

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 32 47 82 21
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide (VFG) AIRAC AMDT 05/26

Publication Date: 02 APR 2026

Effective Date: 14 MAY 2026

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 - List of hand amendments to Charts changed due to publication of ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 46 and ICAO ANC Copenhagen Area 1:250 000 Edition 45.
- New windfarm, Thor Havvindmøllepark, added.

En Route - ENR

- ENR 5.4 - New windfarm, Thor Havvindmøllepark, added.

Aerodromes - AD

- EKCH - Changes to subsection 16. Local Regulations/Remarks, point h. Parking.
- Changes to subsection 16. Local Regulations/Remarks, point l. Rules for the use of the runway system.

- EKRK - VDF withdrawn.

Ikræfttrædelsesdato: 14 MAJ 2026

Vedlagte sider skal indsættes i VFG på ikrafttrædelsesdatoen

Denne AIRAC AMDT indeholder ændringer til:

Generelt - GEN

- GEN 0.5 - Liste over håndrettelser til kort er ændret pga. publicering af ICAO ANC Denmark 1:500.000 Edition 46 og ICAO ANC Copenhagen Area 1:250.000 Edition 45.
- Ny vindmøllepark, Thor Havvindmøllepark, tilføjet.

En Route - ENR

- ENR 5.4 - Ny vindmøllepark, Thor Havvindmøllepark, tilføjet.

Aerodromes - AD

- EKCH - Ændring i underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger, punkt h. Parkering.
- Ændring i underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger, punkt l. Regler for anvendelse af banesystemet.

- EKRK - VDF nedlagt.

Destroy the following pages:

Annuller følgende sider:

GEN 0.2 - 1	16 APR 26
GEN 0.4 - 1	16 APR 26
GEN 0.4 - 2	16 APR 26
GEN 0.4 - 3	16 APR 26
GEN 0.4 - 4	19 MAR 26
GEN 0.5 - 1	27 NOV 14
GEN 0.5 - 2	15 MAY 25
GEN 0.5 - 3	10 JUL 25
GEN 0.5 - 4	30 OCT 25
GEN 0.5 - 5	19 FEB 26
GEN 0.5 - 6	19 MAR 26
ENR 5.4 - 25	19 FEB 26
ENR 5.4 - 26	19 FEB 26
ENR 5.4 - 27	19 FEB 26
ENR 5.4 - 28	19 FEB 26
ENR 5.4 - 29	19 FEB 26

Insert the following pages:

Indsæt følgende sider:

GEN 0.2 - 1	14 MAY 26
GEN 0.4 - 1	14 MAY 26
GEN 0.4 - 2	14 MAY 26
GEN 0.4 - 3	14 MAY 26
GEN 0.4 - 4	14 MAY 26
GEN 0.5 - 1	27 NOV 14
GEN 0.5 - 2	14 MAY 26
GEN 0.5 - 3	14 MAY 26
ENR 5.4 - 25	14 MAY 26
ENR 5.4 - 26	14 MAY 26
ENR 5.4 - 27	14 MAY 26
ENR 5.4 - 28	14 MAY 26
ENR 5.4 - 29	14 MAY 26
ENR 5.4 - 30	14 MAY 26

AD 2. EKCH - 7	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 7	14 MAY 26
AD 2. EKCH - 8	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 8	14 MAY 26
AD 2. EKCH - 9	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 9	14 MAY 26
AD 2. EKCH - 10	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 10	14 MAY 26
AD 2. EKCH - 15	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 15	19 MAR 26
AD 2. EKCH - 16	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 16	14 MAY 26
AD 2. EKRK - VAC	30 NOV 23	AD 2. EKRK - VAC	14 MAY 26

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

C0404/26.

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 Danmark:

VFG SUP 04/25.

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

C0404/26.

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:

VFG SUP 04/25.

GEN 0.4 Checklist of Pages

GEN 0.4 Kontrolliste over sider

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
GEN 0		GEN 2		3.1 - 5	22 JAN 26
0.1 - 1	23 JAN 25	2.1 - 1	15 NOV 12	3.1 - 6	19 FEB 26
0.1 - 2	03 OCT 24	2.1 - 2	25 JAN 24	3.1 - 7	16 APR 26
0.1 - 3	5 APR 12	2.2 - 1	27 JAN 22	3.2 - 1	03 DEC 20
0.2 - 1	14 MAY 26	2.2 - 2	23 JAN 25	3.2 - 2	15 NOV 12
0.3 - 1	24 MAR 22	2.2 - 3	23 JAN 25	3.3 - 1	15 MAY 25
0.4 - 1	14 MAY 26	2.2 - 4	23 JAN 25	3.3 - 2	15 MAY 25
0.4 - 2	14 MAY 26	2.2 - 5	23 JAN 25	3.4 - 1	17 MAR 16
0.4 - 3	14 MAY 26	2.2 - 6	11 JUL 24	3.4 - 2	05 SEP 24
0.4 - 4	14 MAY 26	2.2 - 7	16 APR 26	3.4 - 3	18 APR 24
0.5 - 1	27 NOV 14	2.2 - 8	16 APR 26	3.5 - 1	12 JUN 25
0.5 - 2	14 MAY 26	2.2 - 9	11 JUL 24	3.5 - 2	12 JUN 25
0.5 - 3	14 MAY 26	2.2 - 10	23 JAN 25	3.5 - 3	02 NOV 23
0.6 - 1	15 MAY 25	2.2 - 11	23 JAN 25	3.6 - 1	19 MAY 22
0.6 - 2	30 NOV 23	2.2 - 12	11 JUL 24	3.6 - 2	3 SEP 15
GEN 1		2.3 - 1	15 MAY 25	3.6 - 3	3 SEP 15
1.1 - 1	12 JUN 25	2.3 - 2	16 MAY 24	3.6 - 4	3 SEP 15
1.1 - 2	12 JUN 25	2.3 - 3	16 MAY 24	3.6 - 5	24 DEC 15
1.2 - 1	11 AUG 22	2.3 - 4	22 JAN 26	GEN 4	
1.2 - 2	11 AUG 22	2.3 - 5	16 MAY 24	4.1 - 1	15 NOV 12
1.2 - 3	11 AUG 22	2.4 - 1	30 OCT 25	4.1 - 2	02 OCT 25
1.2 - 4	11 AUG 22	2.4 - 2	30 OCT 25	4.1 - 3	02 OCT 25
1.2 - 5	11 AUG 22	2.4 - 3	30 OCT 25	4.1 - 4	27 NOV 25
1.2 - 6	12 JUN 25	2.5 - 1	10 JUL 25	4.1 - 5	02 OCT 25
1.2 - 7	11 AUG 22	2.5 - 2	10 JUL 25	4.1 - 6	30 OCT 25
1.3 - 1	15 NOV 12	2.5 - 3	12 JUN 25	ENR 1	
1.3 - 2	15 NOV 12	2.6 - 1	15 NOV 12	1.1 - 1	15 MAY 25
1.3 - 3	15 NOV 12	2.6 - 2	15 NOV 12	1.1 - 2	12 JUN 25
1.3 - 4	15 NOV 12	2.6 - 3	15 NOV 12	1.1 - 3	12 JUN 25
1.3 - 5	15 NOV 12	2.6 - 4	15 NOV 12	1.1 - 4	12 JUN 25
1.3 - 6	15 NOV 12	2.7 - 1	28 NOV 24	1.1 - 5	12 JUN 25
1.4 - 1	15 NOV 12	2.7 - 2	28 NOV 24	1.1 - 6	12 JUN 25
1.5 - 1	17 MAR 16	2.7 - 3	28 NOV 24	1.2 - 1	24 MAR 22
1.6 - 1	15 NOV 12	2.7 - 4	28 NOV 24	1.2 - 2	24 MAR 22
1.6 - 2	11 JUL 24	2.7 - 5	28 NOV 24	1.2 - 3	11 JUL 24
1.6 - 3	7 MAR 13	2.7 - 6	28 NOV 24	1.2 - 4	31 JAN 19
1.6 - 4	15 NOV 12	2.7 - 7	28 NOV 24	1.4 - 1	11 JUL 24
1.7 - 1	20 FEB 25	2.7 - 8	28 NOV 24	1.4 - 2	24 MAR 22
1.7 - 2	15 MAY 25	2.7 - 9	28 NOV 24	1.4 - 3	29 MAR 18
1.7 - 3	15 MAY 25	2.7 - 10	28 NOV 24	1.4 - 4	29 MAR 18
1.7 - 4	15 MAY 25	2.7 - 11	28 NOV 24	1.4 - 5	11 JUL 24
1.7 - 5	15 MAY 25	2.7 - 12	28 NOV 24	1.4 - 6	29 MAR 18
1.7 - 6	15 MAY 25	2.7 - 13	28 NOV 24	1.4 - 7	29 MAR 18
1.7 - 7	15 MAY 25	GEN 3		1.4 - 8	29 MAR 18
1.7 - 8	15 MAY 25	3.1 - 1	03 OCT 24	1.5 - 1	24 MAR 22
1.7 - 9	15 MAY 25	3.1 - 2	03 DEC 20	1.6 - 1	15 MAY 25
1.7 - 10	15 MAY 25	3.1 - 3	27 NOV 25	1.6 - 2	31 JAN 19
		3.1 - 4	21 MAR 24	1.6 - 3	15 MAY 25

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

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

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
AD 3					
3.1 - 1	05 SEP 24				
3.1 - 2	05 SEP 24				
EKRB - 1	21 JUN 18				
EKRB - VAC	22 JAN 26				
EKRB - HELC	22 JAN 26				
EKRH - 1	21 JUN 18				
EKRH - VAC	07 AUG 25				
EKRH - 5	12 AUG 10				
AD 4					
4.1 - 1	20 APR 23				
4.1 - 2	20 APR 23				
4.1 - 3	19 FEB 26				
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				

GEN 0.5 List of Hand Amendments/Liste over håndrettelser

1. Text Page Amendments/Tekstsiderrettelser

Affected pages/ Berørte sider	Amendments/ Rettelser	Introduced by/ Inkluderet med
	NIL	

2. Corrections to Charts/Kortrettelser

Affected Charts/ Berørte Kort	Location/ Beliggenhed	Introduced by/ Inkluderet med
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45 and ICAO ANC Copenhagen Area 1:250 000 Edition 44	Add symbol for "Obstacles", Tower, København, Christians- borg Slotstårn, ELEV 348 FT MSL. PSN 55 40 35N 012 34 50E.	AIRAC AMDT 03/26

Affected Charts/ Berørte Kort	Location/ Beliggenhed	Introduced by/ Inkluderet med
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 46	Add symbols "Obstacles and group", Thor Havvind- møllepark, ELEV 873 FT MSL. PSN 56 26 36N 007 40 53E, 56 27 11N 007 41 48E, 56 27 10N 007 43 12E, 56 26 00N 007 39 58E, 56 25 45N 007 42 08E, 56 26 14N 007 43 28E, 56 25 56N 007 44 53E, 56 25 15N 007 38 50E, 56 25 19N 007 40 55E, 56 24 37N 007 37 49E, 56 24 38N 007 39 43E, 56 24 40N 007 42 07E, 56 24 54N 007 43 58E, 56 23 50N 007 38 25E, 56 23 43N 007 40 45E, 56 23 47N 007 44 00E, 56 24 17N 007 45 38E, 56 23 00N 007 38 20E, 56 23 07N 007 39 50E, 56 23 16N 007 42 10E, 56 22 52N 007 43 49E, 56 23 26N 007 45 25E, 56 22 07N 007 38 42E, 56 22 15N 007 40 06E, 56 22 31N 007 42 12E, 56 21 59N 007 43 56E, 56 22 37N 007 45 27E, 56 21 18N 007 37 34E, 56 21 21N 007 39 54E, 56 21 10N 007 42 14E, 56 21 33N 007 45 29E, 56 20 10N 007 34 07E, 56 20 17N 007 35 47E, 56 20 18N 007 37 17E, 56 20 33N 007 38 59E, 56 20 25N 007 41 06E, 56 20 32N 007 43 11E, 56 20 47N 007 45 30E, 56 19 12N 007 35 02E, 56 19 30N 007 36 56E, 56 19 35N 007 39 29E, 56 19 39N 007 41 21E, 56 19 48N 007 43 55E, 56 20 01N 007 45 32E, 56 18 10N 007 35 07E, 56 18 32N 007 36 30E, 56 18 42N 007 38 08E, 56 18 50N 007 39 59E, 56 18 52N 007 42 05E, 56 18 56N 007 44 24E, 56 19 03N 007 45 48E, 56 17 39N 007 36 32E, 56 17 48N 007 38 51E, 56 17 51N 007 40 29E, 56 17 51N 007 42 20E, 56 17 30N 007 44 13E, 56 18 00N 007 45 50E, 56 16 52N 007 36 34E, 56 16 28N 007 37 58E, 56 16 40N 007 39 36E, 56 16 46N 007 41 27E, 56 16 28N 007 43 47E, 56 17 04N 007 46 06E, 56 15 28N 007 38 52E, 56 15 49N 007 40 19E, 56 15 27N 007 42 53E, 56 15 32N 007 45 06E, 56 16 12N 007 46 07E, 56 14 41N 007 38 44E, 56 14 42N 007 40 22E, 56 14 44N 007 43 22E, 56 14 46N 007 46 24E.	AIRAC AMDT 05/26

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Svindbæk	10 Wind turbines	55 54 30N 009 12 29E 55 54 36N 009 12 15E 55 54 42N 009 12 00E 55 54 49N 009 11 45E 55 54 55N 009 11 30E 55 55 02N 009 11 15E 55 55 08N 009 11 00E 55 55 15N 009 10 44E 55 55 22N 009 10 28E 55 55 29N 009 10 13E	629	427	LIL F R	
Svoldrup kær	6 Wind turbines	56 46 24N 009 22 29E - 56 46 23N 009 24 58E	479	415	LIL F R	
Søllested	3 Wind turbines	54 50 24N 011 18 09E 54 50 06N 011 18 00E 54 50 18N 011 18 00E	492	459	LIL F R	
Søllested II	8 Wind turbines	54 45 02N 011 15 06E 54 44 58N 011 15 23E 54 44 54N 011 15 40E 54 44 50N 011 15 57E 54 44 46N 011 16 15E 54 44 42N 011 16 31E 54 44 38N 011 16 48E 54 44 34N 011 17 05E	496	492	LIL F R	
Søllested 3	3 Wind turbines	54 47 03N 011 15 05E 54 47 06N 011 14 47E 54 47 09N 011 14 29E	496	492	LIL F R	
Sønder Højrup	Mast	55 17 00N 010 28 31E *	1014	726	LIH FLG W	
Sønder Rind	3 Wind turbines	56 22 05N 009 27 13E 56 22 08N 009 26 52E 56 22 11N 009 26 32E	581	492	LIL F R	
Søsterhøj	Tower with mast	56 05 55N 010 13 01E *	1050	709	LIH FLG W	
Taasinge	2 Wind turbines	54 57 59N 010 35 01E 54 58 09N 010 34 36E	454	417	LIL F R	
Thisted	Mast	56 58 32N 008 41 03E *	600	498	LIM FLG R	
Thor Havvindmøllepark	Windfarm, 72 wind turbines	56 26 36N 007 40 53E 56 27 11N 007 41 48E 56 27 10N 007 43 12E 56 26 00N 007 39 58E 56 25 45N 007 42 08E 56 26 14N 007 43 28E 56 25 56N 007 44 53E 56 25 15N 007 38 50E 56 25 19N 007 40 55E 56 24 37N 007 37 49E 56 24 38N 007 39 43E 56 24 40N 007 42 07E 56 24 54N 007 43 58E 56 23 50N 007 38 25E 56 23 43N 007 40 45E 56 23 47N 007 44 00E 56 24 17N 007 45 38E 56 23 00N 007 38 20E 56 23 07N 007 39 50E	873	873	NIL	Turbines under construction. No OBST light during construction phase.

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
		56 23 16N 007 42 10E				
		56 22 52N 007 43 49E				
		56 23 26N 007 45 25E				
		56 22 07N 007 38 42E				
		56 22 15N 007 40 06E				
		56 22 31N 007 42 12E				
		56 21 59N 007 43 56E				
		56 22 37N 007 45 27E				
		56 21 18N 007 37 34E				
		56 21 21N 007 39 54E				
		56 21 10N 007 42 14E				
		56 21 33N 007 45 29E				
		56 20 10N 007 34 07E				
		56 20 17N 007 35 47E				
		56 20 18N 007 37 17E				
		56 20 33N 007 38 59E				
		56 20 25N 007 41 06E				
		56 20 32N 007 43 11E				
		56 20 47N 007 45 30E				
		56 19 12N 007 35 02E				
		56 19 30N 007 36 56E				
		56 19 35N 007 39 29E				
		56 19 39N 007 41 21E				
		56 19 48N 007 43 55E				
		56 20 01N 007 45 32E				
		56 18 10N 007 35 07E				
		56 18 32N 007 36 30E				
		56 18 42N 007 38 08E				
		56 18 50N 007 39 59E				
		56 18 52N 007 42 05E				
		56 18 56N 007 44 24E				
		56 19 03N 007 45 48E				
		56 17 39N 007 36 32E				
		56 17 48N 007 38 51E				
		56 17 51N 007 40 29E				
		56 17 51N 007 42 20E				
		56 17 30N 007 44 13E				
		56 18 00N 007 45 50E				
		56 16 52N 007 36 34E				
		56 16 28N 007 37 58E				
		56 16 40N 007 39 36E				
		56 16 46N 007 41 27E				
		56 16 28N 007 43 47E				
		56 17 04N 007 46 06E				
		56 15 28N 007 38 52E				
		56 15 49N 007 40 19E				
		56 15 27N 007 42 53E				
		56 15 32N 007 45 06E				
		56 16 12N 007 46 07E				
		56 14 41N 007 38 44E				
		56 14 42N 007 40 22E				
		56 14 44N 007 43 22E				
		56 14 46N 007 46 24E				
Thyborøn Sydhavn	1 Wind turbine	56 40 30N 008 13 24E	493	492	LIL F R	
Thyborøn Sydhavn 2	1 Wind turbine	56 40 14N 008 13 04E	873	873	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Tim 2	6 Wind turbines	56 11 27N 008 15 52E 56 11 18N 008 16 03E 56 11 09N 008 16 13E 56 11 01N 008 16 23E 56 10 53N 008 16 33E 56 10 44N 008 16 44E	502	492	LIL F R	

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Tjørntved	2 Wind turbines	55 31 42N 011 34 08E 55 31 43N 011 33 48E	528	417	LIL F R	
Tolne	Mast	57 30 01N 010 18 06E *	724	527	LIH FLG W	
Tommerup	Mast	55 18 53N 010 13 35E *	1195	1054	LIH FLG W	
Tombygård	3 Wind turbines	55 09 37N 014 45 47E 55 09 43N 014 45 38E 55 09 50N 014 45 29E	640	414	LIL F R	
Tower crane Nordhavn	Crane	55 42 24N 012 36 06E	345	345	LIM F R	
Tranekær	3 Wind turbines	55 01 05N 010 53 48E 55 01 14N 010 53 52E 55 01 24N 010 53 56E	420	410	LIL F R	
Trikelshøj	3 Wind turbines	56 32 08N 009 52 45E 56 32 03N 009 53 02E 56 31 59N 009 53 19E	569	426	LIL F R	
Troldhede	6 Wind turbines	56 01 07N 008 43 51E 56 00 49N 008 44 07E 56 00 48N 008 44 32E 56 01 02N 008 44 24E 56 00 32N 008 44 24E 56 01 16N 008 44 47E	529	492	LIL F R	
Try	3 Wind turbines	57 07 45N 010 14 12E 57 07 53N 010 14 36E 57 07 37N 010 13 47E	529	492	LIL F R	
Turebylille	5 Wind turbines	55 21 04N 012 06 02E 55 21 17N 012 05 59E 55 21 30N 012 05 55E 55 21 43N 012 05 52E 55 21 56N 012 05 48E	560	492	LIL F R	
Tvis, Lindholtevej	4 Wind turbines	56 19 24N 008 45 55E 56 19 15N 008 46 05E 56 18 57N 008 46 24E 56 19 06N 008 46 15E	588	492	LIL F R	
Tykskov Vindpark	2 Wind turbines	55 58 07N 009 14 34E 55 57 57N 009 14 31E	695	489	LIL F R	
Tyra Øst	Flare tower	55 43 07N 004 47 45E	536	536	LIM FLG W	
Ulbjerg	2 Wind turbines	56 39 40N 009 23 19E 56 39 47N 009 23 30E	493	388	LIL F R	
Ulvemosen og Bækhede Plantage	10 Wind turbines	55 35 57N 008 35 34E 55 35 53N 008 35 59E 55 35 50N 008 36 26E 55 35 50N 008 36 52E 55 35 51N 008 37 19E 55 35 55N 008 37 47E 55 36 00N 008 38 13E 55 36 07N 008 38 36E 55 36 15N 008 38 59E 55 36 24N 008 39 21E	592	492	LIL F R	

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Urup	6 Wind turbines	55 48 37N 008 47 08E 55 48 26N 008 47 10E 55 48 14N 008 47 11E 55 48 42N 008 47 36E 55 48 31N 008 47 38E 55 48 19N 008 47 39E	580	492	LIL F R	
Usserød	Chimney	55 54 08N 012 29 26E *	359	328	NIL	
Vamdrup	Chimney	55 25 42N 009 18 01E *	487	355	LIH FLG W	
Varde	Flare stack Chimney	55 40 05N 008 21 55E * 55 40 15N 008 22 09E *	509 392	476 361	LIM FLG R LIM FLG R	
Varde, Nordenskov	Mast	55 39 25N 008 40 17E *	1102	1036	LIH FLG W	
Veddum	9 Wind turbines	56 46 57N 010 11 48E 56 47 08N 010 11 43E 56 47 20N 010 11 37E 56 47 31N 010 11 32E 56 47 43N 010 11 26E 56 47 08N 010 12 08E 56 47 19N 010 12 03E 56 47 31N 010 11 57E 56 47 42N 010 11 51E	505	492	LIL F R	
Vejen	Chimney	55 28 26N 009 09 24E	460	345	LIL F R	
Vejle	Tower	55 40 31N 009 30 10E *	797	448	LIL F R	
Velling 1	Wind turbine	56 01 22N 008 19 06E	660	656	LIH FLG W	
Velling 2	Wind turbine	56 01 44N 008 19 00E	660	656	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Vemb	12 Wind turbines	56 22 06N 008 21 19E 56 22 16N 008 21 18E 56 22 27N 008 21 17E 56 22 09N 008 21 45E 56 22 19N 008 21 44E 56 22 30N 008 21 43E 56 22 13N 008 22 18E 56 22 23N 008 22 17E 56 22 33N 008 22 16E 56 22 16N 008 22 48E 56 22 26N 008 22 47E 56 22 36N 008 22 46E	502	459	LIL F R	
Vester Barde	5 Wind turbines	56 07 41N 008 41 06E 56 07 53N 008 40 39E 56 07 47N 008 40 53E 56 08 05N 008 40 13E 56 07 59N 008 40 26E	611	460	LIM FLG R	

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Vesterhav Nord	21 Wind turbines	56 39 24N 008 01 29E	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
		56 39 01N 008 01 30E				
		56 38 38N 008 01 30E				
		56 38 15N 008 01 30E				
		56 37 52N 008 01 31E				
		56 37 29N 008 01 31E				
		56 37 06N 008 01 31E				
		56 36 43N 008 01 31E				
		56 36 20N 008 01 32E				
		56 35 57N 008 01 32E				
		56 35 34N 008 01 32E				
		56 35 11N 008 01 33E				
		56 34 48N 008 01 33E				
		56 34 25N 008 01 33E				
		56 34 02N 008 01 34E				
		56 33 40N 008 01 34E				
		56 33 16N 008 01 34E				
		56 32 53N 008 01 34E				
Vesterhav Syd	20 Wind turbines in a row	56 08 14N 007 57 12E	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
		56 07 52N 007 57 12E				
		56 07 30N 007 57 12E				
		56 07 07N 007 57 12E				
		56 06 45N 007 57 12E				
		56 06 23N 007 57 12E				
		56 06 00N 007 57 13E				
		56 05 39N 007 57 13E				
		56 05 17N 007 57 13E				
		56 04 54N 007 57 13E				
		56 04 32N 007 57 13E				
		56 04 10N 007 57 13E				
		56 03 47N 007 57 13E				
		56 03 25N 007 57 13E				
		56 03 03N 007 57 13E				
		56 02 41N 007 57 13E				
		56 02 19N 007 57 13E				
		56 01 57N 007 57 13E				
56 01 35N 007 57 13E						
56 01 13N 007 57 13E						
Vesthimmerland, Bjørnstrup	6 Wind turbines in a row	56 52 35N 009 29 10E	611	492	LIL F R	
		56 52 45N 009 29 15E				
		56 52 56N 009 29 20E				
		56 53 07N 009 29 25E				
		56 53 18N 009 29 31E				
56 53 29N 009 29 36E						
Viborg	Flare Stack	56 38 25N 009 25 03E	197		NIL	
Viborg, Sparkær	Mast	56 27 42N 009 14 04E *	1188	1037	LIH FLG W	
Videbæk	Mast	56 08 27N 008 42 18E *	1173	1051	LIH FLG W	
Videbæk	4 Wind turbines	56 06 48N 008 37 49E	594	459	LIL F R	
		56 06 45N 008 36 43E				
		56 06 46N 008 37 05E				
		56 06 48N 008 37 28E				

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Vildbjerg	3 Wind turbines	56 12 27N 008 47 08E 56 12 37N 008 47 16E 56 12 47N 008 47 24E	643	492	LIL F R	
Vinderup	3 Wind turbines in a row	56 30 20N 008 46 59E 56 30 31N 008 46 59E 56 30 43N 008 46 59E	433	416	LIL F R	
Vinderup 2	3 Wind turbines	56 24 37N - 008 51 29E 56 24 45N - 008 51 15E 56 24 54N - 008 51 01E	674	492	LIL F R	
Vindtved, Tønder	6 Wind turbines	54 54 21N 008 55 40E 54 54 20N 008 56 02E 54 54 19N 008 56 24E 54 54 18N 008 56 46E 54 54 17N 008 57 08E 54 54 16N 008 57 30E	495	492	LIL F R	
Vognkær	5 Wind turbines in a row	56 06 53N 008 13 56E - 56 07 34N 008 13 58E	411	411	LIL F R	
Volder Mark	6 Wind turbines	56 27 25N 008 11 16E 56 27 29N 008 11 35E 56 27 33N 008 11 54E 56 27 37N 008 12 12E 56 27 41N 008 12 31E 56 27 45N 008 12 50E	518	492	LIL F R	
Vordingborg	Mast	55 03 07N 011 59 18E *	1230	1051	LIH FLG W	
Ø. Linderup	4 Wind turbines	57 15 32N 010 03 07E 57 15 32N 010 02 49E 57 15 33N 010 02 31E 57 15 33N 010 02 14E	499	410	LIL F R	
Ølgod	Mast	55 48 33N 008 33 35E *	676	496	LIL F R	
Øster Børsting	2 Wind turbines	56 27 09N 009 04 46E 56 27 18N 009 04 33E	588	459	LIL F R	
Årsballe	Mast	55 08 55N 014 52 48E *	965	575	LIH FLG W	

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.

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 marshallsers.

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 mandatory for parking of all aircraft, except on stands G117, G118 and G119 (on these stands DGS is provided).

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

Luffartøjets anti-kollisionslys skal være aktive- ret nårsomhelst motorerne er i gang.

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

Manøvrer med luffartøjer må ikke finde sted samtidig på tilstødende standpladser med overlappende sikkerhedslinier. Luffartøjer 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 luffartøjføreren ignorere håndsignalere fra jordpersonale som ikke er autoriserede marshallsers.

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:

- luffartøjsejeren/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 luffartøj er standset "on-block" skal hovedmotorerne stoppes og samtidig skal højintensitet "strobelights", logoly og projektlørllys slukkes som kan påvirke udsynet for andre piloter, chauffører eller andre i nærheden.

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

På Apron East er marshaller assistance obligatorisk til parkering af alle flytyper, undtagen på standpladserne G117, G118 og G119 (på disse standpladser forefindes DGS).

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

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

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

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

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

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

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

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,

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 information 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

men NMOG 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 information 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 luffartøjet vil være klar, alle døre er lukkede, 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 minutter før TOBT.

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

TOBT and TSAT krav

Uanset en given TSAT, må luffartøjet 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 luffartsselskabet 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. Luffartøjer der forlader standpladserne ved egen kraft skal kun anmode om taxi instruktioner, med mindre at der også skal de-ices, hvorunder luffartøjer 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 til-

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.

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°C or above +25°C or the airport supply of power/air conditioning is unserviceable, APU may be used instead as follows:

- 5 minutes after "On Block".
- 15 minutes before Target Off-Block Time.

Information about outside temperature and state of airport power and airconditioning equipment shall be obtained from Airside Operations FREQ 131.405 MHZ.

Dispensation:

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

ladelse til push-back eller taxi fra standplads eller en position må ikke gøres med mindre tractor/luffartøj er klar til denne manøvre umiddelbart. Afvent squawk kode aktivering indtil push-back eller taxi klarering er modtaget.

Jet luffartøjer

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 luffartøjet ikke er understyret med APU.

Propel luffartøjer

Start up af multi-engine propeller luffartøjer 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 bestemt "start up" positioner på rullevejen og samtidig opstillet på dennes centerlinje.

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

- j. Anvendelse af hjælpestartudstyr (APU)
Anvendelse af APU på standpladserne skal begrænses mest mulig.
Start eller standsnng af APU er forbudt under tankning af luffartøjet.

APU må benyttes:

- 5 minutter efter "On Block".
- 5 minutter før forventet Target Off-block Tidspunkt.

Undtagelser:

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

- 5 minutter efter "On Block".
- 15 minutter før forventet Target Off-Block Tidspunkt.

Information om udenørs 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.

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.

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."

1. Støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup

1.1 Generelle bestemmelser.

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

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

Bestemmelserne er inddelt i 3 afsnit:

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

For så vidt angår motorkøring 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 forvælingsstraf."

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.

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. reported RWYCC lower than 5 on any third 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,
- g. in connection with inspection or test of landing systems and procedure validation flights or
- h. 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.

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, Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere.

1. Generelle bestemmelser

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

1.2 Præferencebanerne skal anvendes i størst mulig udstrækning.

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3 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 den rapporterede RWYCC er lavere end 5 på en hvilken som helst tredjedel af præferencebanerne,
- c. at vejrforholdene er under minima for landing på præferencebanerne,
- d. snerydning,
- e. flyhavari,
- f. arbejde på baner eller rulleveje,
- g. i forbindelse med inspektion eller test af landings-systemer og procedurevalideringsflyvninger eller
- h. 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 luftfarstøchefen anfører sikkerhedsmæssige årsager til anmodningen.

