 of 28 August 2013, and Regulations for Civil Aviation, "Bestemmelser for Civil

2. Såfremt ingen alternativ taxirute er til rådighed, vil en follow-me vogn give RTF-konfirmation, om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.

3. Såfremt der ikke er nogen follow-me vogn til rådighed, gives RTF-konfirmation om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.

n. ATIS (ARR og DEP) og DEP klareringer via datalink

ATIS (ARR og DEP) og DEP klareringer (DCL) via datalink (ARINC/SITA) er til rådighed.

Lufftartøjer udstyret med ACARS, som passer til "ARINC 623 Protocol", kan anvende datalinktjenesten. Dersom det mislykkes - fremsættes anmodning om DCL til ATC på radioen.

o. Afisning af lufftartøjer

Afisning og antiisbehandling af lufftartøjer må kun foretages på følgende platforme:

- "Deicing TWY A",
- "Deicing TWY B" og
- "Deicing TWY V".

For anmodning om afisning samt oplysning om aktuel venterækkefølge for afisning og "taxi"-rute til afisningsplatformen kontakt KASTRUP GROUND tidligst 5 minutter før start af motorer. For afisning i perioden 2300 0500 (2200-0400) fremsæt anmodning så tidligt som muligt da ventetid må forventes.

På platformene anvendes følgende frekvenser og stopsystemer:

- For "De-icing TWY A": 130.650/123.400 og gul stop afmærkning
- For "De-icing TWY B": 131.650 og trafik lys som viser grønt, gult eller rødt lys og
- For "De-icing TWY V": 131.975 og INOGON (tværs af INOGON).

Før et lufftartøj forlader en platform skal det vente på klar signal (opadvendt tommelfinger).

Platformene er belagt med en speciel friktionsbelægning, men alligevel kan de være glatte på grund af afisningsvæske.

1. Støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup

Bestemmelserne er inddelt i 3 afsnit:

- I. Regler for anvendelse af banesystemet
- II. Start- og landingsrestriktioner
- III. Rapportering

For så vidt angår motorkøringer og anvendelse af APU, se Lokale Bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup, og AIP Danmark DK 2 - EKCH-6/8 - 20. Lokal trafikinformation.

Note: De støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup, er fastsat i medfør af luftfartslovens § 82, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, og Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 3-40, Bestemmelser om begrænsning af støjge-

Luffart" (BL), BL 3-40, Regulations on the abatement of noise from controlled aerodromes, Edition 2, 17 March 2003.

Chapter 7 of BL 3-40 reads as follows:

"7. Punishment

7.1 Violation of Chapter 4 in this BL is punishable with fine under Subsection 9 of Section 149 of the Danish Air Navigation Act if the violation can be set against the person in question as intentional or grossly negligent.

7.2 Penalty may be imposed on companies, etc. (legal persons) for violation of noise regulations even though the violation cannot be set against the legal person or a person attached to the legal person as wilful or negligent. Similarly an owner of a one-man company may be punished with fine even though the violation cannot be set against the owner as wilful or negligent. No alternative sentence is laid down for penalty."

Rules for the use of the runway system

The below provisions for use of the runway system are valid for all fixed-winged aircraft. Regarding provisions for helicopters see Part II, Chapter 3: Noise abatement provisions for helicopters.

1. General provisions

1.1 RWY 04L/R and 22L/R are preferential runways.

1.2 The preferential runways shall be used to the greatest extent possible

2. Use of the runway system in the period 0600-2300, Danish time.

2.1 For propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM below 11000 kg there are no restrictions for use of the runway system in this period.

2.2 For jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above, the following provisions shall apply:

2.2.1 When the runway in use is RWY 04L/R, RWY 04R shall be used for take-off and RWY 04L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions. However, ATC can make use of parallel operations.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

2.2.2 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22R shall be used for take-off and RWY 22L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions. However, ATC can make use of parallel operations.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

ner fra kontrollerede flyvepladser, 2. udgave af 17. marts 2003.

Afsnit 7 i BL 3-40 lyder således:

"7. Straf

7.1 Med bøde straffes i medfør af luftfartslovens paragraf 149, stk. 9, den der forsættligt eller ved grov uagtsomhed overtræder bestemmelserne i afsnit 4 i denne BL.

7.2 Selskaber m.v. (juridiske personer) kan straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person eller en hertil knyttet person som forsættlig eller uagtsom. Tilsvarende kan en ejer af en enkeltmandsvirksomhed straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller en til virksomheden knyttet person som forsættlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvaldningsstraf."

Regler for anvendelse af banesystemet

Bestemmelserne nedenfor for anvendelse af banesystemet gælder for alle fastvingede luftfartøjer. Bestemmelser for helikoptere fremgår af afsnit II, Kapitel 3, Støj-begrænsende bestemmelser for helikoptere.

1. Generelle bestemmelser

1.1 Bane 04L/R og 22L/R er præferencebaner.

1.2 Præferencebanerne skal anvendes i størst mulig udstrækning.

2. Anvendelse af banesystemet i perioden 0600-2300 dansk tid.

2.1 For propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM under 11.000 kg er der ingen restriktioner for anvendelse af banesystemet i dette tidsrum.

2.2 For jetflyvemaskiner uanset vægt og for propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM på 11.000 kg eller derover gælder følgende bestemmelser:

2.2.1 Når bane i brug er bane 04L/R, skal bane 04R anvendes til start, og bane 04L til landing, medmindre en af banerne ikke kan anvendes på grund af snerydning, flyhavari, arbejde på banen eller banens tilstand. Dog kan ATC benytte paralleloperationer.

Note: Undtaget fra denne bestemmelse er flytyper, der pga deres størrelse ikke kan anvende bane 04L/22R.

2.2.2 Når bane i brug er bane 22L/R, skal bane 22R anvendes til start, og bane 22L til landing, medmindre en af banerne ikke kan anvendes på grund af snerydning, flyhavari, arbejde på banen eller banens tilstand. Dog kan ATC benytte paralleloperationer.

Note: Undtaget fra denne bestemmelse er flytyper, der pga deres størrelse ikke kan anvende bane 04L/22R.

2.2.3 RWY 12 and RWY 30 may be used when one or both of the preferential runways cannot be used due to

- the crosswind component on the preferential runways exceeding 15 KT,
- the friction coefficient being below 0.30 on any part of the preferential runways,
- the meteorological conditions being below minima for landing on the preferential runways,
- snow clearance,
- disabled aircraft,
- work on runways or taxiways or
- the condition of the runways.

2.2.4 RWY 30 may, however, be used for landing without restrictions.

2.2.5 A request for permission to deviate from the above provisions will be granted if the pilot-in-command claims safety reasons.

3. Use of the runway system in the period 2300-0600, Danish time

3.1 The following provisions shall apply to all aeroplanes:

3.1.1 Take-off may take place only if an advance approval has been issued by Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) - see Part II, item 2.3.

3.1.2 When the runway in use is RWY 04L/R, RWY 04R shall be used for take-off and RWY 04L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions.

Note: Exempted from this provision are aircraft which due to their size are not able to use RWY 04L/22R.

3.1.3 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22L shall be used for take-off and landing unless it cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, runway conditions, when RWY 22L is used for ILS CAT II+III approaches or when an extraordinary traffic situation causes delays of more than one hour.

3.1.4 RWY 12 and RWY 30 are closed for take-off and landing, however, RWY 30 may be used for landings when the crosswind component on the preferential runways exceeds 15 KT or the preferential runways are not available due to disabled aircraft, snow clearance, work on the runways, etc.

3.1.5 RWY 12 and RWY 30 may, however, be used in the following cases:

- For take-off and landing by vital flights such as ambulance and transplantation flights and similar flights if RWY 04L/R - 22L/R are not available;
- For landing in case Copenhagen Airport, Kastrup is planned as alternate airport and RWY 04L/R - 22L/R are no longer available after the flight has commenced and the use of any other alternate airport is not possible;

2.2.3 Bane 12 og bane 30 kan anvendes, når en eller begge præferencebaner ikke kan anvendes i tilfælde af

- at tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT,
- at friktionskoefficienten er under 0,30 på en hvilken som helst del af præferencebanerne,
- at vejforholdene er under minima for landing på præferencebanerne,
- snerydning,
- flyhavari,
- arbejde på baner eller rulleveje eller
- banernes tilstand.

2.2.4 Bane 30 kan dog anvendes til landing uden restriktioner.

2.2.5 En anmodning om tilladelse til at afvige fra ovennævnte bestemmelser vil blive efterkommet, hvis luftfarstøjchefen anfører sikkerhedsmæssige årsager til anmodningen.

3. Anvendelse af banesystemet i perioden 2300-0600 dansk tid

3.1 Følgende bestemmelser gælder for alle flyvemaskiner:

3.1.1 Start må kun finde sted, hvis en forhåndsgodkendelse er udstedt af Københavns Lufthavne A/S - se afsnit II, pkt. 2.3.

3.1.2 Når bane 1 er brugt er bane 04L/R, skal bane 04R anvendes til start, og bane 04L til landing, medmindre en af banerne ikke kan på grund af snerydning, flyhavari, arbejde på banen eller banens tilstand.

Note: Undtaget fra denne bestemmelse er flytyper, der pga deres størrelse ikke kan anvende bane 04L/22R.

3.1.3 Når bane 1 er brugt er bane 22L/R, skal bane 22L anvendes til start og landing, medmindre en af banerne ikke kan anvendes på grund af snerydning, flyhavari, arbejde på banen, banens tilstand, når bane 22L benyttes til CAT II+III indflyvninger eller når en ekstraordinær trafiksituation giver anledning til forsinkelser på over 1 time.

3.1.4 Bane 12 og bane 30 er lukket for start og landing. Bane 30 kan dog anvendes til landing, når tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT, eller hvis præferencebanerne ikke er til rådighed på grund af flyhavari, snerydning, arbejde på banerne mv.

3.1.5 Bane 12 og bane 30 må dog anvendes i følgende tilfælde:

- Til start og landing ved livsvigtige flyvninger, såsom ambulance- og transplantationsflyvninger eller lignende flyvninger, hvis bane 04L/R - 22L/R ikke er til rådighed.
- Til landing i tilfælde, hvor Københavns Lufthavn, Kastrup, er planlagt som alternativ lufthavn, og bane 04L/R - 22L/R ikke længere er til rådighed, efter at flyvningen er påbegyndt, og anvendelse en anden alternativ lufthavn ikke er mulig.

- c. For landing in case the aeroplane has experienced reduced airworthiness during flight, and the pilot-in-command estimates it necessary to land;
- d. For landing when the pilot-in-command declares an emergency situation.

II

Take-off and landing restrictions

In case of special meteorological conditions such as CBs, significant wind variations etc. in the approach and take-off sectors, the ATC may, at its own or upon request from the pilot-in-command, deviate from the provisions in part II, if deemed necessary for safety reasons.

The restrictions are divided into three parts:

- 1. Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above
- 2. Restrictions in the period 2300-0600 Danish time, valid for all fixed-winged aeroplanes irrespective of weight
- 3. Noise abatement provisions for helicopters

1. Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above

1.1 Landing restrictions

1.1.1 In connection with approach to landing (unless when using of RWY12), the following minimum heights over Greater Copenhagen (within 15 NM to DME KAS) shall be observed:

Propeller and turboprop aeroplanes: 1500 FT
Jet aeroplanes : 2500 FT

1.1.2 Use of more than idle reverse thrust is allowed only for safety reasons

Note: With respect to propeller and turboprop aeroplanes idle reverse refers to propeller in beta range and engine at idle power.

1.1.3 Visual approach to RWY 04L/04R must be performed within the sector shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

Note: Visual approaches crossing the sector boundaries will be investigated by the authorities.

1.2 Take-off restrictions

1.2.1 RWY 22L:

1.2.1.a Take-off shall be commenced from TWY V1 or V2.

1.2.1.b Departure shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (LARSO 55 33 55.70N 012 34 29.80E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities

1.2.2 RWY 22R:

1.2.2.a Departures shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (RUBAT 55 34

- c. Til landing i tilfælde, hvor flyvemaskinen har fået nedsat sin luftdygtighed, og luffarstøjchefen answer det for påkrævet at lande.
- d. Til landing, når luffarstøjchefen erklærer en nødsituation.

II

Restriktioner for start og landing

I tilfælde af særlige vejrforhold så som CB'er, betydelige vindvariationer mv. i indflyvnings- og landingssektorerne kan ATC selv eller efter anmodning fra luffarstøjchefen afvige fra bestemmelserne i afsnit II, hvis det skønnes nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager.

Restriktionerne er inddelt i 3 afsnit:

- 1. Restriktioner gældende for jetflyvemaskiner uanset vægt og for propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM på 11.000 kg eller derover.
- 2. Restriktioner i perioden 2300-0600 dansk tid gældende for alle fastvingede flyvemaskiner uanset vægt.
- 3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere.

1. Restriktioner gældende for jetflyvemaskiner uanset vægt og for propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM på 11.000 kg eller derover

1.1 Landingsrestriktioner

1.1.1 I forbindelse med indflyvning til landing (med mindre bane12 anvendes) skal følgende minimumshøjder over Greater Copenhagen (inden for 15 NM til DME KAS) overholdes:

Propel- og turboprop flyvemaskiner: 1.500 FT
Jetflyvemaskiner: 2.500 FT

1.1.2 Motorreversering ud over tomgangsreversering (idle reverse) er kun tilladt af sikkerhedsmæssige årsager.

Note: For propel- og turboprop flyvemaskiner angiver idel reverse propeller i beta range og motorydelse i tomgang.

1.1.3 Visuel indflyvning til bane 04L/04R skal foretages inden for sektorgrænserne som vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

Note: Visuelle landinger, som krydser sektorgrænserne, vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2 Startrestriktioner

1.2.1 Bane 22L:

1.2.1.a Start skal påbegyndes fra TWY V1 eller V2.

1.2.1.b Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (LARSO 55 33 55.70N 012 34 29.80E), før drej påbegyndes.

Note: Starter, som krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2.2 Bane 22R:

1.2.2.a Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (RUBAT 55

08.50N 012 34 03.90E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities.

1.2.3 RWY 12:

1.2.3.a Take-off shall be commenced from TWY K3.

1.2.3.b When instructed from ATC, propeller and turboprop aeroplanes are allowed to commence take-off from TWY K2 or TWY D.

1.2.3.c When instructed from ATC, jet aeroplanes are allowed to commence take-off from take-off position 12-X or TWY K2.

1.2.3.d Departure must be performed with climb on RWY track to cross KAS 078 (ODMEG 55 36 00.02N 012 42 15.56E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities

1.2.4 RWY 30:

1.2.4.a Take-off shall be commenced from TWY G1.

1.2.4.b Departure shall be performed with climb on RWY track to cross KAS 358 (INKIG 55 38 01.77N 012 36 46.57E) before turn is commenced.

Note: Departures crossing the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities.

2. Restrictions in the period 2300-0600 Danish time, valid for all fixed-winged aeroplanes irrespective of weight

2.1 During the night period (2300-0600, Danish time) the landing and take-off restrictions stated in the above chapter 1 are valid for all fixed-winged aeroplanes, irrespective of weight.

2.2 Limitations in the maximum sound pressure level

2.2.1 Take-off and landing shall be arranged so that the maximum A-weighted sound pressure level does not exceed 80 dB(A) in six measuring positions in the surrounding residential areas. The measuring positions 1, 5, 6, 7, 8, and 9 are shown on the map AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

2.2.2 Early arriving flights with scheduled landing after 0600 Danish time are exempted from the provision above. Delayed flights with scheduled take-off and landing before 2300 Danish time are exempted from the provision above in the period 2300-0100 Danish Time.

2.2.3 Violations of the maximum A-weighted sound pressure level will be accepted if caused by flight safety conditions, runway utilization (due to work on the runway, category II and III landings, and other special weather conditions), and meteorological conditions which according to an evaluation made by The Danish Transport, Construction and Housing Authority have influenced on the sound transmission.

2.3 *Advance approval for take-offs in the night period*

34 08.50N 012 34 03.90E), før drej påbegyndes.

Note: Starter, som krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2.3 Bane 12:

1.2.3.a Start skal påbegyndes fra TWY K3.

1.2.3.b Hvis instrueret af ATC, må propel- og turbo-prop flyvemaskiner påbegynde start fra TWY K2 eller TWY D.

1.2.3.c Hvis instrueret af ATC, må jetflyvemaskiner påbegynde start fra startposition 12-X eller TWY K2.

1.2.3.d Start skal udføres med stigning i banens retning indtil passage af KAS 078 (ODMEG 55 36 00.02N 012 42 15.56E), før drej påbegyndes.

Note: Starter, som krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2.4 Bane 30:

1.2.4.a Start skal påbegyndes fra TWY G1.

1.2.4.b Start skal udføres med stigning i banens retning indtil passage af KAS 358 (INKIG 55 38 01.77N 012 36 46.57E), før drej påbegyndes.

Note: Starter, som krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System vil blive undersøgt af myndighederne.

2. Restriktioner i perioden 2300-0600 dansk tid gældende for alle fastvingede flyvemaskiner uanset vægt

2.1 I natperioden (2300-0600 dansk tid) gælder landings- og startrestriktionerne fastsat i kapitel 1 ovenfor for alle fastvingede flyvemaskiner uanset vægt.

2.2 Begrænsninger i det maksimale lydtrykniveau

2.2.1 Start og landing skal tilrettelægges således, at det maksimale A-vægtede lydtrykniveau ikke overstiger 80 dB(A) i seks målestationer i de omgivende boligområder. Målestationerne 1, 5, 6, 7, 8 og 9 fremgår af kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

2.2.2 Tidligt ankomende flyvninger med planlagt landing efter kl. 0600 dansk tid er undtaget fra ovennævnte bestemmelse. Forsinkede flyvninger med planlagt start og landing før kl. 2300 dansk tid er undtaget fra ovennævnte bestemmelse i perioden 2300-0100 dansk tid.

2.2.3 Overskridelse af det maksimale A-vægtede lydtrykniveau vil kun blive accepteret, hvis overskridelsen skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold, anvendt bane (som følge af arbejde på banen, kategori II og III landinger, og andre særlige vejrforhold) og meteorologiske forhold, som efter Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsens vurdering har haft indflydelse på lydudbredelsen.

2.3 Forhåndsgodkendelse til start i natperioden

2.3.1 Start må kun finde sted, hvis en forhåndsgod-

2.3.1 Take-off may only take place if an advance approval has been issued by Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports). Advance approval may be obtained for periods of about 6 months, provided that the applicant has demonstrated that take-off can be carried out in such a way that the maximum A-weighted sound pressure level does not exceed 80 dB in six measuring positions in the surrounding residential areas or based on the knowledge of Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) that corresponding aeroplanes have the ability to comply with this requirement. The measuring positions 1, 5, 6, 7, 8, and 9 are shown on the map AD2 EKCH Noise monitoring System.

2.3.2 If no advance approval exists, take-off may exceptionally take place if the operator obtains a permission from the ACD (for contact information see AIP Denmark AD2-EKCH, Chapter 20. Local Traffic Information, Item 1.3) either based on noise certification documentation or based on the knowledge of Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) that corresponding aeroplanes have the ability to comply with noise requirement mentioned in 2.2.

2.3.3 In the period 2300-0100, Danish time, no advance approval is required if take-off takes place in the said interval as a result of a delay.

2.3.4 For landing, no advance approval is required.

3. Noise abatement provisions for helicopters

3.1 Deviations from the provisions in items 3.2 and 3.3 are permitted in connected with:

- Take-off and landing for vital flights, such as Search And Rescue, Hospital, Head of State, Medevac or Humanitarian flights.
- Take-off and landing in connection with security control of the airport area.
- Landing, where the pilot-in-command declares an emergency or urgency situation.

3.2 Use of the runway system in the period 0600-2300, Danish time

3.2.1 Take-off shall be commenced from designated RWY take-off positions, except for RWY 30 where take-off from PSN TWY G2 is permitted.

3.2.2 Departure shall be performed in RWY direction, except for RWY 22L and RWY 30 where departure in RWY direction 04 and 12 respectively is permitted.

3.2.3 Departure shall be performed with climb on RWY track to a minimum altitude of 600 ft before turn is commenced.

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

3.3 Use of the runway system in the period 2300-0600, Danish time

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

III Reporting

1. ATC KØBENHAVN's reporting to The Danish Transport, Construction and Housing Authority

kendelse er udstedt af Københavns Lufthavne A/S. Forhåndsgodkendelse kan opnås for perioder af ca. 6 måneder under forudsætning af, at ansøgeren har påvist, at start kan udføres på en sådan måde, at det maksimale A-vægtede lydtrykkniveau ikke overstiger 80 dB i seks målestationer i de omgivende boligområder eller baseret på Københavns Lufthavne A/S' viden om, at tilsvarende flyvemaskiner kan overholde dette krav. Målestationerne 1, 5, 6, 7, 8 og 9 fremgår af kortet AD2 EKCH Noise Monitoring System.

2.3.2 Hvis der ikke foreligger en forhåndsgodkendelse, kan start ekstraordinært finde sted, hvis operatøren får en tilladelse fra ACD (for kontaktinformation, se AIP Danmark AD2-EKCH, kapitel 20. Local Traffic Information, pkt. 1.3) baseret enten på dokumentation vedrørende støjcertificering eller på Københavns Lufthavne A/S' viden om, at tilsvarende flyvemaskiner kan overholde det støjkrav, der er nævnt i pkt. 2.2.

2.3.3 I perioden 2300-0100 dansk tid kræves ingen forhåndsgodkendelse, hvis start finder sted i det nævnte interval som følge af en forsinkelse.

2.3.4 Forhåndsgodkendelse kræves ikke til landing.

3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere

3.1 Afvigelser fra bestemmelserne i pkt. 3.2 og 3.3 er tilladt i forbindelse med følgende:

- Start og landing for livsvigtige flyvninger, såsom eftersøgnings- og regnings-, hospitals-, stats-, Medevac eller humanitære flyvninger.
- Start og landing i forbindelse med sikkerhedskontrol af lufthavnsområdet.
- Landing, hvor farstøjchefen udsender en nød- eller il-melding

3.2 Anvendelse af banesystemet i perioden 0600-2300 dansk tid

3.2.1 Start skal påbegyndes fra designerede startpositioner undtagen for bane 30, hvor start fra PSN TWY G2 er tilladt.

3.2.2 Udflyvning skal ske i baneretningen undtagen for bane 22L og bane 30, hvor udflyvning i henholdsvis baneretning 04 og 12 er tilladt.

3.2.3 Udflyvning skal udføres med stigning i banens retning til en minimum højde på 500 FT, før drej påbegyndes.

3.2.4 Landing må kun finde sted på banerne.

3.3 Anvendelse af banesystem i perioden 2300-0600 dansk tid

3.3.1 Lufthavnen er lukket for helikoptertrafik.

III Rapportering

1. ATC Københavns rapportering til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1.1 The ATC KØBENHAVN shall notify The Danish Transport, Construction and Housing Authority of

- a. every clearance according to the provisions in Part I, cf. items 2.2.5, 3.1.5 and Part 2, special meteorological conditions such as CBs, significant wind variations etc. and safety reasons, and emergency situations, cf. Part II items 3.1.
- b. every clearance deviating from the provisions listed in Part I and II,
- c. when observed that a pilot-in-command has misunderstood or did not follow the instructions related to the above noise abatement provisions for Copenhagen Airport, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) reporting to The Danish Transport, Construction and Housing Authority

2.1 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) shall notify The Danish Transport, Construction and Housing Authority if

- a. an aeroplane causes a noise level above the one allowed, cf. Part II, item 2.2.
- b. an aeroplane takes off within the period 2300-0600, Danish time without having the necessary advance approval, cf. Part II, item 2.3.
- c. an aeroplane after take-off from RWY 12, 22L/R or 30 crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, items 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d and 1.2.4.b.
- d. an aeroplane during landing on RWY 04L/R crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, item 1.2.3.
- e. an aeroplane has been observed to use reverse thrust exceeding idle reverse, cf. Part II, item 1.1.2.
- f. a helicopter has been observed to deviate from the provisions in Part II, item 3.2.3.

3. The Danish Transport, Construction and Housing Authority's follow up on the reports

3.1 The Danish Transport, Construction and Housing Authority will make further investigations based on the above listed reports from ATC KØBENHAVN and Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports).

1.1 ATC København skal underrette Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om

- a. enhver klarering i henhold til bestemmelserne i afsnit I, jf. pkt. 2.2.5, 3.1.5, og de i afsnit II omtalte særlige vejrforhold såsom CB'er, betydelige vindvariationer mv. og sikkerhedsgrunde samt nødsituationer, jf. afsnit II pkt. 3.1.
- b. enhver klarering, der afviger fra bestemmelserne i afsnit I og II,
- c. når det observeres, at en luftfartøjschef har misforstået eller ikke har fulgt instruktioner, der relaterer sig til ovennævnte støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S' rapportering til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

2.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvis

- a. en flyvemaskine forårsager et støjniveau, der er højere end det tilladte, jf. afsnit II, pkt. 2.2,
- b. en flyvemaskine starter inden for perioden 2300-0600 dansk tid uden at have fået den nødvendige forhåndsgodkendelse, jf. afsnit II, pkt. 2.3,
- c. en flyvemaskine efter start fra bane 12, 22L/R eller 30 krydser sektorgrænserne vist på kortet AD EKCH Noise Monitoring System, jf. afsnit II, pkt. 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d og 1.2.4.b.
- d. en flyvemaskine under landing på bane 04L/R krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, jf. afsnit II, pkt. 1.2.3,
- e. det er blevet observeret, at en flyvemaskine har anvendt motorreversering ud over tomgangsreversering, jf. afsnit II, pkt. 1.1.2, og
- f. det er blevet observeret, at en helikopter har afvejet fra bestemmelserne i afsnit II, pkt. 3.2.3.

3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opfølgning på rapporterne

3.1 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil foretage yderligere undersøgelser baseret på ovennævnte rapporter fra ATC København og Københavns Lufthavne A/S.