

AD 1. AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 Aerodromes and Heliports Availability

1. General Conditions under which Aerodromes/Heliports and Associated Facilities are available for use

1.1 Flights to and from Denmark - including to and from off-shore installations located within the Continental Area - may normally take place only by use of the international aerodromes. However, this does not apply in case of an emergency landing.

1.2 Private aerodromes may be used for flights to and from Denmark. In such cases, the private aerodrome shall be approved by the Customs Authority for that purpose. Information about this shall be obtained from the owner of the private aerodrome concerned.

1.3 Private aerodromes are available only subject to the owners permission. Some of these aerodromes are shown on the ANC 1:500 000 - Denmark, and basic details about these aerodromes are given in section AD.4.

1.4 Traffic of persons and vehicles on aerodromes, see relevant airport regulation in Civil Aviation Regulation (Series BL 11).

1.5 Separate public heliports are presently not established. However, helicopter operations may normally take place on public aerodromes.

2. Applicable ICAO documents

The Standards and Recommended Practices of ICAO Annex 14, Volumes I and II, are generally applied. Differences are listed in GEN 1.7.

3. Civil Use of Military Air Bases

3.1 General

Use of military air bases in Denmark with other than State registered aircraft may be made solely when prior permission has been obtained.

The use of military air bases as an alternate aerodrome may likewise be made solely when prior permission has been obtained.

Aalborg Air Base is not affected by these regulations.

Permission to use Karup Air Base will be granted unless special conditions may be regarded as prohibitive. As regards other air bases a permission may be granted only if the conditions are favourable.

A permission may at any time be withdrawn with immediate effect, should circumstances so require.

3.2 Submission of application

Application in writing for permission to use a military air base shall be submitted direct to the air base concerned well in advance of the date of the flight.

AD 1. FLYVEPLADSER/HELIKOPTER-FLYVEPLADSER - INDLEDNING

AD 1.1 Flyvepladser og helikopterflyvepladser benyttelse

1. Generelle betingelser for benyttelse af flyvepladser/helikopterflyvepladser og tilhørende anlæg

1.1 Flyvning til og fra Danmark - inklusive til og fra havanlæg beliggende indenfor sokkelområdet - må normalt kun finde sted på de internationale flyvepladser. Dette gælder dog ikke for luftfartøjer, der nødlander.

1.2 Private flyvepladser kan benyttes ved flyvning til og fra Danmark. I så fald skal den private flyveplads være godkendt af toldmyndigheden til formålet. Oplysning herom skal indhentes hos ejeren af den pågældende flyveplads.

3.1 Private flyvepladser må kun anvendes efter tilladelse fra ejeren. Nogle af disse flyvepladser er vist på ANC 1: 500 000 - Denmark, og basisoplysninger om disse pladser er angivet i AD 4 sektionen

1.4 Trafik af personer og køretøjer, se relevante lufthavnsbestemmelser i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL 11-serien).

1.5 Separate offentlige helikopterflyvepladser er for nærværende ikke etableret. Helikopteroperationer kan normalt finde sted på offentlige flyvepladser.

2. Gældende ICAO dokumenter

De i ICAO Annex 14, bind I og II angivne standarder og anbefalinger er almindeligvis gældende. Afvigelser hertil er angivet i GEN 1.7.

3. Civil flyvning af flyvevåbnets flyvestationer

3.1 Generelt

flyvning af flyvevåbnets flyvestationer med andre end statsejede luftfartøjer må alene finde sted efter forud indhentet tilladelse.

Anvendelse af flyvestationerne som alternative landingspladser må tilsvarende alene finde sted efter forud indhentet tilladelse.

Flyvestation Aalborg er ikke omfattet af disse bestemmelser.

For flyvestation Karup vil tilladelse blive meddelt, medmindre særlige forhold taler imod.

For øvrige flyvestationer vil tilladelse kun blive meddelt, såfremt forholdene måtte tale herfor.

En meddelt tilladelse kan om nødvendigt til enhver tid inddrages med øjeblikkelig virkning.

3.2 Indsendelse af anmodning

Skriftlig anmodning om tilladelse vil være at indsende direkte til pågældende flyvestation med et rimeligt varsel forud for den dato, der er fastsat til flyvningsens udførelse

3.3 Rules and conditions

Operations on the air base must be carried out in accordance with the rules and conditions stated below with due regard to such other conditions as may have been stipulated for each individual permission.

- a. A flight plan shall be submitted for each flight. During flight in controlled airspace and during operations on the manoeuvring area, the pilot-in-command shall closely observe the directions given.
- b. The Commander of the Air Base lays down the rules which are to be observed by flight crew members and passengers concerning security measures, traffic and stays at the air base.

As regards the Air Bases Karup and Skrydstrup (Vojens/Skrydstrup), photographing from the air as well as on the ground is prohibited. At the remaining air bases the local ban on photographing will apply, as published by posters.

Flight crew members, respectively ground personnel, shall immediately report to the air base in case it is surmised that the ban on photographing has been violated.

- c. The Defence Forces shall not be liable for theft, and fire-, water- or other damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc., caused during stays at the air bases.

The Defence Forces reserve their right to claim compensation for damage caused by civil aircraft, flight crew members or passengers to the Air Force material, buildings and personnel within the area of an air base.

- d. Landing- and other charges will be collected in accordance with the provision of the current "Tariff Regulations applying to Public State-operated Airports in Denmark" approved by the Ministry of Transport.
- e. Special regulations apply for use of Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) and Vojens/ Skrydstrup, see respective aerodromes in AD 2 section.

4. Other Information

4.1 Runway Classification

Aerodromes are approved in accordance with the ICAO standards given in Annex 14 to the Chicago Convention.

Runways are classified as stated in the tables below. The classification consists of 2 code elements, e.g. 2 C. The first element relates to the runway and the second one to the aircraft.

Code element 1

Code number	Runway length
1	Less than 800 M
2	800 M up to but not including 1200 M
3	1200 M up to but not including 1800 M
4	1800 M and over

3.3 Regler og betingelser

Beflyvning af flyvevåbnets flyvestationer udføres efter nedenfor angivne regler og betingelser, samt under iagttagelse af sådanne betingelser, som måtte være anført i den enkelte tilladelse.

- a. For enhver flyvning skal der foreligge en flyveplan. Under flyvning i kontrolleret luftrum, samt under manøvrering på flyvefeltet, skal luftfartøjschefen nøje følge givne anvisninger.
- b. Chefen for flyvestationen fastsætter de bestemmelser, der skal være gældende for flyvebesætningsmedlemmer og passagerer vedrørende sikkerhedstjeneste, færdsel og ophold på flyvestationen.

Hvad angår flyvestationerne Karup og Skrydstrup (Vojens/Skrydstrup) gælder fotograferingsforbud, såvel fra luften som på jorden. På øvrige flyvestationer gælder fotograferingsforbud på jorden som bekendtgjort ved opslag.

Ved formodning om krænkelse af fotograferingsforbud rapporterer flyvebesætningsmedlemmer, respektivt jordpersonel, uden forsinkelse herom til flyvestationen.

- c. Forsvaret kan ikke gøres ansvarlig for tyveri, brand-, vand- eller anden skade med hensyn til luftfartøjer, disses udrustning, bemanning, passagerer, ladning m.m. under ophold på flyvestationerne.

For så vidt angår erstatning for eventuelle skader på forsvarets materiel, bygninger og personel inden for flyvestationens område, forvoldt af civile luftfartøjer, flyvebesætningsmedlemmer eller passagerer, forbeholder forsvaret sig ret til at gøre erstatningskrav gældende.

- d. Landingsafgifter og andre udgifter vil blive opkrævet efter reglerne i det til enhver tid gældende af Trafikministeriet udfærdigede takstregulativ for statsdrevne offentlige lufthavne og landingspladser i Danmark.
- e. Særlige bestemmelser gælder for brug af Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) og Vojens/ Skrydstrup, se respektive flyvepladser i AD 2 sektionen.

4. Andre oplysninger

4.1 Baneklassifikation

Flyvepladser godkendes i overensstemmelse med ICAO's normer angivet i Annex 14 til Chicago konventionen.

Baner klassificeres som angivet i nedenstående tabeller. Klassifikationen består af 2 kodeelementer, f. eks. 2 C. Det første element relaterer til banen og det andet til luftfartøjet.

Kodeelement 1

Kode ciffer	Banelængde
1	Mindre end 800 M
2	800 M og over, men mindre end 1200 M
3	1200 M og over, men mindre end 1800 M
4	Større end eller lig med 1800 M

Code element 2

Code letter	Wing span	Outer main gear wheel span
A	Up to but not including 15 M	Up to but not including 4.5 M
B	15 M up to but not including 24 M	4.5 M up to but not including 6 M
C	24 M up to but not including 36 M	6 M up to but not including 9 M
D	36 M up to but not including 52 M	9 M up to but not including 14 M
E	52 M up to but not including 65 M	9 M up to but not including 14 M
F	65 M up to but not including 80 M	14 M up to but not including 16 M

Note: The Danish Transport Authority may in special cases decide that a runway shall be classified with another reference code than stated in the tables above.

Runway classifications at the individual aerodrome are given in AD 2.

In the column "Type", the used abbreviations have the following meaning:

NINST = Non-instrument runway
 NONP = Non-Precision Approach Runway
 PA-1 = Precision Approach Runway Category I
 PA-2 = Precision Approach Runway Category II
 PA-3 = Precision Approach Runway Category III

Kodeelement 2

Kode bogstav	Vingefang	Hjulsporvidde
A	Mindre end 15 M	Mindre end 4,5 M
B	15 M og over, men mindre end 24 M	4,5 M og over, men mindre end 6 M
C	24 M og over, men mindre end 36 M	6 M og over, men mindre end 9 M
D	36 M og over, men mindre end 52 M	9 M og over, men mindre end 14 M
E	52 M og over, men mindre end 65 M	9 M og over, men mindre end 14 M
F	65 M og over, men mindre end 80 M	14 M og over, men mindre end 16 M

Note: Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde bestemme, at en bane skal henføres til en anden referencekode, end der er angivet i ovenstående tabeller.

Baneklassifikationer på den enkelte flyveplads er angivet i AD 2.

I rubrikken "Type", har de anvendte forkortelser følgende betydning:

NINST = Ikke instrumentbane
 NONP = Ikke præcisionsindflyvningsbane
 PA-1 = Præcisionsindflyvningsbane kategori I
 PA-2 = Præcisionsindflyvningsbane kategori II
 PA-3 = Præcisionsindflyvningsbane kategori III

4.2 Reduced runway separation minima

At certain Danish airports, ATC may apply reduced runway separation minima in accordance with the international procedures for air navigation services, ref. ICAO PANS-ATM, pt. 7.11, also included in EU-regulation 2017/373.

For the purpose of the application of reduced runway separation minima, aircraft are classified as follows:

- Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) of 2 000 kg or less;
- Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a MCTOM of more than 2 000 kg but less than 7 000 kg; and twin-engine propeller aircraft with a MCTOM of less than 7 000 kg; and
- Category 3 aircraft: all other aircraft.

The application of reduced runway separation minima are subject to the following conditions/criteria:

- only during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset,
- visibility is 5 km or more and the ceiling is 1000 ft or above,
- the tailwind component does not exceed 5 kt.,
- runway condition code is reported as 5 or higher,
- wake turbulence separation minima are applied.

4.2 Reducerede baneadskillelsesminima

På visse danske flyvepladser, kan ATC anvende reducerede baneadskillelsesminima i overensstemmelse med de internationale regler for luftfartstjenester, ref. ICAO PANS-ATM, pkt. 7.11, som også er inkluderet i EU-forordning 2017/373.

Til brug for reducerede baneadskillelsesminima, klassificeres luftfartøjer som følger:

- Kategori 1 luftfartøjer: enmotorede propel luftfartøjer med en maksimal certificeret start-masse (MCTOM) på 2000 kg. eller derunder;
- Kategori 2 luftfartøjer: enmotors propel luftfartøjer med en MCTOM på mere end 2000 kg., men mindre end 7000 kg; og flermotorede propel luftfartøjer med en MCTOM på mindre end 7000 kg.; og
- Kategori 3 luftfartøjer: alle andre luftfartøjer.

Anvendelsen af reducerede baneadskillelsesminima er underlagt følgende betingelser/kriterier:

- kun i dagtimerne, fra 30 minutter efter solopgang til 30 minutter før solnedgang;
- sigtbarheden er 5 km eller mere og skydækkehøjden 1000 fod eller mere;
- medvindskomponenten overstiger ikke 5 kt;
- banetilstandskoden er rapporteret som 5 eller højere;
- anvendelse af wake turbulence adskillelsesminima;

The separation minima that will be applied are determined for each runway and will be not less than the following:

- a. Landing aircraft:
 - i) 600 m between a Category 1 aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 1 or 2 aircraft,
 - ii) 1500 m between a Category 2 aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 1 or 2 aircraft,
 - iii) 2400 m between an aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 3 aircraft.
- b. Departing aircraft:
 - (i) 600 m between a Category 1 aircraft departing behind a preceding departing Category 1 or 2 aircraft,
 - (ii) 1500 m between a Category 2 aircraft departing behind a preceding departing Category 1 or 2 aircraft,
 - (iii) 2400 m between an aircraft departing behind a preceding departing Category 3 aircraft.

Traffic information will be provided to the flight crew of the succeeding aircraft concerned.

Reduced runway separation minima will not be applied between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

Specific details are listed in the AD 2 section for each airport approved for such operations.

5 Bird Strike

When cockpit workload permits, pilots are advised to inform aerodrome ATS of a bird strike, or suspected birdstrike, during take-off and landing.

De adskillelsesminima som anvendes er fastsat for hver bane og vil ikke være lavere end følgende:

- a. Landende luftfartøjer:
 - i) 600 m mellem et Kategori 1 luftfartøj, som lander efter et foranflyvende landende eller startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
 - ii) 1500 m mellem et Kategori 2 luftfartøj, som lander efter et foranflyvende landende eller startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
 - iii) 2400 m mellem et luftfartøj, som lander bagved et foranflyvende landende eller startende Kategori 3 luftfartøj.
- b. Startende luftfartøjer
 - (i) 600 m mellem et Kategori 1 luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
 - (ii) 1500 m mellem et Kategori 2 luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
 - (iii) 2400 m mellem et luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 3 luftfartøj.

Trafikinformationer vil blive givet til piloten på det efterfølgende luftfartøj.

Reducerede baneadskillelsesminima anvendes ikke mellem et startende luftfartøj og et foranflyvende landende luftfartøj.

Specifikke detaljer er beskrevet i AD 2-afsnittet for de flyvepladser, som er godkendt til sådanne operationer.

5 "Bird Strike"

Når arbejdsbyrden i cockpit tillader, anmodes piloter om at indrapportere "Bird Strike", eller mistanke om "Bird Strike", under start og landing.