

### Effective Date: 27 NOV 2025

The enclosed pages shall be inserted in the VFG on the effective date

This AIRAC AMDT contains the following changes:

#### General - GEN

- GEN 0.5 - Changes to VFR reporting points at Billund.
- GEN 3.1 - Change in description regarding numbering procedure of SNOWTAM.
  - Available publications withdrawn from København/Kastrup. Self briefing instead available at ARO.
- GEN 4.1 - Change of Aerodrome Charges at KØBENHAVN/KASTRUP and KØBENHAVN/ROSKILDE.

#### En Route - ENR

- ENR 1.10- Correction of reference in subsection 1.1 General/Submission of and content of a flight plan.
  - Ærø/EKAE withdrawn from the exemption list in subsection 3. VFR-Flights Between Certain Danish and German Border Aerodromes.
  - Editorial changes.
- ENR 4.4 - Changes to VFR reporting points at Billund.
- ENR 5.5 - "Billund CTR" withdrawn from subsection 1.

#### Aerodromes - AD

- EKBI - Information about safety reporting added to subsection 16. Local Regulations/Remarks.
  - Towing info remark withdrawn on ADC
  - OBST at EKBI withdrawn, VFR Reporting Points and VFR routes changed on VAC.
  - Chart identification, VFR Reporting Points and VFR routes changed, glider areas G3 and G7 withdrawn on AD 2. EKBI - Glider Areas.
- EKCH - Change of Rescue equipment and Capability for removal of disabled aircraft in subsection 9. Rescue and Fire Fighting Service.
  - Change of RMK in subsection 9. Rescue and Fire Fighting Service.

### Ikrafttrædelsesdato: 27 NOV 2025

Velagte sider skal indsættes i VFG på ikrafttrædelsesdatoen

Denne AIRAC AMDT indeholder ændringer til:

#### Generelt - GEN

- GEN 0.5 - Ændring af VFR rapporteringpunkter ved Billund.
- GEN 3.1 - Ændring i beskrivelsen af fremgangsmåden vedrørende SNOWTAM nummerering.
  - Publikationer fra København/Kastrup nedlagt. Selv briefing er i stedet tilgængeligt via ARO.
- GEN 4.1 - Ændring til Afgifter til flyvepladser i KØBENHAVN/KASTRUP og KØBENHAVN/ROSKILDE.

#### En Route - ENR

- ENR 1.10- Rettelse i reference i underafsnit 1.1 Generelt/Afgivelse af og indhold af en flyveplan.
  - Ærø/EKAE slettet fra listen over fritagede flyvepladser i underafsnit 3. VFR-flyvning mellem visse danske og tyske grænseflyvepladser.
  - Redaktionelle ændringer.
- ENR 4.4 - Ændring af VFR rapporteringpunkter ved Billund.
- ENR 5.5 - "Billund CTR" nedlagt i underafsnit 1.

#### Aerodromes - AD

- EKBI - Information omkring safety rapporter tilføjet til underafsnit 16. Lokale regler/ Bemærkninger.
  - Infonote om bugsering nedlagt på ADC.
  - OBST på EKBI nedlagt, VFR-rapportpunkter og VFR ruter ændret på VAC.
  - Kortidentifikation, VFR-rapportpunkter og VFR ruter ændret, svæveflyveområderne G3 og G7 nedlagt på AD 2. EKBI - Glider Areas.
- EKCH - Ændring af Redningsudstyr og kapacitet til fjernelse af havarerede luftfartøjer i underafsnit 9. Brand og redningstjeneste.
  - Ændring af RMK i underafsnit 9. Brand og redningstjeneste.

	- Sub-subsection e. Removal of damaged aircraft in subsection 16. Local Regulations/Remarks withdrawn.		- Underafsnit e. Fjernelse af beskadigede luftfartøjer nedlagt i underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger.
	- Depiction of RESA RWY 04L/22R and 12/30 corrected on ADC and APDC. Text note "All OBST..." withdrawn on ADC.		- Tegning af RESA RWY 04L/22R og 12/30 rettet på ADC og APDC. Tekstnote "All OBST..." nedlagt på ADC.
	- Editorial changes.		- Redaktionelle ændringer.
EKRK	- Text note "All OBST..." withdrawn on ADC.	EKRK	- Tekstnote "All OBST..." nedlagt på ADC.
EKST	- Change of ARO in subsection 4. Operational hours.	EKST	- Ændring af ARO i underafsnit 4. Tjenestetider.
	- ARO withdrawn on ADC.		- ARO nedlagt på ADC.
EKAE	- Change of ARO in subsection 4. Operational hours.	EKAE	- Ændring af ARO i underafsnit 4. Tjenestetider.
	- ARO withdrawn on ADC.		- ARO nedlagt på ADC.
	Page title AD 2. EKAE - 5 changed to AD 2. EKAE - ADC.		Sidetitel AD 2. EKAE - 5 ændret til AD 2. EKAE - ADC.
EKGL	- Telephone watch and number withdrawn.	EKGL	- Telefonvagt og nummer nedlagt.
AD 4.1	- Endelave/EKEL - Change of telephone numbers and Local Regulations/Remarks.	AD 4.1	- Endelave/EKEL - Ændring af telefonnumre og Lokale regler/Bemærkninger.

Destroy the following pages:  
 Annuller følgende sider:

GEN 0.2 - 1	30 OCT 25
GEN 0.4 - 1	30 OCT 25
GEN 0.4 - 2	30 OCT 25
GEN 0.4 - 3	30 OCT 25
GEN 0.4 - 4	02 OCT 25
GEN 0.5 - 5	30 OCT 25
GEN 3.1 - 3	07 AUG 25
GEN 3.1 - 4	21 MAR 24
GEN 3.1 - 5	23 JAN 25
GEN 3.1 - 6	22 FEB 24
GEN 4.1 - 3	02 OCT 25
GEN 4.1 - 4	02 OCT 25
ENR 1.10 - 1	15 MAY 25
ENR 1.10 - 2	05 OCT 25
ENR 1.10 - 3	07 AUG 25
ENR 1.10 - 4	07 AUG 25
ENR 4.4 - 1	20 MAR 25
ENR 4.4 - 2	28 JUN 12
ENR 5.5 - 1	17 APR 25
ENR 5.5 - 2	11 JUL 24
AD 2. EKBI - 5	05 SEP 25
AD 2. EKBI - VAC	23 JAN 25
AD 2. EKBI - ADC	10 JUL 25
AD 2. EKBI - Glider areas	10 JUL 25
AD 2. EKCH - 1	15 MAY 25
AD 2. EKCH - 2	04 SEP 25
AD 2. EKCH - 3	23 JAN 25
AD 2. EKCH - 4	20 FEB 25
AD 2. EKCH - 5	10 JUL 25
AD 2. EKCH - 6	23 JAN 25

Insert the following pages:  
 Indsæt følgende sider:

GEN 0.2 - 1	27 NOV 25
GEN 0.4 - 1	27 NOV 25
GEN 0.4 - 2	27 NOV 25
GEN 0.4 - 3	27 NOV 25
GEN 0.4 - 4	27 NOV 25
GEN 0.5 - 5	27 NOV 25
GEN 3.1 - 3	27 NOV 25
GEN 3.1 - 4	21 MAR 24
GEN 3.1 - 5	23 JAN 25
GEN 3.1 - 6	27 NOV 25
GEN 4.1 - 3	02 OCT 25
GEN 4.1 - 4	27 NOV 25
ENR 1.10 - 1	27 NOV 25
ENR 1.10 - 2	05 OCT 25
ENR 1.10 - 3	27 NOV 25
ENR 1.10 - 4	07 AUG 25
ENR 4.4 - 1	27 NOV 25
ENR 4.4 - 2	27 NOV 25
ENR 5.5 - 1	27 NOV 25
ENR 5.5 - 2	11 JUL 24
AD 2. EKBI - 5	27 NOV 25
AD 2. EKBI - VAC	27 NOV 25
AD 2. EKBI - ADC	27 NOV 25
AD 2. EKBI - Glider areas	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 1	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 2	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 3	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 4	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 5	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 6	27 NOV 25

---

AD 2. EKCH - 7	10 JUL 25	AD 2. EKCH - 7	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 8	10 JUL 25	AD 2. EKCH - 8	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 9	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 9	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 10	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 10	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 11	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 11	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 12	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 12	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 13	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 13	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 14	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 14	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 15	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 15	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 16	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 16	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 17	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 17	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 18	04 SEP 25	AD 2. EKCH - 18	27 NOV 25
		AD 2. EKCH - 19	27 NOV 25
AD 2. EKCH - ADC	02 OCT 25	AD 2. EKCH - ADC	27 NOV 25
AD 2. EKCH - APDC	02 OCT 25	AD 2. EKCH - APDC	27 NOV 25
AD 2. EKRK - ADC	30 OCT 25	AD 2. EKRK - ADC	27 NOV 25
AD 2. EKST - 1	15 JUN 23	AD 2. EKST - 1	27 NOV 25
AD 2. EKST - 2	15 JUN 23	AD 2. EKST - 2	15 JUN 23
AD 2. EKST - ADC	15 JUN 23	AD 2. EKST - ADC	27 NOV 25
AD 2. EKAE - 1	17 MAR 16	AD 2. EKAE - 1	27 NOV 25
AD 2. EKAE - 2	17 MAR 16	AD 2. EKAE - 2	17 MAR 16
AD 2. EKAE - 5	2 JUL 10	AD 2. EKAE - ADC	27 NOV 25
AD 4.1 - 3	08 OCT 20	AD 4.1 - 3	27 NOV 25
AD 4.1 - 4	13 SEP 18	AD 4.1 - 4	13 SEP 18
AD 4.2 - 1	11 JUL 24	AD 4.2 - 1	11 JUL 24
AD 4.2 - 2	30 NOV 23	AD 4.2 - 2	27 NOV 25

---

With this AMDT, information previously published by following NOTAM have been incorporated in the VFG Denmark:

**C2135/25.**

The NOTAM concerned will be cancelled on the effective date of this VFG AIRAC AMDT.

---

With this AIRAC AMDT, information published by following VFG Supplements have been incorporated in the VFG Denmark:

**NIL.**

---

Med denne AMDT er informationer tidligere publiceret i nedenstående NOTAM indført i VFG Danmark:

**C2135/25.**

Ovennævnte NOTAM vil blive annulleret på ikrafttrædelsesdatoen af denne VFG AIRAC AMDT.

---

Med denne AIRAC AMDT er informationer tidligere publiceret i nedenstående VFG Supplementer indført i VFG Danmark:

**NIL.**

---







**GEN 0.4 Checklist of Pages**

**GEN 0.4 Kontrolliste over sider**

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
<b>GEN 0</b>		1.7 - 10	15 MAY 25	3.1 - 3	27 NOV 25
0.1 - 1	23 JAN 25	<b>GEN 2</b>		3.1 - 4	21 MAR 24
0.1 - 2	03 OCT 24	2.1 - 1	15 NOV 12	3.1 - 5	23 JAN 25
0.1 - 3	5 APR 12	2.1 - 2	25 JAN 24	3.1 - 6	27 NOV 25
0.2 - 1	27 NOV 25	2.2 - 1	27 JAN 22	3.1 - 7	15 JUN 23
0.3 - 1	24 MAR 22	2.2 - 2	23 JAN 25	3.2 - 1	03 DEC 20
0.4 - 1	27 NOV 25	2.2 - 3	23 JAN 25	3.2 - 2	15 NOV 12
0.4 - 2	27 NOV 25	2.2 - 4	23 JAN 25	3.3 - 1	15 MAY 25
0.4 - 3	27 NOV 25	2.2 - 5	23 JAN 25	3.3 - 2	15 MAY 25
0.4 - 4	27 NOV 25	2.2 - 6	11 JUL 24	3.4 - 1	17 MAR 16
0.5 - 1	27 NOV 14	2.2 - 7	11 JUL 24	3.4 - 2	05 SEP 24
0.5 - 2	15 MAY 25	2.2 - 8	11 JUL 24	3.4 - 3	18 APR 24
0.5 - 3	10 JUL 25	2.2 - 9	11 JUL 24	3.5 - 1	12 JUN 25
0.5 - 4	30 OCT 25	2.2 - 10	23 JAN 25	3.5 - 2	12 JUN 25
0.5 - 5	27 NOV 25	2.2 - 11	23 JAN 25	3.5 - 3	02 NOV 23
0.6 - 1	15 MAY 25	2.2 - 12	11 JUL 24	3.6 - 1	19 MAY 22
0.6 - 2	30 NOV 23	2.3 - 1	15 MAY 25	3.6 - 2	3 SEP 15
		2.3 - 2	16 MAY 24	3.6 - 3	3 SEP 15
<b>GEN 1</b>		2.3 - 3	16 MAY 24	3.6 - 4	3 SEP 15
1.1 - 1	12 JUN 25	2.3 - 4	15 MAY 25	3.6 - 5	24 DEC 15
1.1 - 2	12 JUN 25	2.3 - 5	16 MAY 24	<b>GEN 4</b>	
1.2 - 1	11 AUG 22	2.4 - 1	30 OCT 25	4.1 - 1	15 NOV 12
1.2 - 2	11 AUG 22	2.4 - 2	30 OCT 25	4.1 - 2	02 OCT 25
1.2 - 3	11 AUG 22	2.4 - 3	30 OCT 25	4.1 - 3	02 OCT 25
1.2 - 4	11 AUG 22	2.5 - 1	10 JUL 25	4.1 - 4	27 NOV 25
1.2 - 5	11 AUG 22	2.5 - 2	10 JUL 25	4.1 - 5	02 OCT 25
1.2 - 6	12 JUN 25	2.5 - 3	12 JUN 25	4.1 - 6	30 OCT 25
1.2 - 7	11 AUG 22	2.6 - 1	15 NOV 12	<b>ENR 1</b>	
1.3 - 1	15 NOV 12	2.6 - 2	15 NOV 12	1.1 - 1	15 MAY 25
1.3 - 2	15 NOV 12	2.6 - 3	15 NOV 12	1.1 - 2	12 JUN 25
1.3 - 3	15 NOV 12	2.6 - 4	15 NOV 12	1.1 - 3	12 JUN 25
1.3 - 4	15 NOV 12	2.7 - 1	28 NOV 24	1.1 - 4	12 JUN 25
1.3 - 5	15 NOV 12	2.7 - 2	28 NOV 24	1.1 - 5	12 JUN 25
1.3 - 6	15 NOV 12	2.7 - 3	28 NOV 24	1.1 - 6	12 JUN 25
1.4 - 1	15 NOV 12	2.7 - 4	28 NOV 24	1.1 - 7	12 JUN 25
1.5 - 1	17 MAR 16	2.7 - 5	28 NOV 24	1.2 - 1	24 MAR 22
1.6 - 1	15 NOV 12	2.7 - 6	28 NOV 24	1.2 - 2	24 MAR 22
1.6 - 2	11 JUL 24	2.7 - 7	28 NOV 24	1.2 - 3	11 JUL 24
1.6 - 3	7 MAR 13	2.7 - 8	28 NOV 24	1.2 - 4	31 JAN 19
1.6 - 4	15 NOV 12	2.7 - 9	28 NOV 24	1.4 - 1	11 JUL 24
1.7 - 1	20 FEB 25	2.7 - 10	28 NOV 24	1.4 - 2	24 MAR 22
1.7 - 2	15 MAY 25	2.7 - 11	28 NOV 24	1.4 - 3	29 MAR 18
1.7 - 3	15 MAY 25	2.7 - 12	28 NOV 24	1.4 - 4	29 MAR 18
1.7 - 4	15 MAY 25	2.7 - 13	28 NOV 24	1.4 - 5	11 JUL 24
1.7 - 5	15 MAY 25	<b>GEN 3</b>		1.4 - 6	29 MAR 18
1.7 - 6	15 MAY 25	3.1 - 1	03 OCT 24	1.4 - 7	29 MAR 18
1.7 - 7	15 MAY 25	3.1 - 2	03 DEC 20	1.4 - 8	29 MAR 18
1.7 - 8	15 MAY 25			1.5 - 1	24 MAR 22
1.7 - 9	15 MAY 25				

Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date
1.6 - 1	15 MAY 25	5.4 - 4	10 JUL 25	EKYT - 4	30 OCT 25
1.6 - 2	31 JAN 19	5.4 - 5	10 JUL 25	EKYT - 5	30 OCT 25
1.6 - 3	15 MAY 25	5.4 - 6	10 JUL 25	EKYT - 6	30 OCT 25
1.6 - 4	15 MAY 25	5.4 - 7	10 JUL 25	EKYT - VAC	30 OCT 25
1.7 - 1	27 JAN 22	5.4 - 8	10 JUL 25	EKYT - ADC	23 JAN 25
1.7 - 2	23 MAR 23	5.4 - 9	10 JUL 25	EKYT - APDC	23 JAN 25
1.7 - 3	23 MAR 23	5.4 - 10	30 OCT 25	EKAH - 1	02 NOV 23
1.10 - 1	27 NOV 25	5.4 - 11	10 JUL 25	EKAH - 2	05 SEP 24
1.10 - 2	05 OCT 23	5.4 - 12	10 JUL 25	EKAH - 3	12 JUN 25
1.10 - 3	27 NOV 25	5.4 - 13	07 AUG 25	EKAH - 4	12 JUN 25
1.10 - 4	07 AUG 25	5.4 - 14	10 JUL 25	EKAH - VAC	05 SEP 24
1.10 - 5	05 OCT 23	5.4 - 15	10 JUL 25	EKAH - ADC	18 APR 24
1.12 - 1	15 MAY 25	5.4 - 16	10 JUL 25	EKAH - APDC	23 FEB 23
1.12 - 2	15 MAY 25	5.4 - 17	23 JAN 25	EKAH -	
1.12 - 3	15 MAY 25	5.4 - 18	23 JAN 25	GLIDER AREA	10 JUL 25
1.12 - 4	15 MAY 25	5.4 - 19	10 JUL 25	EKAT - 1	23 JAN 25
1.12 - 5	15 MAY 25	5.4 - 20	23 JAN 25	EKAT - 2	7 MAR 13
1.12 - 6	15 MAY 25	5.4 - 21	23 JAN 25	EKAT - VAC	16 MAY 24
1.12 - 7	15 MAY 25	5.4 - 22	23 JAN 25	EKAT - 5	2 JUL 10
1.12 - 8	15 MAY 25	5.4 - 23	23 JAN 25	EKBI - 1	05 SEP 24
1.14 - 1	13 DEC 12	5.4 - 24	23 JAN 25	EKBI - 2	13 JUN 24
1.14 - 2	02 DEC 21	5.4 - 25	23 JAN 25	EKBI - 3	13 JUN 24
<b>ENR 2</b>		5.4 - 26	23 JAN 25	EKBI - 4	05 SEP 24
2.1 - 1	16 APR 15	5.4 - 27	23 JAN 25	EKBI - 5	27 NOV 25
<b>ENR 3</b>		5.4 - 28	17 APR 25	EKBI - VAC	27 NOV 25
3.1 - 1	13 DEC 12	5.4 - 29	17 APR 25	EKBI - ADC	27 NOV 25
<b>ENR 4</b>		5.5 - 1	27 NOV 25	EKBI - APDC	18 APR 24
4.1 - 1	12 JUN 25	5.5 - 2	11 JUL 24	EKBI - HELC	02 NOV 23
4.1 - 2	12 JUN 25	5.5 - 3	15 JUN 23	EKBI -	
4.4 - 1	27 NOV 25	5.5 - 4	27 JAN 22	Glider Areas	27 NOV 25
4.4 - 2	27 NOV 25	5.6 - 1	13 APR 17	EKRN - 1	19 MAY 22
4.5 - 1	17 APR 25	5.6 - 2	11 JUL 24	EKRN - 2	07 AUG 25
<b>ENR 5</b>		<b>AD 1</b>		EKRN - 3	05 SEP 24
5.1 - 1	15 MAY 25	1.1 - 1	13 DEC 12	EKRN - 4	02 OCT 25
5.1 - 2	15 MAY 25	1.1 - 2	26 APR 18	EKRN - VAC	02 OCT 25
5.1 - 3	15 MAY 25	1.1 - 3	05 OCT 23	EKRN - ADC	31 OCT 24
5.1 - 4	12 JUN 25	1.1 - 4	05 OCT 23	EKRN - APDC	07 AUG 25
5.1 - 5	12 JUN 25	1.2 - 1	04 SEP 25	EKEB - 1	07 AUG 25
5.2 - 1	15 MAY 25	1.2 - 2	06 OCT 22	EKEB - 2	20 FEB 25
5.2 - 2	15 MAY 25	1.2 - 3	06 OCT 22	EKEB - 3	17 APR 25
5.2 - 3	15 MAY 25	1.2 - 4	06 OCT 22	EKEB - VAC	12 JUN 25
5.2 - 4	15 MAY 25	1.2 - 5	06 OCT 22	EKEB - ADC	12 JUN 25
5.3 - 1	05 SEP 24	1.2 - 6	06 OCT 22	EKEB - APDC	10 AUG 23
5.3 - 2	02 NOV 23	1.3 - 1	11 JUL 24	EKEB - HELC	10 AUG 23
5.3 - 3	02 NOV 23	1.3 - 2	11 JUL 24	EKEB - VFR	
5.4 - 1	19 MAY 22	<b>AD 2</b>		ARR 08 / DEP 26	12 JUN 25
5.4 - 2	10 JUL 25	EKYT - 1	17 APR 25	EKEB - VFR	
5.4 - 3	10 JUL 25	EKYT - 2	03 OCT 24	ARR 26 / DEP 08	12 JUN 25
		EKYT - 3	23 JAN 25	EKHG - 1	17 APR 25
				EKHG - 2	12 JUN 25
				EKHG - 3	17 APR 25

Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date
EKHG - VAC	23 JAN 25	EKRK - 2	04 SEP 25	EKSN - APDC	01 DEC 22
EKHG - ADC	12 JUN 25	EKRK - 3	21 MAR 24	EKSV - 1	17 APR 25
EKHG - APDC	12 JUN 25	EKRK - 4	21 MAR 24	EKSV - 2	19 JUL 18
EKKL - 1	20 APR 23	EKRK - 5	21 MAR 24	EKSV - VAC	13 JUN 24
EKKL - 2	03 OCT 24	EKRK - 6	23 JAN 25	EKSV - ADC	17 JUN 21
EKKL - VAC	28 NOV 24	EKRK - 7	12 JUN 25	EKSV - APDC	17 JUN 21
EKKL - 5	29 JUL 10	EKRK - VAC	30 NOV 23	EKVJ - 1	04 SEP 25
EKKA - 1	05 SEP 24	EKRK - ADC	27 NOV 25	EKVJ - 2	24 MAR 22
EKKA - 2	05 SEP 24	EKRK - APDC	30 OCT 25	EKVJ - VAC	10 JUL 25
EKKA - 3	05 SEP 24	EKRK - HELC	04 SEP 25	EKVJ - ADC	26 JAN 23
EKKA - VAC	20 MAR 25	EKLV - 1	10 AUG 23	EKVJ - APDC	07 NOV 19
EKKA - ADC	02 OCT 25	EKLV - 2	10 AUG 23	EKSB - 1	05 SEP 24
EKKA - APDC	05 SEP 24	EKLV - VAC	30 OCT 25	EKSB - 2	28 NOV 24
EKKA - Glider Areas		EKLV - ADC	30 OCT 25	EKSB - 3	05 SEP 24
EKVD - 1	12 JUN 25	EKLV - HELC	30 OCT 25	EKSB - VAC	16 MAY 24
EKVD - 2	17 APR 25	EKMB - 1	10 JUL 25	EKSB - ADC	31 OCT 24
EKVD - 3	20 MAR 25	EKMB - 2	10 JUL 25	EKSB - APDC	27 JAN 22
EKVD - 3	30 OCT 25	EKMB - VAC	28 NOV 24	EKTS - 1	17 APR 25
EKVD - VAC	30 OCT 25	EKMB - ADC	10 JUL 25	EKTS - 2	14 JUL 22
EKVD - ADC	30 OCT 25	EKMB - APDC	05 OCT 23	EKTS - VAC	15 MAY 25
EKVD - APDC	30 OCT 25	EKLS - 1	19 MAY 22	EKTS - ADC	21 MAR 24
EKPB - 1	31 OCT 24	EKLS - VAC	16 MAY 24	EKTS - APDC	17 APR 25
EKPB - VAC	18 APR 24	EKLS - 5	3 MAY 12	EKTD - 1	25 JAN 24
EKPB - 5	22 SEP 11	EKNM - 1	26 MAR 20	EKTD - 2	25 JAN 24
EKCH - 1	27 NOV 25	EKNM - 2	22 AUG 13	EKTD - VAC	05 SEP 24
EKCH - 2	27 NOV 25	EKNM - VAC	02 NOV 23	EKTD - ADC	25 JAN 24
EKCH - 3	27 NOV 25	EKNM - 5	15 JUL 10	EKST - 1	27 NOV 25
EKCH - 4	27 NOV 25	EKOD - 1	23 MAR 23	EKST - 2	15 JUN 23
EKCH - 5	27 NOV 25	EKOD - 2	02 OCT 25	EKST - VAC	28 NOV 24
EKCH - 6	27 NOV 25	EKOD - 3	30 OCT 25	EKST - ADC	27 NOV 25
EKCH - 7	27 NOV 25	EKOD - VAC	20 MAR 25	EKVH - 1	21 JUN 18
EKCH - 8	27 NOV 25	EKOD - ADC	20 MAR 25	EKVH - 2	21 JUN 18
EKCH - 9	27 NOV 25	EKOD - APDC	15 AUG 19	EKVH - VAC	02 NOV 23
EKCH - 10	27 NOV 25	EKRD - 1	19 MAY 22	EKVH - 5	12 AUG 10
EKCH - 11	27 NOV 25	EKRD - 2	05 NOV 20	EKVB - 1	21 MAR 24
EKCH - 12	27 NOV 25	EKRD - VAC	02 NOV 23	EKVB - 2	21 MAR 24
EKCH - 13	27 NOV 25	EKRD - 5	29 JUL 10	EKVB - VAC	18 APR 24
EKCH - 14	27 NOV 25	EKRS - 1	22 FEB 24	EKVB - ADC	20 APR 23
EKCH - 15	27 NOV 25	EKRS - 2	22 FEB 24	EKSP - 1	16 AUG 18
EKCH - 16	27 NOV 25	EKRS - 3	04 NOV 21	EKSP - 2	07 AUG 25
EKCH - 17	27 NOV 25	EKRS - VAC	28 NOV 24	EKSP - 3	20 MAR 25
EKCH - 18	27 NOV 25	EKRS - 7	27 APR 17	EKSP - VAC	18 APR 24
EKCH - 19	27 NOV 25	EKRS - 9	27 APR 17	EKSP - ADC	25 JAN 24
EKCH - VAC	07 AUG 25	EKSS - 1	19 MAY 22	EKSP - APDC	25 JAN 24
EKCH - ADC	27 NOV 25	EKSS - 2	15 JUL 21	EKSP -	
EKCH - APDC	27 NOV 25	EKSS - VAC	28 NOV 24	Glider Areas	07 AUG 25
EKCH - APDC SOUTH	10 JUL 25	EKSS - 5	29 JUL 10	EKAE - 1	27 NOV 25
EKCH - Noise monitoring system	30 OCT 25	EKSN - 1	22 FEB 24	EKAE - 2	17 MAR 16
EKRK - 1	04 SEP 25	EKSN - 2	22 FEB 24	EKAE - VAC	28 NOV 24
		EKSN - VAC	22 FEB 24	EKAE - ADC	27 NOV 25
		EKSN - ADC	01 DEC 22		

---

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
<b>AD 3</b>					
3.1 - 1	05 SEP 24				
3.1 - 2	05 SEP 24				
EKRB - 1	21 JUN 18				
EKRB - VAC	02 OCT 25				
EKRB - HELC	10 SEP 20				
EKRH - 1	21 JUN 18				
EKRH - VAC	07 AUG 25				
EKRH - 5	12 AUG 10				
<b>AD 4</b>					
4.1 - 1	20 APR 23				
4.1 - 2	20 APR 23				
4.1 - 3	27 NOV 25				
4.1 - 4	13 SEP 18				
4.1 - 5	23 JAN 25				
4.1 - 6	15 MAY 25				
4.1 - 7	30 NOV 23				
4.1 - 8	24 MAR 22				
4.2 - 1	11 JUL 24				
4.2 - 2	27 NOV 25				
4.2 - 3	30 NOV 23				
4.2 - 4	30 NOV 23				

Affected Charts/ Berørte Kort	Location/ Beliggenhed	Introduced by/ Inkluderet med
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Change ELEV 667 FT MSL to ELEV 909 FT MSL for "Windturbines - group in line. Lighted" and "Obstacles. Lighted" at Høvsøre, PSN 56 27 12N 008 09 07E 56 26 56N 008 09 06E - 56 26 41N 008 09 04E 56 26 25N 008 09 03E - 56 26 10N 008 09 02E 56 27 08N 008 08 46E - 56 27 16N 008 08 36E 56 26 56N 008 08 33E - 56 26 42N 008 08 32E 56 26 29N 008 08 32E - 56 26 15N 008 08 31E 56 27 07N 008 08 59E - 56 26 16N 008 08 55E.	AIRAC AMDT 11/25
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Remove the following "VFR Reporting Point": Højen at PSN 55 39 50N 009 30 44E. Sønder Omme at PSN 55 50 18N 008 55 55E. Tørring at PSN 55 50 16N 009 30 33E. Vorbasse Vest at PSN 55 37 30N 009 03 30E.  Change PSN of the following "VFR Reporting Point": Give from PSN 55 51 58N 009 14 55E to 55 50 22N 009 10 42E. Vandel from PSN 55 42 06N 009 12 38E to 55 41 30N 009 10 30E.  Add the following "VFR Reporting Point": Vorbasse at PSN 55 38 24N 009 04 14E. Egtved at PSN 55 37 36N 009 17 52E.	AIRAC AMDT 12/25



A VFG Supplement is kept in the VFG as long as some of its contents remain valid. The period of validity of the information contained in the VFG Supplement will normally be given in the supplement itself. Furthermore a NOTAM will be used to activate the supplement.

### 3.5 NOTAM and Pre-flight Information Bulletins

NOTAM contain information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential for personnel concerned with flight operations.

NOTAM is prepared in accordance with ICAO Annex 15.

NOTAM are issued for København FIR and are distributed in 5 series, identified by the letters A, B, C, D and S.

#### Series A:

1. Information about the following aerodromes: EKBI, EKCH and EKYT. The aerodromes are international, approved for operations in both IMC and VMC.
2. General Rules.
3. En Route Navigation and Communication Facilities.
4. Navigational warnings and airspace restrictions with upper limit above FL 195.

#### Series B:

1. Information about the following aerodromes: EKAH, EKEB, EKKA, EKOD, EKRK, EKRN, EKSB, EKSP, EKVD and EKVJ.
2. Navigational warnings and airspace restrictions with upper limit above 3500FT MSL, but not above FL 195.

#### Series C:

1. Information about aerodromes not mentioned in Series A or B (except for heliports).
2. New established en-route obstacles and malfunctioning en-route obstacle lightning.
3. Navigational warnings and airspace restrictions with upper limit not above 3500FT MSL.

#### Series D:

1. Information about heliports.

*Note: Navigational warnings and airspace restrictions affecting traffic to or from an aerodrome or heliport, will be published in the same series as the aerodrome or heliport.*

#### Series S (SNOWTAM):

1. Information concerning snow, slush, ice or standing water associated with snow, and slush and ice in the movement areas. SNOWTAM are prepared in accordance with ICAO Annex 15, Appendix 2, and are issued by the individual aerodrome directly, with separate serial numbers. Details are given in the Snow plan in the Aerodrome (AD) part. SNOWTAM is numbered successively each year with number 1 from 1 JAN.

Et VFG Supplement beholdes i VFG'en så længe dets indhold eller dele heraf er gyldigt. Gyldighedsperioden for informationerne indeholdt i VFG Supplementet vil normalt være angivet på selve supplementet. Yderligere vil en NOTAM blive brugt til at aktivere supplementet.

### 3.5 NOTAM og Pre-flight Information Bulletins

NOTAM indeholder informationer vedrørende etablering, tilstand eller ændring af enhver luftfartsfacilitet, service, procedure eller fare, hvorom en betimelig viden er nødvendig for personale beskæftiget med flyveoperationer.

NOTAM udarbejdes i henhold til ICAO Annex 15.

NOTAM udfærdiges for København FIR og udsendes i 5 serier, identificeret ved bogstaverne A, B, C, D og S.

#### Serie A:

1. Informationer om følgende lufthavne: EKBI, EKCH og EKYT. Lufthavnene er internationale og godkendt til operationer under både IMC og VMC.
2. Generelle regler.
3. En route navigations- og kommunikationshjælpemidler.
4. Fareaktiviteter og luftrumsrestriktioner med en øvre grænse over FL 195.

#### Serie B:

1. Informationer om følgende flyvepladser: EKAH, EKEB, EKKA, EKOD, EKRK, EKRN, EKSB, EKSP, EKVD og EKVJ.
2. Fareaktiviteter og luftrumsrestriktioner med en øvre grænse over 3500FT MSL, men ikke over FL 195.

#### Serie C:

1. Informationer om flyvepladser ikke nævnt i serie A eller B (undtagen helikopterflyvepladser).
2. Information om etablering af en-route luftfartshindringer og om en-route hindringslys ude af drift.
3. Fareaktiviteter og luftrumsrestriktioner med en øvre grænse på ikke over 3500FT MSL.

#### Serie D:

1. Information om helikopterflyvepladser.

*Note: Fareaktiviteter og luftrumsrestriktioner der vedrører lufttrafik til eller fra en flyveplads eller helikopterflyveplads, vil blive udsendt i den samme serie som flyvepladsen eller helikopterflyvepladsen.*

#### Serie S (SNOWTAM):

1. Informationer vedrørende sne, snesjap, is eller vand i forbindelse med sne, og snesjap og is i trafikområderne. SNOWTAM udfærdiges i henhold til ICAO Annex 15, Appendix 2, og udsendes direkte af de enkelte lufthavne, med individuelle serienumre. Detaljer er givet i Sneplan i Aerodrome (AD) afsnittet. SNOWTAM nummereres fortløbende begyndende med nr. 1 hver den 1 JAN.

Pre-flight Information Bulletins (PIB), which contain a recapitulation of current NOTAM and other information of urgent character for the operator/flight crew, are available from AIS Briefing Naviair and AIS units on some other aerodromes.

### 3.6 Aeronautical Information Circulars (AIC) AIC contains

- Long-term forecasts about major changes in legislation, regulations, procedures and facilities.
- Information of explanatory or advisory nature affecting flight safety.
- Information concerning administrative matters.

AIC are issued in two series, A and B.

- **AIC Series A** contains information affecting both international and national aviation.
- **AIC Series B** contains information affecting national aviation only (in Danish).

Each AIC is numbered consecutively within each series on a calendar year basis. The year indicated by two digits is a part of the serial number, e.g. AIC A 1/04; AIC B 1/04.

### 3.7 Checklist of valid NOTAM and list of latest issued publications

- a. A checklist of valid NOTAM is issued every month via AFS.
- b. A list of latest publications is issued via AFS when the publications are mailed.

### 3.8 Languages used by AIS

The languages used by Danish AIS-units are English and Danish.

Information received by the AIM at other languages will not be translated to one of the above said languages, but will be presented in the original language.

## 4. AIRAC system

4.1 In order to control and regulate the operationally significant changes requiring amendments to charts, route-manuals etc., changes will - whenever possible - be issued on predetermined dates according to the AIRAC SYSTEM.

This type of information will be published as an VFG AIRAC AMDT or an VFG AIRAC SUP. If an AIRAC AMDT or a SUP cannot be produced due to lack of time, NOTAM will be issued. Such NOTAM will as soon as possible be replaced by an AIRAC AMDT or a SUP.

The table below indicates AIRAC effective dates for the coming years. AIRAC information will be issued so that the information will be received not later than 28 days, and for major changes not later than 56 days, before the effective date. Notification about AIRAC AMDT will be issued by NOTAM not later than 28 days before the effective date concerned.

Pre-flight Information Bulletin (PIB), der indeholder et sammendrag af gældende NOTAM og anden information af hastende karakter for operatører/flybesætninger, kan fås fra AIS Briefing Naviair og AIS enheder på visse andre flyvepladser.

### 3.6 Aeronautical Information Circulars (AIC) AIC indeholder

- Forudgående information om større ændringer i lovgivning, bestemmelser, procedurer og faciliteter.
- Information af forklarende og rådgivningsmæssig art, som kan påvirke flyvesikkerheden.
- Information om administrative forhold.

AIC udsendes i to serier, A og B.

- **AIC Serie A** indeholder informationer med virkning for både international og national luftfart.
- **AIC Serie B** indeholder informationer med virkning udelukkende for national luftfart.

Hver AIC er nummereret fortløbende inden for hver serie på basis af et kalenderår. Året er angivet ved to cifre og er en del af serienumret, f.eks. AIC A 1/04; AIC B 1/04.

### 3.7 Kontrolliste over gældende NOTAM og liste over senest udsendte publikationer

- a. En kontrolliste over gældende NOTAM udsendes hver måned via AFS.
- b. En liste over seneste publikationer udsendes via AFS, når disse er afsendt.

### 3.8 Sprog anvendt ved AIS

De ved danske AIS-enheder anvendte sprog er engelsk og dansk.

Informationer, der modtages af AIM på andre sprog, vil ikke blive oversat til et af ovennævnte sprog, men vil blive fremlagt på originalsproget.

## 4 AIRAC systemet

4.1 Større operationelt væsentlige ændringer, der medfører rettelser til flyvekort, rutehåndbøger og lignende, udsendes, såfremt det er muligt, på forud fastsatte datoer i overensstemmelse med AIRAC-systemet.

Disse informationer vil blive publiceret som en VFG AIRAC AMDT eller en VFG AIRAC SUP. Hvis en AIRAC AMDT eller SUP ikke kan produceres på grund af tidsnød, vil en NOTAM blive udsendt. En sådan NOTAM vil snarest blive efterfulgt af en AIRAC AMDT eller SUP.

Nedenstående tabel angiver AIRAC ikrafttrædelsesdatoer for de kommende år. AIRAC informationer vil blive udsendt således at informationen vil kunne være brugeren i hænde senest 28 dage før ikrafttrædelsesdatoen, og for større ændringer senest 56 dage før. Notifikation om AIRAC AMDT sendes via NOTAM senest 28 dage før ikrafttrædelsesdagen.

AIRAC Dates 2025	AIRAC Dates 2026	AIRAC Dates 2027	AIRAC Dates 2028
Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato
23 JAN	22 JAN	21 JAN	20 JAN
20 FEB	19 FEB	18 FEB	17 FEB
20 MAR	19 MAR	18 MAR	16 MAR
17 APR	16 APR	15 APR	13 APR
15 MAY	14 MAY	13 MAY	11 MAJ
12 JUN	11 JUN	10 JUN	08 JUN
10 JUL	09 JUL	08 JUL	06 JUL
07 AUG	06 AUG	05 AUG	03 AUG
04 SEP	03 SEP	02 SEP	31 AUG
02 OCT	01 OCT	30 SEP	28 SEP
30 OCT	29 OCT	28 OCT	26 OCT
27 NOV	26 NOV	25 NOV	23 NOV
25 DEC	24 DEC	23 DEC	21 DEC

#### 5. Pre-flight Information Service at Aerodromes/Heliports

Pre-flight publications are available at aerodromes/heliports as detailed below.

Where marked by an asterisk (\*) NOTAM by AFS are not available.

#### 5. Pre-flight informationstjeneste på flyvepladser/helikopterflyvepladser

Publikationer til planlægning af flyvning er til rådighed på flyvepladser/helikopterflyvepladser som angivet nedenfor.

NOTAM via AFS er ikke til rådighed hvor afmærket med en stjerne (\*).

Aerodrome/Heliport/ Flyveplads/ Helikopterflyveplads	Publications from/ Publikationer fra
Aalborg	Denmark, Faroe Islands*, Germany*, Greenland*, Netherlands*, Norway*, Sweden*
Aarhus	Denmark Other/Andet: Bottlang Airfield Manual: Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Greece, Ireland, Italy, Malta, Netherlands, Norway, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom and Yugoslavia. EAD PRO with access to AIP and chart data from all EAD countries. EAD PRO med adgang til AIP og kort data fra alle EAD-lande
Anholt	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Billund	Denmark, Germany*, Norway*, Sweden* Other/Andet: Jeppesen Route Manual: Europe-Mediterranean, Eastern Europe Bottlang Airfield Manual: Europe
Bornholm/Rønne	Denmark, Germany*, Sweden Other/Andet: Self-service via Internet The Airport Handbook/Flygplatshandboken: Scandinavia, Finland, Estonia
Esbjerg	Denmark Other/Andet: KDA Airfield Manual, Denmark
Herning	Denmark* Other/Andet: Bottlang Airfield Manual: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Norway, Sweden, Switzerland, United Kingdom
Kalundborg	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Karup / Midtjyllands Lufthavn	Denmark
Kolding/Vamdrup	Denmark Other/Andet: Bottlang Airfield Manual: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Norway, Sweden, Switzerland, United Kingdom KDA Airfield Manual, Denmark
Kruså-Padborg	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
København/Kastrup	NIL (Self briefing available at ARO/Selv briefing tilgængelig ved ARO).
København/Roskilde	Access to EAD with AIP informations from all countries fully migrated with EAD. NOTAM worldwide can be retrieved from EAD. Other/Andet: Self-service via Internet Jeppesen Route Manual: Western and eastern Europe (Electronic publication)
Lemvig	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Lolland Falster/Maribo	Denmark
Læsø	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Morsø	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Odense / Hans Christian Andersen Airport	Denmark, Germany*, Sweden* Other/Andet: KDA Airfield Manual, Denmark
Randers	Denmark*
Ringsted	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Samsø	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Sindal	NIL

AERODROME/ FLYVEPLADS	Maximum Take-off Mass (KG) Størst tilladte startmasse (KG)	For every 1000 KG commenced/ pr. påbegyndt 1000 KG			Minimum Charge/ Mindste afgift		Remarks/ Bemærkninger
		Domestic Flights/ Indenrigs- flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)	Domestic Flights/ Indenrigs- flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)		
HADERSLEV	<=2.000	-	-	40.00	50.00	-	
	>2.500	25.00	60.00	75.00	180.00	-	
HERNING	<=1.500	-	-	72.00	72.00	-	
	>1.500	40.00	40.00	160.00	160.00	-	
KALUNDBORG	<2.000			40.00		Incl. VAT/moms	
	2.000 - 3.000	-	-	65.00	-		
	>3.000			90.00			
KARUP / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)	<=2.000	-	-	55.00	55.00	-	
	>2.000	30.00	30.00	140.00	140.00	-	
KOLDING/VAMDRUP	<=1.999	30.00	30.00	60.00	60.00	-	
	>=2.000	30.00	30.00	140.00	140.00	-	
KRUSÅ/PADBORG	UL aircraft/fly	-	-	35.00	35.00	-	
	<=2.000			50.00	50.00	-	
	>2.000	18.00	18.00	100.00	100.00	-	

AERODROME/ FLYVEPLADS	Maximum Take-off Mass (KG) Størst tilladte startmasse (KG)	For every 1000 KG commenced/ pr. påbegyndt 1000 KG		Minimum Charge/ Mindste afgift		Remarks/ Bemærkninger	
		Domestic Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)	Domestic Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs- flyvning (DKK/KR)		
KØBENHAVN/ KASTRUP		See link/Se link: <a href="https://www.cph.dk/en/cph-business/aviation/charges-and-slot">https://www.cph.dk/en/cph-business/aviation/charges-and-slot</a>					NIL
KØBENHAVN/ ROSKILDE		For EN see link: <a href="https://www.rke.dk/en/pilot-info/charges">https://www.rke.dk/en/pilot-info/charges</a> For DA se link: <a href="https://www.rke.dk/pilotinfo/afgifter">https://www.rke.dk/pilotinfo/afgifter</a>					NIL
LEMVIG	-	-	-	No charge/ Ingen afgift	-	*) Undtagen rundflyv- ningselskaber	
LOLLAND FALSTER/ MARIBO	<=1.500	-	-	72.00	72.00	-	
LÆSØ	<=10 passenger seats/ passagersæder			150.00	150.00	-	
	>10 passenger seats/ passagersæder			250.00	250.00	-	
MORSØ	<=1.500			30.00		Incl. VAT/moms	
	>1.500			50.00			
ODENSE / HANS CHRISTIAN ANDER- SEN AIRPORT	<=2.000			76.00	76.00	-	
	>2.000	42.00	42.00	190.00	190.00		

## ENR 1.10 Flight Plans

### 1. General/Submission of and content of a flight plan

1.1 A flight plan shall be submitted to ATS in accordance with Commission Regulation (EU) No 923/2012 (SERA), on the basis of ICAO Annex 2, and ICAO Doc 7030/EUR prior to operating:

- 1) Any IFR flight performed in airspace class C, D, E and G
- 2) Any VFR flight when:
  - a. conducted in airspace class C and D
  - b. crossing the boundaries of København FIR and the Danish territorial waters, except as detailed in para. 5
  - c. crossing a FIZ
  - d. alerting service is required for a specific part of the route
  - e. performing a VFR-NIGHT flight (See ENR 1.2)

#### 1.2 Contents of a flight plan

The rules in ICAO PANS-ATM, Doc 4444 and ICAO Doc 7030, (See AIP Denmark ENR 1.8) shall apply.

1.3 In connection with flying in København FIR the following 2 principal forms of flight plans can be submitted to the Air Traffic Service and with the following meaning:

- a. **Complete flight plan** is a filed flight plan submitted to an Air Traffic Services Reporting office\* prior to departure, exceptionally during flight to an operative ATS-unit, containing all of the ICAO-flight plan items 7 to 19 inclusive. By submission of a complete flight plan, alerting service is provided from a departure of an aircraft until its landing, however, as far as VFR-flight is concerned only in connection with overdue arrival at the destination. If a flight plan is requested closed during flight before the destination is reached, the following report shall be transmitted over radio to the appropriate ATS-unit: "CLOSING MY FLIGHT PLAN". Consequently the alerting service is terminated at the same time.

\* An ATS Reporting Office converts a complete flight plan into an international conventional agreed data format for transmission via AFTN to all ATS-units in relation to item 15 of the flight plan, Route and item 16, Destination Aerodrome.

- b) **Abbreviated flight plan** is limited flight plan information submitted via radio to an operative ATS-unit. It contains only the information mentioned in item 2.2 for a part-distance of the flight relative to one or more of the in item 2.2.a to 2.2.c mentioned airspace. When flying under an abbreviated flight plan, alerting service is only provided corresponding to the route stated by the pilot. The abbreviated flight plan is closed and the alerting service terminated when the pilot reports to be over the final point on the route stated. An abbreviated flight plan cannot be

## ENR 1.10 Flyveplaner

### 1. Generelt/Afgivelse af og indhold af en flyveplan

1.1 En flyveplan skal afgives til ATS i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) Nr. 923/2012 (SERA) på basis af ICAO Annex 2 og ICAO Doc 7030/EUR, før:

- 1) Enhver IFR flyvning udført i luftrumsklassene C, D, E og G
- 2) Enhver VFR flyvning der:
  - a. udføres i luftrum klasse C og D
  - b. krydser grænserne for København FIR og dansk territorialfarvand, undtagen som angivet i pkt. 5
  - c. flyver inden for en FIZ
  - d. anmoder om strækningssvis alarmeringstjeneste
  - e. udfører VFR-NAT flyvning (See ENR 1.2)

#### 1.2 Indhold af flyveplan

Bestemmelserne i ICAO PANS-ATM, Doc 4444 og ICAO Doc 7030, (Se AIP Danmark ENR 1.8), er gældende.

1.3 I forbindelse med flyvning i København FIR kan følgende 2 hovedformer for flyveplaner afgives til lufttrafiktjenesten og med følgende betydning:

- a. **Fuldstændig flyveplan** er en indleveret flyveplan afgivet til et meldekantor\* for lufttrafik tjeneste før start, undtagelsesvis under flyvning til en operativ ATS-enhed, indeholdende alle ICAO-flyveplanens punkter 7 til 19 inklusive. Ved afgivelse af fuldstændig flyveplan ydes alarmeringstjeneste fra et luftfartøjs start til dets landing, dog f.s.v.a. VFR-flyvning kun i forbindelse med manglende ankomst til bestemmelsesstedet. Hvis en fuldstændig flyveplan ønskes afsluttet i luften før bestemmelsesstedet er nået, skal følgende melding afgives over radio til den relevante ATS-enhed: "LUKKER MIN FLYVEPLAN"/"CLOSING MY FLIGHT PLAN". Som konsekvens heraf ophører alarmeringstjenesten samtidigt.

\* Et meldekantor omformer en fuldstændig flyveplan til et internationalt konventionelt vedtaget dataformat for afsendelse via AFTN til samtlige ATS-enheder i relation til flyveplanens felt 15, flyvevej og felt 16, bestemmelsessted.

- b) **Forkortet flyveplan** er begrænsede flyveplanoplysninger afgivet over radio til en operativ ATS-enhed. Den indeholder kun de i pkt. 2.2 nævnte informationer for en del-strækning af flyvningen i forhold til en eller flere af de i pkt. 2.2.a til 2.2.c anførte luftrum. Ved flyvning under forkortet flyveplan ydes der alene alarmeringstjeneste svarende til den af piloten meddelte flyvevej. Den forkortede flyveplan er afsluttet og alarmeringstjenesten ophører, når piloten rapporterer at være over slutpunktet på den meddelte flyvevej. En forkortet flyveplan kan ikke afgives for

submitted for flights intended to perform flying at night.

*Note: An abbreviated flight plan cannot be submitted to an ATS Reporting Office for transmission via AF-TN to ATS-units concerned along the route. However, at departure from a controlled aerodrome or from an aerodrome within a FIZ, an abbreviated flight plan can be submitted to the local ATS Reporting Office before take-off for relay to the operative ATS-unit at the aerodrome of departure only.*

An abbreviated flight plan can be used for flights within København FIR and Rønne TMA (in Sweden FIR) in the following cases:

- When the flight is conducted within airspace class C and D,
- When the flight is conducted within a FIZ/RMZ,
- Where alerting service is required for a specific part of a route.

2. If a pilot do not want to submit a complete flight plan for a VFR-flight but where a part of this flight is requested to be carried out either:

- a. in controlled airspace in which obtaining of clearance is mandatory,
- b. or in FIZ airspace in which establishment of two-way radio communication with the appropriate AFIS-unit is mandatory,
- c. or where the pilot wants provision of part-distance alerting service, ref. items 2.4 and 2.4.1,

d. or where a part of the flight necessitate change to IFR

the pilot shall depending of the situation listed in a.

- d. submit an abbreviated flight plan comprising:
  - aircraft callsign
  - aircraft type
  - cruising speed if necessary
  - flight rules (IFR/VFR)
  - entry point respectively exit point (ref. also item 2.3)
  - level wanted if necessary
  - for arriving aircraft, estimated time of arrival

- persons on board.

2.1 For departing aircraft, among this local flights, leaving a Control Zone or Flight Information Zone, alerting service is only provided from departure and until the mentioned air-space are reported vacated.

2.2 For arriving aircraft entering a Control Zone or a Flight Information Zone, alerting service is only provided from the time the aircraft have established to-way radiocontact and until landing.

2.3 For aircraft flying through one of the in para. 2 a. and b. mentioned airspaces, alerting service is only provided from the time the aircraft has established two-way radiokommunikation until the time when the relevant airspaces are reported vacated.

flyvninger der er planlagt til at foregå om natten.

*Note: En forkortet flyveplan kan ikke afgives til et meldekontor for afsendelse via AFTN til berørte ATS-enheder langs flyvevejen. Ved udflyvning fra en kontrolleret flyveplads eller fra en flyveplads inden for en FIZ kan en forkortet flyveplan dog afgives til det stedlige meldekontor før start for videregivelse kun til den operative ATS-enhed på startflyvepladsen.*

En forkortet flyveplan kan anvendes for flyvninger inden for København FIR og Rønne TMA (i Sweden FIR) i følgende tilfælde:

- ved flyvning i lufttrumsklasserne C og D,
- ved flyvning inden for FIZ/RMZ,
- hvor piloten en-route ønsker ydelse af strækningssvis alarmeringstjeneste, ref. pkt. 2.4 og 2.4.1.

2. Såfremt en pilot ikke ønsker at indlevere en fuldstændig flyveplan for en VFR-flyvning, men hvor en del af denne flyvning ønskes udført enten:

- a. i kontrolleret luftrum, hvor der er krav om indhentelse af klarening,
- b. eller i FIZ luftrum, hvor der er krav om etablering af tovejs radioforbindelse med pågældende AFIS-enhed,
- c. eller hvor piloten en-route ønsker ydelse af strækningssvis alarmeringstjeneste, ref. pkt. 2.4 og 2.4.1,
- d. eller hvor en del af flyvningen nødvendiggør skift til IFR

skal piloten afgive forkortet flyveplan, der afhængig af situationen anført i a. - d. skal omfatte:

- luftfartøjets kaldesignal
- luftfartøjets type
- evt. marchfart
- flyveregler (IFR/VFR)
- indflyvningspunkt hhv. udflyvningspunkt (ref. også pkt. 2.3)
- evt. ønsket højde
- for ankommande luftfartøjer beregnet ankomsttidspunkt
- antallet af ombordværende.

2.1 For afgående luftfartøjer, herunder lokal-flyvninger, der flyver ud af en Kontrolzone eller Flyveinformationszone, ydes kun alarmeringstjeneste fra afgang og indtil de nævnte luftrum er rapporteret forladt.

2.2 For ankommande luftfartøjer der flyver ind i en Kontrolzone eller Flyveinformationszone, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet to-vejs radioforbindelse og indtil landing.

2.3 For luftfartøjer, der gennemflyver et af de i pkt. 2 a. og b. anførte luftrum, ydes der kun alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet to-vejs radioforbindelse og indtil de pågældende luftrum er rapporteret forladt.

- 2.4 The part-distance alerting service mentioned in item 2.c. can be established by flying:
- over greater water-areas or other deserted areas
  - from one place stated to another place stated
  - by "operation normal reporting" (either at agreed places or at fixed time-intervals)

2.4.1 The pilot shall to the relevant ATS-unit, when submitting the above in item 2 mentioned abbreviated flight plan information, clearly state which section the abbreviated flight plan apply to (from/to). Part-distance alerting service will be provided for this section. The part-distance alerting service terminates, when the pilot reports to be at the stated exit point (time or place).

*Note: Since part-distance alerting service terminates when the pilot reports to be at the stated exit point, it is very important to pass this report to ATS.*

3. Omission of closing flight plan as described under item 1 and 2 above may lead to effectuation of search and rescue service.

## 2. Flight plans. Filing

1. Denmark has no requirement for inserting of estimated times at FIR boundaries in flight plans for flights passing KØBENHAVN FIR boundary.

2. For flights departing from aerodromes situated within KØBENHAVN FIR the nationality and registration marks of the aircraft shall be inserted in item 18 of the flight plan if different from the aircraft identification inserted in item 7.

3. Completion of the flight plan item 15 in connection with VFR-flights within København FIR, the following specifications regarding level and positions apply:

- irrespective of which class of airspace a VFR-flight is planned to fly in, the data element 'Cruising Level' in the flight plan item 15 is only to be completed by the letters 'VFR' and
- in the data element 'Route' in the flight plan item 15, specification of either commonly known geographical place names or ICAO Doc 7910 location indicators are allowed.

## 3. VFR-Flights Between Certain Danish and German Border Aerodromes

*Note: For VFR-flight between the under item 1 listed Danish and German aerodromes, a special arrangement has been established regarding submission and exchanging of flight plan information due to practical considerations and temporal relations.*

1. VFR flights performed within the daily periods for VFR flights are exempted from the obligation to file a regular ICAO flight plan between the Danish aerodrome:

Sønderborg (EKSB)

2.4 Den i pkt. 2.c. nævnte strækingsvise alarmeringstjeneste kan etableres ved flyvning:

- over større vandområder eller andre øde strækninger
- fra et opgivet sted til et andet opgivet sted
- efter "operation normal rapportering" (enten ved aftalte steder eller faste tidsintervaller)

2.4.1 Piloten skal over for den pågældende ATS-enhed i forbindelse med afgivelsen af de i pkt. 2 angivne forkortede flyveplansoplysninger, tydeligt udtrykke hvilken strækning, den forkortede flyveplan gælder (fra/til). Herefter ydes strækingsvis alarmeringstjeneste på denne strækning. Den strækingsvise alarmeringstjeneste ophører, når piloten rapporterer at være over det aftalte slutpunkt (tid eller sted).

*Note: Da alarmeringstjenesten ophører ved pilotens rapportering af det aftalte slutpunkt, er det særdeles vigtigt at denne rapport afgives.*

3. Undladelse af afslutning af flyveplan som beskrevet i pkt. 1 og 2 ovenfor kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og redningstjeneste.

## 2. Flyveplaner. Udfyldning

1. Danmark har intet krav om, at beregnede tidspunkter for passage af FIR-grænser angives i flyveplaner for flyvninger, som passerer grænsen for KØBENHAVN FIR.

2. Flyveplaner for flyvninger med start fra flyvepladser beliggende inden for KØBENHAVN FIR skal i punkt 18 indeholde oplysning om luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærker, såfremt den i punkt 7 anførte identifikationsbetegnelse er forskellig herfra.

3. Udfyldelse af flyveplanens felt 15 i forbindelse med VFR-flyvninger inden for København FIR gælder følgende vedrørende højde- og positionsangivelser:

- uanset hvilken luftrumsklasse en VFR-flyvning planlægges at flyve i, skal dataelementet 'Marchhøjde' i flyveplanens felt 15 alene udfyldes med bogstaverne 'VFR', og
- i dataelementet 'Route' i flyveplanens felt 15 er anførelse af enten almindelig kendte geografiske stednavne eller ICAO Doc 7910 stedbetegnelser tilladt.

## 3. VFR-flyvning mellem visse danske og tyske grænseflyvepladser

*Note: For VFR-flyvning mellem de i nedenstående pkt. 1 anførte danske og tyske flyvepladser er der af praktiske hensyn og tidsmæssige årsager etableret en særlig ordning for afgivelse og udveksling af flyveplansoplysninger.*

1. VFR-flyvninger, der udføres inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, er fritaget for forpligtelse til at indgive en almindelig ICAO-flyveplan for flyvninger mellem den danske flyveplads:

Sønderborg (EKSB)

and the German aerodromes:

Flensburg/Schäferhaus	(EDXF)
Heide-Büsum	(EDXB)
Husum	(EDXJ)
Kiel-Holtenau	(EDHK)
Leck	(EDXK)
Rendsburg/Schachtholm	(EDXR)
St. Michaelisdonn	(EDXM)
Westerland/Sylt	(EDXW)
Wyk auf Föhr	(EDXY)

2. The flights may be conducted under the following conditions:

2.1 The pilot-in-command shall submit the following flight plan information to the ATS-unit at the aerodrome of departure:

- aircraft identification and type
- departure aerodrome and estimated off-block time
- destination and estimated elapsed time
- endurance
- number of persons on board
- name of pilot-in-command

The above-mentioned information may be submitted over radio.

2.2 The flight plan information and the actual time of departures are being exchanged by and between the ATS-units on the aerodromes of departure and destination without being communicated to the respectively Danish and German Area Control Centres.

2.3 The flights are considered overdue if they are not arrived at the destination within 10 minutes after the estimated times of arrival based on the flight plan information given by the pilots.

2.3.1 Overdue aircraft ref. item 2.3 which have not reported change to the in item 2.1 c) submitted 'estimated elapsed time', may lead to effectuation of search and rescue service.

2.4 The flights shall be conducted in accordance with the respective national Danish and German VFR-procedures.

#### 4. Exception for Compulsory Submission of Flight Plan - VFR

1 Normally flight plan is compulsory for flight over international waters and when crossing boundary to another country. However, the Danish CAA has determined that submission of flight plan is not compulsory for VFR flights exclusively flying within the areas shown shaded on the following chart.

1.1 If alerting service is wanted for a VFR-flight within the above mentioned areas, a flight plan must be submitted as stated in the preceding paragraphs

og de tyske flyvepladser:

Flensburg/Schäferhaus	(EDXF)
Heide-Büsum	(EDXB)
Husum	(EDXJ)
Kiel-Holtenau	(EDHK)
Leck	(EDXK)
Rendsburg/Schachtholm	(EDXR)
St. Michaelisdonn	(EDXM)
Westerland/Sylt	(EDXW)
Wyk auf Föhr	(EDXY)

2. Flyvningerne må udføres på følgende betingelser:

2.1 Fartøjschefen skal afgive følgende flyveplanoplysninger til ATS-enheden på startflyvepladsen:

- luftfartøjets identifikation og type
- startflyveplads og forventet "off-block" tidspunkt
- bestemmelsessted og beregnet tidsforbrug
- aktionstid
- antal personer om bord
- navn på fartøjschefen

Ovennævnte oplysninger kan afgives over radio.

2.2 Flyveplanoplysningerne og de aktuelle starttidspunkter udveksles af og direkte imellem ATS-enhederne på afgang- og bestemmelsesstedet uden at blive formidlet til de respektive danske og tyske kontrolcentraler.

2.3 Flyvningerne betragtes som udeblevne, såfremt de ikke er landet på bestemmelsesstedet senest 10 minutter efter de beregnede ankomsttidspunkter på baggrund af de af piloterne afgivne flyveplanoplysninger.

2.3.1 Udeblevne luftfartøjer ref. pkt. 2.3, der ikke har rapporteret ændring til det i pkt. 2.1 c) afgivne 'beregnet tidsforbrug', kan bevirke iværksættelse af eftersøgnings- og redningstjeneste.

2.4 Flyvningerne skal udføres i overensstemmelse med de respektive nationale danske og tyske VFR-procedurer.

#### 4. Undtagelse for obligatorisk afgivelse af flyveplan - VFR

1. Flyveplan er normalt obligatorisk for VFR-flyvning over internationalt farvand eller ved passage af landegrænser, men Trafikstyrelsen har bestemt, at afgivelse af flyveplan ikke er obligatorisk for VFR-flyvninger, der udelukkende flyver inden for områderne vist med raster på efterfølgende kort.

1.1 Såfremt alarmeringstjeneste ønskes for en VFR-flyvning inden for ovennævnte områder, afgives flyveplan som angivet i de foranstående paragraffer.

**ENR 4.4 Name-code Designators for Significant Points****ENR 4.4 Navnekodebetegnelse for vigtige punkter****1. VFR Reporting Points near Aerodromes****1. VFR-rapportpunkter ved lufthavne**

AD	REP	PSN
Aalborg	Biersted Hasseris Svenstrup Vildmosen	57 09 19N 009 49 24E 57 02 07N 009 49 55E 56 57 38N 009 51 55E 57 13 01N 009 50 13E
Aarhus	Ebeltoft Grenaa Knebel Langsø Nødager Ryomgård	56 09 58N 010 40 26E 56 22 28N 010 50 56E 56 13 28N 010 26 56E 56 15 58N 010 36 56E 56 20 28N 010 37 26E 56 23 18N 010 26 55E
Billund	Egtved Give Karlskov Vandel Vorbasse	55 37 36N 009 17 52E 55 50 22N 009 10 42E 55 47 24N 009 10 42E 55 41 30N 009 10 30E 55 38 24N 009 04 14E
Bornholm/Rønne	Dueodde Hasle	54 59 28N 015 05 01E 55 11 38N 014 42 36E
Esbjerg	Dorid Gørding Skads Store Darum Varde Vester Nebel	55 31 10N 008 00 00E 55 28 23N 008 49 20E 55 30 40N 008 33 46E 55 24 53N 008 37 45E 55 37 28N 008 30 55E 55 32 26N 008 32 38E
Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)	Ikast Ilskov Kongenshus Sjørup	56 08 18N 009 07 55E 56 13 58N 009 06 46E 56 23 00N 009 07 56E 56 26 28N 009 08 45E
København/Kastrup	Holding West Tuborg Vallensbæk	55 36 48N 012 29 41E 55 42 58N 012 35 56E 55 36 43N 012 21 56E
København/Roskilde	Borup Ishøj Køge Valby	55 30 43N 011 58 26E 55 38 08N 012 17 21E 55 28 43N 012 08 16E 55 41 36N 012 08 02E
Odense / Hans Christian Andersen Airport	Bogense Lindø Lumby Stensby Vissenbjerg	55 34 40N 010 11 00E 55 27 25N 010 33 00E 55 28 00N 010 22 00E 55 30 00N 010 18 00E 55 24 05N 010 08 10E
Stauning	Lem North Skjern West South	56 01 48N 008 23 55E 56 00 36N 008 21 30E 55 56 38N 008 28 25E 55 59 00N 008 22 06E

AD	REP	PSN
Sønderborg	Bovrup Broager Bøjden Fynshav Geltung Nordborg Ærø North	54 59 33N 009 35 26E 54 54 18N 009 40 36E 55 04 40N 010 04 25E 54 59 45N 009 58 24E 54 45 16N 009 53 44E 55 03 58N 009 48 26E 54 57 58N 010 11 56E

## ENR 5.5 Aerial Sporting and Recreational Activities

### 1. Gliding/Hang-gliding

#### 1.1 General

Gliding/hang-gliding may take place from a great number of public and private aerodromes or special glider/hang-glider sites.

The aerodromes and the glider/hang-glider sites are shown on the ANC 1:500 000 Denmark and other relevant aeronautical charts.

#### 1.2 Caution. Use of Cable Launching

Cable launching may take place at some sites up to a height of 2500 FT AGL. The cable forms an almost invisible obstacle during launch as well as when falling to the ground. After release, the cable will fall to the ground in the direction with the wind, away from the winch. Normally the cable will fall within the limit of the site, but situations may occur where the cable will fall outside the site.

Collision with the cable may cause damage to an aircraft, in worst case be fatal. A safety distance of 1 NM from the position of the site is considered to be sufficient.

Glider/hang-glider sites where cable launch may take place are listed in item 1.5 and item 1.6.

#### 1.3 Gliding/Hang-gliding in Airspace Class E and G.

Gliding/hang-gliding in airspace Class E and G will normally not be known by ATS. However, in case of intensive activity such as competition and the like, NOTAM will be issued if the Danish CAA has been informed thereof.

#### 1.4 Glider/Hang-glider Areas in Airspace Class C and D

##### 1.4.1 Areas and allocation

Areas within which gliding/hang-gliding may take place on special conditions only have been established in København TMA and Roskilde TMA (airspace class C), and in Aarhus TMA/CTR, Billund TMA, as well as Karup TMA/CTR (airspace class D).

The areas may be allocated on all days to flying clubs or to individual flights. For intensive activity the areas will be allocated to flying clubs only. Allocation of the areas will always be based on an evaluation of the actual traffic situation in the area concerned. Within København TMA individual flights may also be permitted to operate outside the glider areas in airspace class C.

##### 1.4.2 Location of glider/hang-glider areas

The areas in København TMA and Roskilde TMA are shown on the ANC 1:250 000 Copenhagen Area. For location of areas in Aarhus TMA/CTR, Billund TMA and Karup TMA/CTR see the chart in the relevant AD-section.

## ENR 5.5 Luftsportsaktiviteter

### 1. Svæveflyvning/Drageflyvning

#### 1.1 Generelt

Svæveflyvning/drageflyvning kan finde sted fra et stort antal offentlige og private flyvepladser eller særlige svæve-/dragepladser.

Flyvepladserne og svæve-/dragepladserne er vist på ANC 1:500 000 Denmark samt andre relevante kort for luftfarten.

#### 1.2 Advarsel. Brug af startspil

Spilstart kan finde sted på nogle pladser op til en højde af 2500 FT AGL. Kablet udgør en næsten usynlig hindring under optræk såvel som når det falder til jorden. Efter frigørelse fra flyet vil kablet falde mod jorden i retningen med vinden bort fra startspillet. Normalt vil kablet falde indenfor pladsens begrænsning, men tilfælde, hvor det falder udenfor vil kunne forekomme.

Kollision med kablet vil kunne forårsage skade på et luftfartøj, i værste tilfælde være fatal. En sikkerhedsafstand på 1 NM fra pladsens position anses at være tilstrækkelig.

For lister over svæve-/drageflyvepladser, hvor spilstart kan finde sted, se punkterne 1.5 og 1.6.

#### 1.3 Svæve-/Drageflyvning i lufrum klasse E og G

Svæve-/drageflyvning i lufrum klasse E og G vil normalt ikke være kendt af ATS. I tilfælde af intensive aktiviteter såsom konkurrencer og lignende vil NOTAM blive udsendt såfremt Trafikstyrelsen er blevet informeret herom.

#### 1.4 Svæve-/Drageflyveområder i lufrum klasse C og D

##### 1.4.1 Områder og tildeling

Områder indenfor hvilke svæve-/drageflyvning alene kan finde på særlige betingelser er etableret i København TMA og Roskilde TMA (lufrum klasse C), samt i Aarhus TMA/CTR, Billund TMA og Karup TMA/CTR (lufrum klasse D).

Områderne kan tildeles på alle dage til flyveklubber eller til individuelle flyvninger. Ved intensiv aktivitet tildeles områderne kun til flyveklubber. Tildeling af områderne vil altid være baseret på en evaluering af den aktuelle trafiksituation i det pågældende område. Indenfor København TMA vil individuelle flyvninger også kunne tillades at operere i lufrum klasse C udenfor svæveflyveområderne.

##### 1.4.2 Placering af svæve-/drageflyveområder

Områderne i København TMA og Roskilde TMA er vist på ANC 1:250 000 Copenhagen Area. For beliggenheden af områderne i Aarhus TMA/CTR, Billund TMA og Karup TMA/CTR, se kortet i den pågældende AD-sektion.

1.4.3 Conditions for flights other than gliding/  
hang-gliding

a) IFR-flights

IFR-flights will be separated from active glider/  
hang-glider areas. However, if an area is allocated  
for an individual flight, IFR-flights will be separated  
from such flight only and not from the whole area.

b) VFR flights

VFR-flights may obtain information as to wheth-  
er a glider/hang-glider area is active from the  
appropriate ATS unit on the relevant TOWER or  
APPROACH frequency.

A request for a clearance to pass an active area will  
normally be complied with, but VFR-flights which  
have been cleared to pass an active area will not re-  
ceive traffic information and advice to avoid collision  
as prescribed for airspace Class C and D.

1.4.3 Forhold for anden flyvning end svæve-/dra-  
geflyvning

a) IFR flyvning

IFR flyvning vil blive adskilt fra aktive svæve-/  
drageflyveområder. Dog, hvis et område er til-  
delt en individuel flyvning, vil IFR flyvninger blive  
adskilt fra denne og ikke fra hele området.

b) VFR flyvning

VFR flyvning kan indhente information om hvor-  
vidt et svæve-/drageflyveområde er aktivt ved  
den relevante ATS enhed på den pågældende  
TOWER eller APPROACH frekvens.

En anmodning om klarering til at passere et aktivt om-  
råde vil normalt blive imødekommet, men VFR flyvnin-  
ger, der er klareret til at passere et aktivt område vil ik-  
ke modtage de for luftrum klasse C og D foreskrevne  
trafikinformationer og råd til undgåelse af kollisioner.

1.5 Gliding Sites with Cable Launch/Svæveflyvepladser med spilstart

Site Plads	Position (WGS-84)	Remarks Bemærkninger
Arnborg/EKAB	56 00 43N 009 00 45E *	
Bolhede Flyveplads/EKBH	55 37 57N 008 45 15E *	
Ejstruphede/EKVE	56 01 16N 008 41 28E *	
Frederikssund Nord	55 51 08N 012 04 26E *	
Gesten/EKGE	55 33 03N 009 11 05E *	Aeroplanes towing gliders are executing right turn after take-off RWY 10/ Flyvemaskiner som slæber svævefly udfører højredrej efter start på RWY 10
Gørløse/EKGL	55 53 08N 012 13 41E *	
Hammer/EKHM	55 54 25N 009 27 13E *	
Herring/EKHG	56 11 05N 009 02 40E *	
Kalundborg/EKKL	55 42 00N 011 15 00E *	
Kongsted/EKKS	55 15 08N 012 03 46E *	
Lemvig/EKLV	56 30 11N 008 18 42E *	
Lindtorp	56 23 48N 008 26 31E *	
Lolland		Falster/Maribo
EKMB	54 42 58N 011 26 24E *	
Morsø/EKNM	56 49 28N 008 47 11E *	
Nørre Felding	56 17 58N 008 34 55E *	Traffic circuits are taking place west of the site/ Trafikrunder udføres vest for pladsen
Rødekro	55 04 43N 009 18 05E *	
Silkeborg/ Christianshede/EKCR	56 06 18N 009 23 34E *	
Skive/EKSV	56 33 01N 009 10 23E *	
Slaglille/EKSL	55 27 08N 011 38 41E *	
Sæby/Ottestrup/EKSA	57 20 48N 010 24 25E *	
True svæveflyvebane/EKAS	56 10 43N 010 04 35E *	
Tølløse/EKTO	55 34 53N 011 45 36E *	Traffic circuits are taking place north of the site/ Trafikrunder udføres nord for pladsen
Vesthimmerland (EKVH)	56 50 49N 009 27 31E	
Vojens/Skrydstrup/EKSP	55 13 32N 009 15 50E *	
Vøjstrup/EKFS	55 14 52N 010 12 15E *	

Announcement of active glider area will - if necessary due to heavy load on the communication channels - be broadcasted on Billund ATIS with information of upper limits and period of activity.

VFR flights may obtain information about active glider areas on the TOWER/APPROACH frequency.

A request for clearance to pass an active area will normally be complied with, but VFR flights cleared to pass an active area will not receive the prescribed traffic information and advice to avoid collision normally given by ATS for airspace class C.

IFR flights will be separated from active glider areas or from individual flights in mentioned areas.

*Note: Observe the fact, that gliding may take place below the areas, whether the areas are active or not.*

Two glider reporting lines are established:

Karlskov line:

From 55 46 31N 008 35 41E to 55 48 34N 009 41 43E.

Vandel line:

From 55 40 07N 008 36 24E to 55 42 10N 009 42 16E.

#### Safety Reporting

Billund Aerodrome operates a Safety Reporting System which is open to all operators and organisations providing services at the Airport.

External reporting can be submitted via: [https://bll.asqs.net/modules/sms/main/sms\\_enter\\_report\\_anonymous.php?t=Reporting\\_Billund\\_Airport](https://bll.asqs.net/modules/sms/main/sms_enter_report_anonymous.php?t=Reporting_Billund_Airport)

Login using password: EKBI#IQSMS\_2025

Når svæveflyveområder er aktive og det skønnes nødvendigt af hensyn til frekvensbelastningen, vil meddelelse herom blive udsendt på Billund ATIS på engelsk.

VFR-flyvninger kan indhente oplysninger om, hvorvidt svæveflyveområderne er aktive på TOWER/APPROACH frekvensen.

Anmodning om klarering til gennemflyvning af et aktivt område vil normalt kunne imødekommes, men VFR-flyvninger der klareres til at gennemflyve et aktivt område vil ikke modtage de for luftrum klasse C normalt foreskrevne trafikinformationer og råd til undgåelse af sammenstød.

IFR-flyvninger vil blive separeret fra aktive svæveflyveområder eller fra individuelle flyvninger i nævnte områder.

*Note: Opmærksomheden henledes på, at der kan foregå svæveflyvning under områderne, uanset om disse er aktive eller ej.*

To svæveflyvningsrapporteringslinjer er oprettet:

Karlskovlinjen:

Fra 55 46 31N 008 35 41E til 55 48 34N 009 41 43E.

Vandellinjen:

Fra 55 40 07N 008 36 24E til 55 42 10N 009 42 16E.

#### Safety rapportering

Billund Flyveplads driver et safetyrapporteringsssystem, som er åbent for alle operatører og organisationer, der leverer tjenester i lufthavnen.

Ekstern rapportering kan indsendes via: [https://bll.asqs.net/modules/sms/main/sms\\_enter\\_report\\_anonymous.php?t=Reporting\\_Billund\\_Airport](https://bll.asqs.net/modules/sms/main/sms_enter_report_anonymous.php?t=Reporting_Billund_Airport)

Log ind med adgangskode: EKBI#IQSMS\_2025

#### Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
09	4E	PA-3B
27	4E	PA-3B

#### Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
09	4E	PA-3B
27	4E	PA-3B



Visual Approach Chart - EKBI

Billund



AD ELEV : 247

ARP : 55 44 25.16N 009 09 06.40E

Billund Approach	: 127.580	(FL 250 / 50 NM)	FIS : Billund Approach 127.580
Billund Arrival	: 119.255	(FL 200 / 50 NM)	
Billund Tower	: 119.005 (ARR)	(4000 FT / 25 NM)	
	: 129.505 (DEP)	(4000 FT / 25 NM)	
	: 121.500	Emergency	
ATIS	: 118.780 (ARR)	(FL200 / 60 NM)	
	: 129.105 (DEP)	(1000FT / 5 NM)	

**CAUTION**  
Airspace above 1500 FT,  
including TMA's with  
airspace class C, not shown  
on chart. Refer to  
ANC 1:500.000 DENMARK  
for further info.

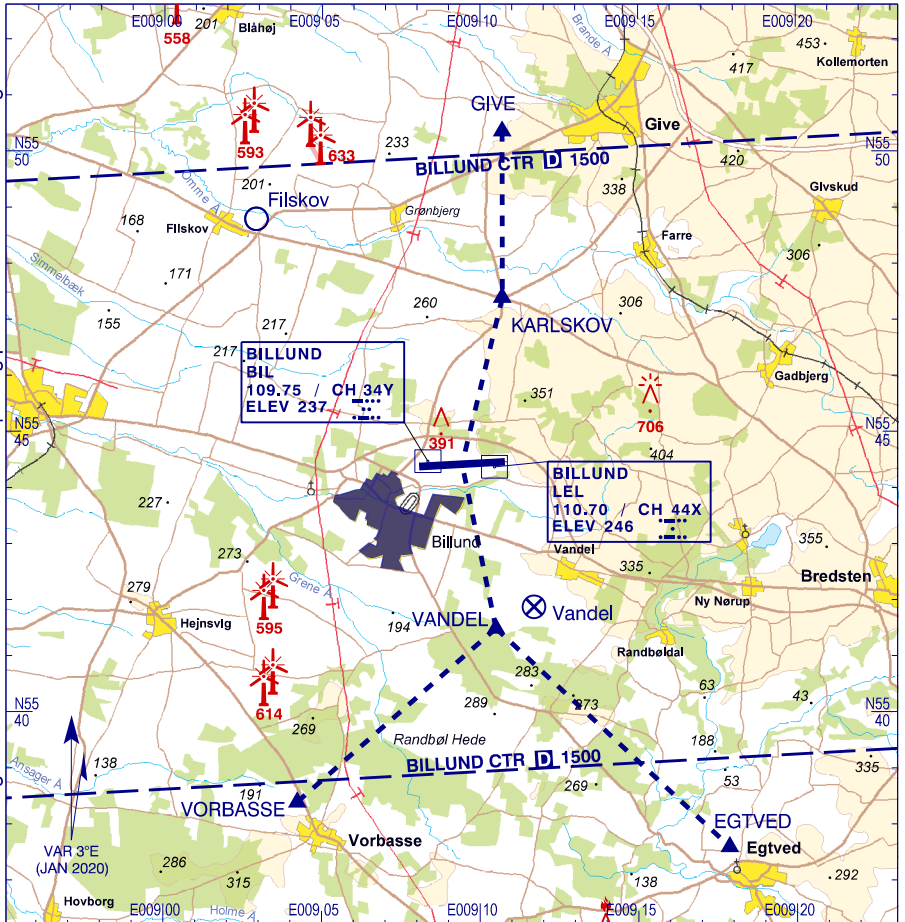
LOC 09 : 109.750  
LOC 27 : 110.700

Scale 1 : 250 000

Datum : WGS-84

ELEV in FT

Changes : OBST at EKBI withdrawn. VFR Reporting points and VFR routes changed/added/withdrawn.





Aerodrome Chart - **EKBI**

**Billund**

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	086.8° GEO 083.8° MAG	55 44 23.26N 009 08 05.35E	D	3101	3101	3101	2951	PCN 110 / F / A / X / T
			A	2887	2887	2887		
			B	2350	2350	2350		
			F	2323	2323	2323		
			C	2033	2033	2033		
27	266.8° GEO 263.8° MAG	55 44 28.22N 009 10 45.66E	K	2951	2951	3101	2951	PCN 110 / F / A / X / T
			O / R	3101	3101			
			M	2172	2172	2322		
			Y	1551	1551	1701		
			C	1048	1048	1198		
			B	693	693	843		

RWY day marking : THR, RWY NR, Aiming point, TDZ, Centre line, Side stripes.  
RWY lighting : PAPI, ALS, THR, TDZ, Centre line, Edge, End.  
Secondary power supply : Switch-over time MAX 15 SEC.  
All OBST are marked by day and night.

**TAXIWAYS:**

Width : TWY A, B, C, D, F, J, K, M, N and S : 23 M  
TWY H : 57 M

Pavement : TWY A, B, C, D, F, J, K, M, N and S : Asphalt  
TWY H : Grass

Strength : TWY A, B and C : PCN 110 / F / A / X / T  
TWY J, K and S : PCN 90 / F / C / W / T  
TWY D, F and N : PCN 70 / F / C / W / T  
TWY M : PCN 65 / F / A / W / T

Day marking : Centre line, holding positions at all TWY/RWY intersections marked.  
Side stripes where deemed necessary.

Lighting : Centre line, Stop bars and RGL: TWY A, B, C, D, F, H, J, K, M, N and S

Remarks : From TWY B to TWY C eastbound : No centerline light  
From TWY M to TWY K eastbound : Day marking only for aircraft ICAO code letter C

**SECONDARY TAXIWAYS G and G2 :**

Width : 12 M

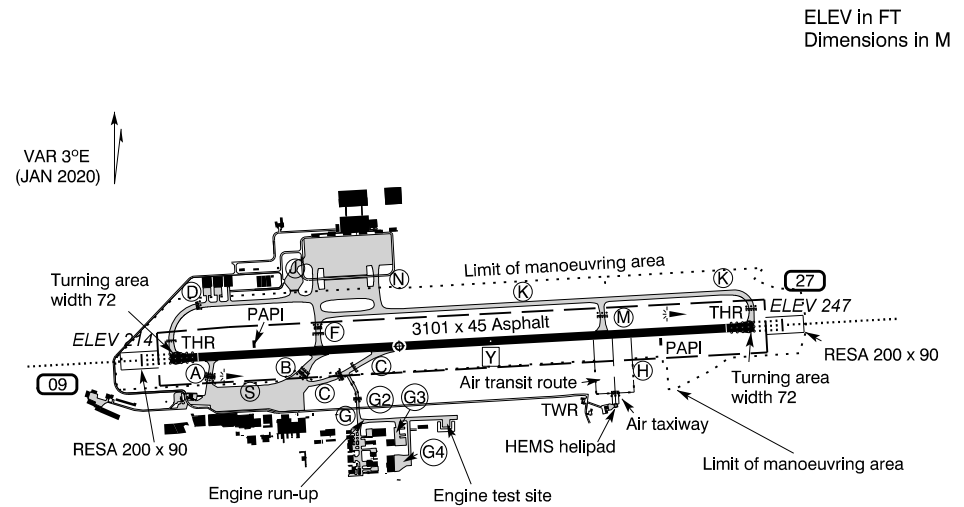
Pavement : Asphalt

Lighting : Blue edge LIL on TWY G

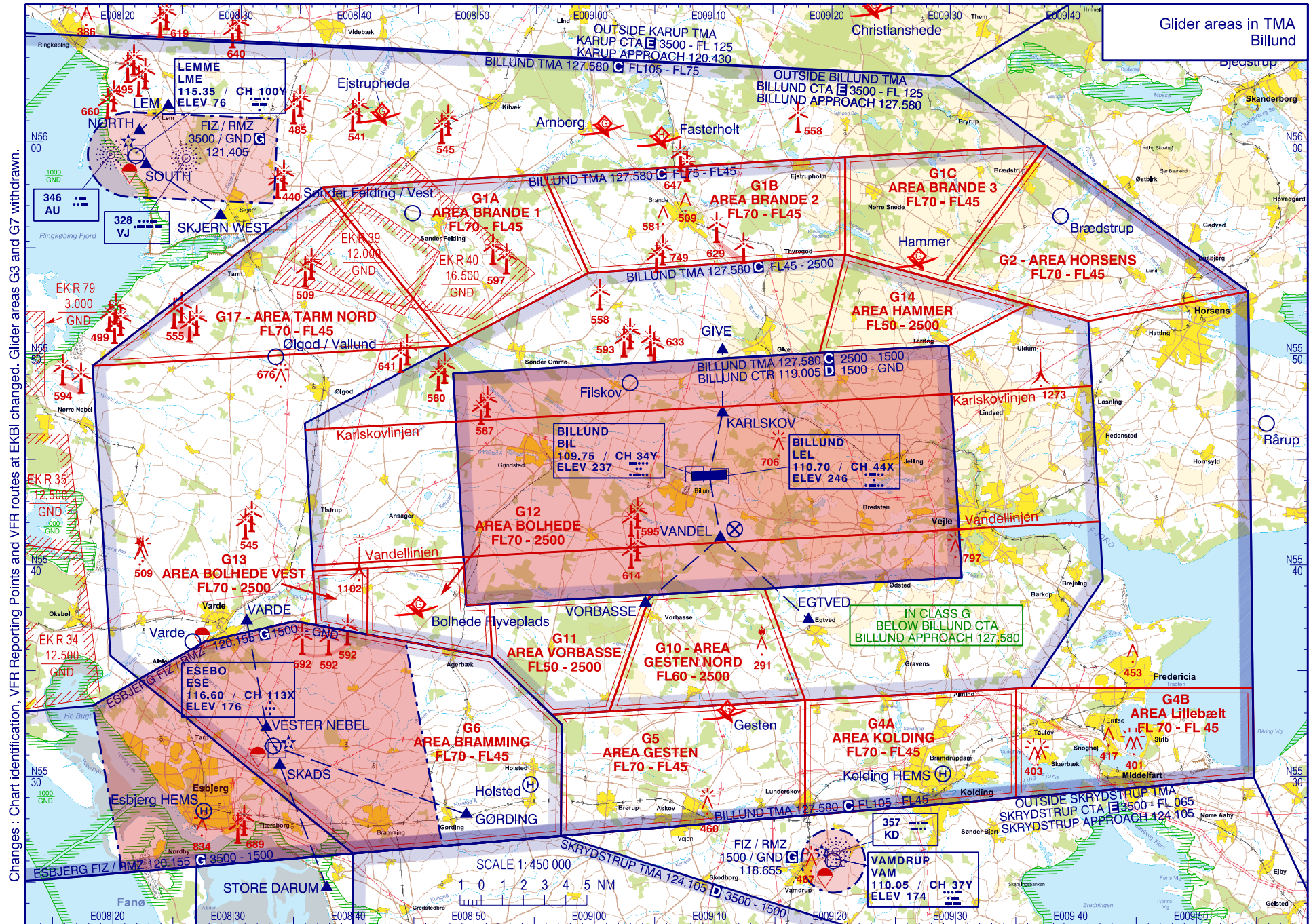
RWY slope : Less than 0,4 %.

Remarks : TWY G and G2 to be used by aircraft ICAO letter A and B only.

Changes : Text remark withdrawn.







Changes : Chart identification, VFR Reporting Points and VFR routes at EKBI changed. Glider areas G3 and G7 withdrawn.



## København/Kastrup

### 1. Location

4.4 NM SSE of Copenhagen

### 2. Address

Copenhagen Airports A/S  
Lufthavnsboulevarden 6  
P.O. Box 74  
DK-2770 Kastrup  
TEL Airport: +45 32 31 24 72  
E-mail Administration: traatwr@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)

ARO and MET are available as self briefing.  
ARO located at the Airport Office, adjacent to Terminal 2 (see APDC).

### 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

### 1. Beliggenhed

4.4 NM SSE for København

### 2. Adresse

Københavns Lufthavne A/S  
Lufthavnsboulevarden 6  
Postboks 74  
2770 Kastrup  
TEL Lufthavnen: 32 31 24 72  
E-mail Administrationen: traatwr@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)

ARO og MET er tilgængelig som selv briefing.  
ARO er beliggende ved Airport Office, stødende op til Terminal 2 (se APDC).

### 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. Rescue and Fire Fighting Service**  
CAT 9

**9. Brand og redningstjeneste**  
CAT 9

Rescue Equipment/Redningsudstyr	Extinguisher Agent Capacity/Slukningskapacitet
Crashtender 1/Skumtender 1 (SK1)	Water/Vand: 12.500 L Foam/Skum: 1.500 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 2/Skumtender 2 (SK2)	Water/Vand: 12.500 L Foam/Skum: 1.500 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 3/Skumtender 3 (SK3)	Water/Vand: 12.000 L Foam/Skum: 1.200 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 4/Skumtender 4 (SK4)	Water/Vand: 12.000 L Foam/Skum: 1.200 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: CO <sub>2</sub> : 2 x 30 KG
Sea Rescue/Søredning	2 Sea rescue boats and floating devices for up to 650 persons/ 2 redningsbåde og flydende redningsudstyr til op til 650 personer.

EKCH has no independent capacity to remove aircraft, but the Aerodrome Coordinator for the removal of disabled aircraft can establish contact with the Scandinavian Airlines Technical Department, which has equipment stationed at EKCH for the removal of aircraft up to wingspan of 80 M, including Airbus A-380-800 / Boeing B-747-800.

- Lifting with airbags (for wingspan wider than 52 M, nose gear only)
- Wheel Jacking
- Emergency Pulling
- Emergency towing
- Lifting with crane
- Moving on flatbed trailer(s)

Contact information regarding coordination with CPH: Security Operational Center (SOC),  
TEL: +45 32 31 35 00, e-mail: [secoc@cph.dk](mailto:secoc@cph.dk)

EKCH har ingen selvstændig kapacitet til at fjerne fly, men Aerodrome Coordinator for fjernelse af havarede luftfartøjer kan etablere kontakt med Scandinavian Airlines Technical Department, som har udstyr stationeret i EKCH til fjernelse af luftfartøjer med et vingefang på op til 80 M, herunder Airbus A-380-800 / Boeing B-747-800.

- Løft med luftpuder (ved vingefang bredere end 52 M, kun næsehjul)
- Løft med donkrafte
- Nødtrækning
- Nødslæbning
- Løft med kran
- Transport på fladvogn(e)

Kontaktinformation vedrørende koordinering med CPH: Security Operational Center (SOC),  
TLF: 32 31 35 00, e-mail: [secoc@cph.dk](mailto:secoc@cph.dk)

RMK: Registered owner or aircraft operator retains complete responsibility for the removal of disabled aircraft and are obligated to have disabled aircraft removal plans which include coordination with Copenhagen Airports A/S (hereafter CPH).

CPH has a Disabled Aircraft Removal Coordinator (DARC) function available H24, which on request is able to assist with the removal of disabled aircraft at the registered owner or aircraft operators' expense and responsibility.

Registered owner or aircraft operators' failure to remove a disabled aircraft may lead to claims for compensation for loss of airport operation.

RMK: Den registrerede ejer eller flyoperatør har fuldt ansvar for fjernelse af beskadigede fly og er forpligtet til at have planer for fjernelse af beskadigede fly, som inkluderer koordinering med Københavns Lufthavne A/S (herefter CPH).

CPH har en funktion som fjernelses-koordinator (DARC) til rådighed H24, som på anmodning er i stand til at assistere med fjernelse af beskadigede fly på den registrerede ejer eller flyoperatørens bekostning og ansvar.

Hvis den registrerede ejer eller flyoperatøren undlader at fjerne et beskadiget fly, kan dette medføre krav om kompensation for tab af lufthavnsdrift.

If registered owner or aircraft operator isn't able to or rejects to remove a disabled aircraft, CPH may (including for visual reasons) initiate removal of the disabled aircraft at the registered owner or aircraft operators' expense and responsibility.

#### 10. Seasonal Availability

All seasons.

##### 1. Type of clearing equipment:

Mechanical snow clearing with Runway Sweepers, Snowblowers, Spray trucks, Tractor-mounted broom / plough / sprayer (Chemicals), Truck-mounted plough / chemical spreader and Frontloader.

Chemicals: KFOR and NAFO.

##### 2. Clearance priorities:

1. Active runways and access roads from the fire station to runway in use.
2. Taxiways towards the active runways.
3. Aprons.
4. Other runways and access roads for rescue purposes.
5. Other areas.

##### 3. Remarks:

AD available all seasons. Specially prepared winter runways not available. Runways de-iced/anti-iced with KFOR and NAFO.

See also Runway Surface Condition Assessment and Reporting, and Snow Plan in AD 1.2.

#### 11. Hotel

Yes

#### 12. Restaurant

Yes

#### 13. Tourist Office

In Copenhagen TEL: +45 70 22 24 42

#### 14. Medical Facilities

Hospitals in town

#### 15. Transport

Taxi and 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 winter season and in the middle of October for the following summer season.

Hvis den registrerede ejer eller flyoperatøren ikke er i stand til eller afviser at fjerne et beskadiget fly, kan CPH (herunder af visuelle årsager) initiere fjernelse af det beskadigede fly på den registrerede ejer eller flyoperatørens bekostning og ansvar.

#### 10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

##### 1. Sneredningsudstyr til rådighed:

Sneredning med fejmaskiner, sneslynger, sprøjte-vogne (kemikalier), traktor-monteret kost / plov / sprøjte (kemikalier), lastbils-monteret plov / kemikaliespreder og gummiged.

Kemikalier: KFOR og NAFO.

##### 2. Rynningsprioriteter:

1. Baner i brug og adgangsveje fra brandstation til baner i brug.
2. Rulleveje til baner i brug.
3. Forpladser.
4. Andre baner og adgangsveje for retningsformål.
5. Andre områder.

##### 3. Bemærkninger:

AD tilgængelig alle sæsoner. Specielt forberedte vinterbaner er ikke tilgængelige. Baner bliver de-iced/anti-iced med KFOR og NAFO.

Se også Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan i AD 1.2.

#### 11. Hotel

Ja

#### 12. Restaurant

Ja

#### 13. Turistkontor

I København TEL: 70 22 24 42

#### 14. Lægehjælp

Hospitaler i byen

#### 15. Transport

Taxa og bus

#### 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 vintersæson og i midten af oktober for den følgende sommersæson.

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 72

E-mail: traatwr@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 CAA and flight for foreign state representatives.

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

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.

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

TEL: 32 31 24 72

E-mail: traatwr@cph.dk

AFS: EKCHYDYX

SITA: CPHAPYD

Undtagen fra bestemmelserne i ovenstående er følgende trafik kategorier:

Ambulanceflyvning, eftersøgnings- og redningsoperationer, Trafikstyrelsens kontrolflyvning samt flyvning for fremmede staters repræsentanter. CPH kan i specielle tilfælde undtage enkelte andre flyvninger fra ovenstående bestemmelser.

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.

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 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.
- 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 Ground Coordinator on Airside Operations FREQ 131.405.

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 søgningen 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 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) Oplysninger vedrørende udrulning fra standpladser, herunder tilladelse til udrulning.
- 4) Begrænsninger i større luftfartøjers operationssmuligheder, 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) Brændstofspild.
- 10) Forholdsregler ved ekstreme vejrforhold.

Nærmere info om de enkelte bestemmelser kan indhentes fra Ground Coordinator på Airside Operations FREQ 131.405.

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 APRON.

The "Local Regulations" are published and updated by:

Copenhagen Airports A/S  
Operational Compliance  
P.O. Box 74  
DK-2770 Kastrup.

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 APRON.

"Lokale Bestemmelser" udgives og revideres løbende af:

Københavns Lufthavne A/S  
Operational Compliance  
Postboks 74  
2770 Kastrup.

e. 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

f. Marshaller assistance

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

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 aircraft during taxiing.

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

g. Taxiing

It is the responsibility of the taxiing pilot to maintain a safe distance to other aircraft and obstacles.

Particular attention should be given when passing other aircraft at taxiway intersections, at holding positions and when entering an aircraft parking stand.

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 Maintenance Area South.

e. 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

f. Marshaller assistance

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

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

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

g. Rulning

Under rulning er det pilotens ansvar, at overholde en sikker distance til andre luftfartøjer og hindringer.

Særlig opmærksomhed bør gives ved passage af andre luftfartøjer ved rullevejsskæringspunkter, ventepositioner og ved indrulning til en standplads.

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 nærsomhelst motorene er i gang.

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

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 APRON on FREQ 121.905.

Aircraft relocation: Initial call regarding aircraft relocation to APRON ARRIVAL.

Helicopters with wheel undercarriage must not perform hover-taxiing.

h. 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 APRON.

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 other 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.

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.

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 APRON på frekvens 121.905.

Relokering af fly: Indledende opkald vedrørende relokering af fly til APRON ARRIVAL.

Helikopter med hjulunderstel må ikke udføre "hover-taxiing"

h. Parkering

Ved rulning ind i en standplads med marshaller assistance skal luftfartøjsføreren ignorere håndsignaler 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:

- luftfartøjssejeren/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 APRON.

Når et luftfartøj er standset "on-block" skal hovedmotorerne stoppes og samtidig skal højintensitet "strobelights", logolyg og projektørlys slukkes som kan påvirke udsynet for andre piloter, chauffører eller andre i nærheden.

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

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

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

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

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.

i. Push-back/Start up

**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.

**Advanced Network Integrated-Airport (ANI-Airport)**

Copenhagen Airport is a coordinated airport, an ANI-Airport (Advanced Network Integrated-Airport) in addition to being A-CDM (Airport – Collaborative Decision Making).

An ANI-Airport is an airport that has fully adopted the A-CDM concept by providing the full set of DPI messages (Departure Planning Information – P-DPI (Predicted – Departure Planning Information), E-DPI (Early – Departure Planning Information), T-DPI-t (Target – Departure Planning Information – Target), T-DPI-s (Target – Departure Planning Information – Sequenced), A-DPI (ATC-Departure Planning Information) and C-DPI (Cancel – Departure Planning Information)) and that also provides API (Arrival Planning Information) messages to NMOC (Network Manager Operations Center).

A permanent and fully automatic data exchange with the NMOC is established to share these DPI and API messages.

This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, allowing thus a more accurate and efficient calculation of slot allocation. The basic NMOC procedures continue to apply but NMOC will take the local TTOT (Target Take Off Time) into consideration for CTOT (Calculated Take Off Time) calculation and will try to adjust it accordingly.

In sequenced/nominal mode, updating the TOBT and therefore EOBT according to TOBT is entirely beneficial for airlines which benefit from a more optimised calculation of the CTOT.

DPI and API messages include TOBT, TSAT (Target Start Approval Time), TTOT as well as in-

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 ind-sugning, udblæsning og drejende rotor.

i. "Push-back"/Opstart

**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.

**Advanced Network Integrated-lufthavn (ANI-lufthavn)**

Københavns Lufthavn er en koordineret lufthavn, en ANI-lufthavn (Advanced Network Integrated-Lufthavn) udover at være A-CDM (Airport – Collaborative Decision Making).

En ANI-lufthavn er en lufthavn, der fuldt ud har adopteret A-CDM-konceptet ved at levere det fulde sæt af DPI-beskeder (Departure Planning Information – P-DPI (Predicted – Departure Planning Information), E-DPI (Early – Departure Planning Information), T-DPI-t (Target – Departure Planning Information – Target), T-DPI-s (Target – Departure Planning Information – Sequenced), A-DPI (ATC-Departure Planning Information) og C-DPI (Cancel – Departure Planning Information)) og som også leverer API (Arrival Planning Information)-beskeder til NMOC (Network Manager Operations Center).

Der er etableret en permanent og fuldautomatisk dataudveksling med NMOC for at dele disse DPI- og API-beskeder.

Denne dataoverførsel muliggør meget præcise tidlige forudsigelser af landing og afgang, hvilket dermed tillader en mere præcis og effektiv beregning af slotallokering. De grundlæggende NMOC-procedurer fortsætter med at gælde, men NMOC vil tage den lokale TTOT (Target Take Off Time) i betragtning ved beregning af CTOT (Calculated Take Off Time) og vil forsøge at justere den derefter.

I sekventeret/nominal tilstand er opdatering af TOBT og dermed EOBT i henhold til TOBT helt fordelagtig for flyselskaber, som får fordel af en mere optimeret beregning af CTOT.

DPI- og API-beskeder inkluderer TOBT, TSAT (Target Start Approval Time), TTOT samt infor-

formation on the arrival or departure flights and airport resources.

With the introduction of P-DPI and G-API (General – Arrival Planning Information) messages exchanged with Network Manager Systems, those messages may impact the ATFM (Air Traffic Flow Management) Network earlier than the start of A-CDM (EOBT -3 HR) and up to 48 HR before EOBT, and these data may be used for ATFM purposes.

#### 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, push-back 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.

#### 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 (119.905) at TOBT - 30 minutes.

#### Start & Push-back/Taxi Clearance

Pilots must report/be ready for start & push-back/taxi at TOBT +/- 5 minutes. KASTRUP APRON on FREQ 121.905 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 de-icing situations, where the aircraft shall obtain start up approval as well, see AIP Denmark AD 2 - EKCH 20. Local Aerodrome Regulations, Item 5.6 - De-icing 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.

#### 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.

mation om ankomst- eller afgangsflyvninger og lufthavnsressourcer.

Med introduktionen af P-DPI og G-API (General – Arrival Planning Information)-beskeder, der udveksles med NM-systemer, kan disse beskeder påvirke ATFM (Air Traffic Flow Management)-netværket tidligere end starten på A-CDM (EOBT -3 HR) og op til 48 HR før EOBT, og disse data kan bruges til lufttrafikstyring (ATFM) formål.

#### Definitioner

**TOBT (Target off-Block Time)** – Tiden hvor AO eller GHA estimerer at luftfartøjet 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 luftfartøjet 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 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 lufttrafiksselskabet 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 (119.905) senest TOBT - 30 minutter.

#### Start & Push-back/Taxi klarering

Piloter skal meddele og være klar for start & push-back/taxi ved TOBT +/- 5 minutter. KASTRUP APRON på frekvens 121.905 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, se AIP Danmark AD 2 - EKCH, 20. Local Aerodrome Regulations, pkt. 5.6 - De-icing 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.

#### 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.

### 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 and A22 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.

- j. 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  $-10^{\circ}\text{C}$  or above  $+25^{\circ}\text{C}$  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 131.405 MHZ.

Dispensation:

Operators should not expect dispensation from the APU regulations to be granted.

Handling services:

All operators, including military flights, executive, private and general aviation, must make prior arrangements with a handling agent for transportation of crew and passengers between aircraft and terminal as well as make prior arrangements with a deicing provider for anti- and deicing of aircraft.

- k. KASTRUP APRON  
Crossing of activated stopbars is prohibited.
  1. Aircraft traffic on Apron North requires prior permission from KASTRUP APRON. A permission obtained from KASTRUP

### 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 og A22 må ikke starte motorene før de er blevet placeret på en af de til formålet bestemte "start up" positioner på rullevejen og samtidig opstillet på dennes centerlinje.

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

- j. 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 før forventet Target Off-block Tidspunkt.

Undtagelser:

Når udendørstemperaturen (OAT) er under  $-10^{\circ}\text{C}$  eller over  $+25^{\circ}\text{C}$  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 131.405 MHZ.

Dispensation:

Operatører bør ikke forvente at dispensation fra APU-reglerne bliver givet.

Handling service:

Alle operatører, inklusive militærflyvninger, executive, privat og general aviation, skal træffe forudgående aftale med en handling agent for transport af besætninger og passagerer mellem fly og terminal, samt forudgående aftaler vedrørende afisning af fly.

- k. KASTRUP APRON  
Al krydsning af aktive stopbars er forbudt.
  1. Trafik med flyvemaskiner på Apron Nord, kræver en forudgående tilladelse fra KASTRUP APRON. En tilladelse kan rekvireres

- APRON is to be treated in content like an instruction and is to be observed.
2. During peak hours 3 units may be active to control the traffic on Apron North:
    - Sequence planner
    - 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 APRON 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.

#### I. KASTRUP TOWER

1. During parallel runway operations two runwaycontrollers, 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 APRON" or from another "Kastrup Tower".

Pilots shall not change frequency without ATC instructions.

3. During periods with low traffic intensity one runwaycontroller 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 taxiroute where the stopbar is working will be used first of all.
- b. If no alternative taxiroute 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.

fra KASTRUP APRON 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:
  - Sequence planner
  - 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 APRON 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.

#### I. KASTRUP TÅRN

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, kaldesignal "Kastrup Tower" fra "KASTRUP APRON" 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 klarening og kun når stopbar lyset er slukket.

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

- a. Alternativ taxirute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktionel.
- b. Såfremt ingen alternativ taxirute 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 tilrådighed, gives RTF-konfirmation om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.

### Arrival

For permitted taxiroutes, depending on aircraft type, see AIP Denmark, AD 2 - EKCH, GMC - 1 to GMC - 8.

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.

For ACFT with DEP or DEST EKCH, voice communication BTN ACFT and ATC shall be in the english language.

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 taxiroute where the stopbar is working will be used first of all.
2. If no alternative taxiroute 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.

- m. 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.

- n. Deicing of aircraft

Deicing and antiicing of aircraft may take place only in the following areas:

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

In weather conditions where deicing might be relevant, Clearance Delivery (119.905) shall be informed as early as possible whether deicing is needed or not.

In the areas, the following channels, stop systems and post icing procedures shall be used:

### Ankomst

For tilladte taxiruter, afhængigt af flytype, se AIP Danmark, AD 2 - EKCH, GMC - 1 til GMC - 8.

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.

For fly med ankomst eller afgang til og fra EKCH, gælder at kommunikation mellem luftfartøjer og ATC skal foregå på engelsk.

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 nødprocedure gælde som følgende:

1. Alternativ taxirute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktionel.
2. Såfremt ingen alternativ taxirute er til rådighed, vil en follow-me vogn give RTF-konfirmationer, 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.

- m. ATIS (ARR og DEP) og DEP klareringer via datalink

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

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

- n. Afisning af luftfartøjer

Afisning og antisbehandling af luftfartøjer må kun foretages i følgende områder:

- Deicing TWY A,
- De-icing TWY B, og
- De-icing TWY V.

I vejrforhold hvor afisning kan være relevant, skal Clearance Delivery (119.905) informeres så tidligt som muligt om hvorvidt afisning er nødvendig eller ej.

I områderne skal følgende kanaler, stopsystemer og post-afisningsprocedurer anvendes:

- For Deicing TWY A:
  - Channel: 130.655/123.405.
  - Stop system: Yellow stop markings.
  - Post deicing procedure:  
After receiving the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew, taxi forward in the deicing area and stop before the illuminated stop line to complete the post deicing procedures and checklists. When ready to exit the deicing area, call ATC for taxi clearance.
  
- For Deicing TWY B:
  - Channel: 131.655.
  - Stop system: Deicing traffic light showing green, amber or red light.
  - Post deicing procedure:  
After receiving the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew, taxi forward in the deicing area and stop before the illuminated stopline to complete the post deicing procedures and checklists. When ready to exit the deicing area, call ATC for taxi clearance.

and

- For Deicing TWY V:
  - Channel: 131.980.
  - Stop system: INOGON (stop abeam INOGON) for ICAO code letter C and D aircraft. Yellow stop marking for ICAO code letter A and B aircraft.
  - Post deicing procedure:  
Before taxiing away from the area, aircraft shall receive the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew and ATC taxi clearance.

The deicing areas 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

### 1.1 General provisions.

1.1.1 Deviations from the Noise abatement provisions are permitted when necessary in connection with:

- a. Ambulance flights, including HOSP and MEDEVAC.
- b. Flights for the National Police.
- c. Search and rescue flights.
- d. Environmental and surveillance flights.
- e. Flights in connection with the assertion of sovereignty.
- f. Flights in connection with humanitarian efforts.

- For Deicing TWY A:
  - Kanal: 130.655/123.405.
  - Stopssystem: Gule stopmarkeringer.
  - Post-afisningsprocedure:  
Efter at have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet, skal luftfartøjet køre fremad i afisningsområdet og stoppe før den oplyste stoplinje før at fuldføre post-afisningsprocedurer og tjeklister. Når luftfartøjet er klar til at forlade afisningsområdet skal ATC kontaktes for udrulningsklarering.
  
- For Deicing TWY B:
  - Kanal: 131.655.
  - Stopssystem: Afisningstrafiklys som viser grønt, gult eller rødt lys.
  - Post-afisningsprocedure:  
Efter at have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet, skal luftfartøjet køre fremad i afisningsområdet og stoppe før den oplyste stoplinje før at fuldføre post-afisningsprocedurer og tjeklister. Når luftfartøjet er klar til at forlade afisningsområdet skal ATC kontaktes for udrulningsklarering.

og

- For Deicing TWY V:
  - Kanal: 131.980.
  - Stopssystem: INOGON (stop på tværs af INOGON) for ICAO kode fly C og D. Gul stopmarkering for ICAO kode fly A og B.
  - Post-afisningsprocedure:  
Før udrulning fra området skal luftfartøjet have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet og ATC udrulningsklarering.

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

## 1. Støjbeğrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup

### 1.1 Generelle bestemmelser.

1.1.1 De støjbeğrænsende bestemmelser kan fraviges, hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med:

- a. Ambulanceflyvninger, herunder HOSP samt MEDEVAC.
- b. Flyvninger for Rigspoliteħefen.
- c. Eftersøgnings- og redningsmissioner.
- d. Miljø- og overvågningsflyvninger.
- e. Flyvninger i forbindelse med suverænitets-hævdelse.
- f. Flyvninger i forbindelse med humanitær indsats.

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 Aerodrome Regulations.

*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 Luftfart" (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."

#### I

### 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.

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. Local Aerodrome Regulations.

*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 støjgener 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 forsætligt 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 forsætlig 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 forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf."

#### I

### 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 jettflyvemaskiner 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: 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.*

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

- a. the crosswind component on the preferential runways exceeding 15 KT,
- b. the friction coefficient being below 0.30 on any part of the preferential runways,
- c. the meteorological conditions being below minima for landing on the preferential runways,
- d. snow clearance,
- e. disabled aircraft,
- f. work on runways or taxiways or
- g. 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 RWY22L 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:

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

- a. at tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT,
- b. at friktionskoefficienten er under 0,30 på en hvilken som helt del af præferencebanerne,
- c. at vejforholdene er under minima for landing på præferencebanerne,
- d. snerydning,
- e. flyhavari,
- f. arbejde på baner eller rulleveje eller
- g. 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 luffarstøjchefen 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 i brug 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 i brug 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:

- a. 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;
- b. 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;
- 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.

- a. Til start og landing ved livsvigtige flyvninger, såsom ambulance- og transplantationsflyvninger eller lignende flyvninger, hvis bane 04L/R - 22L/R ikke er til rådighed.
- b. 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. Til landing i tilfælde, hvor flyvemaskinen har fået nedsat sin luftdygtighed, og luftfarstøjechefen anser det for påkrævet at lande.
- d. Til landing, når luftfarstøjechefen 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 luftfarstøjechefen 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 bane 12 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 Departure shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (LEVDO 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 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 SEZAC 55 35 48.03N 012 42 48.07E (SEZAC is shown on VAC) 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 BAFIQ 55 38 23.98N 012 35 46.56E (BAFIQ is shown on VAC) 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.

#### 2.1.1 RWY 04R:

Unless otherwise instructed by ATC, take-off with light or medium aircraft must, when possible, be commenced from TWY B3 or B4.

#### 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.

1.2.1.b Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (LEVDO 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 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 turboprop flyvemaskiner påbegynde start fra TWY K2 eller TWY D.

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

1.2.3.d Start skal udføres med stigning i banens retning indtil passage af SEZAC 55 35 48.03N 012 42 48.07E (SEZAC er vist på VAC), 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 BAFIQ 55 38 23.98N 012 35 46.56E (BAFIQ er vist på VAC), 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.

#### 2.1.1 Bane 04R:

Med mindre anden instruktion er givet af ATC, skal starter med luftfartøjer kategoriseret som light eller medium, når det er muligt, foretages ud fra TWY B3 eller B4.

#### 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 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 CAA have influenced on the sound transmission.

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

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 AD 2 - EKCH 20. Local Aerodrome Regulations, 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.

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 Trafikstyrelsens vurdering har haft indflydelse på lydudbredelsen.

### 2.3 Forhåndsgodkendelse til start i natperioden

2.3.1 Start må kun finde sted, hvis en forhåndsgodkendelse 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 lydtrykniveau 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 AD 2 - EKCH, 20. Local Aerodrome Regulations, 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 Afgivelser 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 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 CAA.

1.1 The ATC KØBENHAVN shall notify the Danish CAA:

- 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.
- every clearance deviating from the provisions listed in Part I and II,
- 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 CAA

2.1 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) shall notify the Danish CAA if

- an aeroplane causes a noise level above the one allowed, cf. Part II, item 2.2.
- an aeroplane takes off within the period 2300-0600, Danish time without having the necessary advance approval, cf. Part II, item 2.3.
- 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.
- 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.
- an aeroplane has been observed to use reverse thrust exceeding idle reverse, cf. Part II, item 1.1.2.
- a helicopter has been observed to deviate from the provisions in Part II, item 3.2.3.

#### 3. The Danish CAA's follow up on the reports

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

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 Trafikstyrelsen

1.1 ATC København skal underrette Trafikstyrelsen om:

- 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.
- enhver klarering, der afviger fra bestemmelserne i afsnit I og II,
- 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 Trafikstyrelsen

2.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, hvis

- en flyvemaskine forårsager et støjniveau, der er højere end det tilladte, jf. afsnit II, pkt. 2.2,
- en flyvemaskine starter inden for perioden 2300-0600 dansk tid uden at have fået den nødvendige forhåndsgodkendelse, jf. afsnit II, pkt. 2.3,
- 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.
- 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,
- det er blevet observeret, at en flyvemaskine har anvendt motorreversering ud over tomgangsreversering, jf. afsnit II, pkt. 1.1.2, og
- det er blevet observeret, at en helikopter har afvejet fra bestemmelserne i afsnit II, pkt. 3.2.3.

#### 3. Trafikstyrelsens opfølgning på rapportererne

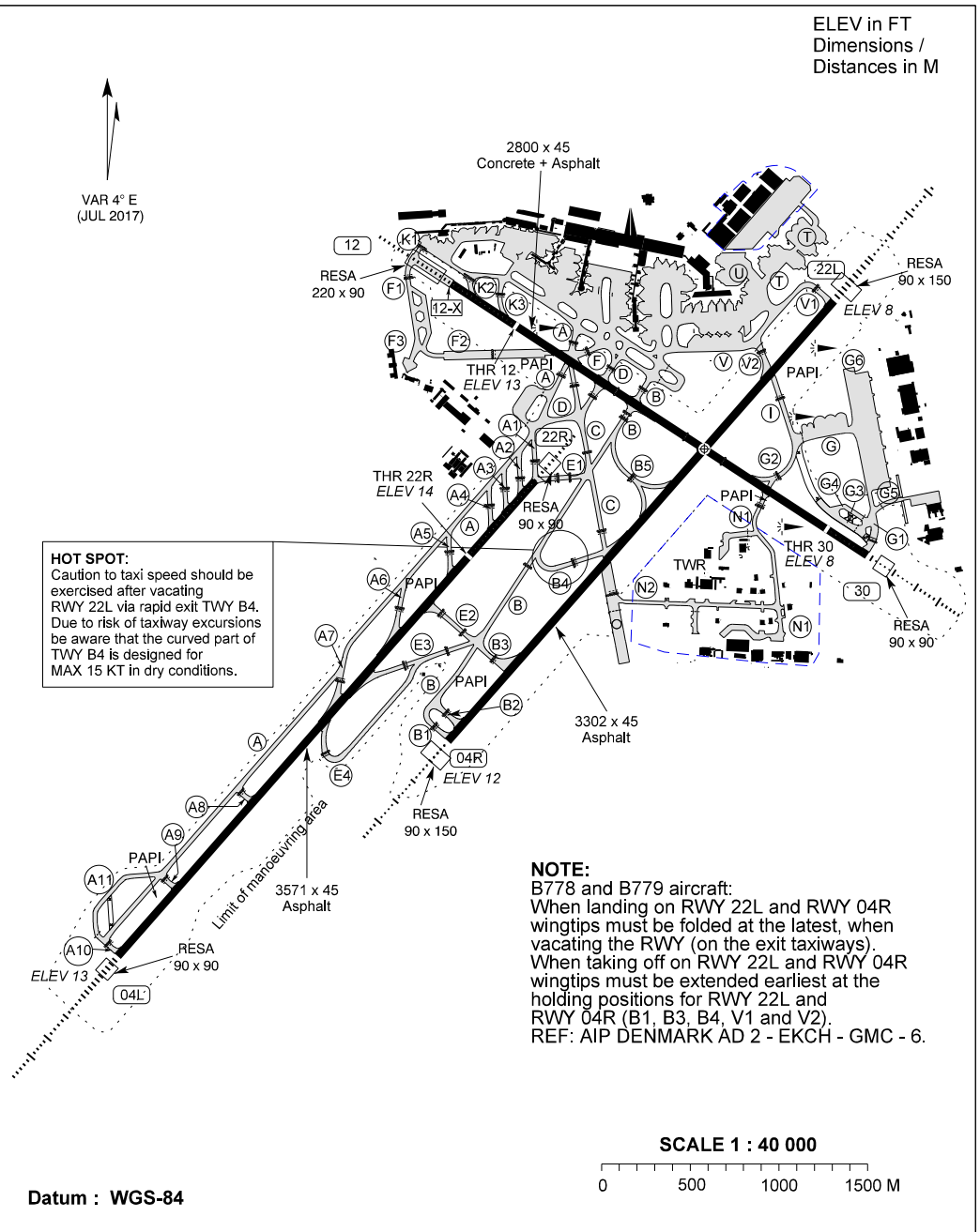
3.1 Trafikstyrelsen vil foretage yderligere undersøgelser baseret på ovennævnte rapporter fra ATC København og Københavns Lufthavne A/S.



**Aerodrome Chart - EKCH**

**København / Kastrup**

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
04L	041.2° GEO 037.2° MAG	55 35 31.92N 012 36 12.73E	A10	3001	3001	3571	3001	
22R	221.2° GEO 217.2° MAG	55 36 44.92N 012 38 05.61E	A1/E1	3571	3571	3571	3001	PCN 80 / F / C / X / U
			A2	3489	3489	3489		
			A3	3362	3362	3362		
			A4	3234	3234	3234		
			A5	2889	2889	2889		
04R	041.2° GEO 037.2° MAG	55 36 11.16N 012 37 58.97E	B1	3302	3302	3302	3302	PCN 80 / F / C / X / U
			B2	3203	3203	3203		
			B3	2797	2797	2797		
			B4/C	1941	1941	1941		
22L	221.2° GEO 217.2° MAG	55 37 31.48N 012 40 03.29E	V1	3302	3302	3302	3302	PCN 80 / F / C / X / U
			V2	2787	2787	2787		
12	123.2° GEO 119.2° MAG	55 37 26.94N 012 38 20.82E	12 - X	2800	2800	2800	2365	PCN 80 / F / C / X / U
			K2	2699	2699	2699		
			K3	2481	2481	2481		
			D	1798	1798	1798		
30	303.2° GEO 299.2° MAG	55 36 49.87N 012 40 01.01E	G1	2365	2365	2665	2095	PCN 80 / F / C / X / U
				300 M SWY AVBL				



Changes : Depiction of RESA RWY 04L/22R and 12/30 corrected. Text note "All OBST.." withdrawn.

RWY day marking : THR, RWY NR, TDZ, Aiming point, Centre line, Edge.  
 Due to EASA regulations regarding enhanced conspicuity on runway-holding position markings (CS ADR-DSN.L.575), pilots could notice a gradual change in the design.  
 Lighting RWY 04L / 22R : PAPI, ALS, THR ID 22R, THR, TDZ 04L, Centre line, Edge, SWY 04L, End.  
 Lighting RWY 04R / 22L : PAPI, ALS, THR, TDZ 22L, Centre line, Edge, End.  
 Lighting RWY 12 / 30 : PAPI, ALS, THR ID 12, THR, Edge, SWY 30, End.  
 Secondary power supply : Yes, switch-over time 15 SEC.

TAXIWAYS (except N1 and N2).  
 Width : 23 M. G4 27.5 M.  
 Pavement : Concrete or asphalt.  
 Strength : PCN 80 / F / C / X / U.  
 Day marking : Centre line, Edge (where deemed necessary), Holding positions.  
 Due to EASA regulations regarding enhanced conspicuity on taxiway centre line markings (CS ADR-DSN.L.570), pilots could notice a gradual change in the design.  
 Lighting : Edge (blue); Centre line (green).  
 Centre line on exit taxiways within ILS critical/sensitive areas and centre line within 60 M from RWY centre line - alternately green and yellow. Stop bars. RGL.  
 Rapid exit taxiways : A6, A7, B4 and E3.  
 Taxiing guidance system : Sign boards.  
 RWY slopes : Less than 0.2 %.



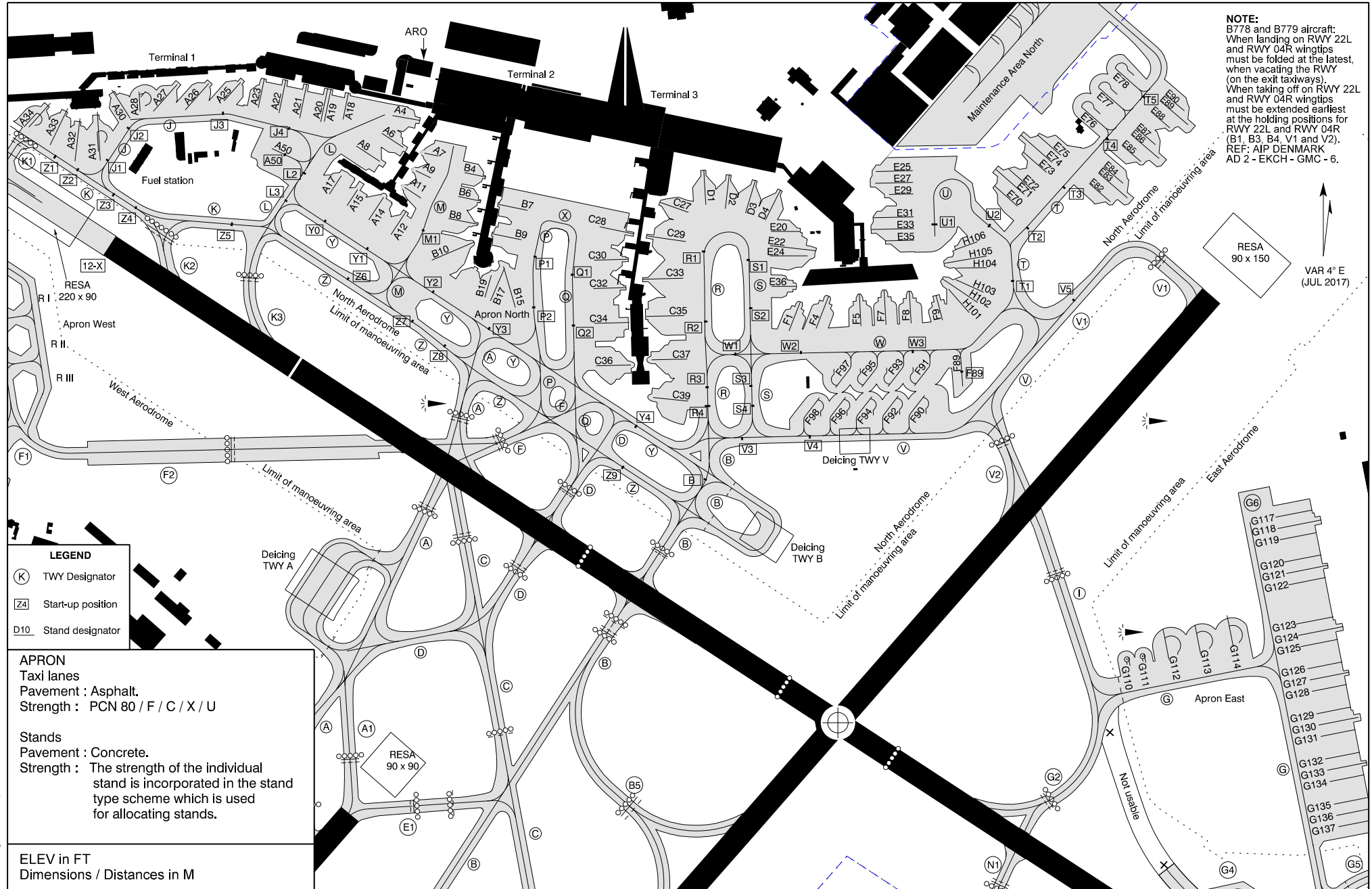
Aircraft Parking / Docking Chart - EKCH

Apron ELEV : Apron West 16 FT -  
Apron North 10 FT - Apron East 8 FT

Kastrup Apron : 121.905 121.630  
Kastrup TWR : 118.580 118.105

Clearance Delivery : 119.905  
ATIS (DEP) : 122.855

København / Kastrup



**NOTE:**  
B778 and B779 aircraft:  
When landing on RWY 22L  
and RWY 04R wingtips  
must be folded at the latest,  
when vacating the RWY  
(on the exit taxiways).  
When taking off on RWY 22L  
and RWY 04R wingtips  
must be extended earliest  
at the holding positions for  
RWY 22L and RWY 04R  
(B1, B3, B4, V1 and V2).  
REF: AIP DENMARK  
AD 2 - EKCH - GMC - 6.

Changes : Depiction of RESA RWY 04L and 30 corrected.

**LEGEND**

- (K) TWY Designator
- Z4 Start-up position
- D10 Stand designator

**APRON**  
Taxi lanes  
Pavement : Asphalt.  
Strength : PCN 80 / F / C / X / U

**Stands**  
Pavement : Concrete.  
Strength : The strength of the individual stand is incorporated in the stand type scheme which is used for allocating stands.

ELEV in FT  
Dimensions / Distances in M



**Aerodrome Chart - EKRK**

**København / Roskilde**

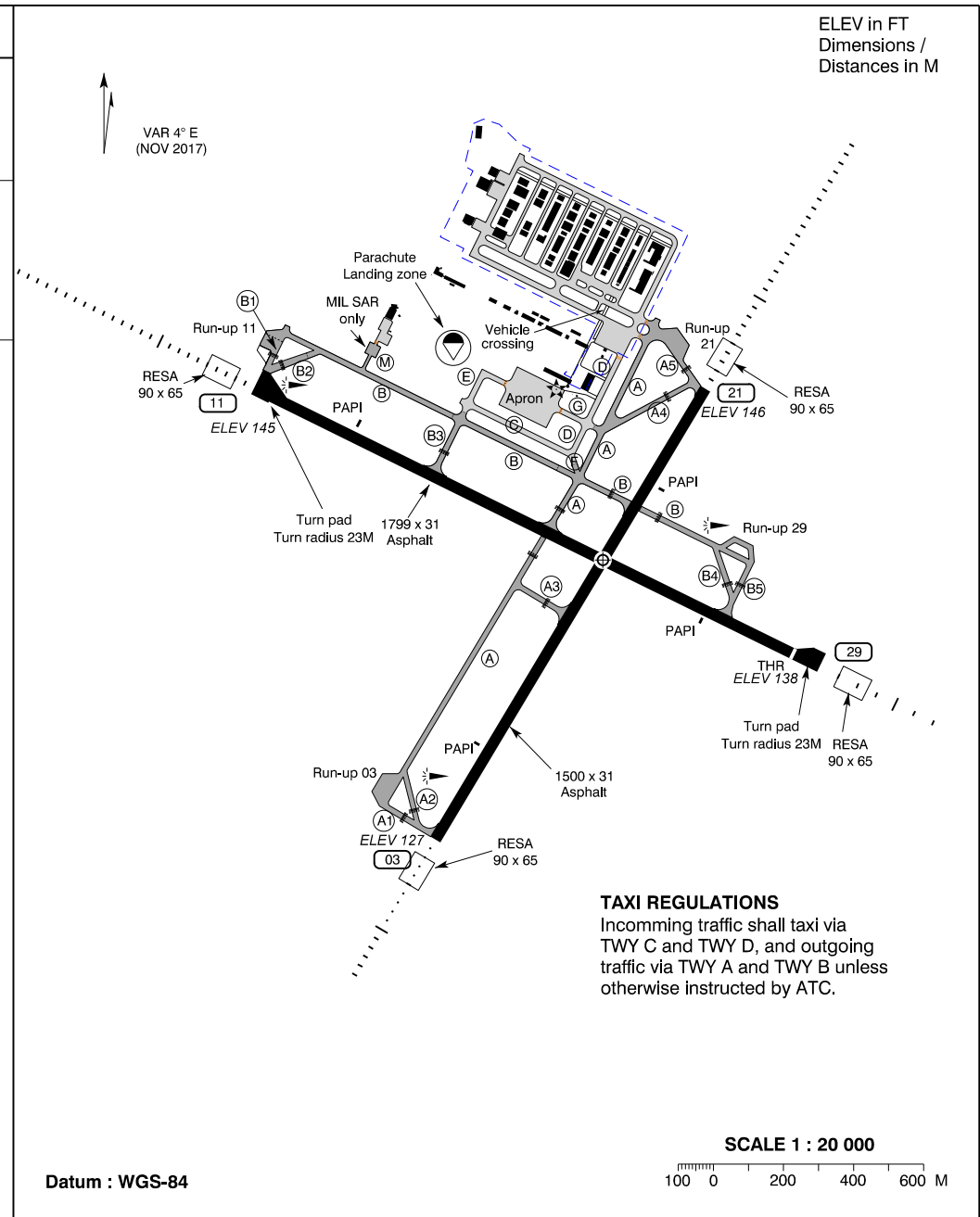
RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
03	030.9° GEO 026.9° MAG	55 34 42.25N 012 07 25.85E	A1/A2 A3	1500 757	1500 757	1500 757	1500	PCN 30 F / C / X / T
21	210.9° GEO 206.9° MAG	55 35 23.85N 012 08 09.85E	A4/A5 B	1500 1117	1500 1117	1500 1117	1500	
11	116.3° GEO 112.3° MAG	55 35 23.93N 012 06 56.30E	B1/B2 B3 A	1740 1178 815	1740 1178 815	1799 1237 874	1740	PCN 36 F / C / X / T
29	296.3° GEO 292.3° MAG	55 34 59.03N 012 08 25.39E	B4/B5 A	1799 1500 936	1799 1500 936	1799 1500 936	1740	

RWY day marking : THR, RWY NR, TDZ 11, TDZ 21, Centre line, Edge.  
 Lighting RWY 03/21 : PAPI, ALS, THR, Edge, End.  
 Lighting RWY 11/29 : PAPI, ALS, THR ID 29, THR, Edge, End.  
 Secondary power supply : Yes, switch-over time 15 SEC.

**TAXIWAYS**  
 Width : M : 9 Other : 15  
 Pavement : Asphalt  
 Strength : B, B3, E and turning area at RWY 29/11 : PCN 36 / F / C / X / U.  
 C : PCN 14 / F / C / Y / U.  
 Other TWY : PCN 17 / F / C / Y / U.

Day marking : Centre line, Holding position, Intermediate holding position and Edge on Turning areas RWY 29 and 11.  
 Lighting : Blue edge. RGL.  
 Turning area RWY 29 : Blue edge LIL.  
 Turning area RWY 11 : Blue edge LIL

RWY slopes : Less than 0.4 %.



**TAXI REGULATIONS**  
 Incomming traffic shall taxi via TWY C and TWY D, and outgoing traffic via TWY A and TWY B unless otherwise instructed by ATC.

Changes : Textnote "All OBST..." withdrawn.



## Tåsinge/Elvira Madigan Airport

### 1. Location

3 NM SW of Svendborg

### 2. Address

Elvira Madigan Airport  
Starling Airport Service ApS  
Flyvervej 35  
DK-5700 Svendborg  
TEL: +45 62 54 22 94  
FAX: +45 62 53 33 49  
AFS: EKST  
E-mail: info@ekst.dk  
Internet: ekst.dk

### 3. Approved for

- VMC day and VFR night operations
- Self-service only.

### 4. Operational hours

AD: Daily 0700 (0600) until end of the daily VFR period.  
AD closed 24 DEC - 01 JAN.

ADO: Self-service. ADO can be requested open on TEL +45 62 54 22 94. PN 2 HR.

ARO: Submission of flight plan:  
Briefing EKCH TEL: +45 32 47 82 72  
Closing a flight plan:  
ACC TEL: +45 32 46 23 38

AIS: AS ADO.

MET: TEL: +45 39 15 72 72  
FAX: +45 39 27 10 80

### 5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from all States. Customs clearance and immigration are available when ADO is established. PN 2 HR.

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

Fuel: NIL  
Oil: NIL

### 7. Hangar Space for Visitors

Limited space available.

### 8. Repair Facilities Available

No

### 9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

### 10. Seasonal Availability

All Seasons.

### 11. Hotel

Hotels in Svendborg and Rudkøbing, Bed and breakfast in Lundby.

### 12. Restaurant

In Svendborg and Rudkøbing all year. In Bregninge in July month located aprx. 3 KM from airfield.

### 1. Beliggenhed

3 NM SW for Svendborg

### 2. Adresse

Elvira Madigan Airport  
Starling Airport Service ApS  
Flyvervej 35  
5700 Svendborg  
TEL: 62 54 22 94  
FAX: 62 53 33 49  
AFS: EKST  
E-mail: info@ekst.dk  
Internet: ekst.dk

### 3. Godkendt til

- VMC dag og VFR nat operationer
- Kun selvbetjening.

### 4. Tjenestetider

AD: Dagligt 0700 (0600) indtil afslutning af den daglige periode for VFR-flyvning.  
AD lukket 24 DEC - 01 JAN.

ADO: Selvbetjening. ADO kan bestilles åbnet på TEL 62 54 22 94. PN 2 HR.

ARO: Afgivelse af flyveplan:  
Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72  
Afslutning af flyveplan:  
ACC TEL: 32 46 23 38

AIS: Som ADO.

MET: TEL: 39 15 72 72  
FAX: 39 27 10 80

### 5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret. PN 2 HR.

### 6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: NIL  
Olie: NIL

### 7. Hangarplads for besøgende

Begrænset plads til rådighed.

### 8. Reparationsmuligheder

Nej

### 9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

### 10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

### 11. Hotel

Hoteller i Svendborg og Rudkøbing, "Bed and breakfast" i Lundby.

### 12. Restaurant

Hele året i Svendborg og Rudkøbing. I Bregninge i juli måned beliggende 3 KM fra flyveplads.

### 13. Tourist Office

Svendborg:

TEL: +45 62 23 69 51 or +45 62 23 69 52

Langeland:

TEL: +45 62 51 35 05

FAX: +45 62 51 43 35

### 14. Medical Facilities

Emergency centre: TEL: +45 70 11 07 07

Svendborg hospital: TEL: +45 63 20 20 00

### 15. Transport

Taxa Svendborg: TEL: +45 70 10 21 22

Taxa Rudkøbing: TEL: +45 62 51 12 58

Bikes for rent at the airfield.

### 16. Local Regulations/Remarks

- RWY 11/29: After take-off climb to 500 FT before turning.
- After take-off from RWY 11/29 the built-up areas Strammelse, Knudsbølle, and Rantzausminde shall be passed at the greatest distance possible.
- Traffic Circuit south of runway only.
- Helicopter not permitted, except for SAR missions and ambulance flights.
- Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
11	2 B NINST	
29	2 B NINST	

### 13. Turistkontor

Svendborg:

TEL: 62 23 69 51 eller 62 23 69 52

Langeland:

TEL: 62 51 35 05

FAX: 62 51 43 35

### 14. Lægehjælp

Lægevagt: TEL: 70 11 07 07

Svendborg sygehus: TEL: 63 20 20 00

### 15. Transport

Taxa Svendborg: TEL: 70 10 21 22

Taxa Rudkøbing: TEL: 62 51 12 58

Cykel udlejning på flyvepladsen.

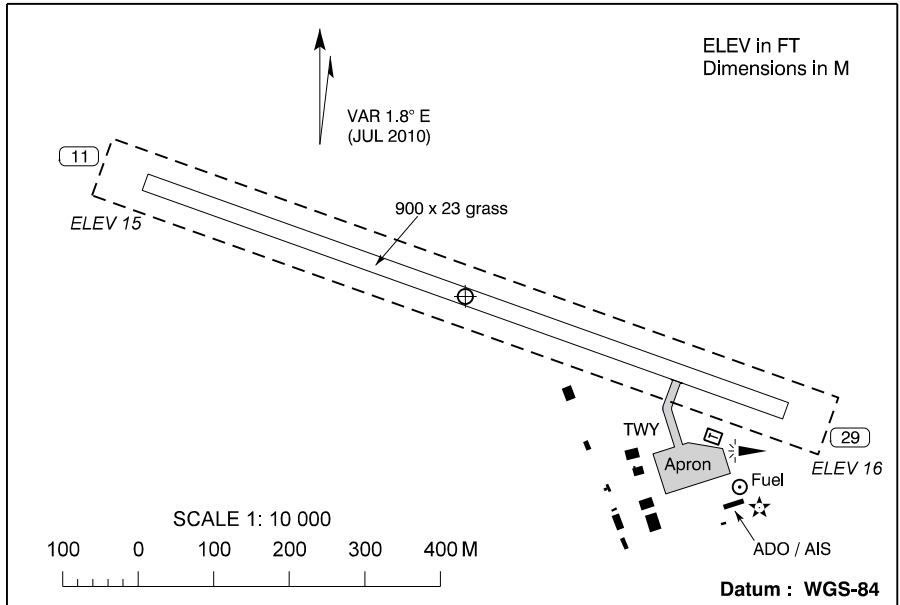
### 16. Lokale regler/Bemærkninger

- RWY 11/29: Efter start stig til 500 FT før drej påbegyndes.
- Efter start på RWY 11/29 skal byområderne Strammelse, Knudsbølle og Rantzausminde passeres i størst mulig afstand.
- Trafikrunde kun syd for banen.
- Helikopterflyvning ikke tilladt, med undtagelse af SAR missioner og ambulanceflyvninger.
- Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
11	2 B NINST	
29	2 B NINST	

**Aerodrome Chart - EKST**

**Tåsinge / Eivlra Madlgan Alrport**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
11	109.6° GEO 107.8° MAG	55 01 04.29N 010 33 23.17E	900	900	900	900	-
29	289.6° GEO 287.8° MAG	55 00 54.51N 010 34 10.87E					

Changes : ARO withdrawn.

RWY day marking : THR, Edge  
 RWY lighting : THR, Edge, End  
 Secondary power supply : NIL

Activation of RWY LGT by radio signals on 123.400 MHZ  
 PN for RWY LGT, submitted within service hours ADM / ARO  
 100 % LGT : Key mike 9 times within 5 SEC  
 30 % LGT : Key mike 7 times within 5 SEC  
 10 % LGT : Key mike 5 times within 5 SEC

TAXIWAY  
 Width : 11 M  
 Pavement : Grass  
 Day marking : Edge  
 Lighting : Blue edge

APRON  
 Pavement : Grass

RWY slope : Less than 0.1 %



## 1. Location

2.2 NM W of Marstal

## 2. Address

Ærø Flyveplads/  
Ærø Kommune  
Statene 2  
DK-5970 Ærøskøbing  
TEL Administration: +45 63 52 50 00  
TEL ADO: +45 63 52 63 67  
FAX ADO: +45 62 53 33 49  
AFS: EKAE

## 3. Approved for

- VMC day and VFR night operations
- Self-service when ADO is closed.

## 4. Operational hours

AD: In winter period:  
MON-FRI: from 0700 to end of daily period  
for VFR flights.  
SAT, SUN, HOL CLSD.  
In summer period:  
Daily from (0600) to end of daily period for  
VFR flights.

ADO: From 1 SEP to 1 JUN:  
MON-FRI 0700-1500 (0600-1400).  
From 1 JUN to 31 AUG:  
MON-FRI (0600-1400).  
SAT, SUN, HOL (0800-1400).

ARO: Submission of flight plan:  
Briefing EKCH TEL +45 32 47 82 72  
Closing a flight plan:  
ACC TEL +45 32 46 23 38

AIS: As ADO

MET: TEL +45 39 15 72 72  
FAX +45 39 27 10 80

Outside said hours: PPR for AD/ADO submitted to  
ADO not later than 1 HR before termination of service.

## 5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from all States.  
Customs clearance and Immigration PN 1 HR to  
ADO.

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

Fuel: 100LL  
Oil: On request

## 7. Hangar Space for Visitors

Limited

## 8. Repair Facilities Available

No

## 9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

## 10. Seasonal Availability

All seasons

## 11. Hotel

Hotel in town

## 1. Beliggenhed

2.2 NM W for Marstal

## 2. Adresse

Ærø Flyveplads/  
Ærø Kommune  
Statene 2  
5970 Ærøskøbing  
TEL Administration: 63 52 50 00  
TEL ADO: 63 52 63 67  
FAX ADO: 62 53 33 49  
AFS: EKAE

## 3. Godkendt til

- VMC dag og VFR nat operationer
- Selvbetjening når ADO er lukket.

## 4. Tjenestetider

AD: I vinterperioden:  
MON-FRI: fra 0700 til afslutning af daglig  
periode for VFR-flyvning.  
SAT, SUN, HOL lukket.  
I sommerperioden:  
Daglig fra (0600) til afslutning af daglig peri-  
ode for VFR-flyvning.

ADO: Fra 1 SEP til 1 JUN:  
MON-FRI 0700-1500 (0600-1400).  
Fra 1 JUN til 31 AUG:  
MON-FRI (0600-1400).  
SAT, SUN, HOL (0800-1400).

ARO: Afgivelse af flyveplan:  
Briefing EKCH TEL 32 47 82 72  
Afslutning af flyveplan:  
ACC TEL 32 46 23 38

AIS: Som ADO

MET: TEL 39 15 72 72  
FAX 39 27 10 80

Uden for de angivne tider: PPR for AD/ADO fremsat  
til ADO senest 1 time før tjenestens ophør.

## 5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra alle lande. Told-  
og paskontrol PN 1 HR til ADO.

## 6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL  
Olie: Kan fås på anmodning

## 7. Hangarplads for besøgende

Begrænset

## 8. Reparationsmuligheder

Nej

## 9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

## 10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

## 11. Hotel

Hotel i byen

**12. Restaurant**

In town

**13. Tourist Office**

Marstal

TEL: +45 62 52 13 00

E-mail: post@arre.dk

Internet: www.aeroe.dk

**14. Medical Facilities**

In town

**15. Transport**

Taxi

**16. Local Regulations/Remarks**

a. Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
15	1C	NINST
33	1C	NINST

**12. Restaurant**

I byen

**13. Turistkontor**

Marstal

TEL: 62 52 13 00

E-mail: post@arre.dk

Internet: www.aerø.dk

**14. Lægehjælp**

I byen

**15. Transport**

Taxa

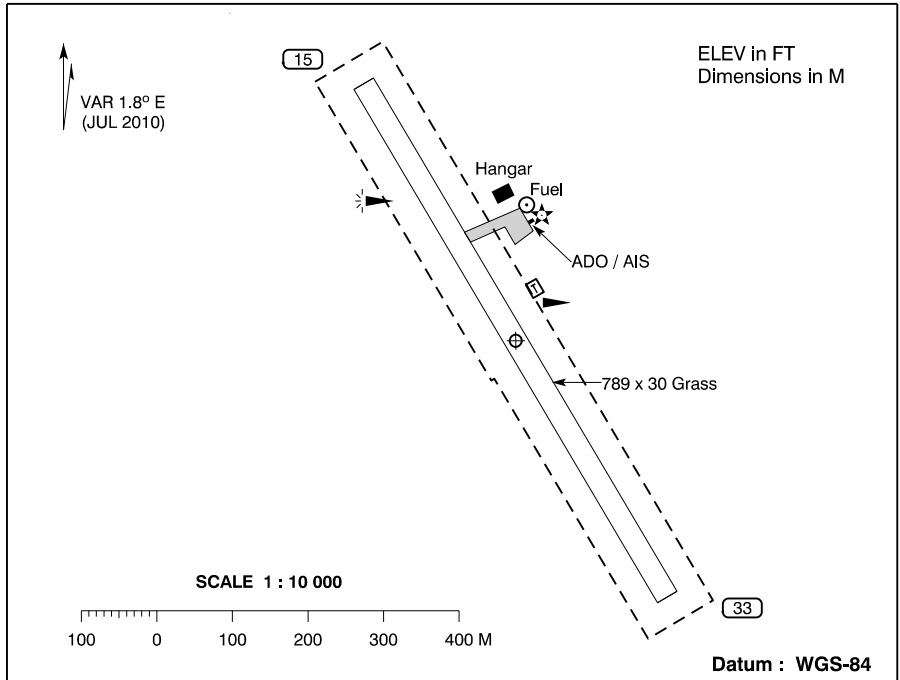
**16. Lokale regler/Bemærkninger**

a. Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
15	1C	NINST
33	1C	NINST

Aerodrome Chart - **EKAE**

**AERØ**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
15	149.4° GEO 147.6° MAG	54 51 20.35N 010 27 11.77E	789	789	789	789	-
33	329.4° GEO 327.6° MAG	54 50 58.39N 010 27 34.28E					

Changes : ARO withdrawn. Page title changed.

RWY day marking : THR, Edge  
RWY lighting : THR, Edge, End  
Secondary power supply : Nil

TAXIWAY  
Width : 15 M  
Pavement : Grass  
Day marking : Edge  
Lighting : Blue edge

APRON  
Pavement : Grass  
Day marking : Edge  
Lighting : Blue edge

RWY slope : 0



Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callisign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Endelave EKEL	55 45 23N 010 14 55E * 0.9 NM W of/for Endelave Town/By		+45 51 24 68 77 +45 21 47 54 26	Avoid overflying neighbouring houses, Endelave village and summerhouse area to the east. Use 129.800 in landing circuit./ Undgå overflyvning af naboejendomme, Endelave by og sommerhusområde mod øst. Brug 129.800 til lokal trafik.
Endelave Syd	55 44 57N 010 16 14E * 0.5 NM SE of/for Endelave Town/By		endelave@benair.com	PPR
Estruplund	56 33 28N 010 21 30E * 3.5 NM N of/for Ørsted		+45 86 48 89 99 +45 86 48 90 66 FAX	
Filskov	55 48 48N 009 02 55E * 5.3 NM NE of/for Grindsted		+45 75 34 81 11 +45 75 88 54 54	
Frederikssund Syd	55 48 58N 012 04 56E * 1.4 NM SSE of/for Frederikssund		+45 47 31 05 29	Traffic circuits S of RWY 09/27 only/ Trafikrunder kun S for RWY 09/27
Freerslev EKFR	55 53 55N 012 14 42E * 2 NM SW of/for Hillerød		+45 30 74 62 26	PPR. Environmental restrictions/ PPR. Miljøbegrænsninger
Fur EKFU	56 49 28N 008 59 10E * 1.3 NM WNW of/for Nederby		+45 97 59 32 45 +45 40 58 32 45	
Grenaa EKGR	56 26 33N 010 55 50E * 2.3 NM NE of/for Grenå	123.500/ Grenå Radio	+45 86 32 26 65 +45 86 32 13 55 +45 86 32 68 35 FAX	OPR: Grenå Flyveklub.
Grønåbæk	56 16 14N 009 37 24E *		+45 20 70 90 63	

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telephone/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Grønholt EKGH	55 56.23N 012 22.55E * 2.4 NM S off for Fredensborg Castle/Slot	122.500/ Grønholt Radio	+45 33 32 65 60 info@ekgh.dk	PPR request to be obtained at least 24 hours before planned flight using the PPR form on <a href="http://www.ekgh.dk">www.ekgh.dk</a> . Special arrival and departure routes due to environmental restrictions. Visit website for further information <a href="http://www.ekgh.dk">www.ekgh.dk</a> . PPR anmodning fremsendes mindst 24 timer før planlagt flyvning via PPR formularen på <a href="http://www.ekgh.dk">www.ekgh.dk</a> . Specifikke ankomst- og afgangsruter pga. miljøbegrænsninger. Se website for yderlig info <a href="http://www.ekgh.dk">www.ekgh.dk</a> .
Gørlev EKGO	55 33 10N 011 11 43E * 1,1 NM NW off for Gørlev			PPR request, please contact board member before planned flight. Special arrival and departure routes due to environmental restrictions. Visit website for further information <a href="http://www.ekgo.dk">www.ekgo.dk</a> . PPR anmodning, kontakt venligst bestyrelsen før planlagt flyvning. Specifikke ankomst- og afgangsruter pga. miljøbegrænsninger. Se website for yderlig info <a href="http://www.ekgo.dk">www.ekgo.dk</a> .
Haderslev EKHV	55 18.08N 009 31 21E * 3:3 NM NNE off for Haderslev	122.225/ Haderslev Radio	+45 74 52 86 40 +45 40 87 86 40	Traffic circuits south of RWY 10/28 only. Follow instruction on the signal area. PPR for landing exercises/Trafikrunder kun syd for RWY 10/28. Følg instruktionen på signalpladformen. PPR for landingsøvelser. OPR: Haderslev Flyveklub.

**AD 4.2 List of Private Glider  
Aerodromes****AD 4.2 Liste over private svæve-  
flyvepladser**

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio Callsign/ Kalde-signal	Telephone/ Telefon/ Telefax	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Arnborg EKAB	56 00 43N 009 00 45E* 0.7 NM ESE off/for Arnborg	122.655/ Arnborg Radio	+45 97 14 91 55 +45 97 14 91 08 FAX	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: DSVU
Bolhede Flyveplads EKBH	55 37 57N 008 45 15E 10 NM East off/for Varde	126.355/ Bolhede Radio		Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Vesijysk Svæveflyveklub
Christianshede EKCR	56 06 18N 009 23 34E 2.4 NM SE off/for Pårup	122.480/ Christianshede Radio	See remarks/ se bemærkninger	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Silkeborg Flyveklub. For contactinfo see:/For kontaktinfo se: www.silkeborgflyveklub.dk
Ejstruphede EKVE	56 01 16N 008 41 28E	122.480/ Ejstruphede Radio	+45 40 37 60 73	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Vestjylland's Svæveflyveklub
Frederikssund Nord	55 51 08N 012 04 26E* 0.9 NM NNE off/for Frederikssund	122.655/ Frederikssund Radio	+45 30 46 37 87	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place. Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Frederikssund Frederiksværk Flyveklub
Gesten EKGE	55 33 03N 009 11 05E* 4.9 NM NNE off/for Vejen	129.980/ Gesten Radio	+45 75 55 71 86	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place. Aeroplanes towing gliders are executing right turn after take-off RWY 10./ Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. Flyvemaskiner som slæber svævefly udfører højredrej efter start på RWY 10. OPR: Kolding Flyveklub.

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio Callsign/ Kalde-signal	Telephone/ Telefon/ Telefax	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Gørøse EKGL	55 53 08N 012 13 41E* 3.8 NM SW off for Hillerød	122.655/ Gørøse Radio		PPR at least 2 hours before planned flight. Environmental restrictions./PPR mindst 2 timer før planlagt flyvning. Miljøbegrænsninger. Gliding activity. Cable launch up to 2500 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2500 FT AGL kan finde sted. Radio watch only when AD is operating/Radiovagt kun når pladsen er i brug. OPR: Nordsjællands Svæveflyveklub.
Hammer EKHM	55 54 25N 009 27 13E* 3.5 NM NNE off for Tørring	122.480/ Hammer Radio	+45 75 80 05 53 (Club House/ Klubhus) +45 21 27 77 26 (Airfield/Flyveplads)	PPR before planned motorized flight due to environmental restrictions/PPR før planlagt motorflyvning p.g.a. miljøbegrænsning. Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL when operative. Aero tow occasionally/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL, når operativ. Flyslæb lejlighedsvis. Right or left pattern without reporting/Højre eller venstre runde uden rapportering. Radio and telephone only supervised when AD is operative. Outside operation see contacts on www.vsk.dk/Radio- og telefonvagt kun når pladsen er aktiv. Udenfor aktivitet se kontaktnfo på www.vsk.dk. OPR: Hammer Svæveflyveplads
Kongsted EKKS	55 15 08N 012 03 46E* 1.7 NM W off for Fakse	123.430/ Kongsted Radio	Flyveplads/Airfield +45 24 24 35 85 Klubhus/Club house +45 56 71 15 83	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL. Opkald påkrævet inden landing p.g.a. kunststof-wire på banen/Call mandatory before landing due to polyfiber cable on RWY. Mere information/More information at: www.flyveklubben.dk. Radio- og telefonvagt kun når pladsen er aktiv/Radio and phone watch only when AD is active. OPR: Øst-sjællands Svæveflyveklub