VFR Flight Guide

VFG DANMARK

NAVIAIR

DENMARK

VFR Flight Guide
VFG SUP 03/23

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221, FAX: +45 3247 8800
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

14 FEB 2023

All Times are in UTC

Temporary Restricted Areas "EKR502 BRAVE LION NORTH", "EKR503 BRAVE LION EAST" and "EKR504 BRAVE LION SOUTH".

(This SUP 03/23 replaces previously published SUP 02/23)

Due to military activities, three Temporary Restricted Areas "EKR502 BRAVE LION NORTH", "EKR503 BRAVE LION EAST" and "EKR504 BRAVE LION SOUTH" will be established.

No traffic permitted in the areas without prior permission from ATC.

Temporary Restricted Area "EKR502 BRAVE LION NORTH".

Lateral limits:
55 52 00N 008 22 00E - 55 46 13N 008 22 00E - 55 46 13N 008 11 05E - 55 41 28N 008 04 00E - 55 52 00N 008 04 00E - 55 52 00N 008 22 00E.

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM.

Temporary Restricted Area "EKR503 BRAVE LION EAST".

Lateral limits:
55 46 13N 008 22 00E - 55 36 55N 008 22 00E - 55 34 41N 008 18 32E - 55 46 13N 008 15 45E - 55 46 13N 008 22 00E.

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM.

Temporary Restricted Area "EKR504 BRAVE LION SOUTH".

Lateral limits:
55 33 48N 008 18 45E - 55 31 29N 008 15 27E - 55 30 44N 008 03 46E - 55 32 18N 007 59 25E - 55 33 48N 008 18 45E.

Vertical limits:
SFC - 1500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM.

Relevant ATS units REF AIP Denmark ENR 5.1 item 3: APP Billund and ACC København.

Midlertidige restriktionsområder "EKR502 BRAVE LION NORTH", "EKR503 BRAVE LION EAST" og "EKR504 BRAVE LION SOUTH".

(Denne SUP 03/23 erstatter tidligere publicerede SUP 02/23)

På grund af militæraktiviteter, vil der blive etableret tre midlertidige restriktionsområder "EKR502 BRAVE LION NORTH", "EKR503 BRAVE LION EAST" og "EKR504 BRAVE LION SOUTH".

Ingen trafik i områderne vil være tilladt, uden forudgående tilladelse fra ATC.

Midlertidigt restriktionsområde "EKR502 BRAVE LION NORTH".

Laterale grænser:
55 52 00N 008 22 00E - 55 46 13N 008 22 00E - 55 46 13N 008 11 05E - 55 41 28N 008 04 00E - 55 52 00N 008 04 00E - 55 52 00N 008 22 00E.

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM.

Midlertidigt restriktionsområde "EKR503 BRAVE LION EAST".

Laterale grænser:
55 46 13N 008 22 00E - 55 36 55N 008 22 00E - 55 34 41N 008 18 32E - 55 46 13N 008 15 45E - 55 46 13N 008 22 00E.

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM.

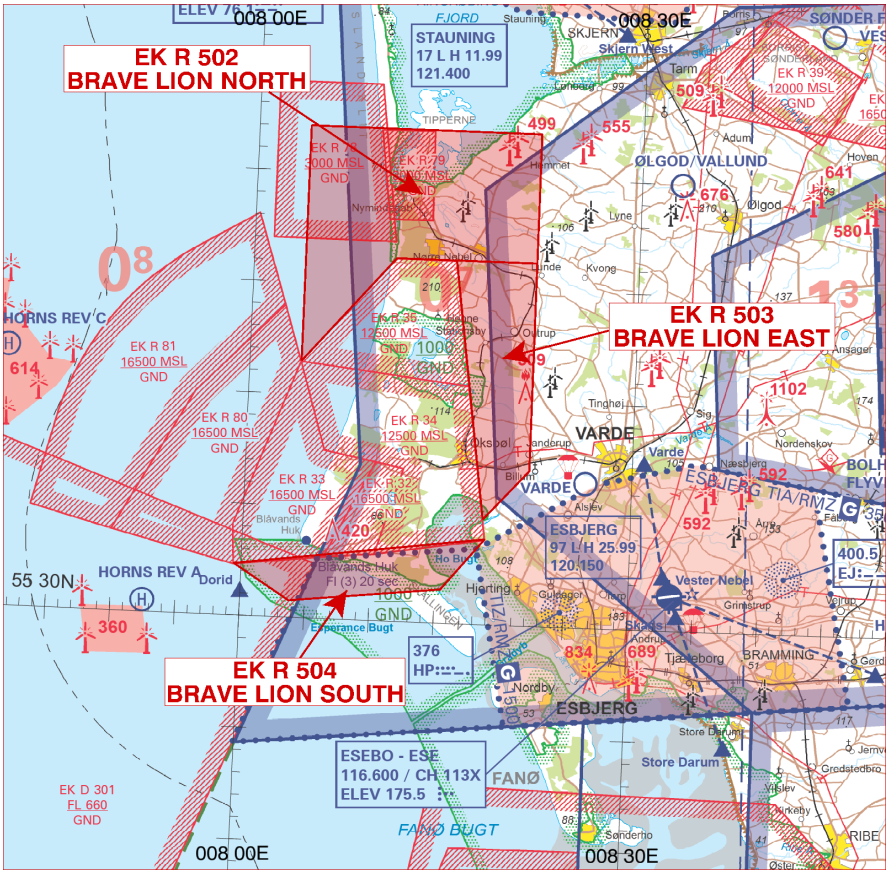
Midlertidigt restriktionsområde "EKR504 BRAVE LION SOUTH".

Laterale grænser:
55 33 48N 008 18 45E - 55 31 29N 008 15 27E - 55 30 44N 008 03 46E - 55 32 18N 007 59 25E - 55 33 48N 008 18 45E.

Vertikale grænser:
SFC - 1500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM.

Relevante ATS enheder REF AIP Danmark ENR 5.1 item 3: APP Billund og ACC København.


EK R 502
BRAVE LION NORTH
EK R 503
BRAVE LION EAST
EK R 504
BRAVE LION SOUTH
008 00E
008 30E
STAUNING
17 L H 11.99
121.400
HORNS REV C
EK R 81
16500 MSL
GND
EK R 80
16500 MSL
GND
EK R 33
16500 MSL
GND
EK R 34
12500 MSL
GND
EK R 32
16500 MSL
GND
HORNS REV A
Dorid
55 30N
Blåvands Huk
Fl (3) 20 sec
ESBJERG
97 L/H 25.99
120.150
ESBJERG TIA/RMZ
ESEBO - ESE
116.600 / CH 113X
ELEV 175.5
FANØ
FANØ BUGT
EK D 301
FL 660
GND
ØLGOD/VALLUND
VARDE
Varde
Vester Nebel
BRAMMING
Store Darum
Esperance Bugt
No Bugt
Hjerting
Nordby
Tjæreborg
Grimstrup
Ansager
Nordenskov
Oksbøl
Outrup
Tinghøj
Lyne
Hjemmet
Skjern West
SKJERN
Tarm
Adum
Ølgod
Hoven
Kvong
Linde
Nørre Nebel
Nymindegab
Alslev
Guldager
Andrup
Grindsted
Jerne
Vilslev
Sønderho
RIBE

DENMARK

VFR Flight Guide
VFG SUP 05/23

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221, FAX: +45 3247 8800
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

02 MAR 2023
All Times are in UTC

Temporary Restricted Area EKR505 FINDERUP.

Due to military exercise involving multiple drone activities up to 3500 FT MSL, a Temporary Restricted Area EKR505 FINDERUP will be established.

No traffic permitted in the area without prior permission from ATC.

Lateral limits:
56 28 52N 009 07 12E - 56 28 50N 009 21 04E - 56 21 10N 009 21 02E - 56 21 11N 009 07 09E - 56 28 52N 009 07 12E.

Vertical limits:
SFC - 3500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM.

Relevant ATS unit REF AIP Denmark ENR 5.1 item 3: APP Karup.

Midlertidigt restriktionsområde EKR505 FINDERUP.

På grund af militær øvelse, der involverer adskillige droneaktiviteter op til 3500 FT MSL, vil der blive etableret et midlertidigt restriktionsområde EKR505 FINDERUP.

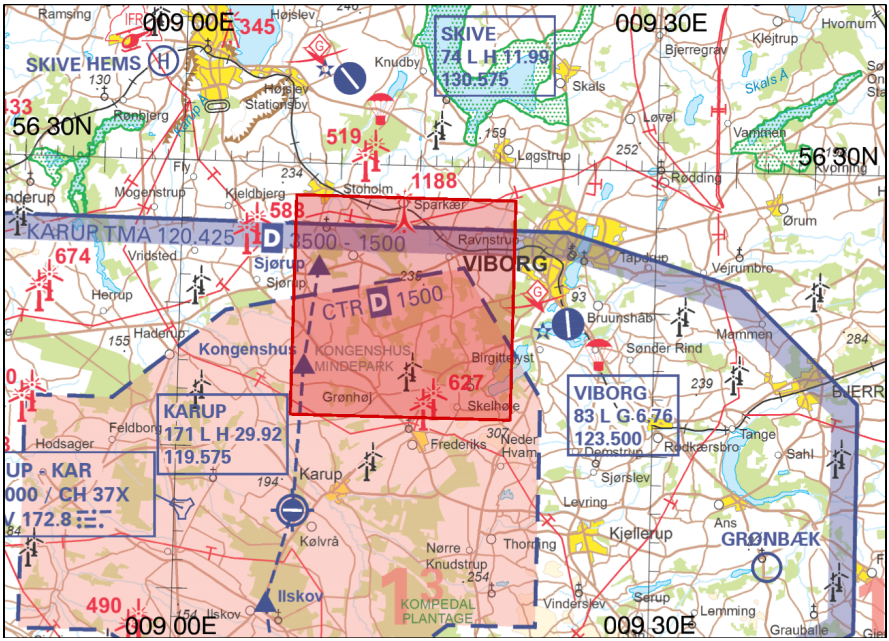
Ingen trafik i området vil være tilladt uden forudgående tilladelse fra ATC.

Laterale grænser:
56 28 52N 009 07 12E - 56 28 50N 009 21 04E - 56 21 10N 009 21 02E - 56 21 11N 009 07 09E - 56 28 52N 009 07 12E.

Vertikale grænser:
SFC - 3500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM.

Relevant ATS-enhed REF AIP Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Karup.



NAVIAIR

DENMARK

VFR Flight Guide
VFG SUP 30/23

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221, FAX: +45 3247 8800
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

21 DEC 2023
All Times are in UTC

Airspace restrictions within Danish territory, including territorial waters - due to the Russian invasion of Ukraine.

This VFG SUP 30/23 replaces following NOTAMS:
NOTAM A3832/23, A3829/23 and B4759/23.

1 Introduction

The Government of Denmark has decided that applicable as of 27 February 2022 at 2300 UTC no aircraft owned, chartered or operated by citizens of the Russian federation, operators holding air operator certificate (AOC) issued by the Russian federation authorities or aircraft registered in the Russian federation shall enter, exit or overfly the airspace of the Kingdom of Denmark (including Greenland and the Faroe Islands), including in the airspace above the territorial seas of the Kingdom of Denmark.

This does not apply to humanitarian, SAR and leased aircraft one-way return flights with the permission of the Danish Civil Aviation and Railway Authority or in case of emergency landing or emergency overflight.

Applications for prior approval for exempted flights shall be submitted to info@trafikstyrelsen.dk at least 48 hours before flight.

2. Prior approval for non-scheduled flights.

Aircraft operators of non-scheduled flights between Russia and Denmark, operated directly or via a third country, shall notify all relevant information concerning the flight to the Danish Civil Aviation and Railway Authority prior to their operations and at least 48 hours beforehand with consideration to the office hours of the Danish Civil Aviation and Railway Authority (Saturdays, Sundays and Danish holidays not included). Required documents: flight plan, gendec, pax list, in case of cargo Freight list and air waybill, copy of identification documents and visas of all passengers and crew on board, charter contract for the aircraft, cost bearer of the flight (if a legal entity: details of the natural person ultimately responsible for financial transaction in the legal entity), copy of Russian authorisation for the use of Russian airspace. In case of HOSP or MEDIVAC flights confirmation of receiving hospital.

3. Flight planning and risk assessment.

The volatile situation along border Ukraine/Russia and possible use of a wide range of ground and airborne warfare systems poses a high risk for civil flights operating at all altitudes and flight levels.

Danish, Faroese and Greenlandic air operators and owners of aircraft registered in Denmark are advised to take all potential risks into account in risk assessment and flight planning decisions when operating in following airspaces: FIR Moscow (UUWV), FIR Rostov-Na-Donu (URRV), FIR Lviv (UKLV), FIR Kyiv (UKBV), FIR Dnipropetrovsk (UKDV), FIR Simferopol (UKFV), FIR Odesa (UKOV), FIR Minsk (UMMV), FIR Chisinau (LUUU).

4. Further information.

For inquiries please contact:

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V
TEL +45 7221 8800
FAX+45 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

DENMARK

VFR Flight Guide
VFG SUP 31/23

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221, FAX: +45 3247 8800
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

21 DEC 2023
All Times are in UTC

Airspace restrictions related to Belarussian airspace.

This VFG SUP 31/23 replaces following NOTAMS:
NOTAM A3830/23 and A3831/23.

1 Introduction

1. Danish air carriers and captains of aircraft in charge of air service managed by carriers holders of operating licence issued by Denmark, whether they are contractual carriers and/or de facto carriers, or performing air service with commercial charter agreement or with code sharing and to all flight performed with Danish aircraft registration are requested to avoid Minsk FIR (UMMV). Foreign air carriers inbound EU are recommended to avoid Minsk FIR (UMMV).

2. All flights to/from airports of Denmark, or overflying Danish airspace from Belarussian airspace, are not allowed if aircraft are operated by Belarussian air carriers and/or registered in Belarus except for aircraft in emergency or humanitarian flights.

2. Further information.

For inquiries please contact:

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V
TEL +45 7221 8800
FAX+45 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

DENMARK

VFR Flight Guide
VFG SUP 22/24

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

02 AUG 2024
All Times are in UTC

Temporary Danger Areas EKD595 Dogger Tail, EKD596 Nordschill I, EKD597 Weisse Bank I and EKD598 Sylt Aussen I

Due to drone activities operating beyond visual line of sight (BVLOS) as from 9th of August 2024, Temporary Danger Areas will be established in the southern part of København FIR. Manned aircraft are strongly advised not to enter the area when drone activities take place in the area.

Information about activities can be obtained from n ACC København.

Temporary Danger Area EKD595 Dogger Tail.

Lateral limits:
55 58 00N 003 19 08E - 55 48 29N 004 17 32E - 55 26 07N 004 47 53E - 55 19 48N 005 04 19E - 55 00 00N 005 04 24E - 55 00 00N 005 00 00E - 55 19 58N 004 19 55E - 55 45 52N 003 22 08E - 55 50 04N 003 23 55E - 55 54 58N 003 20 55E - 55 58 00N 003 19 08E.

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM. Expected daily H24.

Temporary Danger Area EKD596 Nordschill I.

Lateral limits:
55 23 08N 004 55 39E - 55 17 30N 005 10 21E - 55 17 30N 005 22 01E - 55 33 35N 005 43 22E - 55 29 41N 006 04 21E - 55 00 00N 006 04 21E - 55 00 00N 005 00 00E - 55 02 12N 004 55 39E - 55 23 08N 004 55 39E.

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM.Expected daily H24.

Midlertidige fareområder EKD595 Dogger Tail, EKD596 Nordschill I, EKD597 Weisse Bank I og EKD598 Sylt Aussen I

På grund af droneaktiviteter, der opererer udenfor synslinie (BVLOS) er der fra 9.august 2024, etableret midlertidige fareområder i den sydlige del af København FIR. Bemandede fly frarådes kraftigt at flyve ind i området, når der foregå droneaktiviteter i området.

Oplysninger om aktiviteter kan fås hos ACC København.

Midlertidigt fare område EKD595 Dogger Tail.

Laterale grænser:
55 58 00N 003 19 08E - 55 48 29N 004 17 32E - 55 26 07N 004 47 53E - 55 19 48N 005 04 19E - 55 00 00N 005 04 24E - 55 00 00N 005 00 00E - 55 19 58N 004 19 55E - 55 45 52N 003 22 08E - 55 50 04N 003 23 55E - 55 54 58N 003 20 55E - 55 58 00N 003 19 08E.

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM. Forvent dagligt H24.

Midlertidigt fare område EKD596 Nordschill I.

Laterale grænser:
55 23 08N 004 55 39E - 55 17 30N 005 10 21E - 55 17 30N 005 22 01E - 55 33 35N 005 43 22E - 55 29 41N 006 04 21E - 55 00 00N 006 04 21E - 55 00 00N 005 00 00E - 55 02 12N 004 55 39E - 55 23 08N 004 55 39E.

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM. Forvent dagligt H24

.

Temporary Danger Area EKD597 Weisse Bank I.

Lateral limits:
55 31 18N 005 55 36E - 55 18 18N 007 04 23E - 55 00 00N 007 04 23E - 55 00 00N 005 55 41E - 55 31 18N 005 55 36E

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM. Expected daily H24.

Midlertidigt fare område EKD597 Weisse Bank I.

Laterale grænser:
55 31 18N 005 55 36E - 55 18 18N 007 04 23E - 55 00 00N 007 04 23E - 55 00 00N 005 55 41E - 55 31 18N 005 55 36E

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM. Forvent dagligt H24.

Temporary Danger Area EKD598 Sylt Aussen I.

Lateral limits:
55 20 00N 006 55 37E - 55 12 27N 007 34 05E - 55 08 31N 008 01 53E - 55 03 00N 007 55 00E - 55 00 00N 007 55 00E - 55 00 00N 006 55 38E - 55 20 00N 006 55 37E.

Vertical limits:
SFC - 2500 FT MSL.

Activity period:
Will be published by NOTAM. Expected daily H24.

Midlertidigt fare område EKD598 Sylt Aussen I.

Laterale grænser:
55 20 00N 006 55 37E - 55 12 27N 007 34 05E - 55 08 31N 008 01 53E - 55 03 00N 007 55 00E - 55 00 00N 007 55 00E - 55 00 00N 006 55 38E - 55 20 00N 006 55 37E.

Vertikale grænser:
SFC - 2500 FT MSL.

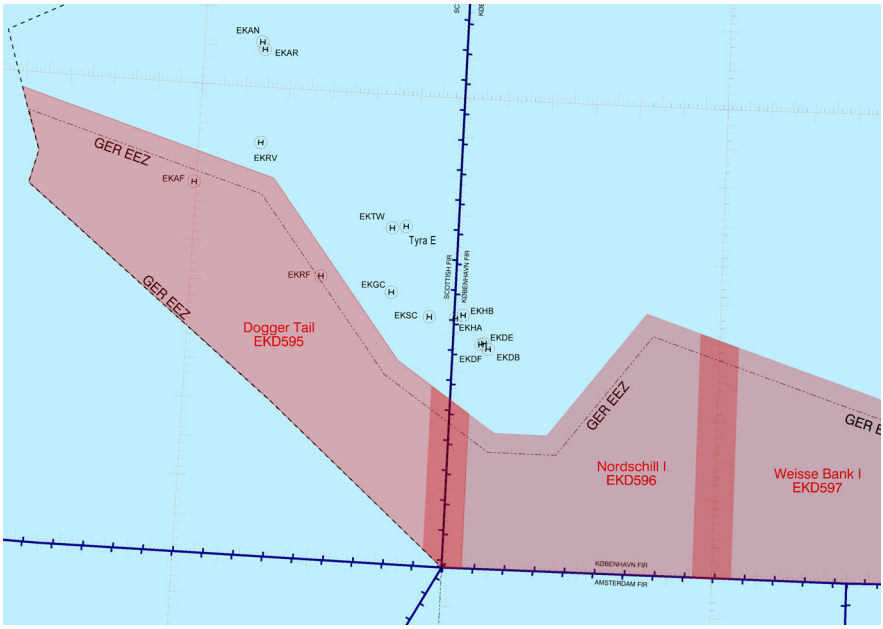
Aktivitets periode:
Vil blive publiceret via NOTAM. Forvent dagligt H24.

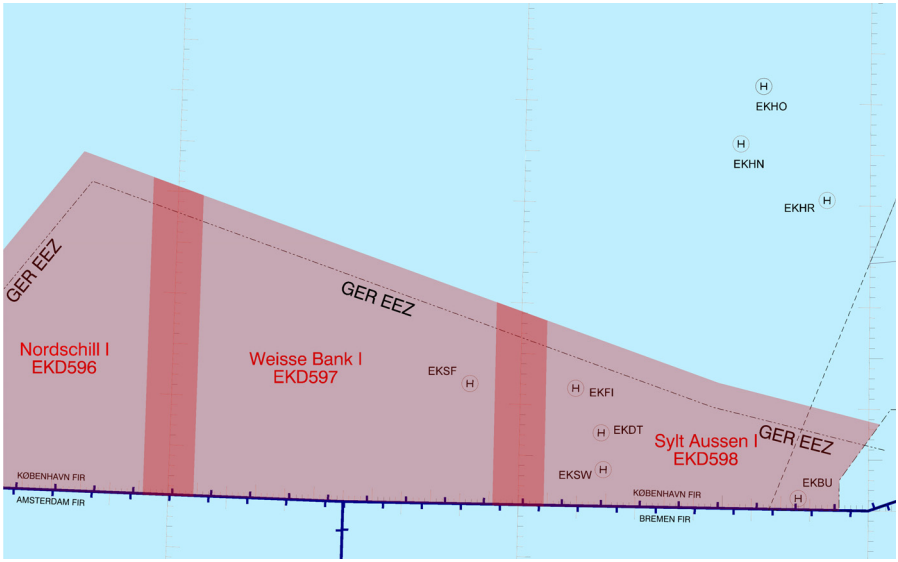
REF: VFG Denmark ENR 5.1.

Valid until further notice.

REF: VFG Danmark ENR 5.1.

Gældende indtil videre.


EKAN
EKAR
EKRV
EKAF
GER EEZ
GER EEZ
EKTW
Tyra E
EKRF
EKGC
EKSC
EKHB
EKHA
EKDE
EKDF
EKDB
Dogger Tail
EKD595
SCOTTISH FIR
KØBENHAVN FIR
Nordschill I
EKD596
Weisse Bank I
EKD597
GER EEZ
GER E
KØBENHAVN FIR
AMSTERDAM FIR


EKHO
EKHN
EKHR
GER EEZ
GER EEZ
Nordschill I
EKD596
Weisse Bank I
EKD597
EKSF
EKFI
EKDT
EKSW
Sylt Aussen I
EKD598
GER EEZ
EKBU
KØBENHAVN FIR
AMSTERDAM FIR
KØBENHAVN FIR
BREMEN FIR

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC VFG SUP 26/24
Publication date 20 AUG 2024
Effective date 03 OCT 2024
All Times are in UTC

The procedures concerning reduction of landing distance available at EKRK (København/Roskilde) are suspended

This VFG Denmark AIRAC SUP 26/24 replaces NOTAM B2986/24 on effective date 03 OCT 2024.

The procedures concerning reduction of landing distance available are suspended by the authorities and can not be used.

Valid until further notice.

REF: VFG DENMARK AD 2. EKRK 16 f.

Procedurerne vedrørende nedsættelse af landingsdistance til rådighed på EKRK (København/Roskilde) er suspenderet

Denne VFG Danmark AIRAC SUP 26/24 erstatter NOTAM B2986/24 på ikraftrædelsesdato 03 OKT 2024.

Proceduren vedrørende nedsættelse af landingsdistance til rådighed er suspenderet af myndighederne og kan ikke bruges.

Gældende indtil videre.

REF: VFG DANMARK AD 2. EKRK 16 f.

NAVIAIR

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC SUP 03/25
Publication date 23 JAN 2025
Effective date 20 MAR 2025
All Times are in UTC

New upper vertical limit to EK R20 YDERBY

Due to military exercises there will be an increase of the vertical airspace to EK R20.

EK R20 YDERBY
Lateral limits:
56 04 21N 011 18 22E - 55 59 30N 011 23 56E - 55 56 19N 011 14 57E - 56 01 33N 011 10 07E - 56 04 21N 011 18 22E.

Vertical limits:
SFC - 1700 FT MSL.

Effective dates:
Information on exact activities will be published by NOTAM.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: KØBENHAVN APP, ROSKILDE APP/TWR.

REF: VFG Denmark ENR 5.1.

Valid until further notice.

Ny øvre vertikal grænse for EK R20 YDERBY

Grundet militære øvelser foretages der en forhøjelse af luftrummet til EK R20.

EK R20 YDERBY
Laterale grænser:
56 04 21N 011 18 22E - 55 59 30N 011 23 56E - 55 56 19N 011 14 57E - 56 01 33N 011 10 07E - 56 04 21N 011 18 22E.

Vertikale grænser:
SFC - 1700 FT MSL.

Effektive datoer:
Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: KØBENHAVN APP, ROSKILDE APP/TWR.

REF: VFG Danmark ENR 5.1.

Gældende indtil videre.

NAVIAIR

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC VFG SUP 07/25
Publication date 27 FEB 2025
Effective date 17 APR 2025
All Times are in UTC

Danish METAR from DANAREA WEST are not available

This AIRAC VFG SUP 07/25 replaces NOTAM C0180/25, D0042/25, D0043/25 and D0044/25 on effective date 17 APR 2025.

METAR for EKTE, EKHD, EKHA and EKGC are not available.

QNH for DANAREA WEST is therefore not available.

REF: VFR Flight Guide Denmark ENR 1.7.

Valid until further notice.

Danske METAR fra DANAREA WEST er ikke tilgængelige

Denne AIRAC VFG SUP 07/25 erstatter NOTAM C0180/25, D0042/25, D0043/25 og D0044/25 på ikrafttrædelsesdato 17 APR 2025.

METAR for EKTE, EKHD, EKHA og EKGC er ikke tilgængelige.

QNH for DANAREA WEST er derfor ikke tilgængelig.

REF: VFR Flight Guide Danmark ENR 1.7.

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 30/25
07 JUL 2025
All Times are in UTC

Grass RWY 09/27 closed at Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA

Grass RWY 09/27 at Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA is closed.

REF: VFG DENMARK AD 2 - EKKA.

Valid until further notice.

Græsbane 09/27 lukket i Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA

Græsbane 09/27 i Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA er lukket.

REF: VFG DANMARK AD 2 - EKKA.

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 32/25
07 JUL 2025
All Times are in UTC

Primary surveillance radar PSR unserviceable at Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA

The Primary surveillance radar PSR is unserviceable within KARUP TMA at Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA.

Identification of aircraft without transponder and information about weather and CB activity is not available.

REF: VFG DENMARK AD 2 - EKKA.

Valid until further notice.

Primær overvågningsradar PSR er ude af drift i Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA

Den primære overvågningsradar PSR er ude af drift i KARUP TMA ved Karup / Midtjyllands Lufthavn - EKKA.

Identifikation af luftfartøjer uden transponder samt information om vejr og CB aktivitet er ikke tilgængelig.

REF: VFG DANMARK AD 2 - EKKA.

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 41/25
19 SEP 2025
All Times are in UTC

Temporary Restricted Areas EKR664 ZONE 1, EKR665 ZONE 2, EKR666 ZONE 3, EKR667 ZONE 4, EKR668 ZONE 5

Due to police border control with drone, five Temporary Restricted Areas will be established.

When activated by NOTAM no traffic permitted in the areas without prior permission from ATC Skrydstrup.

Traffic from EKTD/EKPB can contact Wing Operations Center (WOC) (who will coordinate with Skrydstrup ATC) by telephone +45 72 84 81 24 for permission to depart out of EKTD/EKPB. Minor delay up till 10 minutes may be expected for departure. After departure the pilot shall report to ATC Skrydstrup on frequency 124.105 when the relevant restricted area is vacated.

Traffic with destination EKTD/EKPB can contact ATC Skrydstrup on frequency 124.105 for permission to enter relevant restricted area.Minor delay up till 10 minutes may be expected. After landing the pilot shall report landing to ATC Skrydstrup on frequency 124.105 or by telephone.

Note: It is not sufficient to close flight plan while airborne. An additional report of landing shall be made to ATC Skrydstrup.

Temporary Restricted Area EKR664 ZONE 1

Lateral limits:

54 57 41N 008 42 47E - 54 57 36N 008 47 57E -
54 57 23N 008 49 49E - 54 57 06N 008 51 02E -
54 57 14N 008 51 50E - 54 57 11N 008 55 11E -
54 57 17N 008 55 54E - 54 56 53N 008 58 38E -
54 54 11N 008 55 51E - FIR BORDER -
54 54 33N 008 41 10E - 54 57 41N 008 42 47E.

Vertical limits:

SFC - 1000 FT MSL.

Effective dates:

01 OCT 2025 - 01 OCT 2026,
the area can be activated by NOTAM daily between 0000-2359.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Midlertidige Restriktionsområder EKR664 ZONE 1, EKR665 ZONE 2, EKR666 ZONE 3, EKR667 ZONE 4, EKR668 ZONE 5

På grund af politiets grænsekontrol, vil der blive etableret fem Midlertidige Restriktionsområder.

Når områder er aktiveret via NOTAM, vil ingen trafik i områderne være tilladt uden forudgående tilladelse fra ATC Skrydstrup.

Trafik fra EKTD/EKPB kan kontakte Wing Operations Center (WOC) (som vil koordinere med Skrydstrup ATC) på telefon +45 72 84 81 24 for tilladelse til at starte fra EKTD/EKPB. Mindre forsinkelser på op til 10 minutter må forventes før start. Efter start skal piloten rapportere til ATC Skydstrup på frekvens 124.105 når restriktionsområdet er forladt.

Trafik til destination EKTD/EKPB kan kontakte ATC Skrydstrup på frekvens 124.105 for tilladelse til at flyve ind i de relevante restriktionsområder. Mindre forsinkelser på op til 10 minutter må forventes. Efter landing skal piloten rapportere landing til ATC Skrydstrup på frekvens 124.105 eller telefon.

Note: Det er ikke tilstrækkeligt at lukke flyveplanen i luften. En yderligere rapport om landing skal afgives til ATC Skrydstrup.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR664 ZONE 1

Laterale grænser:

54 57 41N 008 42 47E - 54 57 36N 008 47 57E -
54 57 23N 008 49 49E - 54 57 06N 008 51 02E -
54 57 14N 008 51 50E - 54 57 11N 008 55 11E -
54 57 17N 008 55 54E - 54 56 53N 008 58 38E -
54 54 11N 008 55 51E - FIR BORDER -
54 54 33N 008 41 10E - 54 57 41N 008 42 47E.

Vertikale grænser:

SFC - 1000 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:

01 OKT 2025 - 01 OKT 2026,
området kan aktiveres med NOTAM dagligt mellem 0000-2359.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Temporary Restricted Area EKR665 ZONE 2

Lateral limits:

54 56 53N 008 58 38E - 54 55 50N 009 05 36E -
54 52 16N 009 03 48E - FIR BORDER -
54 54 11N 008 55 51E - 54 56 53N 008 58 38E.

Vertical limits:

SFC - 1000 FT MSL.

Effective dates:

01 OCT 2025 - 01 OCT 2026,
the area can be activated by NOTAM daily between 0000-2359.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR665 ZONE 2

Laterale grænser:

54 56 53N 008 58 38E - 54 55 50N 009 05 36E -
54 52 16N 009 03 48E - FIR BORDER -
54 54 11N 008 55 51E - 54 56 53N 008 58 38E.

Vertikale grænser:

SFC - 1000 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:

01 OKT 2025 - 01 OKT 2026,
området kan aktiveres med NOTAM dagligt mellem 0000-2359.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Temporary Restricted Area EKR666 ZONE 3

Lateral limits:

54 55 50N 009 05 36E - 54 55 14N 009 09 36E -
54 54 21N 009 13 15E - 54 53 44N 009 15 52E -
54 51 33N 009 12 18E - FIR BORDER -
54 52 16N 009 03 48E - 54 55 50N 009 05 36E.

Vertical limits:

SFC - 1000 FT MSL.

Effective dates:

01 OCT 2025 - 01 OCT 2026,
the area can be activated by NOTAM daily between 0000-2359.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR666 ZONE 3

Laterale grænser:

54 55 50N 009 05 36E - 54 55 14N 009 09 36E -
54 54 21N 009 13 15E - 54 53 44N 009 15 52E -
54 51 33N 009 12 18E - FIR BORDER -
54 52 16N 009 03 48E - 54 55 50N 009 05 36E.

Vertikale grænser:

SFC - 1000 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:

01 OKT 2025 - 01 OKT 2026,
området kan aktiveres med NOTAM dagligt mellem 0000-2359.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Temporary Restricted Area EKR667 ZONE 4

Lateral limits:

54 53 44N 009 15 52E - 54 52 52N 009 19 28E -
54 48 32N 009 17 36E - FIR BORDER -
54 51 33N 009 12 18E - 54 53 44N 009 15 52E.

Vertical limits:

SFC - 1000 FT MSL.

Effective dates:

01 OCT 2025 - 01 OCT 2026,
the area can be activated by NOTAM daily between 0000-2359.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR667 ZONE 4

Laterale grænser:

54 53 44N 009 15 52E - 54 52 52N 009 19 28E -
54 48 32N 009 17 36E - FIR BORDER -
54 51 33N 009 12 18E - 54 53 44N 009 15 52E.

Vertikale grænser:

SFC - 1000 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:

01 OKT 2025 - 01 OKT 2026,
området kan aktiveres med NOTAM dagligt mellem 0000-2359.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Temporary Restricted Area EKR668 ZONE 5

Lateral limits:

54 53 18N 009 19 46E - 54 53 07N 009 22 21E -
54 53 41N 009 23 12E - 54 52 18N 009 29 31E -
54 51 41N 009 29 47E - 54 50 39N 009 30 13E -
FIR BORDER - 54 48 32N 009 17 36E -
54 52 52N 009 19 28E - 54 53 18N 009 19 46E.

Vertical limits:

SFC - 1000 FT MSL.

Effective dates:

01 OCT 2025 - 01 OCT 2026,
the area can be activated by NOTAM daily between 0000-2359.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR668 ZONE 5

Laterale grænser:

54 53 18N 009 19 46E - 54 53 07N 009 22 21E -
54 53 41N 009 23 12E - 54 52 18N 009 29 31E -
54 51 41N 009 29 47E - 54 50 39N 009 30 13E -
FIR BORDER - 54 48 32N 009 17 36E -
54 52 52N 009 19 28E - 54 53 18N 009 19 46E.

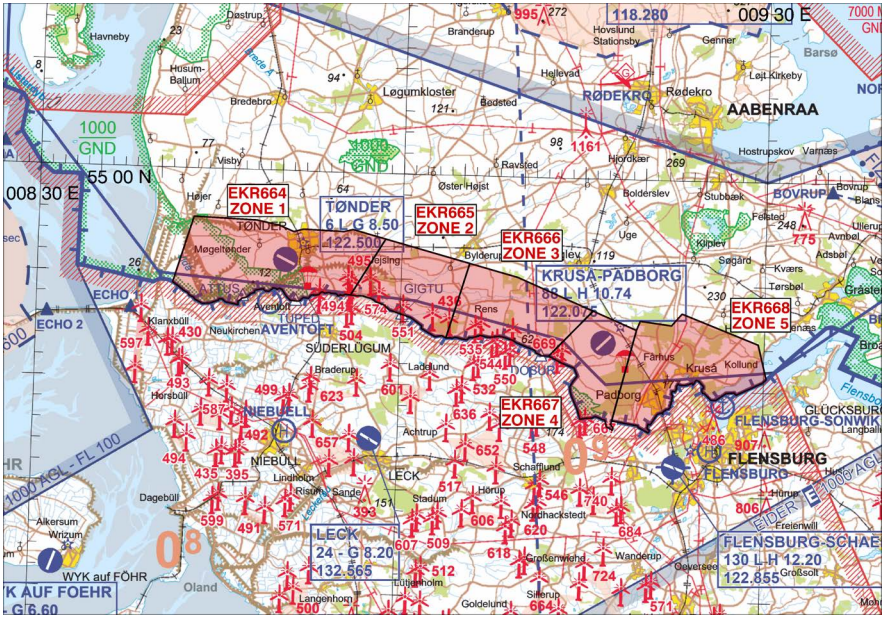
Vertikale grænser:

SFC - 1000 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:

01 OKT 2025 - 01 OKT 2026,
området kan aktiveres med NOTAM dagligt mellem 0000-2359.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.



REF: VFG Denmark ENR 5.1.

REF: VFG Danmark ENR 5.1.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 48/25
10 DEC 2025
All Times are in UTC

Temporary revision to the special arrangement regarding VFR-flights between certain Danish and German aerodromes

While the VFR flightplanning rules across the border between Denmark and Germany is under review, a temporary revision has been made to the special arrangement regarding VFR-flights between certain Danish and German aerodromes.

The below extract of VFG chapter ENR 1.10, with the temporary changes marked, will remain valid until further notice:

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 aerodromes:

Sønderborg	(EKSB)
Ærø	(EKAE)

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/Aerodrome office ADO at the aerodrome of departure:

a) aircraft identification and type
b) departure aerodrome and estimated off-block time
c) destination and estimated elapsed time
d) endurance

Midlertidig ændring til den særlige ordning for VFR-flyvning mellem visse danske og tyske flyvepladser

Mens de gældende regler for afgivelse af flyveplan for flyvninger mellem Danmark og Tyskland er under revision, er der lavet en midlertidig ændring til den særlige ordning for VFR-flyvning mellem visse danske og tyske flyvepladser.

Nedenstående uddrag af VFG afsnit ENR 1.10, med de midlertidige ændringer markeret, forbliver gyldige indtil videre:

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 flyveplanoplysninger.

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 de danske flyvepladser:

Sønderborg	(EKSB)
Ærø	(EKAE)

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/Havnekontoret ADO på startflyvepladsen:

a) luftfartøjets identifikation og type
b) startflyveplads og forventet "off-block" tidspunkt
c) bestemmelsessted og beregnet tidsforbrug
d) aktionstid

e) number of persons on board
f) 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/Aerodrome offices ADO 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.

REF: VFG ENR 1.10.

Valid until further notice.

e) antal personer om bord
f) navn på fartøjschefen

Ovennævnte oplysninger kan afgives over radio.

2.2 Flyveplanoplysningerne og de aktuelle starttidspunkter udveksles af og direkte imellem ATS-enhederne/Havnekontorerne ADO på afgangs- 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.

REF: VFG ENR 1.10.

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC VFG SUP 01/26
Publication date 05 DEC 2025
Effective date 22 JAN 2026
All Times are in UC

Cranes operating in Rønne Harbour (near EKRN Bornholm/Rønne aerodrome)

This AIRAC VFG SUP 01/26 replaces AIRAC VFG SUP 29/24 on AIRAC 22 JAN 2026.

1. Introduction

From November 2025 to December 2028, several land based cranes extending from 193 FT MSL to 492 FT MSL will be working in Rønne Harbour in periods of several months.

During the same period, several vessel based cranes extending from 400 FT MSL to 722 FT MSL will be working in Rønne Harbour in periods varying from several hours to several days.

2. Temporary obstacles

See table below.

3. General

Due to the cranes operating at Rønne Harbour and in case of Special VFR expect to enter Rønne CTR via Dueodde or Hasle. If Hasle is used expect ATC to instruct route east of Rønne city.

Further information will be contained in NOTAM.

4 Completion of works

Completion of works is expected at the end of December 2028.

REF: AIP Denmark GEN 0.5, ENR 5.4 and AD 2 - EKRN.

Valid until further notice.

Kraner opererer i Rønne Havn (nær EKRN Bornholm/Rønne flyveplads)

Denne AIRAC VFG SUP 01/26 erstatter AIRAC VFG SUP 29/24 med AIRAC 22 JAN 2026.

1. Introduktion

Fra november 2025 til december 2028, vil adskillige landbaserede kraner strækkende sig fra 193 FT MSL til 492 FT MSL, arbejde i Rønne Havn i perioder på adskillige måneder.

I samme periode, vil adskillige skibskraner strækkende sig fra 400 FT MSL til 722 FT MSL, arbejde i Rønne Havn i perioder variende fra adskillige timer til adskillige dage.

2. Midlertidige luftfartshindringer

Se nedenstående tabel.

3. Generelt

Grundet kranerne i Rønne Havn og i tilfælde af Special VFR anflyves der via Dueodde eller Hasle. Benyttes Hasle forvent da ATC instruktion om at flyve øst om Rønne by.

Nærmere information vil være indeholdt i NOTAM.

4. Færdiggørelse af arbejdet

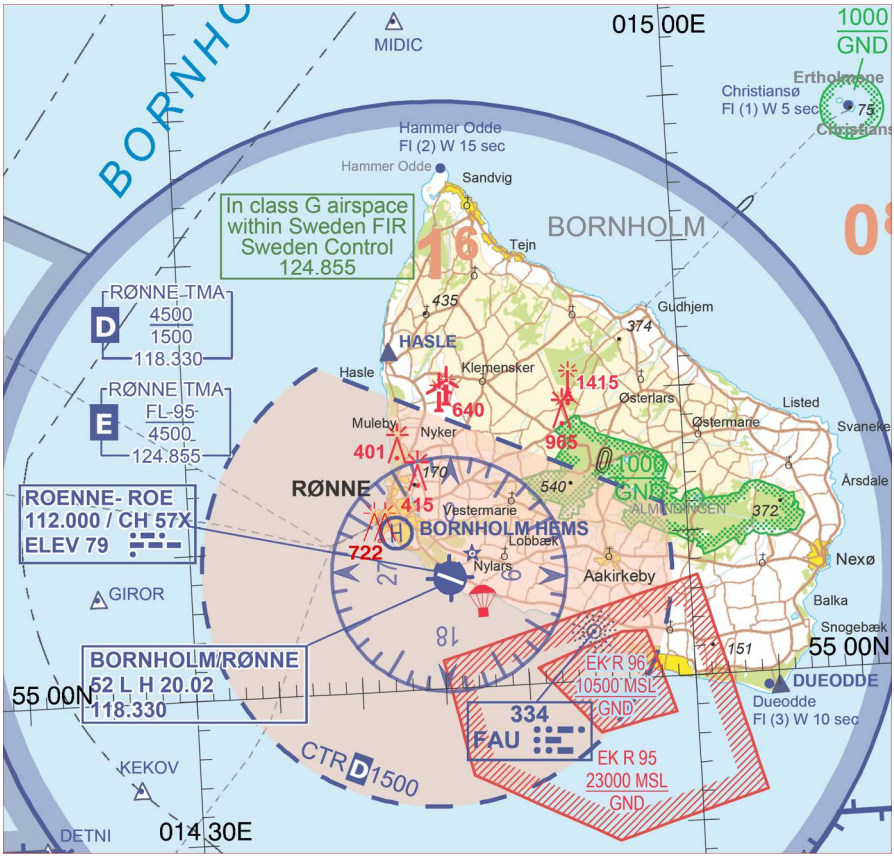
Færdiggørelse af arbejdet forventes afsluttet ultimo december 2028.

REF: VFG Danmark GEN 0.5, ENR 5.4 og AD 2. EKRN.

Gældende indtil videre.

2. Temporary obstacles

OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings / Type, Colour	Remarks
Rønne Havn 1	Land based cranes	55 05 12.84N 014 41 34.11E	188	178	LIM F R	Permanent 01.12.2025 - 31.12.2026
Rønne Havn 2	Land based cranes	55 05 20.61N 014 41 34.38E	328	318	LIH F R	Permanent until 30.11.2026
Rønne Havn 3	Land based cranes Wind turbine parts	55 05 20.61N 014 41 34.38E	486	476	LIM F R	Permanent 01.01.2027 - 31.12.2028
Rønne Havn 4	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	253	253	LIM FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
Rønne Havn 5	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	401	401	LIM FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
Rønne Havn 6	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	607	607	LIM FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
Rønne Havn 7	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	640	640	LIM FLG W	Temporary 01.01.2027 - 31.12.2028
Rønne Havn 8	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	689	689	LIM FLG W	Temporary until 31.01.2026
Rønne Havn 9	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	696	696	LIM FLG W	Temporary 01.01.2027 - 31.12.2028
Rønne Havn 10	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	717	717	LIM FLG W	Temporary 01.02.2026 - 30.11.2026


MIDIC
015 00E
1000
GND
Ertholmene
Christiansø
Fl (1) W 5 sec
75
Hammer Odde
Fl (2) W 15 sec
Hammer Odde
Sandvig
In class G airspace
within Sweden FIR
Sweden Control
124.855
BORNHOLM
Tejn
435
Gudhjem
374
HASLE
Hasle
Klemensker
1415
Østerlars
Listed
Svaneke
Østermarie
640
Muleby
Nyker
965
401
170
1000
GND
Årsdale
RØNNE
540
415
Vestermarie
ALMINDINGEN
372
BORNHOLM HEMS
722
Lobbæk
Nylars
Nexø
Aakirkeby
Balka
Snogebæk
GIROR
151
55 00N
DUEODDE
Dueodde
Fl (3) W 10 sec
EK R 96
10500 MSL
GND
334
FAU
EK R 95
23000 MSL
GND
KEKOV
CTR D 1500
DETNI
014 30E
RØNNE TMA
D
4500
1500
118.330
RØNNE TMA
E
FL95
4500
124.855
ROENNE- ROE
112.000 / CH 57X
ELEV 79
BORNHOLM/RØNNE
52 L H 20.02
118.330

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 02/26
25 FEB 2026
All Times are in UTC

Crane vessel operating in Esbjerg Harbour and transporting wind turbine components via two designated corridors in the North Sea

This VFG SUP 02/26 replaces NOTAM C4792/25.

1. Introduction

Due to the construction of the offshore Wind Farm Thor, a crane vessel extending 656 FT MSL will be operating in Esbjerg Harbour from January 2026 to February 2027.

In the same period, the crane vessel will be used to transport wind turbine components from Esbjerg Harbour to the construction site of Wind Farm Thor. During transportation, the crane vessel will have an extension of 427 FT and transit along two designated corridors described in subsection 3.1.

2. Crane vessel operating in Esbjerg Harbour

Crane vessel operating in Esbjerg Harbour						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings/ Type, Colour	Remarks
Crane	Crane vessel	55 27 00.0N 008 28 01.5E	656	656	LIM F R (Night)	NIL

3. Crane vessel transporting wind turbine components

Crane vessel transporting wind turbine components at sea						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings/ Type, Colour	Remarks
Vessel	Crane vessel	See subsection 3.1	427	427	LIM F R	Mobile obstacle. Light mounted on top of one of the wind turbine towers during transportation.

Skibskran opererer på Esbjerg Havn og transporterer vindmølleelementer via to fastlagte korridorer på Vesterhavet

Denne VFG SUP 02/26 erstatter NOTAM C4792/25.

1. Introduktion

Grundet opførslen af Thor Havvindmøllepark vil en 656 FT høj skibskran blive anvendt på Esbjerg Havn i perioden fra januar 2026 til februar 2027.

I samme periode vil skibskranen anvendes til at transportere vindmølleelementer fra Esbjerg Havn ud til opførselsstedet for Thor Havvindmøllepark. I forbindelse med transporten vil skibskranen have en højde på 427 FT og sejle via to fastlagte korridorer som angivet i underafsnit 3.1.

2. Skibskran anvendes på Esbjerg Havn

Skibskran anvendes på Esbjerg Havn						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings/ Type, Colour	Remarks
Crane	Crane vessel	55 27 00.0N 008 28 01.5E	656	656	LIM F R (Night)	NIL

3. Skibskran transporterende vindmølleelementer til havs

Skibskran transporterende vindmølleelementer til havs						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings/ Type, Colour	Remarks
Vessel	Crane vessel	See subsection 3.1	427	427	LIM F R	Mobile obstacle. Light mounted on top of one of the wind turbine towers during transportation.

3.1 Designated corridors in the North Sea between Esbjerg Harbour and Wind Farm Thor

Lateral limits:

Corridor 1 - long sail route:
55 27 00N 008 28 09E - 55 26 59N 008 27 58E - 55 27 20N 008 26 25E - 55 27 33N 008 25 24E - 55 27 53N 008 25 06E - 55 28 39N 008 24 23E - 55 28 55N 008 23 46E - 55 29 08N 008 22 36E - 55 28 59N 008 21 53E - 55 27 09N 008 18 06E - 55 26 50N 008 16 54E - 55 25 33N 008 13 48E - 55 24 51N 007 49 23E - 55 33 55N 007 24 13E - 56 10 48N 007 29 17E - 56 20 02N 007 32 00E - 56 25 11N 007 36 13E - 56 26 53N 007 38 51E.

Corridor 2 - short sail route:
55 27 00N 008 28 08E - 55 26 59N 008 27 58E - 55 27 20N 008 26 21E - 55 27 30N 008 25 29E - 55 27 53N 008 25 06E - 55 28 39N 008 24 23E - 55 28 55N 008 23 46E - 55 29 08N 008 22 36E - 55 29 00N 008 21 53E - 55 27 09N 008 18 06E - 55 26 50N 008 16 54E - 55 25 32N 008 13 42E - 55 25 35N 008 10 59E - 55 29 43N 008 02 56E - 55 30 10N 007 58 53E - 55 31 46N 007 53 17E - 55 34 03N 007 47 18E - 55 43 06N 007 49 49E - 56 14 38N 007 48 51E - 56 25 31N 007 47 30E.

4. Activity period

Activities start from January 2026 and the completion of works is expected by February 2027.

Information on exact activities and the activation of **Corridor 1** or **Corridor 2** will be published by NOTAM.

REF: VFG DENMARK ENR 5.4 and AD 2. EKEB.

Valid until further notice.

3.1 Fastlagte korridorer i Vesterhavet mellem Esbjerg Havn og Thor Havvindmøllepark

Lateral grænser:

Korridor 1 - lang sejlrute:
55 27 00N 008 28 09E - 55 26 59N 008 27 58E - 55 27 20N 008 26 25E - 55 27 33N 008 25 24E - 55 27 53N 008 25 06E - 55 28 39N 008 24 23E - 55 28 55N 008 23 46E - 55 29 08N 008 22 36E - 55 28 59N 008 21 53E - 55 27 09N 008 18 06E - 55 26 50N 008 16 54E - 55 25 33N 008 13 48E - 55 24 51N 007 49 23E - 55 33 55N 007 24 13E - 56 10 48N 007 29 17E - 56 20 02N 007 32 00E - 56 25 11N 007 36 13E - 56 26 53N 007 38 51E.

Korridor 2 - kort sejlrute:
55 27 00N 008 28 08E - 55 26 59N 008 27 58E - 55 27 20N 008 26 21E - 55 27 30N 008 25 29E - 55 27 53N 008 25 06E - 55 28 39N 008 24 23E - 55 28 55N 008 23 46E - 55 29 08N 008 22 36E - 55 29 00N 008 21 53E - 55 27 09N 008 18 06E - 55 26 50N 008 16 54E - 55 25 32N 008 13 42E - 55 25 35N 008 10 59E - 55 29 43N 008 02 56E - 55 30 10N 007 58 53E - 55 31 46N 007 53 17E - 55 34 03N 007 47 18E - 55 43 06N 007 49 49E - 56 14 38N 007 48 51E - 56 25 31N 007 47 30E.

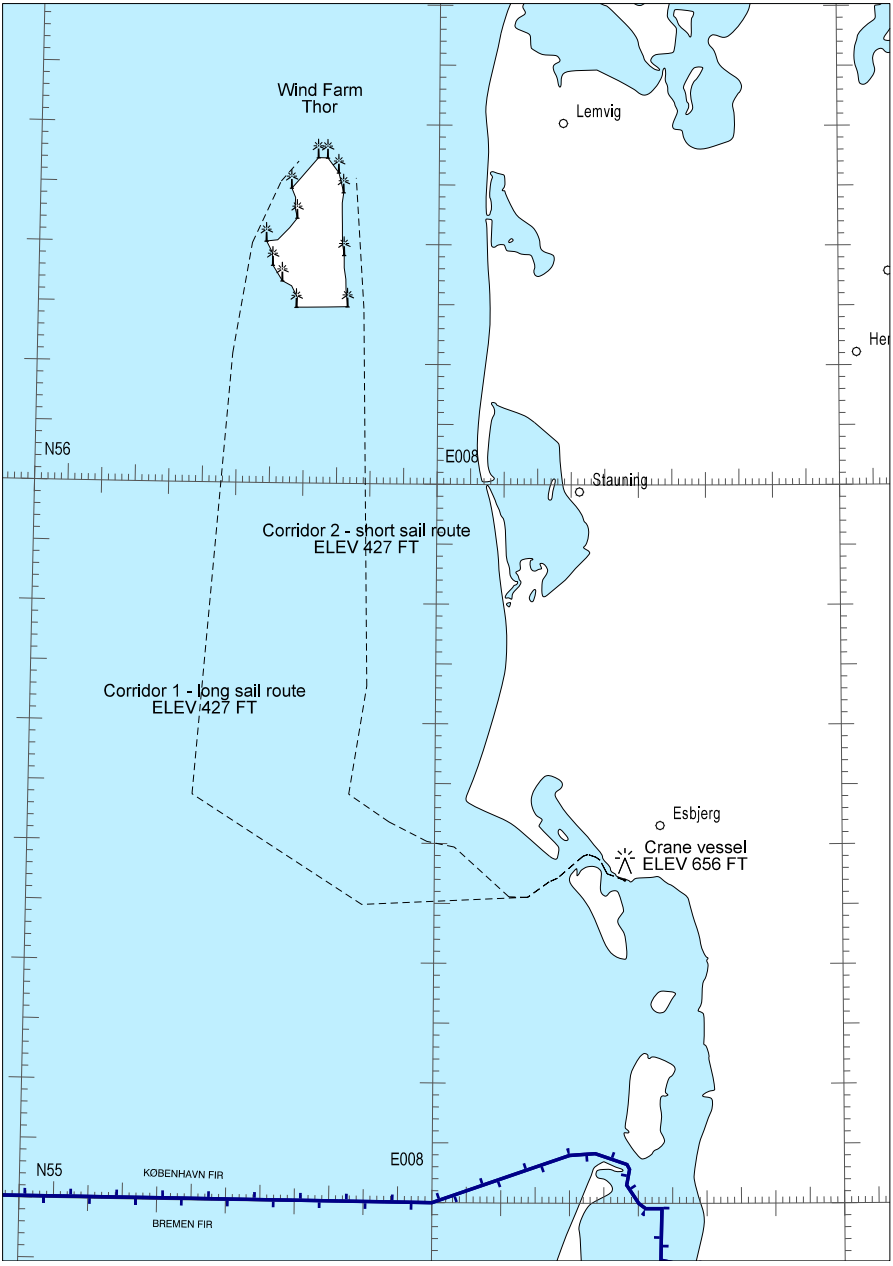
4. Aktivitets periode

Aktiviteterne starter fra januar 2026 og arbejdet forventes færdiggjort i februar 2027.

Information om de præcise aktiviteter og aktiveringen af **Corridor 1** eller **Corridor 2** vil blive publiceret ved NOTAM.

REF: VFG DANMARK ENR 5.4 and AD 2. EKEB.

Gældende indtil videre.


Wind Farm
Thor
Lemvig
N56
E008
Stauning
Corridor 2 - short sail route
ELEV 427 FT
Corridor 1 - long sail route
ELEV 427 FT
Esbjerg
Crane vessel
ELEV 656 FT
N55
KØBENHAVN FIR
BREMEN FIR
E008

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221,
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC SUP 04/26
Publication date 25 FEB 2026
Effective date 16 APR 2026
All Times are in UTC

Corrected PSN of obstacle "Svanemølleværket"

This AIRAC VFG Denmark SUP 04/26 replaces NOTAM C0591/26 on effective date 16 APR 2026.

The published PSN in VFG Denmark of the obstacle "Svanemølleværket" is incorrect.

The correct PSN is APRX 0.5 NM north of the published PSN. Furthermore, the OBST type is clarified, as the obstacle consists of three chimneys.

The following information applies:

Rettet PSN for hindring "Svanemølleværket"

Denne AIRAC VFG Danmark SUP 04/26 erstatter NOTAM C0591/26 på ikrafttrædelsesdato 16 APR 2026.

Den publicerede PSN i VFG Danmark for hindringen "Svanemølleværket" er ikke korrekt.

Den korrekte PSN er APRX 0.5 NM nord for den publicerede PSN. Ydermere præciseres OBST type, da hindringen består af tre skorstene.

Følgende informationer gælder:

Fixed obstacles						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings Type Colour	Remarks
København, Svanemølle-værket	3 Chimneys	55 42 48.8N 012 35 16.6E 55 42 48.6N 012 35 17.6E 55 42 48.3N 012 35 18.5E	335	327	NIL	NIL

REF: VFG DENMARK GEN 0.5, ENR 5.4, AD 2. EKCH and AD 3. EKRH

Valid until further notice.

REF: VFG DANMARK GEN 0.5, ENR 5.4, AD 2. EKCH og AD 3. EKRH

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 06/26
16 MAR 2026
All Times are in UTC

Temporary Restricted Areas and Temporary Danger Areas due to Insight 2026

Due to drone activities operating beyond visual line of sight (BVLOS) as from 20th of March 2026, Temporary Restricted Areas and Temporary Danger Areas will be established in the northern part of KØBENHAVN FIR.

Corresponding areas are established in Polaris FIR. For exact information on areas in Polaris FIR see AIP Norway and AIP Supplements for AIP Norway.

No traffic permitted in the areas without prior permission from ATC.

Temporary Restricted Area EKR694
INSIGHT AREA 1
Lateral limits:
57 18 58N 009 29 55E - 57 10 58N 009 36 55E - 57 06 58N 009 31 55E - 57 06 58N 009 20 55E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 18 58N 009 29 55E.

Vertical limits:
SFC - 1500 FT MSL.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: APP Aalborg and ACC København.

Temporary Restricted Area EKR695
INSIGHT AREA 2A
Lateral limits:
57 45 06N 009 43 57E - 57 36 20N 009 57 30E - 57 35 15N 009 54 19E - 57 18 58N 009 29 55E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 20 56N 009 07 17E - 57 20 24N 009 13 23E - 57 26 31N 009 21 08E - 57 45 06N 009 43 57E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: APP Aalborg and ACC København.

Temporary Danger Area EKD696
INSIGHT AREA 2B
Lateral limits:
57 53 17N 009 13 42E - 57 45 06N 009 43 57E - 57 26 31N 009 21 08E - 57 20 24N 009 13 23E - 57 20 56N 009 07 17E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 27 13N 008 22 00E - 57 33 35N 008 34 27E - 57 40 31N 008 48 08E - 57 53 17N 009 13 42E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Midlertidige Restriktionsområder og Midlertidige Fareområder grundet Insight 2026

Grundet droneaktivitet som opererer udover visuel synlinje fra 20. marts 2026, etableres der Midlertidige Restriktionsområder og Midlertidige Fareområder i den nordlige del af KØBENHAVN FIR.

Tilsvarende områder er etableret i Polaris FIR. For præcis information om områderne i Polaris FIR, se AIP Norge og AIP Supplementer for AIP Norge.

Ingen trafik er tilladt i områderne uden forudgående tilladelse fra ATC.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR694
INSIGHT AREA 1
Laterale grænser:
57 18 58N 009 29 55E - 57 10 58N 009 36 55E - 57 06 58N 009 31 55E - 57 06 58N 009 20 55E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 18 58N 009 29 55E.

Vertikale grænser:
SFC - 1500 FT MSL.

Relevante ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Aalborg og ACC København.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR695
INSIGHT AREA 2A
Laterale grænser:
57 45 06N 009 43 57E - 57 36 20N 009 57 30E - 57 35 15N 009 54 19E - 57 18 58N 009 29 55E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 20 56N 009 07 17E - 57 20 24N 009 13 23E - 57 26 31N 009 21 08E - 57 45 06N 009 43 57E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevante ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Aalborg og ACC København.

Midlertidigt Fareområde EKD696
INSIGHT AREA 2B
Laterale grænser:
57 53 17N 009 13 42E - 57 45 06N 009 43 57E - 57 26 31N 009 21 08E - 57 20 24N 009 13 23E - 57 20 56N 009 07 17E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 27 13N 008 22 00E - 57 33 35N 008 34 27E - 57 40 31N 008 48 08E - 57 53 17N 009 13 42E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Temporary Restricted Area EKR697
INSIGHT AREA 2C
Lateral limits:
57 20 56N 009 07 17E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 08 59N 008 31 48E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 20 56N 009 07 17E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: APP Aalborg and ACC København.

Temporary Restricted Area EKR698
INSIGHT AREA 3A
Lateral limits:
57 19 01N 008 26 59E - 57 08 59N 008 31 48E - 57 04 57N 008 25 03E - 56 58 43N 008 17 41E - 56 47 12N 008 08 47E - 56 33 07N 008 03 06E - 56 24 06N 008 03 16E - 56 25 14N 008 01 29E - 56 35 17N 007 45 43E - 56 56 17N 007 56 15E - 56 56 29N 007 56 31E - 57 10 30N 008 15 29E - 57 19 01N 008 26 59E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Temporary Danger Area EKD699
INSIGHT AREA 3B
Lateral limits:
57 27 13N 008 22 00E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 10 30N 008 15 29E - 56 56 29N 007 56 31E - 56 56 17N 007 56 15E - 56 35 17N 007 45 43E - 57 00 00N 007 30 00E - 57 03 26N 007 36 26E - 57 17 23N 008 02 58E - 57 27 13N 008 22 00E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Temporary Danger Area EKD700
INSIGHT AREA 4A
Lateral limits:
58 02 58N 010 53 20E - 57 57 58N 010 57 35E - 57 39 16N 011 13 17E - 57 43 50N 010 45 45E - 57 48 35N 010 38 59E - 57 40 48N 010 18 36E - 57 37 27N 010 14 20E - 57 36 20N 009 57 30E - 57 45 06N 009 43 57E - 58 02 58N 010 53 20E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: APP Aalborg and ACC København.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR697
INSIGHT AREA 2C
Laterale grænser:
57 20 56N 009 07 17E - 57 14 28N 009 14 25E - 57 08 59N 008 31 48E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 20 56N 009 07 17E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Aalborg og ACC København.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR698
INSIGHT AREA 3A
Laterale grænser:
57 19 01N 008 26 59E - 57 08 59N 008 31 48E - 57 04 57N 008 25 03E - 56 58 43N 008 17 41E - 56 47 12N 008 08 47E - 56 33 07N 008 03 06E - 56 24 06N 008 03 16E - 56 25 14N 008 01 29E - 56 35 17N 007 45 43E - 56 56 17N 007 56 15E - 56 56 29N 007 56 31E - 57 10 30N 008 15 29E - 57 19 01N 008 26 59E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Midlertidigt Fareområde EKD699
INSIGHT AREA 3B
Laterale grænser:
57 27 13N 008 22 00E - 57 19 01N 008 26 59E - 57 10 30N 008 15 29E - 56 56 29N 007 56 31E - 56 56 17N 007 56 15E - 56 35 17N 007 45 43E - 57 00 00N 007 30 00E - 57 03 26N 007 36 26E - 57 17 23N 008 02 58E - 57 27 13N 008 22 00E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Midlertidigt Fareområde EKD700
INSIGHT AREA 4A
Laterale grænser:
58 02 58N 010 53 20E - 57 57 58N 010 57 35E - 57 39 16N 011 13 17E - 57 43 50N 010 45 45E - 57 48 35N 010 38 59E - 57 40 48N 010 18 36E - 57 37 27N 010 14 20E - 57 36 20N 009 57 30E - 57 45 06N 009 43 57E - 58 02 58N 010 53 20E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Aalborg og ACC København.

Temporary Danger Area EKD701
INSIGHT AREA 4B
Lateral limits:
58 30 00N 010 30 00E - 58 25 28N 010 33 58E - 58 02 58N 010 53 20E - 57 45 06N 009 43 57E - 57 53 17N 009 13 42E - 58 01 13N 009 29 50E - 58 04 43N 009 37 00E - 58 20 04N 010 08 56E - 58 30 00N 010 30 00E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Temporary Restricted Area EKR702
INSIGHT AREA 4C
Lateral limits:
57 48 35N 010 38 59E - 57 43 50N 010 45 45E - 57 36 59N 010 30 55E - 57 22 38N 010 45 25E - 57 26 12N 010 33 57E - 57 28 30N 010 32 09E - 57 30 56N 010 29 06E - 57 34 21N 010 26 03E - 57 37 47N 010 27 44E - 57 42 19N 010 34 56E - 57 43 51N 010 39 49E - 57 44 54N 010 40 19E - 57 45 37N 010 37 06E - 57 45 28N 010 34 21E - 57 37 27N 010 14 20E - 57 40 48N 010 18 36E - 57 48 35N 010 38 59E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS units REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: APP Aalborg and ACC København.

Temporary Danger Area EKD703
INSIGHT AREA 4D

Lateral limits:
57 43 50N 010 45 45E - 57 39 16N 011 13 17E - 57 25 47N 011 24 25E - 57 22 38N 010 45 25E - 57 36 59N 010 30 55E - 57 43 50N 010 45 45E.

Vertical limits:
SFC - FL 060.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Temporary Restricted Area EKR704
INSIGHT AREA 5A

Lateral limits:
57 49 20N 010 37 23E - 57 44 35N 010 46 32E - 57 39 45N 010 37 59E - 57 44 59N 010 28 23E - 57 49 20N 010 37 23E.

Vertical limits:
SFC - 1500 FT MSL.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Midlertidigt Fareområde EKD701
INSIGHT AREA 4B
Laterale grænser:
58 30 00N 010 30 00E - 58 25 28N 010 33 58E - 58 02 58N 010 53 20E - 57 45 06N 009 43 57E - 57 53 17N 009 13 42E - 58 01 13N 009 29 50E - 58 04 43N 009 37 00E - 58 20 04N 010 08 56E - 58 30 00N 010 30 00E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR702
INSIGHT AREA 4C
Laterale grænser:
57 48 35N 010 38 59E - 57 43 50N 010 45 45E - 57 36 59N 010 30 55E - 57 22 38N 010 45 25E - 57 26 12N 010 33 57E - 57 28 30N 010 32 09E - 57 30 56N 010 29 06E - 57 34 21N 010 26 03E - 57 37 47N 010 27 44E - 57 42 19N 010 34 56E - 57 43 51N 010 39 49E - 57 44 54N 010 40 19E - 57 45 37N 010 37 06E - 57 45 28N 010 34 21E - 57 37 27N 010 14 20E - 57 40 48N 010 18 36E - 57 48 35N 010 38 59E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevante ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: APP Aalborg og ACC København.

Midlertidigt Fareområde EKD703
INSIGHT AREA 4D

Laterale grænser:
57 43 50N 010 45 45E - 57 39 16N 011 13 17E - 57 25 47N 011 24 25E - 57 22 38N 010 45 25E - 57 36 59N 010 30 55E - 57 43 50N 010 45 45E.

Vertikale grænser:
SFC - FL 060.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR704
INSIGHT AREA 5A

Laterale grænser:
57 49 20N 010 37 23E - 57 44 35N 010 46 32E - 57 39 45N 010 37 59E - 57 44 59N 010 28 23E - 57 49 20N 010 37 23E.

Vertikale grænser:
SFC - 1500 FT MSL.

Relevant ATS-enhed REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

Effective dates:

The areas can be activated by NOTAM between 20 MAR 2026 - 30 OCT 2026.

There will be activity for up to 10 hours per day. The activity will predominantly take place during day-time hours.

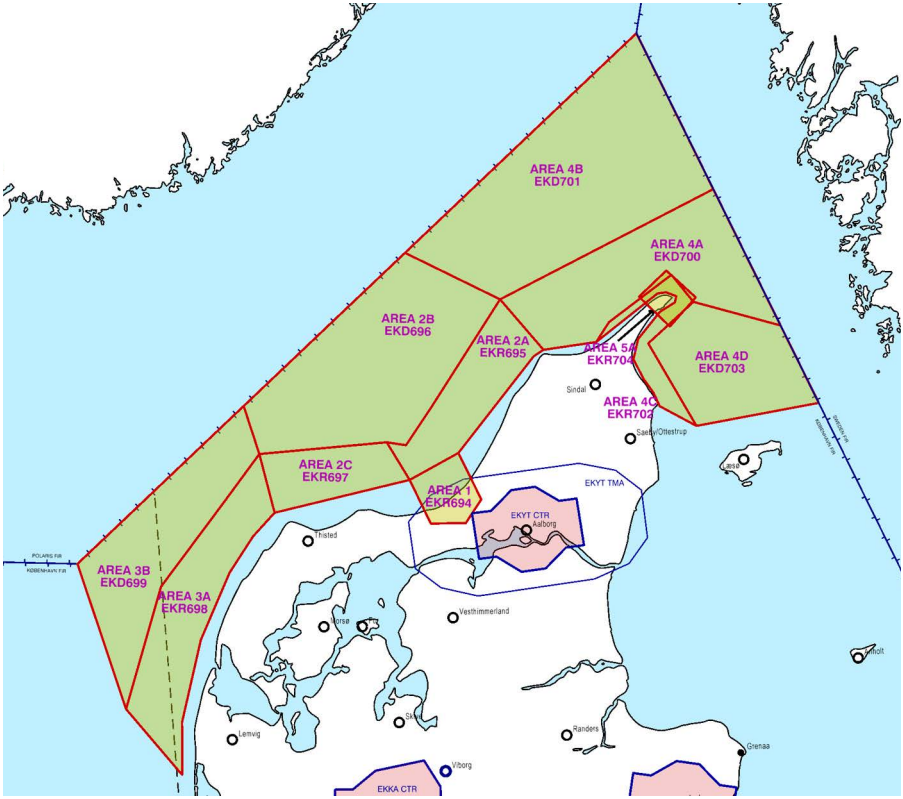
Information on exact activities will be published by NOTAM.

Ikrafttrædelsesdatoer:

Områderne kan aktiveres med NOTAM mellem 20 MAR 2026 - 30 OCT 2026.

Der vil være aktivitet i op til 10 timer pr. dag. Aktiviteten vil hovedsageligt foregå i dagstimerne.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.



REF: VFG Denmark/Danmark ENR 5.1.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 07/26
25 MAR 2026
All Times are in UTC

Temporary Restricted Area EKR715 Sejerø Bugt

Due to drone JUMP-20 exercises Temporary Restricted Area will be established.

No traffic permitted in the area without prior permission from ATC.

Lateral limits:
56 00 28N 011 16 56E - 55 59 30N 011 23 56E - 55 58 31N 011 30 56E - 55 57 58N 011 34 56E - 55 57 28N 011 38 25E - 55 50 46N 011 21 37E - 55 54 13N 011 13 56E - 55 56 19N 011 14 57E - 56 00 28N 011 16 56E.

Vertical limits:
SFC - FL065.

FBZ:
Lateral limits:
56 03 09N 011 16 14E - 55 59 30N 011 42 17E - 55 56 21N 011 43 20E - 55 47 38N 011 21 28E - 55 53 17N 011 08 52E - 56 02 06N 011 13 05E - 56 03 09N 011 16 14E.

Effective dates:
13 APR - 17 APR 2026.
20 APR - 24 APR 2026.
27 APR - 01 MAY 2026.
04 MAY - 08 MAY 2026.
11 MAY - 13 MAY 2026.
18 MAY - 22 MAY 2026.
26 MAY - 29 MAY 2026.
01 JUN - 04 JUN 2026.

Activities are expected daily, 0700 - 1500.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

Relevant ATS unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

REF: VFG Denmark ENR 5.1.

Midlertidigt Restriktionsområde EKR715 Sejerø Bugt

På grund af drone øvelse, JUMP-20, vil et midlertidigt restriktionsområde blive etableret.

Ingen trafik er tilladt i Restriktionsområdet uden forudgående tilladelse fra ATC.

Laterale grænser:
56 00 28N 011 16 56E - 55 59 30N 011 23 56E - 55 58 31N 011 30 56E - 55 57 58N 011 34 56E - 55 57 28N 011 38 25E - 55 50 46N 011 21 37E - 55 54 13N 011 13 56E - 55 56 19N 011 14 57E - 56 00 28N 011 16 56E.

Vertikale grænser:
SFC - FL065.

FBZ:
Laterale grænser:
56 03 09N 011 16 14E - 55 59 30N 011 42 17E - 55 56 21N 011 43 20E - 55 47 38N 011 21 28E - 55 53 17N 011 08 52E - 56 02 06N 011 13 05E - 56 03 09N 011 16 14E.

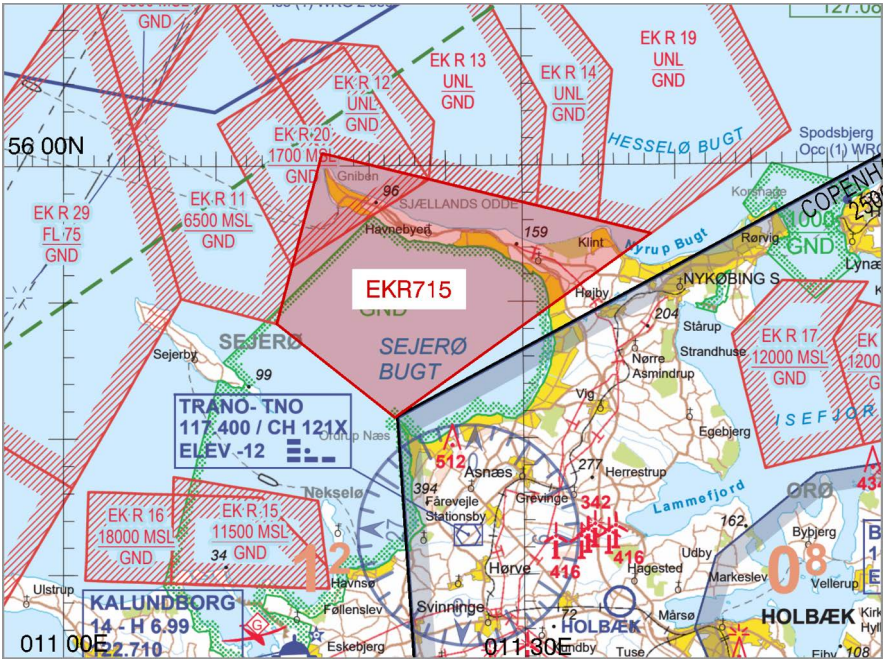
Effektive datoer:
13 APR - 17 APR 2026.
20 APR - 24 APR 2026.
27 APR - 01 MAY 2026.
04 MAY - 08 MAY 2026.
11 MAY - 13 MAY 2026.
18 MAY - 22 MAY 2026.
26 MAY - 29 MAY 2026.
01 JUN - 04 JUN 2026.

Aktiviteter er forventet dagligt, 0700 - 1500.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Relevante ATS enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.

REF: VFG Danmark ENR 5.1.


56 00N
011 00E
011 30E
EK R 19
UNL
GND
EK R 13
UNL
GND
EK R 14
UNL
GND
EK R 12
UNL
GND
EK R 20
1700 MSL
GND
EK R 11
6500 MSL
GND
EK R 29
FL 75
GND
EKR715
SEJERØ
BUGT
SEJERØ
HESSELØ BUGT
SJÆLLANDS ODDE
Gniben
Havnebyen
Klint
Ayrup Bugt
Rørvig
NYKØBING S
Højby
Stårup
Strandhuse
Nørre
Asmindrup
Vig
Egebjerg
Sejerby
Ordrup Næs
TRANO- TNO
117.400 / CH 121X
ELEV -12
Asnæs
Herrestrup
Grevinge
Lammefjord
ORØ
Byjberg
Udby
Hagested
Markeslev
Vellerup
Nekselø
Farevejle
Stationsby
EK R 16
18000 MSL
GND
EK R 15
11500 MSL
GND
EK R 17
12000 MSL
GND
ISEFJOR
Havnsø
Hørve
Svinninge
Fællenslev
Ulstrup
KALUNDBORG
14 - H 6.99
2.710
Eskebjerg
HOLBÆK
Mårsø
Tuse
Spodsbjerg
Korsnæs
COPENH
Lynæ
Fiby

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221,
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC SUP 08/26
Publication date 25 MAR 2026
Effective date 14 MAY 2026
All Times are in UTC

Obstacles erected at or near EKCH København/Kastrup

This AIRAC VFG Denmark SUP 08/26 replaces AIRAC VFG SUP 03/26 and NOTAM A0530/26 on effective date 14 MAY 2026.

Introduction

Due to construction work at and in the vicinity of EKCH, København/Kastrup multiple cranes are operating for undetermined periods.

The location and height of selected cranes is such, that their promulgation as an obstacle is required, but the short notice and varying duration of the crane operation means, that NOTAM promulgation or listing in VFG Denmark is not always practical.

This AIRAC VFG SUP contains the positions of all cranes / obstacles, that fall into this category and the operational implications.

The data on the following page will be regularly reviewed and the information revised accordingly.

Hindringer opført på eller nær EKCH København/Kastrup

Denne AIRAC VFG Danmark SUP 08/26 erstatter AIRAC VFG SUP 03/26 og NOTAM A0530/26 på ikrafttrædelsesdato 14 MAJ 2026.

Introduktion

Grundet byggearbejde på og i nærheden af EKCH, København/Kastrup opererer adskillige kraner i ubestemte perioder.

Lokationen og højden på udvalgte kraner medvirker, at det er påkrævet at bekendtgøre disse som luftfartshindringer, dog gør det korte varsel og den varierende varighed af kranoperationerne, at det ikke er praktisk muligt at bekendtgøre disse på NOTAM eller i VFG Danmark.

Denne AIRAC VFG SUP indeholder positionerne på alle disse kraner / luftfartshindringer, der falder ind under denne kategori og de operationelle implikationer heraf.

Data på følgende side vil regelmæssigt blive gennemgået og revideret.

Temporary obstacles							
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Operational implications	Markings Type Colour	Remarks
EKCH-50099	Build-ing	55 38 24.78N 012 34 59.43E	218	210	N/A	LIM F R	NIL
EKCHHOJ-0001035	Crane	55 37 35N 012 34 47E	194	189	Crane radius 25 M.	LIM F R	Crane in Ørestad.
EKCHHOJ-1144	Crane	55 39 22.8N 012 33 58.8E	268	260	Penetrating take-off flight path area identi-fication surface RWY 30. No crane radius information.	LIM F R	301 DEG MAG / 4.3 NM FM TKOF PSN TWY G1. Crane in Islands Brygge

REF: VFG DENMARK AD 2. EKCH.

Valid until further notice.

REF: VFG DANMARK AD 2. EKCH.

Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 13/26
22 MAY 2026
All Times are in UTC

Crane operating near Esbjerg Chimney

This VFG SUP 13/26 replaces NOTAM C1566/26.

Introduction

Due to demolition work a crane with a maximum height of 287 m will be erected from 05 MAY 2026. Demolition works will commence on 01 JUN 2026. In this connection, the obstruction light on the chimney will be switched off as of 01 JUN 2026.The crane is equipped with high-intensity obstacle lights, flashing white (LIH FLG W).When the obstruction light on the chimney is switched off, the crane's obstacle lights, mounted between the top and ground level, will have a blind sector due to shielding by the chimney. Within this blind sector, only the crane's top marking will be visible.

Kran opererer nær Esbjerg Chimney

Denne VFG SUP 13/26 erstatter NOTAM C1566/26.

Introduktion

Grundet nedbrydningsarbejde opstilles en kran med en maksimal højde på 287 m fra 05 MAJ 2026. Nedbrydningsarbejdet påbegyndes den 01 JUN 2026. I den forbindelse slukkes hindringslyset på skorstenen pr. 01 JUN 2026. Kranen er afmærket med høj intensive hindringslys, blinkende hvidt (LIH FLG W). Når hindringslyset på skorstenen er slukket, vil kranens hindringslys, monteret mellem top og terræn, have en blind vinkel som følge af, at skorstenen afskærmer lyset. Inden for denne blinde vinkel vil kun kranens topafmærkning være synlig.

Crane operating near Esbjerg Chimney						
OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings/ Type, Colour	Remarks
Crane	Crane	55 27 17N 008 27 19E	942	957	LIH FLG W	NIL

REF: VFG DENMARK ENR 5.4 and AD 2. EKEB.
Valid until further notice.

REF: VFG DANMARK ENR 5.4 og AD 2. EKEB.
Gældende indtil videre.

DENMARK

AIM/Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
AIRAC VFG SUP 14/26
Publication date 22 MAY 2026
Effective date 09 JUL 2026
All Times are in UTC

Cranes operating in Rønne Harbour (near EKRN Bornholm/Rønne aerodrome)

This AIRAC VFG SUP 14/26 replaces AIRAC VFG SUP 01/26 on AIRAC 09 JUL 2026.

1. Introduction

From November 2025 to December 2028, several land based cranes extending from 193 FT MSL to 492 FT MSL will be working in Rønne Harbour in periods of several months.

During the same period, several vessel based cranes extending from 400 FT MSL to 722 FT MSL will be working in Rønne Harbour in periods varying from several hours to several days.

2. Temporary obstacles

See table below.

3. General

Due to the cranes operating at Rønne Harbour and in case of Special VFR expect to enter Rønne CTR via Dueodde or Hasle. If Hasle is used expect ATC to instruct route east of Rønne city.

Further information will be contained in NOTAM.

4 Completion of works

Completion of works is expected at the end of December 2028.

REF: AIP Denmark GEN 0.5, ENR 5.4 and AD 2 - EKRN.

Valid until further notice.

Kraner opererer i Rønne Havn (nær EKRN Bornholm/Rønne flyveplads)

Denne AIRAC VFG SUP 14/26 erstatter AIRAC VFG SUP 01/26 med AIRAC 09 JUL 2026.

1. Introduktion

Fra november 2025 til december 2028, vil adskillige landbaserede kraner strækkende sig fra 193 FT MSL til 492 FT MSL, arbejde i Rønne Havn i perioder på adskillige måneder.

I samme periode, vil adskillige skibskraner strækkende sig fra 400 FT MSL til 722 FT MSL, arbejde i Rønne Havn i perioder variende fra adskillige timer til adskillige dage.

2. Midlertidige luftfartshindringer

Se nedenstående tabel.

3. Generelt

Grundet kranerne i Rønne Havn og i tilfælde af Special VFR anflyves der via Dueodde eller Hasle. Benyttes Hasle forvent da ATC instruktion om at flyve øst om Rønne by.

Nærmere information vil være indeholdt i NOTAM.

4. Færdiggørelse af arbejdet

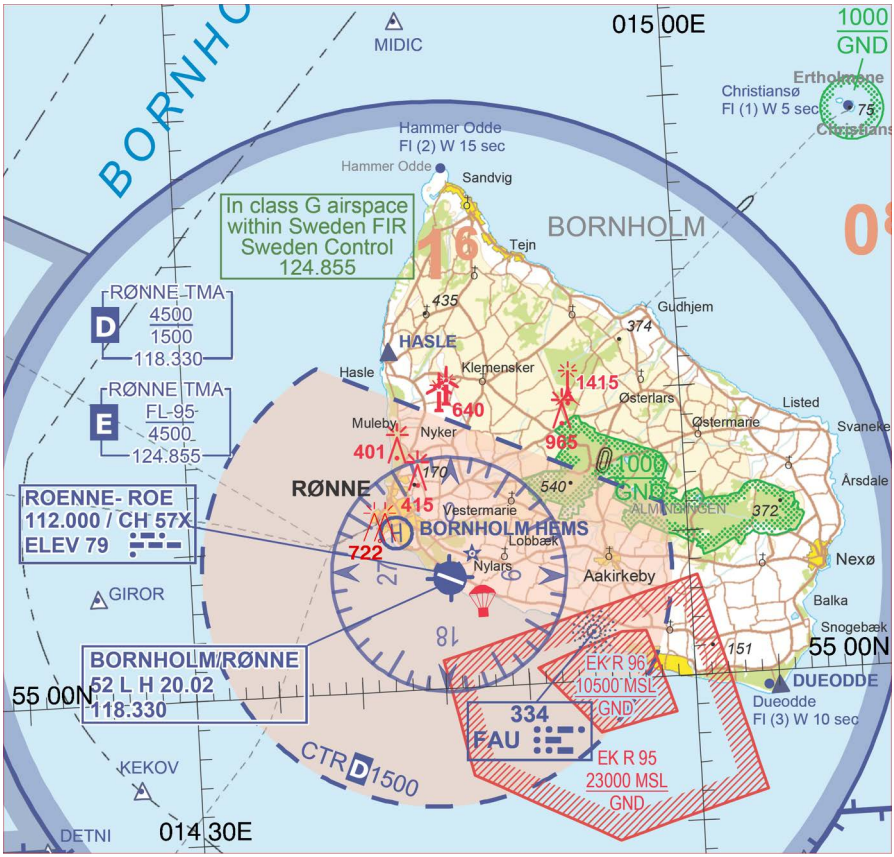
Færdiggørelse af arbejdet forventes afsluttet ultimo december 2028.

REF: VFG Danmark GEN 0.5, ENR 5.4 og AD 2. EKRN.

Gældende indtil videre.

2. Temporary obstacles

OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	Markings / Type, Colour	Remarks
Rønne Havn 1	Land based cranes	55 05 12.84N 014 41 34.11E	188	178	LIM F R	Permanent 01.12.2025 - 31.12.2026
Rønne Havn 2	Land based cranes	55 05 20.61N 014 41 34.38E	328	318	LIH F R	Permanent until 30.11.2026
Rønne Havn 3	Land based cranes Wind turbine parts	55 05 20.61N 014 41 34.38E	486	476	LIH F R	Permanent 01.01.2026 - 31.12.2028
Lone	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	253	253	LIM FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
Svanen	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	401	401	LIH FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
Aeolus	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	607	607	LIH FLG W	Temporary 01.12.2025 - 31.12.2026
WIV Q Class	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	640	640	LIH FLG W	Temporary 01.01.2027 - 31.12.2028
WIV P Class	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	696	696	LIH FLG W	Temporary 01.01.2027 - 31.12.2028
Wind Mover	Vessel crane	55 05 14.74N 014 41 27.46E	717	717	LIH FLG W	Temporary 01.02.2026 - 30.11.2026


MIDIC
015 00E
1000
GND
Ertholmene
Christiansø
Fl (1) W 5 sec
75
Hammer Odde
Fl (2) W 15 sec
Hammer Odde
Sandvig
In class G airspace
within Sweden FIR
Sweden Control
124.855
BORNHOLM
Tejn
16
435
Gudhjem
374
HASLE
Hasle
Klemensker
1415
Østerlars
Listed
Svaneke
RØNNE TMA
D
4500
1500
118.330
RØNNE TMA
E
FL-95
4500
124.855
640
Muleby
Nyker
401
965
1000
GND
170
540
Årsdale
ROENNE- ROE
112.000 / CH 57X
ELEV 79
RØNNE
415
Vestermarie
372
BORNHOLM HEMS
722
Lobbæk
Nylars
Nexø
Aakirkeby
GIROR
Balka
Snogebæk
55 00N
BORNHOLM/RØNNE
52 L H 20.02
118.330
EK R 96
10500 MSL
GND
151
DUEODDE
Dueodde
Fl (3) W 10 sec
334
FAU
EK R 95
23000 MSL
GND
CTR D 1500
KEKOV
DETNI
014 30E

DENMARK

AIM / Aeronautical Information Management, Naviair Allé 1,
DK-2770 Kastrup, Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk, Internet: www.naviair.dk

VFR Flight Guide
VFG SUP 15/26
28 MAY 2026
All Times are in UTC

Temporary Danger Areas EKD724 DANF, EKD725 HALFDAN A, EKD726 HALFDAN B, EKD727 GORM C, EKD728 TYRA, EKD729 HARALD

This VFG Denmark SUP 15/26 replaces VFG SUP 12/26. Coordinates of EKD725 HALFDAN A corrected.

Due to drone activities, Temporary Danger Areas will be established over and around oil rigs in the North Sea.

All traffic is strongly advised to avoid flying in the danger areas when drones are airborne.

Temporary Danger Area EKD724 DANF:
Lateral limits:
55 32 01N 005 02 57E - 55 30 38N 005 12 39E - 55 25 07N 005 10 11E - 55 26 31N 005 00 29E - 55 32 01N 005 02 57E.

Temporary Danger Area EKD725 HALFDAN A:
Lateral limits:
55 35 20N 004 56 45E - 55 33 56N 005 06 28E - 55 28 25N 005 04 00E - 55 29 49N 004 54 17E - 55 35 20N 004 56 45E.

Temporary Danger Area EKD726 HALFDAN B:
Lateral limits:
55 35 34N 005 05 48E - 55 29 57N 005 07 33E - 55 28 58N 004 57 40E - 55 34 34N 004 55 55E - 55 35 34N 005 05 48E.

Temporary Danger Area EKD727 GORM C:
Lateral limits:
55 38 33N 004 43 17E - 55 36 05N 004 52 18E - 55 30 57N 004 47 56E - 55 33 25N 004 38 54E - 55 38 33N 004 43 17E.

Temporary Danger Area EKD728 TYRA:
Lateral limits:
55 47 06N 004 46 41E - 55 43 48N 004 54 48E - 55 39 12N 004 48 53E - 55 42 30N 004 40 46E - 55 47 06N 004 46 41E.

Temporary Danger Area EKD729 HARALD:
Lateral limits:
56 24 41N 004 16 43E - 56 20 37N 004 23 32E - 56 16 44N 004 16 03E - 56 20 48N 004 09 12E - 56 24 41N 004 16 43E.

Midlertidige Fareområder EKD724 DANF, EKD725 HALFDAN A, EKD726 HALFDAN B, EKD727 GORM C, EKD728 TYRA, EKD729 HARALD

Denne VFG Danmark SUP 15/26 erstatter VFG SUP 12/26. Koordinaterne af EKD725 HALFDAN A rettet.

Grundet drone aktivitet, Midlertidige Fareområder vil blive etableret over og rundt om boreplatforme i Nordsøen.

Al trafik anbefales kraftigt at undgå flyvning i fareområderne når dronerne er aktive.

Midlertidigt Fareområde EKD724 DANF:
Laterale grænser:
55 32 01N 005 02 57E - 55 30 38N 005 12 39E - 55 25 07N 005 10 11E - 55 26 31N 005 00 29E - 55 32 01N 005 02 57E.

Midlertidigt Fareområde EKD725 HALFDAN A:
Laterale grænser:
55 35 20N 004 56 45E - 55 33 56N 005 06 28E - 55 28 25N 005 04 00E - 55 29 49N 004 54 17E - 55 35 20N 004 56 45E.

Midlertidigt Fareområde EKD726 HALFDAN B:
Laterale grænser:
55 35 34N 005 05 48E - 55 29 57N 005 07 33E - 55 28 58N 004 57 40E - 55 34 34N 004 55 55E - 55 35 34N 005 05 48E.

Midlertidigt Fareområde EKD727 GORM C:
Laterale grænser:
55 38 33N 004 43 17E - 55 36 05N 004 52 18E - 55 30 57N 004 47 56E - 55 33 25N 004 38 54E - 55 38 33N 004 43 17E.

Midlertidigt Fareområde EKD728 TYRA:
Laterale grænser:
55 47 06N 004 46 41E - 55 43 48N 004 54 48E - 55 39 12N 004 48 53E - 55 42 30N 004 40 46E - 55 47 06N 004 46 41E.

Midlertidigt Fareområde EKD729 HARALD:
Laterale grænser:
56 24 41N 04 16 43E - 56 20 37N 04 23 32E - 56 16 44N 04 16 03E - 56 20 48N 04 09 12E - 56 24 41N 04 16 43E.

Vertical limits:
SFC - 1400 FT MSL.

Effective dates:
01 JUN 2026 - 31 AUG 2026, daily 0600 - 1800.

Information on exact activities will be published by NOTAM.

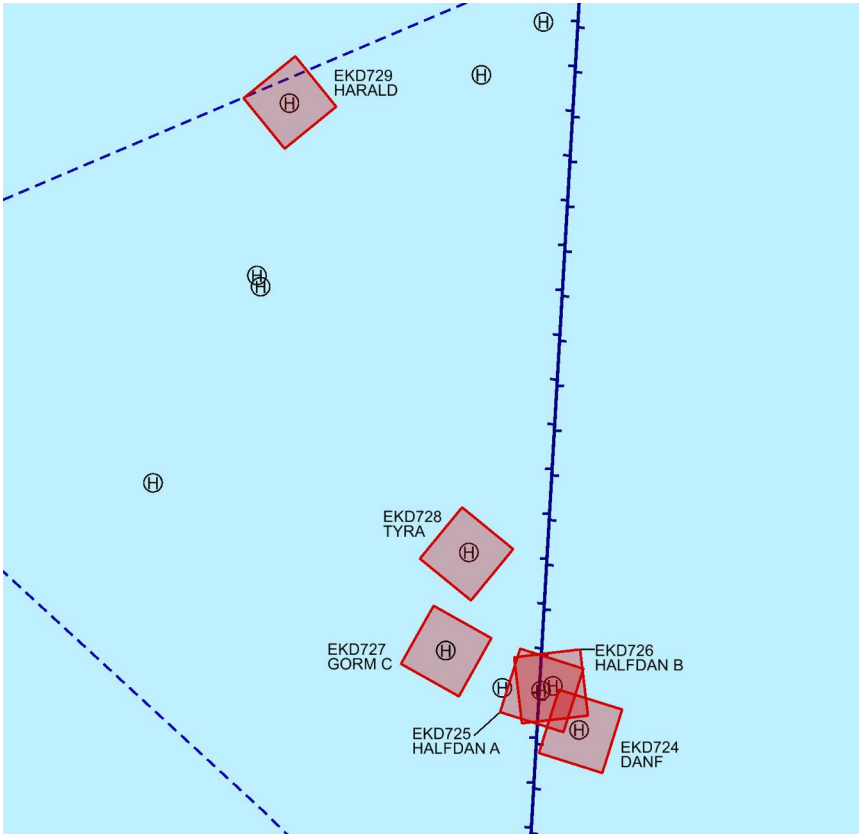
Relevant ATS-unit REF VFG Denmark ENR 5.1 item 3: ACC København.

Vertikale grænser:
SFC - 1400 FT MSL.

Ikrafttrædelsesdatoer:
01 JUN 2026 - 30 AUG 2026, dagligt 0600 - 1800.

Information om præcise aktiviteter vil blive publiceret ved NOTAM.

Relevant ATS-enheder REF VFG Danmark ENR 5.1 punkt 3: ACC København.



REF: VFG Denmark/Danmark ENR 5.1.

GEN 0 GENERAL

GEN 0.1 Preface

1. Publishing Authority

The VFR Flight Guide, Denmark (VFG) is published by the Aeronautical Information Services (AIS) provider Naviair with the authority of Danish Civil Aviation Authority (TS).

2. Applicable ICAO Documents

The publication is intended for use by VFR flights, whether these are international or national. It therefore contains selected information from AIP Denmark and additional national information which are not qualified for inclusion in the AIP. The information given and the charts contained in the VFG are produced in accordance with ICAO Annex 15 and Annex 4 and the related ICAO manuals although some information are given by the use of symbols only.

3. The VFG Structure and Amendment Intervals

3.1 The structure

The VFG forms part of an integrated information package further described in GEN 3.1.

The VFG is divided into 3 parts (GEN, ENR and AD) each divided into sections and subsections containing information as briefly described hereafter and shown on page GEN 0.1 - 3.

The structure of the VFG is as specified in ICAO Annex 15 for an AIP, however, excluding information related to IFR-operations only.

GEN 0: Preface, Record of Amendments and Checklist of pages
GEN 1: National regulations and requirements
GEN 2: Tables and Codes
GEN 3: Services
GEN 4: Charges for Aerodromes, Heliports and Air Navigation Services
ENR 1: Rules and Procedures
ENR 2: ATS Airspace
ENR 3: ATS Routes (Not included)
ENR 4: Radio Navigation Systems
ENR 5: Navigational Warnings
AD 1: Aerodromes/Heliports - Introduction

AD 2: Aerodromes - Details
AD 3: Heliports - Details
AD 4: Private Aerodromes

3.2 Amendment intervals

Amendments to the VFG will be issued when the amount and/or the significance of the changes concerned is deemed necessary.

GEN 0 GENERELT

GEN 0.1 Forord

1. Udgivende myndighed

VFR Flight Guide, Danmark (VFG) er udgivet af udøveren af Luftfartsinformationstjenesten (AIS) Naviair på vegne af Trafikstyrelsen.

2. Gældende ICAO dokumenter

Publikationen VFG er udarbejdet til brug for VFR-operationer, hvad enten disse er internationale eller nationale. Den indeholder derfor udvalgte informationer fra AIP Danmark og andre nationale informationer, der ikke er beregnet for optagelse i AIP'en. De indeholdte informationer og kort er produceret i overensstemmelse med de i ICAO Annex 15 og Annex 4 med tilhørende Manualer definerede krav, skønt visse informationer alene er angivet ved symboler.

3. VFG'ens struktur og rettelsesintervaller

3.1 Strukturen

VFG'en udgør en del af en informationspakke, der er yderligere beskrevet i GEN 3.1.

VFG'en er opdelt i 3 dele (GEN, ENR og AD), der er opdelt i sektioner og undersektioner indeholdende informationer som kort beskrevet herefter og vist på side GEN 0.1 - 3.

VFG'ens struktur er som specificeret i ICAO Annex 15 for en AIP, idet dog information alene af betydning for IFR-operationer er udeladt.

GEN 0: Forord, Rettelsesregister, kontrolliste over sider
GEN 1: Nationale bestemmelser og krav
GEN 2: Tabeller og koder
GEN 3: Tjenester
GEN 4: Gebyrer for flyvepladser, helikopterflyvepladser og luftfartstjenester
ENR 1: Regler og procedurer
ENR 2: ATS luftrum
ENR 3: ATS ruter (Ikke inkluderet)
ENR 4: Radionavigationssystemer
ENR 5: Fareaktiviteter
AD 1: Flyvepladser/Helikopterflyvepladser-Introduktion
AD 2: Flyvepladser - Detaljer
AD 3: Helikopterflyvepladser - Detaljer
AD 4: Private flyvepladser

3.2 Rettelsesintervaller

Rettelser til VFG'en vil blive udsendt når mængden og/eller arten af rettelsen nødvendiggør det

4. Contact for Errors/Omissions

Care has been taken to ensure that the information contained in the VFG is accurate and complete. Errors or omissions, which nevertheless may be detected, as well as any correspondence concerning the information package, should be addressed to:

NAVIAIR
Attn.: AIM
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk

5. Copyright

As certain information in this publication are the property of the Danish CAA and/or third parties, no part may be reproduced except as authorized by written permission from the Danish CAA.

This restriction extends to all types of media in which the information may be embodied.

4. Kontaktmyndighed ved fejl/mangler

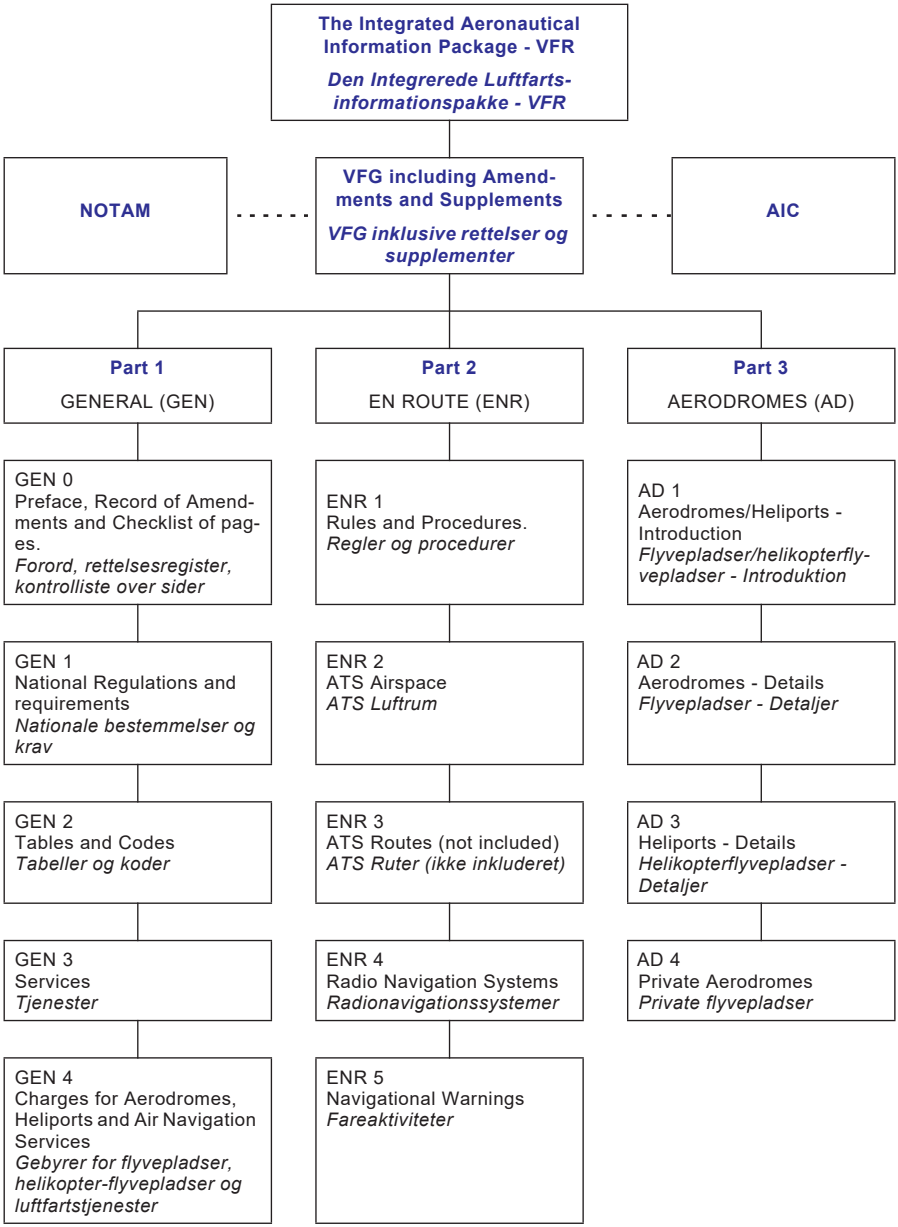
Den største omhu er anvendt for at sikre, at de indeholdte informationer er nøjagtige og komplette. Fejl eller mangler, der alligevel måtte forekomme såvel som korrespondance vedrørende informationspakken, bedes sendt til:

NAVIAIR
Attn.: AIM
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark
TEL: +45 3247 8221
E-mail: aim@naviair.dk

5. Copyright

Da visse informationer indeholdt i denne publikation er Trafikstyrelsen og/eller tredje parts ejendom og derfor omfattet af lov om ophavsret må ingen del af publikationen reproduceres uden forudgående skriftlig tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Denne begrænsning omfatter alle typer medier i hvilke informationen vil kunne indeholdes.


The Integrated Aeronautical Information Package - VFR
Den Integrerede Luftfarts-informationspakke - VFR
NOTAM
VFG including Amend-ments and Supplements
VFG inklusive rettelser og supplementer
AIC
Part 1
GENERAL (GEN)
Part 2
EN ROUTE (ENR)
Part 3
AERODROMES (AD)
GEN 0
Preface, Record of Amend-ments and Checklist of pag-es.
Forord, rettelsesregister, kontrolliste over sider
GEN 1
National Regulations and requirements
Nationale bestemmelser og krav
GEN 2
Tables and Codes
Tabeller og koder
GEN 3
Services
Tjenester
GEN 4
Charges for Aerodromes, Heliports and Air Navigation Services
Gebyrer for flyvepladser, helikopter-flyvepladser og luftfartstjenester
ENR 1
Rules and Procedures.
Regler og procedurer
ENR 2
ATS Airspace
ATS Luftrum
ENR 3
ATS Routes (not included)
ATS Ruter (ikke inkluderet)
ENR 4
Radio Navigation Systems
Radionavigationssystemer
ENR 5
Navigational Warnings
Fareaktiviteter
AD 1
Aerodromes/Heliports - Introduction
Flyvepladser/helikopterfly-vepladser - Introduktion
AD 2
Aerodromes - Details
Flyvepladser - Detaljer
AD 3
Heliports - Details
Helikopterflyvepladser - Detaljer
AD 4
Private Aerodromes
Private flyvepladser

GEN 0.2 Record of Amendments / Rettelsesregister

VFG AIRAC AMDT			
NR/Year/ NR/år	Publication date/ Publikations-dato	Effective date/ Effektiv dag	Inserted by/ Indført af
04/25	06 MAR 25	17 APR 25	AIM
05/25	03 APR 25	15 MAY 25	AIM
06/25	01 MAY 25	12 JUN 25	AIM
07/25	29 MAY 25	10 JUL 25	AIM
08/25	26 JUN 25	07 AUG 25	AIM
09/25	24 JUL 25	04 SEP 25	AIM
10/25	21 AUG 25	02 OCT 25	AIM
11/25	18 SEP 25	30 OCT 25	AIM
12/25	16 OCT 25	27 NOV 25	AIM
01/26	11 DEC 25	22 JAN 26	AIM
02/26	08 JAN 26	19 FEB 26	AIM
03/26	05 FEB 26	19 MAR 26	AIM
04/26	19 FEB 26	16 APR 26	AIM
05/26	02 APR 26	14 MAY 26	AIM

VFG AIRAC AMDT			
NR/Year/ NR/år	Publication date/ Publikations-dato	Effective date/ Effektiv dag	Inserted by/ Indført af

GEN 0.3 Record of VFG SUP

Information concerning valid VFG Supplements and VFG Supplement cancellation record are included in:

- Checklist of Latest Publications issued via the AFS.
- Checklist of valid Supplements and Supplements cancellation record which can be found on the internet
  https://aim.naviair.dk

.

GEN 0.3 Register for VFG SUP

Information vedrørende gældende VFG supplementer og VFG Supplement annulleringshistorik er indeholdt i:

- Checkliste over seneste publikationer udgives via AFS.
- Checklisten over gældende Supplementer og Supplement annulleringshistorik, som kan findes på internettet:
  https://aim.naviair.dk

GEN 0.4 Checklist of Pages

GEN 0.4 Kontrolliste over sider

Page/Side	Date/Dato
GEN 0	
0.1 - 1	23 JAN 25
0.1 - 2	03 OCT 24
0.1 - 3	5 APR 12
0.2 - 1	14 MAY 26
0.3 - 1	24 MAR 22
0.4 - 1	14 MAY 26
0.4 - 2	14 MAY 26
0.4 - 3	14 MAY 26
0.4 - 4	14 MAY 26
0.5 - 1	27 NOV 14
0.5 - 2	14 MAY 26
0.5 - 3	14 MAY 26
0.6 - 1	15 MAY 25
0.6 - 2	30 NOV 23
GEN 1	
1.1 - 1	12 JUN 25
1.1 - 2	12 JUN 25
1.2 - 1	11 AUG 22
1.2 - 2	11 AUG 22
1.2 - 3	11 AUG 22
1.2 - 4	11 AUG 22
1.2 - 5	11 AUG 22
1.2 - 6	12 JUN 25
1.2 - 7	11 AUG 22
1.3 - 1	15 NOV 12
1.3 - 2	15 NOV 12
1.3 - 3	15 NOV 12
1.3 - 4	15 NOV 12
1.3 - 5	15 NOV 12
1.3 - 6	15 NOV 12
1.4 - 1	15 NOV 12
1.5 - 1	17 MAR 16
1.6 - 1	15 NOV 12
1.6 - 2	11 JUL 24
1.6 - 3	7 MAR 13
1.6 - 4	15 NOV 12
1.7 - 1	20 FEB 25
1.7 - 2	15 MAY 25
1.7 - 3	15 MAY 25
1.7 - 4	15 MAY 25
1.7 - 5	15 MAY 25
1.7 - 6	15 MAY 25
1.7 - 7	15 MAY 25
1.7 - 8	15 MAY 25
1.7 - 9	15 MAY 25
1.7 - 10	15 MAY 25

Page/Side	Date/Dato
GEN 2	
2.1 - 1	15 NOV 12
2.1 - 2	25 JAN 24
2.2 - 1	27 JAN 22
2.2 - 2	23 JAN 25
2.2 - 3	23 JAN 25
2.2 - 4	23 JAN 25
2.2 - 5	23 JAN 25
2.2 - 6	11 JUL 24
2.2 - 7	16 APR 26
2.2 - 8	16 APR 26
2.2 - 9	11 JUL 24
2.2 - 10	23 JAN 25
2.2 - 11	23 JAN 25
2.2 - 12	11 JUL 24
2.3 - 1	15 MAY 25
2.3 - 2	16 MAY 24
2.3 - 3	16 MAY 24
2.3 - 4	22 JAN 26
2.3 - 5	16 MAY 24
2.4 - 1	30 OCT 25
2.4 - 2	30 OCT 25
2.4 - 3	30 OCT 25
2.5 - 1	10 JUL 25
2.5 - 2	10 JUL 25
2.5 - 3	12 JUN 25
2.6 - 1	15 NOV 12
2.6 - 2	15 NOV 12
2.6 - 3	15 NOV 12
2.6 - 4	15 NOV 12
2.7 - 1	28 NOV 24
2.7 - 2	28 NOV 24
2.7 - 3	28 NOV 24
2.7 - 4	28 NOV 24
2.7 - 5	28 NOV 24
2.7 - 6	28 NOV 24
2.7 - 7	28 NOV 24
2.7 - 8	28 NOV 24
2.7 - 9	28 NOV 24
2.7 - 10	28 NOV 24
2.7 - 11	28 NOV 24
2.7 - 12	28 NOV 24
2.7 - 13	28 NOV 24
GEN 3	
3.1 - 1	03 OCT 24
3.1 - 2	03 DEC 20
3.1 - 3	27 NOV 25
3.1 - 4	21 MAR 24

Page/Side	Date/Dato
3.1 - 5	22 JAN 26
3.1 - 6	19 FEB 26
3.1 - 7	16 APR 26
3.2 - 1	03 DEC 20
3.2 - 2	15 NOV 12
3.3 - 1	15 MAY 25
3.3 - 2	15 MAY 25
3.4 - 1	17 MAR 16
3.4 - 2	05 SEP 24
3.4 - 3	18 APR 24
3.5 - 1	12 JUN 25
3.5 - 2	12 JUN 25
3.5 - 3	02 NOV 23
3.6 - 1	19 MAY 22
3.6 - 2	3 SEP 15
3.6 - 3	3 SEP 15
3.6 - 4	3 SEP 15
3.6 - 5	24 DEC 15
GEN 4	
4.1 - 1	15 NOV 12
4.1 - 2	02 OCT 25
4.1 - 3	02 OCT 25
4.1 - 4	27 NOV 25
4.1 - 5	02 OCT 25
4.1 - 6	30 OCT 25
ENR 1	
1.1 - 1	15 MAY 25
1.1 - 2	12 JUN 25
1.1 - 3	12 JUN 25
1.1 - 4	12 JUN 25
1.1 - 5	12 JUN 25
1.1 - 6	12 JUN 25
1.2 - 1	24 MAR 22
1.2 - 2	24 MAR 22
1.2 - 3	11 JUL 24
1.2 - 4	31 JAN 19
1.4 - 1	11 JUL 24
1.4 - 2	24 MAR 22
1.4 - 3	29 MAR 18
1.4 - 4	29 MAR 18
1.4 - 5	11 JUL 24
1.4 - 6	29 MAR 18
1.4 - 7	29 MAR 18
1.4 - 8	29 MAR 18
1.5 - 1	24 MAR 22
1.6 - 1	15 MAY 25
1.6 - 2	31 JAN 19
1.6 - 3	15 MAY 25

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

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

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/Tekstsiderettelser

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, Christiansborg 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

GEN 0.6 Table of Contents

GEN 0 General
GEN 0.1 Preface
GEN 0.2 Record of Amendments
GEN 0.3 Record of VFG SUP
GEN 0.4 Checklist of Pages
GEN 0.5 List of Hand Amendments

GEN 1 National Regulations and Requirements
GEN 1.1 Designated Authorities
GEN 1.2 Entry, Transit and Departure of Aircraft
GEN 1.3 Entry, Transit and Departure of Passengers and Crew
GEN 1.4 Entry, Transit and Departure of Cargo
GEN 1.5 Aircraft Instruments, Equipment and Flight Documents
GEN 1.6 Summary of National Regulations and International Agreements
GEN 1.7 Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

GEN 2 Tables and Codes
GEN 2.1 Measuring System, Aircraft Markings, Holidays
GEN 2.2 Abbreviations Used in AIS Publications
GEN 2.3 Chart Symbols
GEN 2.4 Location Indicators
GEN 2.5 List of Radio Navigation Aids
GEN 2.6 Conversion Tables
GEN 2.7 Sunrise/Sunset Tables

GEN 3 Services
GEN 3.1 Aeronautical Information Services
GEN 3.2 Aeronautical Charts
GEN 3.3 Air Traffic Services
GEN 3.4 Communication Services
GEN 3.5 Meteorological Services
GEN 3.6 Search and Rescue

GEN 4 Charges
GEN 4.1 Aerodrome and Heliport Charges

ENR 1 General Rules and Procedures
ENR 1.1 General rules
ENR 1.2 Visual Flight Rules
ENR 1.4 ATS Airspace Classifications
ENR 1.5 Holding, Approach and Departure Procedures
ENR 1.6 ATS surveillance services and procedures
ENR 1.7 Altimeter Setting Procedure
ENR 1.10 Flight Plans
ENR 1.12 Interception of Civil Aircraft
ENR 1.14 Air Traffic Incidents. Reporting

ENR 2 ATS Airspace

ENR 3 ATS Routes

ENR 4 Radio Navigation Aids
ENR 4.1 Radio Navigation Aids
ENR 4.4 Name-code Designators for Significant Points
ENR 4.5 Aeronautical Ground Lights

GEN 0.6 Indholdsfortegnelse

GEN 0 Generelt
GEN 0.1 Forord
GEN 0.2 Rettelsesregister
GEN 0.3 Register for VFG SUP
GEN 0.4 Kontrolliste over sider
GEN 0.5 Liste over håndrettelser

GEN 1 Nationale bestemmelser og krav
GEN 1.1 Ansvarlige myndigheder
GEN 1.2 Luftfartøjers ankomst, transitering og afgang
GEN 1.3 Passagerers og besætningsmedlemmers ankomst, transitering og afrejse
GEN 1.4 Ankomst, transitering og afgang af fragt
GEN 1.5 Luftfartøjers instrumenter, udstyr og flyvedokumenter
GEN 1.6 Oversigt over nationale love og internationale traktater
GEN 1.7 Afvigelser fra ICAO standarder, anbefalede fremgangsmåder og procedurer

GEN 2 Tabeller og koder
GEN 2.1 Målesystem, nationalitets- og registreringsmærker, helligdage
GEN 2.2 Forkortelser brugt i AIS publikationer
GEN 2.3 Kortsymboler
GEN 2.4 Stedindikatorer
GEN 2.5 Liste over radionavigationshjælpemidler
GEN 2.6 Omregningstabeller
GEN 2.7 Solopgang/solnedgangstabeller

GEN 3 Tjenester
GEN 3.1 Luftfartsinformationstjeneste
GEN 3.2 Luftfartskort
GEN 3.3 Lufttrafiktjeneste
GEN 3.4 Kommunikationstjeneste
GEN 3.5 Meteorologiske tjenester
GEN 3.6 Eftersøgning og redning

GEN 4 Afgifter
GEN 4.1 Afgifter til flyvepladser og helikopterflyvepladser

ENR 1 Generelle regler og procedurer
ENR 1.1 Generelle regler
ENR 1.2 Visuelflyveregler
ENR 1.4 Lufttrafiktjenesteluftrum - Klassifikation
ENR 1.5 Ventemønster, ind- og udflyvningsprocedurer
ENR 1.6 ATS-overvågningstjenester og -procedurer
ENR 1.7 Højdemålerindstilling. Procedure
ENR 1.10 Flyveplaner
ENR 1.12 Interception af civile luftfartøjer
ENR 1.14 Lufttrafikhændelser. Rapportering

ENR 2 ATS-Luftrum

ENR 3 ATS-Ruter

ENR 4 Radionavigationshjælpemidler
ENR 4.1 Radionavigationshjælpemidler
ENR 4.4 Navnekodebetegnelse for vigtige punkter
ENR 4.5 Lysfyr for luftfarten

ENR 5 Navigation Warnings

ENR 5.1 Prohibited, Restricted and Danger Areas

ENR 5.2 Military Exercise and Training Areas
ENR 5.3 Other Activities of a Dangerous Nature
ENR 5.4 Air Navigation Obstacles - En route
ENR 5.5 Aerial Sporting and Recreational Activities
ENR 5.6 Bird Migration and Areas with Sensitive Fauna

AD 1 Aerodromes/Heliports - Introduction

AD 1.1 Aerodromes and Heliports Availability

AD 1.2 Rescue and Fire Fighting Services and Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan

AD 1.3 Index to Aerodromes

AD 2 Public Aerodromes

EKYT	Aalborg (CIV/MIL)
EKAH	Aarhus
EKAT	Anholt
EKBI	Billund
EKRN	Bornholm/Rønne
EKEB	Esbjerg
EKHG	Herning
EKKL	Kalundborg
EKKA	Karup / Midjyllands Lufthavn (MIL/CIV)
EKVD	Kolding/Vamdrup
EKPB	Kruså-padborg
EKCH	København/Kastrup
EKRK	København/Roskilde
EKLV	Lemvig
EKMB	Lolland Falster/Maribo
EKLS	Læsø
EKNM	Morsø
EKOD	Odense / Hans Christian Andersen Airport
EKRD	Randers
EKRS	Ringsted
EKSS	Samsø
EKSN	Sindal
EKSV	Skive
EKVJ	Stauning
EKSB	Sønderborg
EKTS	Thisted
EKTD	Tønder
EKST	Tåsinge/Elvira Madigan Airport
EKVH	Vesthimmerland
EKVB	Viborg
EKSP	Vojens/Skrydstrup (MIL, PPR)
EKAE	Ærø

AD 3 Heliports

AD 3.1 Heliports and Helidecks

EKRB	Bornholm HEMS
EKRH	Rigshospitalet HEMS

AD 4 Private Aerodromes

AD 4.1 List of Private Aerodromes
AD 4.2 List of Private Glider Aerodromes

ENR 5 Fareaktiviteter

ENR 5.1 Forbudte områder, restriktions- og fareområder

ENR 5.2 Militære øvelses- og træningsområder
ENR 5.3 Andre aktiviteter af faremæssig karakter
ENR 5.4 Luftfartshindringer - En route
ENR 5.5 Luftsportsaktiviteter
ENR 5.6 Fugletræk og særligt følsomme naturområder

AD 1 Flyvepladser/Helikopterflyvepladser - Indledning

AD 1.1 Flyvepladsers og helikopterflyvepladsers benyttelse

AD 1.2 Brand- og redningstjeneste og Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan

AD 1.3 Oversigt over flyvepladser

AD 2 Offentlige flyvepladser

EKYT	Aalborg (CIV/MIL)
EKAH	Aarhus
EKAT	Anholt
EKBI	Billund
EKRN	Bornholm/Rønne
EKEB	Esbjerg
EKHG	Herning
EKKL	Kalundborg
EKKA	Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)
EKVD	Kolding/Vamdrup
EKPB	Kruså-padborg
EKCH	København/Kastrup
EKRK	København/Roskilde
EKLV	Lemvig
EKMB	Lolland Falster/Maribo
EKLS	Læsø
EKNM	Morsø
EKOD	Odense / Hans Christian Andersen Airport
EKRD	Randers
EKRS	Ringsted
EKSS	Samsø
EKSN	Sindal
EKSV	Skive
EKVJ	Stauning
EKSB	Sønderborg
EKTS	Thisted
EKTD	Tønder
EKST	Tåsinge/Elvira Madigan Airport
EKVH	Vesthimmerland
EKVB	Viborg
EKSP	Vojens/Skrydstrup (MIL, PPR)
EKAE	Ærø

AD 3 Helikopterflyvepladser

AD 3.1 Helikopterflyvepladser og Helikopterdæk

EKRB	Bornholm HEMS
EKRH	Rigshospitalet HEMS

AD 4 Private flyvepladser

AD 4.1 Liste over private flyvepladser
AD 4.2 Liste over private svæveflyvepladser

GEN 1 NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

GEN 1.1 Designated Authorities

The addresses of the designated authorities and services concerned with the facilitation of international air traffic are as detailed below:

1. Civil Aviation/Civil luftfart

1.1 Ministry of Transport
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 København K
Denmark

TEL +45 33 92 33 55
FAX +45 33 12 38 93
E-mail trm@trm.dk

1.2 Civil Aviation Authority:
Danish Civil Aviation and Railway Authority / Trafikstyrelsen (TS)
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
Denmark

TEL +45 72 21 88 00
FAX +45 72 62 67 90
E-mail info@trafikstyrelsen.dk

1.3 ATS provider:
NAVIAIR
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark

TEL +45 32 47 80 00
E-mail naviair@naviair.dk

2. Meteorology/Meteorologi

2.1 Meteorological Authority:
Danish Civil Aviation and Railway Authority / Trafikstyrelsen (TS)
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
Denmark

TEL +45 72 21 88 00
FAX +45 72 62 67 90
E-mail info@trafikstyrelsen.dk

2.2 Meteorological Agency:
Danish Meteorological Institute/
Danmarks Meteorologiske Institut
Sankt Kjelds Plads 11
DK-2100 København Ø
Denmark

TEL +45 39 15 75 00
E-mail epost@dmi.dk

GEN 1 NATIONALE BESTEMMELSER OG KRAV

GEN 1.1 Ansvarlige myndigheder

Adresserne på de myndigheder og tjenester, der er ansvarlige for forhold til fremme af den internationale lufttrafik er angivet herefter:

3. Customs/Told

3.1 Central Customs and Tax Administration/
Told og Skattestyrelsen
Østbanegade 123
DK-2100 København Ø.
Denmark

TEL +45 72 37 90 00
FAX +45 72 37 90 01
E-mail toldskat@toldskat.dk

4. Immigration/Indrejse

4.1 Danish Immigration Service/
Udlændingestyrelsen
Farimagsvej 51A
DK-4700 Næstved
Denmark

TEL +45 35 36 66 00
E-mail us@us.dk

5. Health/Sundhed

5.1 Danish Health Authority/
Sundhedsstyrelsen
Islands Brygge 67
DK-2300 København S
Denmark

TEL +45 72 22 74 00
FAX +45 72 22 74 11
E-mail sst@sst.dk

6. En Route Charges, and Aerodrome/ Heliport Charges/ En route-afgifter, flyvepladsafgifter og helikopterflyvepladsafgifter

6.1 En Route Charges/En route afgifter:
Eurocontrol
Central Route Charges Office
Rue de la Fusèe - 96
B-1130 Brussels
Belgium

TEL +32 27 29 38 45 / 38 98
FAX +32 27 29 90 93 / 90 96

6.2 Aerodrome and Heliport Charges/
Flyveplads- og helikopterflyvepladsafgifter:
See/se GEN 4.1

7. Agricultural Quarantine/Karantæne

7.1 The Danish Veterinary and Food Administration/Fødevarestyrelsen
Stationsparken 31-33
DK-2600 Glostrup
Denmark

TEL +45 72 27 69 00
E-mail https://en.foedevarestyrelsen.dk/about-us/contact (contact form)

8. Accident Investigation/ Havariundersøgelser

8.1 Accident Investigation Board (AIB)/ Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ)
Jættevej 50A, 1. sal, mf.
DK-4100 Ringsted
Denmark

TEL +45 33 14 70 80
FAX NIL
E-mail aib@havarikommissionen.dk
Website: www.havarikommissionen.dk

9. Ministry of Foreign Affairs/ Udenrigsministeriet

9.1 Ministry of Foreign Affairs/ Udenrigsministeriet
Asiatisk Plads 2
DK-1402 København K
Denmark

TEL +45 33 92 00 00
FAX +45 31 54 05 33
E-mail um@um.dk

10. Transport of Dangerous and Radioactive Goods/ Transport af farligt og radioaktivt gods

10.1 Danish Health Authority, Radiation Protection/ Sundhedsstyrelsen, Strålebeskyttelse
Knapholm 7
DK-2730 Herlev
Denmark

TEL +45 44 54 34 54
TEL EMERG +45 44 94 37 73
FAX +45 44 54 34 50
E-mail sis@sis.dk

11. SAR Point of Contact/SAR kontaktpunkt

11.1 Værnsfælles Forsvarskommando
Att.: JOC Aarhus, JRCC
Herningvej 30
DK-7470 Karup J
Denmark

TEL +45 72 85 04 50
FAX +45 72 85 03 84
E-mail jrcc@sok.dk

GEN 1.2 Entry, Transit and Departure of Aircraft

1. General

1.1 International flights into, from or over Danish territory shall be subject to the current Danish regulations relating to civil aviation. These regulations correspond in all essentials to the Standards and Recommended Practices contained in Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation.

1.2 Aircraft flying into or departing from Danish territory shall make their first landing at, or final departure from, an international aerodrome/heliport (see AD 1.3).

1.3 Flights across Danish territory and non-commercial landings

1.3.1 Civil aircraft, registered in a State that has adhered to the Chicago Convention and the Transit Agreement of 7 December 1944, may without special permission fly across Danish territory.

1.3.2 Aircraft registered in a State that has not adhered to the Transit Agreement of 7 December 1944 and with which Denmark has not concluded a special agreement, must not without special permission fly across Danish territory or make non-commercial landings. Application for such permission shall have been received by the Danish CAA not later than 5 days before the estimated time of passage of the Danish FIR boundaries. Saturdays, Sundays and Danish legal holidays shall not be included in this time-limit.

The application shall contain the following information:

- Operator's name, address, TEL/FAX numbers.
- Aircraft type, nationality and registration marks.
- Intended route and destination of the flight as well as date, time and location for passage of the Danish FIR boundaries.
- In case of landing: Information on aerodrome as well as date and estimated time of arrival and departure.

1.4 For foreign aircraft overflying or landing in Denmark, a liability insurance policy covering the minimum insurance sums listed hereafter must be available:

Third Party Liability:

Insurance covering damage to persons and objects outside the aircraft shall be taken out, cf. The Air Navigation Act § 130, subsection 1, covering at least below mentioned insurance amounts per accident, given in Special Drawing Rights (SDR) as determined by the International Monetary Fund:

1. For aircraft with maximum take-off mass (MTOM) below 500 KiloGrammes (KG): 0.75 Million (MILL) SDR.

GEN 1.2 Luftfartøjers ankomst, transitering og afgang

1. Almindelige bestemmelser

1.1 Internationale flyvninger til, fra eller over dansk territorium skal udføres i overensstemmelse med de gældende danske bestemmelser vedrørende civil luftfart. Disse bestemmelser svarer i det væsentlige til standardbestemmelserne og rekommandationerne i Annex 9 til Konventionen for International Civil Luftfart.

1.2 Luftfartøjer, der flyver til eller fra dansk territorium, skal foretage den første landing på eller sidste afgang fra en international flyveplads/helikopterflyveplads (se AD 1.3).

1.3 Overflyvning af dansk territorium og ikke-kommercielle landinger

1.3.1 Civile luftfartøjer, registreret i en stat, der har tilsluttet sig Chicago-konventionen og Transitoverenskomsten af 7. december 1944, må uden særlig tilladelse overflyve dansk territorium.

1.3.2 Luftfartøjer, registreret i en stat, der ikke har tiltrådt Transitoverenskomsten af 7. december 1944, og med hvem Danmark ikke har indgået særskilt aftale, må ikke uden særlig tilladelse overflyve dansk territorium eller foretage ikke-kommercielle landinger. Ansøgning herom skal være Trafikstyrelsen i hænde senest 5 døgn før det beregnede tidspunkt for passage af de danske FIR-grænser. I denne tidsfrist må ikke indregnes lørdage, søndage og danske helligdage.

Ansøgningen skal indeholde følgende oplysninger:

- Luftfartsforetagendets navn, adresse, TEL/FAX numre.
- Luftfartøjets type samt nationalitets- og registreringsmærker.
- Flyvevej og bestemmelsessted med angivelse af dato, tid og sted for passage af de danske FIR-grænser.
- I tilfælde af landing: Angivelse af flyveplads samt dato og beregnet tidspunkt for ankomst og afgang.

1.4 For udenlandske luftfartøjer, der overflyver eller lander i Danmark, skal der foreligge ansvarsforsikring med minimumsforsikringsbeløb som følger:

Tredjemandsansvar:

Der skal være tegnet forsikring for ansvar på skade på person og ting uden for luftfartøjet, jf. Luftfartslovens § 130, stk. 1, omfattende mindst nedennævnte forsikringsbeløb pr. ulykke, angivet i særlige trækningsrettigheder (SDR) som fastsat af Den Internationale Valutafond:

1. For luftfartøjer med maksimalt tilladt startmasse (MTOM) under 500 Kilogram (KG): 0.75 Millioner (MIO) SDR.

2. For aircraft with MTOM from 500 KG up to 1Metric Tonne (T): 1.5 MILL SDR.
3. For aircraft with MTOM from 1 up to 2.7 T: 3 MILL SDR.
4. For aircraft with MTOM from 2.7 up to 6 T: 7 MILL SDR.
5. For aircraft with MTOM from 6 up to 12 T: 18 MILL SDR.
6. For aircraft with MTOM from 12 up to 25 T: 80 MILL SDR.
7. For aircraft with MTOM from 25 up to 50 T: 150 MILL SDR.
8. For aircraft with MTOM from 50 up to 200 T: 300 MILL SDR.
9. For aircraft with MTOM from 200 up to 500 T: 500 MILL SDR.
10. For aircraft with MTOM at or above 500 T: 700 MILL SDR.

Liability for Damage to Passengers, Luggage and Freight:

For aircraft used for commercial flights, an insurance shall be taken out covering damage to passengers, luggage and freight, in the amount of at least:

1. For damage to passengers: 250.000 SDR per passenger.
2. For damage to luggage: 1000 SDR per passenger.
3. For damage to freight: 17 SDR per KG.

2. Scheduled Flights

2.1 General

2.1.1 Aircraft engaged in scheduled commercial air traffic (regular flights) must not without permission enter, depart from or operate within Danish territory.

2.2 Regular flights to and from Danish territory

2.2.1 Regular flights to and from Danish territory must not be carried out without permission unless otherwise stated in Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes.

2.2.2 Application from non-Community air carriers for permission to initiate regular flights within, to and from Denmark shall be submitted to the Danish Ministry of Transport or, when prescribed in an agreement, to the Danish Ministry of Foreign Affairs.

2.2.3 Application for approval of time-tables shall be submitted to the Danish CAA not later than 30 days before the effective date of the time-tables.

The application shall contain information on the number of weekly frequencies, destinations to be flown with indication of times, as well as aircraft type, capacity, flight numbers and operator.

Furthermore, the application shall contain the following information:

2. For luftfartøjer med MTOM fra 500 KG indtil 1 Ton (T): 1.5 MIO SDR.
3. For luftfartøjer med MTOM fra 1 indtil 2.7 T: 3 MIO SDR.
4. For luftfartøjer med MTOM fra 2.7 indtil 6 T: 7 MIO SDR.
5. For luftfartøjer med MTOM fra 6 indtil 12 T: 18 MIO SDR.
6. For luftfartøjer med MTOM fra 12 indtil 25 T: 80 MIO SDR.
7. For luftfartøjer med MTOM fra 25 indtil 50 T: 150 MIO SDR.
8. For luftfartøjer med MTOM fra 50 indtil 200 T: 300 MIO SDR.
9. For luftfartøjer med MTOM fra 200 indtil 500 T: 500 MIO SDR.
10. For luftfartøjer med MTOM på eller over 500 T: 700 MIO SDR.

Ansvar for skade på passagerer, bagage og gods:

For luftfartøjer, der benyttes til erhvervsmæssig flyvning, skal der være tegnet forsikring for skade på passagerer, bagage og gods med mindst følgende beløb:

1. For passagerskade: 250.000 SDR pr passager.
2. For bagageskade: 1000 SDR pr passager.
3. For godsskade: 17 SDR pr. KG.

2. Regelmæssige flyvninger

2.1 Generelt

2.1.1 Luftfart i regelmæssig lufttrafik (ruteflyvning) i erhvervsøjemed må ikke udføres i eller til og fra dansk territorium uden tilladelse.

2.2 Ruteflyvning til og fra dansk område

2.2.1 Ruteflyvning til og fra dansk område må ikke udføres uden tilladelse, medmindre andet fremgår af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet.

2.2.2 Ansøgning fra selskaber hjemmehørende uden for EØF-området om at påbegynde ruteflyvning i, til og fra Danmark indsendes til Transportministeriet eller, hvor det er påbudt i overenskomst, til Udenrigsministeriet.

2.2.3 Ansøgning om godkendelse af fartplaner indsendes senest 30 dage før fartplanens ikrafttræden til Trafikstyrelsen.

Ansøgningen skal indeholde oplysning om antallet af ugentlige frekvenser, destinationer, der beflyves, med angivelse af tidspunkterne samt luftfartøjets type, kapacitet, rutenumre og operatør.

Ansøgningen skal desuden indeholde oplysninger om:

- Operator's name, address, TEL/FAX numbers.
- Type and registration marks of the aircraft.
- Insurance (the Danish CAA may require documentation for insurance having been taken out covering at least the sums laid down in Chapter 9 of the Danish Air Navigation Act).
- Nature of the flight.
- Date and time table number.
- Name(s) of the charterer/charterers.
- Wet-lease.
- Code-share.

2.2.4 Operators who according to Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes shall not apply for permission to carry out flights to and from Danish territory, shall submit a notification of their time-tables to the Danish CAA not later than 15 days before the effective date of the time tables. Saturdays, Sundays and Danish legal holidays shall not be included in this time-limit.

A notification shall contain the following information:

- Operator's name, address, TEL/FAX numbers.
- Type and registration marks of the aircraft.
- Insurance (the Danish CAA may require documentation for insurance having been taken out covering at least the sums laid down in Chapter 9 of the Danish Air Navigation Act).
- Nature of the flight.
- Date and time table number.
- Name(s) of the charterer/charterers.
- Wet-lease.
- Code-share.

2.3 Aircraft documents required (arrival/departure)

2.3.1 Customs declaration form 12.0091 and bills of lading or other cargo documents (cargo manifest) if cargo is carried are required by the local customs authorities.

Note 1: If no passengers are embarking or disembarking and no articles are loaded or unloaded, no aircraft documents except the customs declaration need be submitted to the customs authority.

Note 2: In connection with arrival/departure from or to EU states where bonded goods or stores are carried on board the aeroplane, the customs declaration is not required.

3. Non-scheduled Flights

3.1 Procedures

3.1.1 Aircraft engaged in non-scheduled air traffic (charter flights) must not without permission enter, depart from, or operate within Danish territory unless otherwise stated in Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes or in BL 10-1, cf. below. Application for permission to carry out such flights shall be submitted to the Danish CAA.

- Luftfartsselskabets navn, adresse, TEL/FAX numre.
- Luftfartøjets type og registreringsbogstaver.
- Forsikringsforhold (Trafikstyrelsen kan kræve dokumentation for tegnet forsikring dækkende mindst de beløb, der er fastsat i kapitel 9 i luftfartsloven)
- Flyvningens art.
- Dato og fartplannummer.
- Chartrerens/chartrernes navn(e).
- Wet-lease.
- Code-share.

2.2.4 Luftfartsselskaber, der efter Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ikke skal ansøge om tilladelse til flyvning til og fra dansk område, skal indsende notifikation om deres fartplaner senest 15 dage før fartplanens ikrafttræden til Trafikstyrelsen. I denne tidsfrist må ikke indregnes lørdage, søndage og danske helligdage.

En notifikation skal indeholde følgende oplysninger:

- Luftfartsselskabets navn, adresse, TEL/FAX numre.
- Luftfartøjets type og registreringsbogstaver.
- Forsikringsforhold (Trafikstyrelsen kan kræve dokumentation for tegnet forsikring dækkende mindst de beløb, der er fastsat i kapitel 9 i luftfartsloven).
- Flyvningens art.
- Dato og fartplannummer.
- Chartrerens/chartrernes navn(e).
- Wet-lease.
- Code-share.

2.3 Krævede tolddokumenter (ankomst/afgang)

2.3.1 Tolddeklarationformular 12.001 og ladningsdokumenter (godsmanifest), hvis der medføres gods, forlanges af de stedlige toldmyndigheder.

Note 1: Hvis ingen passagerer stiger af eller på, og intet gods losses eller læsses, skal der ikke udfærdiges andre dokumenter end tolddeklarationen til toldmyndigheden.

Note 2: Ved ankomst/afgang fra eller til EU-lande, hvor der ikke medføres uberigtigede varer i flyet, er tolddeklaration ikke påkrævet.

3. Ikke-regelmæssige flyvninger

3.1 Procedurer

3.1.1 Luftfart i ikke-regelmæssig lufttrafik (chartertrafik) i erhvervsøjemed må ikke udføres i, til og fra dansk territorium uden tilladelse, medmindre andet fremgår af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet eller af BL 10-1, jf. nedenfor. Ansøgning indgives til Trafikstyrelsen.

3.1.2 Time-limits for application

The below time-limits shall not include Saturdays, Sundays or Danish holidays.

If an operator intends to carry out up to a maximum of 4 non-scheduled flights within 2 months to Denmark for the purpose of taking on or discharging passengers, cargo or mail, it is necessary for the operator to apply to the Danish CAA for permission to carry out such flights not less than 48 hours in advance of the intended landing.

If an operator intends to carry out more than 4 non-scheduled flights within 2 months to Denmark for the purpose of taking on or discharging passengers, cargo or mail, it is necessary for the operator to apply to the Danish CAA for permission to carry out such flights not less than 30 days in advance of the intended landing.

3.1.3 Contents of the application

The application must include the following information in the order shown hereunder:

- Operator's name, address,TEL/FAX numbers.
- Type of aircraft and registration marks.
- Insurance.
- Name(s), addresse(s) and telephone and facsimile number(s) of the charterer(s).
- Date and flight plan number.
- Charter category.
- Wet-lease.

3.2 Charter flights to and from Denmark shall be carried out in accordance with Regulations for Civil Aviation (BL) No. 10-1 which can be obtained on application to the Danish CAA, Aeronautical Information Service.

3.3 Operators who according to Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes shall not apply for permission to carry out flights to and from Danish territory, shall submit a notification of their flights to the Danish CAA.

The provisions in 3.1.2 and 3.1.3 regarding time-limits for application and its contents shall, except from d and f, also apply in respect of notifications.

3.4 Aircraft documents required (arrival/departure)

No documents, in addition to those mentioned under 3.3.1 above, are required in the case of an aircraft remaining within Denmark for less than 6 months within a period of 12 months. For stays beyond 6 months after date of arrival, a "carnet de passage en douane" will be accepted in lieu of a bond or of any other financial guarantee.

4. Private Flights

4.1 Private flights to and from Danish territory with foreign civil aircraft registered in a State which has adhered to the Chicago Convention may be carried out without special permission.

3.1.2 Tidsfrister for ansøgning

I de nedenfor angivne tidsfrister medregnes ikke lørdage, søndage eller danske helligdage.

Hvis et luftfartsforetagende vil udføre op til maksimalt 4 ikke-regelmæssige flyvninger inden for 2 måneder til Danmark med det formål at medtage eller afsætte passagerer, fragt eller post, skal luftfartsforetagendet ansøge Trafikstyrelsen om tilladelse til at udføre sådanne flyvninger senest 48 timer forud for planlagt flyvning.

Hvis et luftfartsforetagende vil udføre mere end 4 ikke-regelmæssige flyvninger inden for 2 måneder til Danmark med det formål at medtage eller afsætte passagerer, fragt eller post, skal luftfartsforetagendet ansøge Trafikstyrelsen om tilladelse til at udføre sådanne flyvninger senest 30 dage forud for flyvningernes start.

3.1.3 Ansøgningens indhold

Ansøgningen skal indeholde følgende oplysninger i nedennævnte rækkefølge:

- Luftfartsforetagendets navn, adresse, TEL/FAX numre.
- Luftfartøjstype samt registreringsbetegnelse.
- Forsikringsforhold.
- Chartrerens/chartrernes navn(e), adresse(r) samt telefon- og telefaxnummer(re).
- Dato og fartplannummer.
- Charterkategori.
- Wet-lease.

3.2 Charterflyvninger i, til og fra dansk territorium skal udføres i overensstemmelse med Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 10-1, der kan rekvireres ved henvendelse til Trafikstyrelsen, Luftfartsinformationstjenesten.

3.3 Luftfartsselskaber, der efter Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ikke skal ansøge om tilladelse til flyvning til og fra dansk område, skal indsende notifikation om deres flyvninger til Trafikstyrelsen.

Bestemmelserne i 3.1.2 og 3.1.3 vedrørende tidsfrister for ansøgning og ansøgningens indhold finder, bortset fra litra d og f, tilsvarende anvendelse for notifikationer.

3.4 Krævede tolddokumenter (ankomst/afgang)

Der kræves ikke dokumentation ud over den ovenfor under pkt. 3.3.1 nævnte (inklusive noter), hvis luftfartøjet forbliver i Danmark i mindre end 6 måneder inden for en periode på 12 måneder. Udstrækkes opholdet herudover, vil et "carnet de passage en douane" kunne anvendes som garanti i mangel af anden finansiel garanti.

4. Privatflyvning

4.1 Privatflyvning til og fra dansk territorium med udenlandske, civile luftfartøjer, registreret i en stat, der har tilsluttet sig Chicago-konventionen, må udføres uden særlig tilladelse.

Note: Article 5 of the Chicago Convention contains an agreement regarding flights into, flights across and technical landings. No agreement has, however, been made with foreign state regarding those cases where a person or an operator (Danish or foreign) residing in Denmark wants to use a non-Danish registered aircraft for private flights (including business flights) within Danish territory. Therefore, in these cases application for permission to carry out such flights must be submitted to the Danish CAA.

4.2 Private flights into, from or across Danish territory with foreign civil aircraft registered in a State which has not adhered to the Chicago Convention may not be carried out without permission. Application for permission to carry out such flights shall be submitted through diplomatic channels and shall have been received by the Danish CAA not later than 5 days before the estimated passage of the Danish FIR boundaries. Saturdays, Sundays and Danish holidays shall not be included in this time-limit.

The application shall contain the following information:

- The type, nationality, and registration marks of the aircraft.
- Name, nationality and address of the owner of the aircraft and of the pilot-in-command.
- Intended route and destination of the flight as well as date, time and location for passage of the Danish FIR boundaries.
- Number of persons on board.

5. Public Health Measures Applied to Aircraft

5.1 No public health measures are required to be carried out in respect of aircraft entering Denmark. Disinfection with insecticides is unwanted.

5.2 The pilot-in-command of an aircraft arriving from a foreign destination shall notify the local health service authorities by radio communication with the air traffic control service unit in case persons on board are known to be suffering from contagious diseases, or if there is any risk of other conditions on board that may lead to spread of disease. Under such circumstances crew members and passengers are only allowed to leave the airport upon permission from the local health service authorities (Quarantine Permission).

5.2.1 Permission allowing an aircraft free passage is given over the radio before arrival or verbally upon arrival by the health service authorities, or by a person authorised to do so by the health service authorities.

5.2.2 Aircraft engaged in scheduled and non-scheduled air traffic are exempted from obtaining permission for free passage. This does not, however, apply to aircraft

Note: I Chicago-konventionens artikel 5 er der sluttet overenskomst vedrørende indflyvning, overflyvning og teknisk mellemlanding. Der er derimod ikke indgået nogen aftale med fremmed stat vedrørende de tilfælde, hvor en person eller et selskab (dansk eller udenlandsk), der er bosat i Danmark, ønsker at anvende et ikke-dansk registreret luftfartøj til privat flyvning (herunder firmaflyvning) inden for dansk område. Trafikstyrelsen skal derfor i disse tilfælde ansøges om en særlig tilladelse.

4.2 Privatflyvning til, fra og over dansk territorium med udenlandske, civile luftfartøjer, registreret i en stat, som ikke har tilsluttet sig Chicago-konventionen, må ikke udføres uden tilladelse. Ansøgning herom skal indgives ad diplomatisk vej og være Trafikstyrelsen i hænde senest 5 dage før det beregnede tidspunkt for passage af de danske FIR-grænser. I denne tidsfrist medregnes ikke lørdage, søndage samt danske helligdage.

Ansøgningen skal indeholde følgende oplysninger:

- Luftfartøjets type samt nationalitets- og registreringsbetegnelse.
- Navn, nationalitet og adresse for luftfartøjets ejer og luftfartøjschefen.
- Flyvevej og bestemmelsessted med angivelse af tid og sted for passage af de danske FIR-grænser.
- Antal ombordværende.

5. Forholdsregler i forbindelse med sundhedskontrol af luftfartøjer

5.1 Der kræves ikke iværksat særlige forholdsregler, for så vidt angår sundhedskontrol af luftfartøjer, der flyver til Danmark. Skadedyrsbekæmpelse med insektgift er uønsket.

5.2 Ved et luftfartøjs ankomst fra udlandet skal luftfartøjschefen forinden landingen over radio via lufttrafiktjenesteenheden underrette den stedlige epidemikommission, hvis der under flyvningen er forekommet sygdomstilfælde, som kan være af smitsom natur, eller hvis andre forhold om bord indebærer fare for udbredelse af sygdom. I sådanne tilfælde må besætning og passagerer ikke forlade lufthavnen, før epidemikommissionens tilladelse foreligger.

5.2.1 Tilladelse til et luftfartøj til frit samkvem meddeles over radio før ankomsten eller mundtligt efter ankomsten af epidemikommissionen eller den, kommissionen har bemyndiget hertil.

5.2.2 Luftfartøjer i rute- og charterflyvning er fritaget for at erhverve tilladelse til frit samkvem. Dette gælder dog ikke luftfartøjer, som

- arriving from or having made an intermediate stop in areas which according to a statement from the Danish Health Authority are regarded to be contaminated by a contagious disease which is covered by Act on Measures against Contagious Diseases, or
- registered in, arriving from or having made an intermediate stop in states which are not members of the World Health Organization (WHO).

6. Military/State Aircraft

6.1 State aircraft

If exemption has not been granted by special agreement, application for flights with state aircraft must be submitted through diplomatic channels via Naviair's homepage:

https://diplomaticclearance.naviair.dk/diplomatic-clearance

The application shall have been received by Naviair not later than 10 days before the estimated time for passage of the Danish FIR boundaries. Saturdays, Sundays and Danish legal holidays shall not be included in this time-limit.

Note: State aircraft are aircraft which are not military, but which are exclusively used by a state for non-commercial purposes.

6.2 Military aircraft

If exemption has not been granted by special agreement, entry of Danish territory by non-NATO military aircraft is subject to prior diplomatic clearance. Application for flights with military aircraft must be sent through diplomatic channels to Defence Command Denmark.

Postal address:
Defence Command Denmark
JOINT OPERATIONS STAFF
Air Operations (J3AIR)
Herningvej 30
DK-7470 Karup J
Denmark
Email: flight.clearance.dnk@mil.dk

Subject requests are to be forwarded not later than 10 days in advance of the flight – 15 days if the flight is carrying dangerous goods. Applicants must use the form provided at:
http://www.flv.dk/milaim/diploform.doc
Diplomatic Clearance Number (DCN) must be inserted in Item 18 of the ICAO flight plan.
Note: Special attention is drawn to the Danish island Bornholm, situated in the Baltic Sea in Malmö FIR. MIL aircraft of non-NATO countries overflying Bornholm are subject to prior diplomatic clearance according to the above.

7. Use of Non-Danish Registered Homebuilt or Home-restored Aircraft in Denmark.

7.1 Flights in Denmark with aircraft which do not have a standard certificate of airworthiness, cf. Article 31 of the Chicago Convention, must not be carried out without prior permission.

Note: Aircraft without standard certificate of airwor-

- kommer fra eller har mellemlandet i områder, der ifølge meddelelse fra Sundhedsstyrelsen anses for smittet med en sygdom, som er omfattet af lov om foranstaltninger mod smitsomme sygdomme, eller
- tilhører, kommer fra eller har mellemlandet i lande, der ikke er medlemmer af Verdenssundhedsorganisationen (WHO).

6. Militære/statsluftfartøjer

6.1 Statsluftfartøjer

Hvis der ikke foreligger en særlig aftale om undtagelser, skal ansøgning om beflyvning med statsluftfartøjer indgives ad diplomatisk vej via Naviair's hjemmeside:

https://diplomaticclearance.naviair.dk/diplomatic-clearance

Ansøgningen skal være Naviair i hænde senest 10 døgn før det beregnede tidspunkt for passage af de danske FIR grænser. I denne tidsfrist medregnes ikke lørdage, søndage og danske helligdage.

Note: Statsluftfartøjer er luftfartøjer, som ikke er militære, men udelukkende anvendes af en stat i ikke-erhvervsmæssigt øjemed.

6.2 Militærluftfartøjer

Hvis der ikke foreligger en særlig aftale om undtagelser, kræver beflyvning af dansk territorium af ikke-NATO militærluftfartøjer en forudgående diplomatisk tilladelse. Ansøgning om beflyvning med militærluftfartøjer indgives ad diplomatisk vej til Forsvarskommandoen.

Adresse:
Forsvarskommandoen
OPERATIONSSTABEN
Luftoperationssektionen (J3AIR)
Herningvej 30
DK-7470 Karup J
Danmark
E-mail: flight.clearance.dnk@mil.dk

Ansøgninger skal fremsendes senest 10 dage inden beflyvningen – 15 dage hvis beflyvningen indebærer farligt gods. Ansøgere skal benytte formularen her:

http://www.flv.dk/milaim/diploform.doc
Diplomatisk tilladelsesnummer (DCN) skal indsættes i Item 18 på ICAO flyveplanen.
Note: Der gøres særligt opmærksomt på Bornholm, der ligger i Østersøen i Malmø FIR. Militærluftfartøjer fra ikke-NATO lande der overflyver Bornholm er underlagt diplomatisk tilladelse ifølge ovenstående.

7. Brug af ikke-dansk registreret, hjemmebygget eller hjemmerestaureret luftfartøj i Danmark.

7.1 Flyvning i Danmark med luftfartøjer, der ikke har standardluftdygtighedsbevis, jf. Chicago-konventionens artikel 31, må ikke udføres uden forudgående tilladelse.

Note: Luftfartøjer uden standardluftdygtighedsbevis,

thiness are often certificated in the experimental class. Home-build, home-restored and former military aircraft are usually placed in this class.

7.2 In pursuance of ECAC (European Civil Aviation Conference) recommendation INT.S/11.1, the Danish CAA accepts without prior application that non-Danish registered home-built or home-restored aircraft operate in Denmark on an Experimental Certificate of Airworthiness or equivalent “permit to fly” issued by the civil aviation authority of an ECAC State, provided

that the aircraft has completed its flight test period,

that the maximum take-off mass of the aircraft does not exceed 2,730 kg, and

that the Danish limitations mentioned in BL 1-12, are complied with in addition to the experimental operating limitations of the aircraft.

Operation of the aircraft in connection with renting or commercial flights, flights in accordance with the IFR rules mentioned in Commission Regulation (EU) No 923/2012 and BL 7-100 is prohibited

Note 1: This acceptance does not apply to aircraft classified as “ULM”, “Ultralight” or “Microlight”.

Note 2: Non-Danish registered aircraft operating in Denmark must be insured in accordance with the Ministry of Transport’s Order no. 504 of 27 June 1991.

herunder hjemmebyggede, hjemmerestaurerede og tidligere militære luftfartøjer kategoriseres ofte i den eksperimentale klasse.

7.2 Trafikstyrelsen tillader i medfør af ECAC (European Civil Aviation Conference) rekommandation INT.S/11-1 uden forudgående ansøgning, at ikke-dansk registrerede, hjemmebyggede eller hjemmerestaurerede luftfartøjer flyver i Danmark med eksperimental luftdygtighedsbevis eller tilsvarende “flyvetilladelse”, udstedt af et ECAC-lands luftfartsmyndighed, forudsat

at luftfartøjets prøveflyvningsperiode er afsluttet,

at luftfartøjets maksimale startmasse ikke overskrider 2.730 kg, og

at de danske begrænsninger, der er nævnt i BL 1-12, overholdes i tillæg til luftfartøjets eksperimentale operative begrænsninger.

Anvendelse af luftfartøjet til udlejning eller til erhvervsmæssig flyvning, flyvning efter IFR-reglerne i Forordning (EU) 923/2012 og BL 7-100 er ikke tilladt.

Note 1: Denne accept er ikke gældende for luftfartøjer klassificeret som “ULM”, “Ultralight” eller “Microlight”.

Note 2: Ikke-dansk registrerede luftfartøjer, der flyver i Danmark, skal være forsikret i overensstemmelse med Transportministeriets bekendtgørelse nr. 504 af 27. juni 1991.

GEN 1.3 Entry, Transit and Departure of Passengers and Crew

1. Customs Requirements

1.1 Baggage or articles belonging to disembarking passengers and crew are immediately released except for those selected for inspection by the customs authorities. Such baggage will be cleared on the basis of an oral declaration except in the case of returning citizens.

1.2 No customs formalities are normally required on departure.

2. Immigration Requirements

Procedures for arrival, departure and transit and passengers are being carried out in accordance with the following directives set forth by the Ministry of Justice in announcement of 13 January 1996 and by the National Commissioner of Police in letter of 5 January 1997.

The immigration requirements are amended at very short intervals. The below-mentioned immigration requirements have most recently been updated on 29 October 1997. For information on any amendments of the below-mentioned requirements, please contact the Danish Immigration Service, cf. GEN 1.1.

In pursuance of subsection 2 of Section 14 of the Ministry of Justice's Order No. 19 of 18 January 1984 it is hereby announced that as per 1 January 1997, the following aliens are exempted from producing passports and visas.

I. Exemption from any kind of identity document

1. Finnish, Icelandic, Norwegian and Swedish nationals entering/exiting directly from/to Finland, Iceland, Norway or Sweden.
2. Young people below the age of 18 who are not nationals in Finland, Iceland, Norway or Sweden, but who have a permanent residence in one of those countries when they travel in a group with Nordic young people in connection with school travels, sports arrangements etc., the duration of which does not exceed 1 month, and when entry is made directly from and to Finland, Iceland, Norway or Sweden.

II. Exemption from the requirement of certificates of nationality

1. Collective passports

   A collective identity document for a group of aliens (collective passport) is valid travel documentation if the document includes the information required in subsection 2 of Section 3 of the Order governing aliens. In case of collective passport issued in accordance with the European Agreement on Travel by Young Persons between Member Countries of the Council of Europe of 16 December 1961, stateless aliens and refugees under the age of 21 years who are lawfully staying in the issuing country, besides nationals of the issuing country, can be included

GEN 1.3 Passagerers og besætningsmedlemmers ankomst, transitering og afrejse

1. Toldkrav

1.1 Bagage og genstande, der tilhører passagerer og besætningsmedlemmer, som går fra borde, kan umiddelbart frigives med undtagelse af bagage og genstande, som toldmyndigheden har valgt til eftersyn. Sådan bagage vil blive deklareret mundtligt undtagen i tilfælde, hvor statsborgeren nægtes indrejsetilladelse.

1.2 Der kræves normalt ingen toldformaliteter i forbindelse med afgang.

2. Indrejsekrav

Procedurer for passagerers ankomst, afrejse og transitering gennemføres efter nedenstående retningslinier, som er fastsat af Justitsministeriet ved kundgørelse af 13. januar 1996 samt ved brev af 5. januar 1997 fra Rigspolitichefen.

Indrejsekravene ændres med ganske korte mellemrum. Nedenstående indrejsekrav er senest ajourført den 29. oktober 1997. For oplysninger angående eventuelle ændringer til nedenstående krav henvises til Udlændingestyrelsen, jf. GEN 1.1.

I medfør af § 14, stk. 2, i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 19 af 18. januar 1984 bekendtgøres herved følgende oversigt over udlændinge, som pr. 1. januar 1997 er fritaget for pas og visum.

I. Fritagelse for enhver form for rejselegitimation

1. Finske, islandske, norske og svenske statsborgere, der indrejser direkte fra og udrejser direkte til Finland, Island, Norge eller Sverige.
2. Unge under 18 år, der ikke er statsborgere i Finland, Island, Norge eller Sverige, men som har fast bopæl i et af de lande, når de rejser i gruppe med nordiske unge i forbindelse med skolerejser, sportsarrangementer og lignende af højst 1 måneds varighed, og når indrejsen sker direkte henholdsvis fra og til Finland, Island, Norge eller Sverige.

II. Fritagelse for nationalitetspas

1. Fællespas eller kollektivpas

   Fælles rejselegitimationsdokument for flere udlændinge (fællespas eller kollektivpas) er gyldigt som rejselegitimation, når det opfylder de i udlændingebekendtgørelsens § 3, stk. 2, fastsatte krav. Er fællespasset udfærdiget i overensstemmelse med Den europæiske Overenskomst af 16. december 1961 om unge menneskers adgang til at rejse på fællespas mellem Europarådets medlemslande, kan i fællespasset foruden personer, der er statsborgere i udstederlandet, optages statsløse og flygtninge under 21 år, som er lovligt bosat i udstederlan-

on the collective passport.

2. Identity documents required for refugees

   Identity documents required for refugees that have been issued in accordance with the Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 or the Agreement on the Introduction of Identity Documents for Refugees of 15 October 1946 are valid travel documentation.

3. Identity document required for stateless aliens

   Identity document issued in pursuance of the Convention of 28 September 1954 relating to the Status of Stateless Persons is valid travel documentation.

4. Alien resident permit, re-entry permit, laissez-passer

   Identity document issued by a competent authority to a person who has no nationality, or is a national of other state than that having issued the document, is valid travel documentation if the document includes the information required in Section 1 of the Order governing aliens.

5. Identity cards

   The following identity cards are valid travel documentation for entry into/exit from Denmark:

   Citizens of the below-mentioned member states of the European Union:

   Belgium: Carte d'Identité

   France: Carte Nationale d'Identité

   Greece: Deltio Taytotias

   Holland: Toeristenkaart A and B
   Europese Identiteitskaart

   Italy: Carta d'Identita. The space "Cittadinaza" on page 2 shall bear the inscription "Italiana"

   Luxembourg: Carte d'Identité
   Titre d'Identité et de Voyage

   Portugal: Bihete de Identidade de Cidadao Nacional

   United Kingdom: Gibraltar Identity Card issued to British citizens or British Dependent Territories Citizens

   Germany: Personalausweis, Befehlmässiger Personalausweis, Kinderausweis, Reiseausweis, Reiseausweis als Passersatz, issued by the German border authorities and accompanied by an expired passport or an expired Personalausweis. Persons below the age of 15 may use a Reiseausweis als Passersatz without at the same time holding an expired passport or expired Personalausweis

   Austria: Personalausweis

   Citizens in the following other states:

   Lichtenstein: Carte d'Identité

   Schwitzerland: Carte d'Identité

6. Seafarer's identity cards

   Seafarer's identity cards (seaman's book) is valid travel documentation for entry into/exit from Denmark presented in connection with document.

det.

2. Rejsedokument for flygtninge.

   Rejsedokument for flygtninge udfærdiget i henhold til Konventionen af 28. juli 1951 om flygtninges retsstilling eller Overenskomst af 15. oktober 1946 om indførelse af rejselegitimation for flygtninge er gyldig rejselegitimation.

3. Rejsedokument for statsløse

   Rejsedokument udstedt i medfør af Konventionen af 28. september 1954 om statsløse personers retsstilling er gyldig rejselegitimation.

4. Fremmedpas, re-entry permit, laissez-passer

   Legitimationsdokument udstedt af en kompetent myndighed til en person, der ikke er statsborger i noget land, eller er statsborger i et andet land end det, der har udstedt dokumentet, er gyldigt som rejselegitimation, når det i øvrigt opfylder de krav, der er fastsat i udlændingebekendtgørelsens § 1.

5. Identitetskort

   Følgende identitetskort er gyldig rejselegitimation for indrejse i og udrejse fra Danmark:

   Statsborgere i følgende lande, der er tilsluttet Den Europæiske Union:

   Belgien: Carte d'Identité

   Frankrig: Carte Nationale d'Identité

   Grækenland: Deltio Taytotias

   Holland: Toeristenkaart A og B
   Europese Identiteitskaart

   Italien: Carta d'Identita, idet der i rubrikken "Cittadinaza" på side 2 skal være angivet "Italiana"

   Luxembourg: Carte d'Identité
   Titre d'Identité et de Voyage

   Portugal: Bihete de Identidade de Cidadao Nacional

   Storbritannien: Gibraltar Identity Card udstedt til British citizens eller British Dependent Territories Citizens

   Tyskland: Personalausweis, Befehlmässiger Personalausweis, Kinderausweis, Reiseausweis, Reiseausweis als Passersatz, udstedt af de tyske grænsemyndigheder, når et udløbet nationalitetspas eller et udløbet Personalausweis medbringes. Personer under 15 år kan anvende et Reiseausweis als Passersatz uden samtidig at være i besiddelse af et udløbet nationalitetspas eller udløbet Personalausweis

   Østrig: Personalausweis

   Statsborgere i følgende andre lande:

   Lichtenstein: Carte d'Identité

   Schweiz: Carte d'Identité

6. Søfartsbøger

   Søfartsbøger (seaman's book, seafarer's identity document) er gyldig rejselegitimation for indrejse i og udrejse af Danmark i forbindelse

mentation for signing on or paying off a ship at Danish or foreign port. The seaman's book shall have been issued by a competent authority and shall fulfil the requirements specified by the last sentence of item 1 and the text of items 4-9 of subsection 1 of Section 1 of the Order governing aliens. An identity cards issued in accordance with the ILO Convention No. 108 of 1958 is valid travel documentation.

7. Identity documents for air crew members

   Crew member licence/crew member certificate issued by the competent authorities of a Contracting State of the International Civil Aviation Organization (ICAO) is valid travel documentation for entry into / exit from Denmark for holders who substantiate signing as crew members on board aircraft within Denmark.

8. Holders of NATO Travel Order - Ordre de Mission OTAN

   (Military NATO personnel) may enter into and stay in Denmark on official business for up to 3 months on military identity card plus individual or collective NATO Travel Order.

9. Holders of Leave Order

   (American/British/Canadian citizens serving in the NATO forces in Western Europe) may enter into and stay in Denmark for up to 3 months on military identity card plus a travel permit valid for Denmark.

10. Holders of Certificate of Status "For Stateless Alien"

    Issued by the American military authorities in the Federal Republic of Germany to dependents of American military personnel may enter into and stay in Denmark for up to 3 months without entrance visa.

11. Holders of valid identity documents issued by the Vatican authorities

12. Laissez-passer issued in pursuance of the Convention regarding the United Nations' Rights and Immunity of 21 November 1947

13. Holders of valid pass (Ausweis, Laissez-passer, Lascia-passare) issued by the European Union

14. Participants in school journeys within the European Union (Council Resolution of 30 November 1994 (94/795/RIA))

    Pupils who are not citizens in an EU State, but who have a lawful residence in an EU State when they travel as members of a group of pupils in the general school system in connection with a school excursion. The group shall be accompanied by a teacher holding a List of travellers for school travels within the European Union stating the pupils accompanied by the teacher, as well as documentation giving the purpose and circumstances of the travel.

med dokumentation for påmønstring på eller afmønstring fra skib i dansk eller udenlandsk havn. Søfartsbogen skal være udstedt af en kompetent myndighed og opfylde de krav, der er fastsat i udlændingebekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 1, sidste punkt, og nr. 4-9. Et identitetsdokument, der er udstedt i henhold til ILO-konventionen nr. 108 af 1958, er gyldig rejselegitimation.

7. Legitimationskort for besætningsmedlemmer på fly

   Crew member licence/crew member certificate udstedt af de kompetente myndigheder i et land, der er tilsluttet den internationale luftfartsorganisation (ICAO), er gyldig rejselegitimation for indrejse i, midlertidigt ophold i og udrejse af Danmark for personer, der godtgør, at de er mønstret som besætningsmedlemmer på fly, der befinder sig i Danmark.

8. Indehavere af NATO Travel Order - Ordre de Mission OTAN

   (Militært NATO-personel) kan indrejse i Danmark i tjenstligt øjemed og opholde sig i Danmark i indtil 3 måneder på militært identitetskort plus individuel eller kollektiv NATO-rejseordre.

9. Indehavere af Leave Order

   (Amerikanske/britiske/canadiske statsborgere, som tilhører NATO-styrkerne i Vesteuropa) kan indrejse og opholde sig i Danmark i indtil 3 måneder på militært identitetskort + for Danmark gyldig rejsetilladelse.

10. Indehavere af Certificate of Status "For Stateless Alien"

    Udstedt af de amerikanske militærmyndigheder i Forbundsrepublikken Tyskland til pårørende til amerikansk militærpersonel kan indrejse visumfrit i Danmark med 3 måneders ophold.

11. Indehavere af gyldigt legitimationsdokument, udstedt af myndighederne i Vatikanstaten

12. Laissez-passer udstedt i medfør af Konventionen om De Forenede Nationers rettigheder og immuniteter af 21. november 1947

13. Indehavere af gyldig passérseddel (Ausweis, Laissez-passer, Lascia-passare), udstedt af Den Europæiske Union

14. Deltagere i skolerejser inden for Den Europæiske Union (Rådets afgørelse af 30. november 1994 (94/795/RIA))

    Skoleelever, der ikke er statsborgere i et EU-land, men som har lovlig bopæl i et EU-land, når de i forbindelse med en skoleekskursion rejser som medlem af en gruppe af skoleelever inden for det almene skolesystem. Gruppen skal være ledsaget af en lærer, der skal være i besiddelse af Liste over rejsende for skolerejser inden for Den Europæiske Union med angivelse af de skoleelever, som læreren ledsager, og dokumentation for rejsens formål og omstændigheder.

III. Exemption from the requirement of a visa

The following aliens are admitted entry into Denmark without any visa put onto their passports or other valid travel documents before entrance:

1. Citizens of the following states:

   Andorra, Argentina, Australia, Austria, Belgium, Bermuda (only BDTC passports), Brazil, Brunei, Canada, the Czech Republic, Chile, Costa Rica, Croatia, Cyprus, Ecuador, El Salvador, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Guatemala, Holland, Honduras, Hungary, Iceland, India (only diplomatic and service passports), Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Peoples Republic of Korea, Lichtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malaysia, Malta, Mexico, Monaco, New Zealand, Nicaragua, Norway, Pakistan (only diplomatic and service passports), Panama, Philippines (only diplomatic and service passports), Paraguay, Poland, San Marino, Switzerland, Singapore, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Turkey (only diplomatic and service passports), United States of America, Uruguay, the Vatican State, Venezuela and Austria.

2. Holders of British passports

   Holders of valid British passports, “Common Format Passport”, defining the passport holder as “British Citizen” are exempted from the requirement of a visa.

   Holders of “look alike” British passports (passports issued to persons not covered by the EU regulations), are basically not exempted from the requirement of a visa, unless the passport has been given one of the following endorsements:

   - “Holder has the right of re-admission”
   - “Holder is entitled to re-admission to the United Kingdom”
   - “Holder has the right of abode in the United Kingdom”,

   on condition that holders of such “look alike” British passports have not stayed outside the United Kingdom for a period of 2 years (including the expected stay in Denmark).

   Holders of valid British passports from the Channel Islands and Isle of Man are exempted from the requirement of a visa. Such persons are defined as “British Citizen” in the passport.

   Exempted from the requirement of a visa are also holders of valid “British Dependent Territories Citizens” (BDTC) issued to persons with the right to reside in Gibraltar with the following endorsement on page 5 of the BDTC passport “Holder is defined as a United Kingdom national for Community purposes).

   Holders of “look alike” British passports with the endorsement “Holder is subject to control under the Immigration Act 19971) are never exempted from the requirement of a visa.

III. Fritagelse for indrejsevisum

Følgende udlændinge kan indrejse i Danmark uden forinden at have deres pas eller anden gyldig rejselegitimation viseret for indrejse:

1. Statsborgere i følgende lande:

   Amerikas Forenede Stater, Andorra, Argentina, Australien, Belgien, Bermuda (kun BDTC-pas), Brasilien, Brunei, Canada, Chile, Costa Rica, Cypern, Ecuador, El Salvador, Estland, Filippinerne (kun diplomat- og tjenestepas), Finland, Frankrig, Grækenland, Guatemala, Holland, Honduras, Indien (kun diplomat- og tjenestepas), Irland, Island, Israel, Italien, Jamaica, Japan, Republikken Korea, Kroatien, Lichtenstein, Litauen, Luxembourg, Malaysia, Malta, Mexico, Monaco, New Zealand, Nicaragua, Norge, Pakistan (kun diplomat- og tjenestepas), Panama, Paraguay, Polen, Portugal, San Marino, Schweiz, Singapore, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Den Tjekkiske Republik, Tyrkiet (kun diplomat- og tjenestepas), Tyskland, Ungarn, Uruguay, Vatikanstaten, Venezuela og Østrig.

2. Indehavere af britiske pas

   Visumfriheden omfatter indehavere af gyldige britiske pas, “Common Format Passport”, der betegner pasindehaveren som “British Citizen”.

   Indehavere af “look alike” britiske pas (pas udstedt til personer, der ikke er omfattet af EU-reglerne), er som udgangspunkt ikke omfattet af visumfriheden, medmindre passet er forsynet med en af følgende påtegninger:

   - “Holder has the right of re-admission”
   - “Holder is entitled to re-admission to the United Kingdom”
   - “Holder has the right of abode in the United Kingdom”,

   forudsat, at indehavere af disse “look alike” britiske pas ikke har opholdt sig uden for Storbritannien i en periode på 2 år (inklusive det forventede ophold i Danmark).

   Visumfriheden omfatter indehavere af gyldige britiske pas fra Channel Islands og Isle of Man. Sådanne personer er i passet beskrevet som “British Citizen”.

   Visumfriheden omfatter tillige indehavere af gyldige “British Dependent Territories Citizens” (BDTC) pas, der er udstedt til personer med bopælsret i Gibraltar, der på side 5 i BDTC-passet har påtegningen “Holder is defined as a United Kingdom national for Community purposes”.

   Indehavere af “look alike” britiske pas, hvori der er anført “Holder is subject to control under the Immigration Act 1971), er altid visumpligtige.

3. Identity documents for air crew members

   Crew member licence/crew member certificate issued by the competent authorities of a Contracting State of the International Civil Aviation Organization (ICAO) is valid travel documentation for entry into/exit from Denmark for holders who substantiate signing as crew members on board aircraft within Denmark.

4. Holders of NATO Travel Order - Ordre de Mission OTAN

   (Military NATO personnel) may enter into and stay in Denmark on official business for up to 3 months on military identity card plus individual or collective NATO Travel Order.

5. Holders of Leave Order

   (American/British/Canadian citizens serving in the NATO forces in Western Europe) may enter into and stay in Denmark for up to 3 months on military identity card plus a travel permit valid for Denmark.

6. Holders of Certificate of Status "For Stateless Alien"

   Issued by the American military authorities in the Federal Republic of Germany to dependents of American military personnel may enter into and stay in Denmark for up to 3 months without entrance visa.

7. Holders of valid identity documents issued by the Vatican authorities.

8. Laissez-passer issued in pursuance of the Convention regarding the United Nations' Rights and Immunity of 21 November 1947

9. Holders of valid pass (Ausweis, Laissez-passer, Lascia-passare) issued by the European Union*

10. Holders of valid identity documents issued in accordance with the Convention Relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 or the Agreement on the Introduction of Identity Documents for Refugees of 15 October 1946

    Exemption from the requirement of a visa is given on condition that the identity document has been issued by Belgium, Cyprus, Denmark, Finland, Germany, Holland, Iceland, Ireland, Italy, Lichtenstein, Luxembourg, Malta, Norway, Portugal, Spain, Switzerland, Sweden or the United Kingdom, and that the holder is lawfully residing in the state having issued the identity documentation.

11. Participants in school journeys within the European Union (Council Resolution of 30 November 1994 (94/795/RIA))

    Pupils who are not citizens in an EU State, but who have a lawful residence in an EU State when they travel as members of a group of pupils in the general school system in connection with a school excursion. The group shall be accompanied by a teacher holding a List of travel-

3. Legitimationskort for besætningsmedlemmer på fly

   Crew member licence/crew member certificate udstedt af de kompetente myndigheder i et land, der er tilsluttet den internationale luftfartsorganisation (ICAO), er gyldig rejselegitimation for indrejse i, midlertidigt ophold i og udrejse af Danmark for personer, der godtgør, at de er mønstret som besætningsmedlemmer på fly, der befinder sig i Danmark.

4. Indehavere af NATO Travel Order - Ordre de Mission OTAN

   (Militært NATO-personel) kan indrejse i Danmark i tjenstligt øjemed og opholde sig i Danmark i indtil 3 måneder på militært identitetskort plus individuel eller kollektiv NATO-rejseordre.

5. Indehavere af Leave Order

   (Amerikanske/britiske/canadiske statsborgere, som tilhører NATO-styrkerne i Vesteuropa) kan indrejse og opholde sig i Danmark i indtil 3 måneder på militært identitetskort plus en rejsetilladelse, der er gyldig for Danmark.

6. Indehavere af Certificate of Status "For Stateless Alien"

   Udstedt af de amerikanske militærmyndigheder i Forbundsrepublikken Tyskland til pårørende til amerikansk militærpersonel kan indrejse visumfrit i Danmark med 3 måneders ophold.

7. Indehavere af gyldigt legitimationsdokument, udstedt af myndighederne i Vatikanstaten.

8. Laissez-passer udstedt i medfør af Konventionen om De Forenede Nationers rettigheder og immuniteter af 21. november 1947

9. Indehavere af gyldig passérseddel (Ausweis, Laissez-passer, Lascia-passare), udstedt af Den Europæiske Union

10 Indehavere af gyldige rejsedokumenter udfærdiget i medfør af Konventionen af 28. juli 1951 om flygtninges retsstilling eller Overenskomst af 15. oktober 1946 om indførelse af rejselegitimation for flygtninge

   Fritagelsen for visum er betinget af, at rejsedokumentet er udstedt af Belgien, Cypern, Danmark, Finland, Holland, Irland, Island, Italien, Lichtenstein, Luxembourg, Malta, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige eller Tyskland og af, at indehaveren er lovligt bosat i det land, der har udstedt rejsedokumentet.

11. Deltagere i skolerejser inden for Den Europæiske Union (Rådets afgørelse af 30. november 1994 (94/795/RIA))

    Skoleelever, der ikke er statsborgere i et EU-land, men som har lovlig bopæl i et EU-land, når de i forbindelse med en skoleekskursion rejser som medlem af en gruppe af skoleelever inden for det almene skolesystem. Gruppen skal være ledsaget af en lærer, der skal være i

lers for school travels within the European Union stating the pupils accompanied by the teacher, as well as documentation giving the purpose and circumstances of the travel.

12. Holders of valid Danish, Finnish, Icelandic, Norwegian, Swedish or Latvian alien resident permits

    Exemption from the requirement of visa is given on condition that the alien resident permit has been endorsed with a valid re-admission permit to the state which has issued the travel document. On entry directly from Finland, Iceland, Norway or Sweden it will, however, be sufficient that it appears from the alien resident permit that the holder has a valid residence permit in the state that has issued the travel document.

13. Persons holding a valid residence permit in Denmark

IV. Airport transit visa

Citizens from Afghanistan, Bangladesh, Congo (citizens from the Democratic Republic of Congo (former Zaire)), Eritrea, Ethiopia, Ghana, Iran, Iraq, Nigeria, Pakistan, Somalia and Sri Lanka who are transiting, with or without change of aircraft, a Danish airport in connection with their travel shall hold a valid Danish transit visa.

3. Public Health Requirements

3.1 Disembarking passengers are not required to present vaccination certificates.

3.2 On departure, no health formalities are required.

besiddelse af Liste over rejsende for skolerejser inden for Den Europæiske Union med angivelse af de skoleelever, som læreren ledsager, og dokumentation for rejsens formål og omstændigheder.

12. Indehavere af gyldige danske, finske, islandske, norske, svenske eller lettiske fremmedpas

    Fritagelsen for visum er betinget af, at fremmedpasset er forsynet med gyldig tilbagerejsetilladelse til det land, der har udstedt rejselegitimationen. Ved indrejse direkte fra Finland, Island, Norge eller Sverige er det dog tilstrækkeligt, at det af fremmedpasset fremgår, at indehaveren har gyldig opholdstilladelse i det land, som har udfærdiget rejselegitimationen.

13. Personer, der har gyldig opholdstilladelse i Danmark

IV. Lufthavnstransitvisum

Afghanske, bangladeshiske, congolesiske (statsbor-gere fra Den Demokratiske Republik Congo (tidligere Zaire)), eritreiske, etiopiske, ghanesiske, irakiske, iranske, nigerianske, pakistanske, somaliske og srilankanske statsborgere, som under rejse skal i transit i en dansk lufthavn, med eller uden flyskift, skal være i besiddelse af et gyldigt dansk transitvisum.

3. Sundhedskrav

3.1 Passagerer, der går fra borde, skal ikke fremvise vaccinationsbeviser.

3.2 Der kræves ingen formaliteter i forbindelse med sundhedskrav ved afrejse

GEN 1.4 Entry, Transit and Departure of Cargo

1. Customs Requirements Concerning Cargo and Other Articles

1.1 Operators of aircraft engaged in commercial air traffic must submit to the customs authorities a general declaration and a summary cargo manifest.

1.1.1 If no passengers or cargo are carried, a NIL manifest must be presented.

1.2 The customs handling of cargo is normally based on the information in the customs declaration and the cargo manifest. Special customs handling of cargo (including arriving/departing aircraft which have been bought in or sold to non EU member states) as import, transit or export must follow the EU customs regulations. The local customs authorities may give further information on the subject.

2. Agricultural Quarantine Requirements

2.1 Live animals and non-food products of animal origin

2.1.1 Sanitary certificates or related documents are required when importing live animals, semen, embryos and aquaculture animals and products into Denmark, except when importing finches, including canaries, as pets, or when importing less than 4 guinea pigs, hamsters, mice, rats, turtles and iguanas accompanied by persons.

2.1.2 Sanitary certificates or related documents are also required when importing non-food products of animal origin, except for game trophies from other EU member states or processed animal products (semi-manufactured).

2.2 Food of animal origin

Sanitary certificates or related documents are required when importing foods of animal origin, including fish and fishery products, into Denmark, except when importing

- food of animal origin, including fish and fishery products, originating in another EU member state of in Norway, the Faroe Islands or Greenland, and which are accompanied by persons for non-commercial use in the household of the importing person, and
- health marked milk products, other products with a content of milk, dessert in which part of the milk content has been substituted by vegetable oil, preserved milk in which part of the milk content has been substituted by vegetable oil, hen's eggs and honey from other EU member states.

GEN 1.4 Ankomst, transitering og afgang af fragt

1. Toldkrav vedrørende fragt og andre genstande

1.1 For luftfartøjer i erhvervsmæssig lufttrafik skal der til toldvæsenet afgives almindelig deklaration samt summarisk fragtmanifest.

1.1.1 Hvis luftfartøjet ikke medfører passagerer eller gods, skal der afgives et NIL-manifest.

1.2 Toldbehandlingen af gods baseres sædvanligvis på oplysningerne fra tolddeklarationen og godsmanifestet. Speciel toldbehandling af gods (herunder ankommende/afgående fly, der er købt/solgt i eller til ikke EU-medlemslande) som import, transit eller udførsel må følge EU's toldregler. De stedlige toldmyndigheder kan give yderligere oplysninger herom.

2. Krav om landbrugskarantæne

2.1 Levende dyr og animalske produkter, der ikke er beregnet til konsum

2.1.1 Sundhedsattester eller tilsvarende dokumenter er påkrævet ved indførsel af levende dyr, sæd, embryoner og akvakulturdyr og produkter til Danmark med undtagelse af finker, herunder kanariefugle, der indføres som selskabsdyr, eller ved indførsel af færre end 4 marsvin, hamstre, mus, rotter, skildpadder og leguaner under personledsagelse.

2.1.2 Sundhedsattester eller tilsvarende dokumenter er ligeledes påkrævet ved indførsel af nonfood produkter af animalsk oprindelse med undtagelse af jagttrofæer fra de øvrige EU-lande eller forarbejdede animalske produkter (halvfabrikata).

2.2 Animalske levnedsmidler

Sundhedsattester eller tilsvarende dokumenter er påkrævet ved indførsel af animalske levnedsmidler, herunder fisk og fiskevarer, til Danmark med undtagelse af

- animalske levnedsmidler, herunder fisk og fiskevarer, der har oprindelse i andre EU-lande eller i Norge, på Færøerne eller i Grønland, og som indføres under personledsagelse til brug i egen husholdning, og
- sundhedsmærkede mælkeprodukter, andre produkter med indhold af mælk, desserter, hvor en mælkebestanddel er erstattet med en vegetabilsk bestanddel, mælkekonserves, hvor en mælkebestanddel er erstattet med en vegetabilsk bestanddel, hønseæg og honning fra andre EU-lande.

GEN 1.5 Aircraft Instruments, Equipment and Flight Documents

1 VHF Radio

All VHF-transceiver operating in the band 118.000-137.000 MHZ will have to meet the specifications of 25 KHZ channel spacing.

2. VFR Flights. SSR Transponder Requirement

2.1 Aircraft performing VFR flights within ATS Air Space classified C and VFR flights at night within airspace class D, E and G at and above 3000 ft MSL shall be equipped with SSR-transponder with 4096 codes in mode A/3 and mode C with automatic transmission of pressure altitude information (Ref. ICAO Annex 10).

2.2 Exemption from the requirements mentioned above may for individual flights be granted by the appropriate ATC unit.

For gliding within Copenhagen Area, see also ENR 5.5

3. Guarding of the VHF Emergency Frequency 121.500 MHZ

Aircraft flying over the North Sea and Skagerrak within København FIR, shall continuously guard the VHF emergency frequency 121.500 MHZ, except for such periods when the aircraft is carrying out communication on other VHF frequencies, or when airborne equipment limitations or cockpit duties do not permit simultaneous guarding of two frequencies.

4. Special operational requirements for Danish registered aircraft not operating on an AOC

4.1 In addition to the ICAO Annex 6 requirements the Danish Regulation for Civil Aviation BL 1-12 requires the following:

1. "Fasten seat belt while seated" placard in front of each passenger in areroplanes and helicopters.
2. Type of fuel and the amount of usable fuels shall be marked at each refuelling point/station in aeroplanes, helicopters and powered sailplanes.

GEN 1.5 Luftfartøjsinstrumenter, udstyr og flyvedokumenter

1. VHF Radio

Samtlige sende/modtage anlæg i frekvensbåndet 118.000-137.000 MHZ skal være indrettet således, at anlæggene opfylde krav for udstyr med 25 KHZ kanalafstand.

2. VFR-flyvning. Krav om SSR-transponder

2.1 Luftfartøjer, som udfører VFR-flyvning inden for ATS luftrum klasse C samt VFR flyvning om natten i luftrumsklasse D, E og G i og over 3000ft MSL skal være udstyret med SSR-transponder med 4096 koder i mode A/3 og mode C med automatisk udsendelse af informationer fra trykhøjdemåleren (Ref. ICAO Annex 10).

2.2 Tilladelse til at afvige fra ovenfor anførte krav kan for den enkelte flyvning gives af den pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

For svæveflyvning inden for "Copenhagen Area", se også ENR 5.5.

3. Aflytning af VHF-nødfrekvensen 121.500 MHZ

Luftfartøjer, der flyver over Nordsøen og Skagerrak inden for København FIR, skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121.500 MHZ, undtagen i sådanne perioder, hvor luftfartøjer udfører kommunikation på andre VHF-frekvenser, eller hvor begrænsning i luftfartøjets radioudstyr eller arbejdet i førerkabinen ikke tillader samtidig aflytning af to frekvenser.

4. Specielle operationelle krav for dansk registrerede luftfartøjer der ikke opererer på en AOC

4.1 Udover kravene i ICAO Annex 6 kræver BL 1-12 følgende:

1. "Fasten seat belt while seated" skilt foran hver passager i luftfartøjer og helikoptere.
2. Brændstoftype og mængden af brugbart brændstof skal være markeret ved hvert brændstofpåfyldningssted på flyvemaskiner, helikoptere og motorsvævefly.

GEN 1.6 Summary of National Regulations and International Agreements

1. The Air Navigation Acts, Royal Decrees and Ministerial Orders

(Published in Danish only)

The Air Navigation Act

Act No. 252 of 10 JUN 1960 cf. Consolidation Act No. 769 of 16 AUG 2000.

The Air Navigation Act/Faroe Islands

Royal Decree No. 130 of 3 MAR 1989 as amended by Royal Decree No. 573 of 9 AUG 1990

Regulations for Aerodromes on the Faroe Islands

Ministerial order No. 173 of 13 MAR 1991

Regulations for Aerodromes in Greenland

Ministerial Order No. 708 of 14 AUG 1992

Approach to Military Air Bases

Ministerial Order No. 60 of 28 FEB 1963

Operational Instructions for Scheduled and Non-scheduled Public Air Traffic

Ministerial Order No. 264 of 27 JUN 1966 as amended by Ministerial Order No. 397 of 11 OCT 1967

Transport of Arms, Explosives and Munitions on Civil Aircraft

Ministerial Order No. 527 of 23 JUN 1995

Expiration Test

Ministerial Order No. 92 of 8 MAR 1982 as amended by Ministerial Order No. 27 of 19 JAN 1987

Duty to Notify of Aircraft Accidents and Incidents

Ministerial Order No. 301 of 30 APR 1997

Minimum Liability Insurance Pursuant to Section 130, subsection 1 of the Air Navigation Act and Liability Insurance for Foreign Aircraft

Ministerial Order No. 504 of 27 JUN 1991

Regulations for Aerodromes

Ministerial Order No. 321 of 16 JUN 1985

Concession to Scandinavian Airlines to fly certain Border Crossing Routes (Scheduled Passenger Traffic)

Ministerial Order No. 421 of 31 MAY 1991

Transport of Dangerous Goods by Air

Ministerial Order No. 737 of 17 NOV 1989 and Royal Decree No. 727 of 27 NOV 1989

Corporate Flights

Danish Transport Authority Order No. 387 of 29 MAY 2000

Insurance Companies Authorized to Write Liability Insurance on Aircraft Pursuant to Section 130 of the Air Navigation Act

Ministerial Order No. 546 of 22 JUN 1994

GEN 1.6 Oversigt over nationale love og internationale traktater

1. Luftfartslove, Kgl. Anordninger og Ministerielle Bekendtgørelser

Lov om luftfart

Lov nr. 252 af 10 JUN 1960 jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16 AUG 2000.

Lov om luftfart/Færøerne

Kgl. Anordning nr. 130 af 3 MAR 1989 som ændret ved kgl. anordning nr. 573 af 9 AUG 1990

Ordensreglement for flyvepladser på Færøerne

Bekendtgørelse nr. 173 af 13 MAR 1991

Ordensreglement for flyvepladser i Grønland

Bekendtgørelse nr. 708 af 14 AUG 1992

Sikring af indflyvning til militære flyvepladser

Bekendtgørelse nr. 60 af 28 FEB 1963

Driftsforskrifter for regelmæssig og ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik

Bekendtgørelse nr. 264 af 27 JUN 1966 som ændret ved bekendtgørelse nr. 397 af 11 OKT 1967

Transport af våben, eksplosivstoffer, krigsmateriel og krigsammunition m.v. med civile luftfartøjer

Bekendtgørelse nr. 527 af 23 JUN 1995

Udåndingsprøve

Bekendtgørelse nr. 92 af 8 MAR 1982 som ændret ved bekendtgørelse nr. 27 af 19 JAN 1987

Meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser

Bekendtgørelse nr. 301 af 30 APR 1997

Minimumsgrænser for ansvarsforsikring for luftfartøjer i henhold til luftfartslovens § 130, stk. 1 og om ansvarsforsikring for udenlandske luftfartøjer

Bekendtgørelse nr. 504 af 27 JUN 1991

Ordensreglement for flyvepladser

Bekendtgørelse nr. 321 af 16 JUN 1985

Udstedelse af rutetilladelser til skandinaviske luftfartsselskaber til beflyvning af visse grænseoverskridende flyruter (Regelmæssig passagertrafik)

Bekendtgørelse nr. 421 af 31 MAJ 1991

Lufttransport af farligt gods

Bekendtgørelse nr. 737 af 17 NOV 1989 og kgl. anordning nr. 727 af 27 NOV 1989

Firmaflyvning

Trafikstyrelsens bekendtgørelse nr. 387 af 29 MAJ 2000.

Forsikringsselskaber der kan tegne ansvarsforsikring for luftfartøjer efter § 130 i lov om luftfart

Bekendtgørelse nr. 546 af 22 JUN 1994

2. Regulations for Civil Aviation (BL)

In connection with the above mentioned Acts, Royal Decrees and Ministerial Orders the Danish CAA makes out detailed regulations called REGULATIONS FOR CIVIL AVIATION (BL).

The implementation of such regulations are not published in "Lovtidende" pursuant to Royal Decree No. 811 of 19 NOV 1998, but in AIC Denmark.

The regulations are published in Danish and additionally in English if they have an affect on other than national aviation.

The following regulations have been published in English:

BL 3-5 Helicopter Decks on Offshore Installations

BL 3-15 Measures to Safeguard Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference (Security)

BL 3-31 Non-Approved Helicopter Landing Areas

BL 3-36 Water Aerodromes for Seaplanes etc.

BL 3-40 Abatement of Noise from Controlled Aerodromes

BL 5-24 Operational Regulations for Internal Flights in Greenland

BL 5-40 Duty to Report Aircraft Accidents and incidents.

BL 5-42 General Requirements on Noise Emission in connection with Operation of Subsonic Jet Aeroplanes

BL 6-69 Validation and Conversion of Non-Danish Licence/Rating

BL 6-98 Mutual Acceptance of Non-Danish Licence Issued to Civil Aviation Cockpit Personnel by another EEC Member State or by Finland, Iceland, Norway or Sweden

BL 9-6 Ultra-light Aircraft

BL 9-7 Air Navigation Facility Charges (En Route Charges), Copenhagen FIR, and Tariffs for North Atlantic Flights

BL 10-1 Charter Flights and Taxi Flights from and to Denmark

BL 10-2 Flights with Foreign State Aircraft

The regulations can be obtained from the Danish CAA (for address, see GEN 1.1-1).

2. Bestemmelser for Civil Luftfart (BL)

I tilknytning til ovennævnte love, kgl. anordninger og ministerielle bekendtgørelser udfærdiger Trafikstyrelsen detaljerede bestemmelser, benævnt BESTEMMELSER FOR CIVIL LUFTFART (BL).

Sådanne bestemmelsers ikrafttræden kundgøres i medfør af kgl. anordning nr. 811 af 19 NOV 1998 ikke i Lovtidende, men i Aeronautical Information Circular (AIC).

Bestemmelserne udgives på dansk og desuden på engelsk, når de omfatter anden end den nationale luftfart.

Følgende bestemmelser er også udgivet på engelsk:

BL 3-5 Helikopterdæk på havanlæg

BL 3-15 Forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (Security)

BL 3-31 Selvvalg af helikopterflyvepladser

BL 3-36 Flyvepladser på vandområder for sø-flyvemaskiner m.v.

BL 3-40 Begrænsning af støjgener fra kontrollerede flyvepladser

BL 5-24 Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland

BL 5-40 Meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser.

BL 5-42 Generelle krav til støjemission ved start og landing med subsoniske jetflyvemaskiner

BL 6-69 Validering og konvertering af ikke-dansk certifikat/bevis

BL 6-98 Gensidig anerkendelse af ikke-dansk certifikat udstedt til et flyvebesætningsmedlem af en anden EF-medlemsstat eller af Finland, Island, Norge eller Sverige

BL 9-6 Ultralette luftfartøjer

BL 9-7 Overflyvningsafgifter (en-route afgifter), København FIR og tariffer for nordatlantiske flyvninger

BL 10-1 Charterflyvning og taxaflyvning fra og til Danmark

BL 10-2 Flyvning med udenlandske statsluftfartøjer

En oversigt over gældende bestemmelser kan fås hos Trafikstyrelsen (for adresse, se GEN 1.1-1).

3. Other Acts, Royal Decrees and Ministerial Orders

(Published in Danish only)

Measures to be taken against Infectious Disease

Act No. 114 of 21 MAR 1979, Ministerial Order No. 502 of 12 DEC 1979 as amended by Ministerial Order No. 151 of 14 APR 1983

Education of Commercial Pilots

Act No. 354 of 4 JUN 1986, Ministerial Order No. 565 of 24 AUG 1987

Registration of Rights in Aircraft

Cf. Consolidation Act No. 620 of 15 SEP 1986 as amended by Act No. 396 of 13 JUN 1990 and Act No. 1088 of 23 DEC 1992 as amended by Ministerial Order No. 1014 of 14 DEC 1993, Ministerial Order No. 274 of 28 AUG 1964 as amended by Ministerial Order No. 563 of 6 AUG 1990.

Access of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Times of Peace

Royal Decree No. 224 of 16 APR 1999.

Spreading of Chemical Repellents from Aircraft (Spraying)

Ministerial Order No. 185 of 15 APR 1981 as amended by Ministerial Order No. 298 of 20 MAY 1987

Reporting pursuant to Act of Protection of the Maritime Environment

Ministerial Order No. 573 of 18 JUN 2008

Radio Equipment in Maritime Radio Services and Aeronautical Radio Services

Ministerial Order No. 502 of 17 JUN 1997

Radio Equipment in the Maritime Radio Service and the Aeronautical Radio Service in Greenland

Ministerial Order No. 194 of 15 APR 1993

Radio Equipment in connection with Land Mobile and other Land Based Radio Services

Ministerial Order No. 126 of 18 MAR 1993 as amended by Ministerial Order N. 30 of 14 JAN 1994

Radio Frequencies

Act No. 421 of 6 JUN 2002

Use of Radio Frequencies with a license

Executive Order No. 1006 of 10 OCT 2003.

Use of Radio Frequencies without a license and Radio Amateur Exams and Call Signs etc.

Executive Order No. 1266 of 10 DEC 2004.

Radio Equipment and Telecommunications Terminal Equipement and Electromagnetic Matters

Act No. 232 of 5 APR 2000.

Radio Equipment and Telecommunications Terminal Equipement and Electromagnetic Matters

Executive Order No. 132 of 4 MAR 2003.

Certificates for Operating Radio Equipment in Aeronautical Radio Services

Ministerial Order No. 872 of 2 OCT 1996

3. Andre love, kgl. anordninger og ministerielle bekendtgørelser

Foranstaltninger mod smitsomme sygdomme

Lov nr. 114 af 21 MAR 1979, Bekendtgørelse nr. 502 af 12 DEC 1979 som ændret ved bekendtgørelse nr. 151 af 14 APR 1983

Uddannelse af erhvervspiloter

Lov nr. 354 af 4 JUN 1986, Bekendtgørelse nr. 565 af 24 AUG 1987

Registrering af rettigheder over luftfartøjer

Jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 15 SEP 1986 som ændret ved lov nr. 396 af 13 JUN 1990 og lov nr. 1088 af 23 DEC 1992 som ændret ved bekendtgørelse nr. 1014 af 14 DEC 1993, bekendtgørelse nr. 274 af 28 AUG 1964 som ændret ved bekendtgørelse nr. 563 af 6 AUG 1990.

Fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold

Kongelig anordning nr. 224 af 16 APR 1999.

Udbringning af bekæmpelsesmidler fra luftfartøjer (flysprøjtning)

Bekendtgørelse nr. 185 af 15 APR 1981 som ændret ved bekendtgørelse nr. 298 af 20 MAJ 1987

Indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet

Bekendtgørelse nr. 573 af 18 JUN 2008

Radioanlæg i maritime radiotjenester og luftfartsradiotjenester

Bekendtgørelse nr. 502 af 17 JUN 1997

Radioanlæg i den maritime radiotjeneste og luftfartsradiotjenesten i Grønland

Bekendtgørelse nr. 194 af 15 APR 1993

Radioanlæg i forbindelse med landmobile og andre landbaserede radiotjenester

Bekendtgørelse nr. 126 af 18 MAR 1993 som ændret ved bekendtgørelse nr. 30 af 14 JAN 1994

Lov om radio frekvenser

Lov nr.. 421 af 6 JUN 2002

Bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser med tilladelse.

Bekendtgørelse nr. 1006 af 10 OCT 2003.

Bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt amatørradioprøver og kaldesignaler m.v.

Bekendtgørelse nr. 1266 af 10 DEC 2004.

Lov om radio- og teleterminaludstyr og elektromagnetiske forhold.

Lov nr. 232 af 5 APR 2000.

Bekendtgørelse om radio- og teleterminaludstyr og elektromagnetiske forhold.

Bekendtgørelse nr. 132 af 4 MAR 2003.

Certifikater til betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester

Bekendtgørelse nr. 872 af 2 OCT 1996

Operation of Radio Equipment in Maritime Radio Services and Aeronautical Radio Services with Individual Licence to Frequency Utilization

Ministerial Order No. 234 of 30 MAR 2000.

Operation of Radio Equipment without Individual Licence to Frequency Utilization

Ministerial Order No. 733 of 18 SEP 1997 as amended by Order No. 648 of 28 AUG 1998

Occupational Medical Examinations accord to the Danish Air Navigation Act

Ministerial Order No. 340 of 28 APR 1997

Customs Clearance etc.

Ministerial Order No. 181 of 10 MAR 1994

Tax on certain Air Travels

Act No. 619 of 30 JUN 1994 as amended by Act No. 449 of 10 JUN 1997, Act No. 566 of 3 AUG 1998 and Act No. 834 of 27 NOV 1998.

Access to the Ground Handling Market in Danish Airports.

Ministerial Order No. 933 of 9 DEC 1997.

4. International Treaties

Convention on International Civil Aviation (The Chicago Convention)

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (The Warsaw Convention)

International Air Services Transit Agreement

Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft

Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft

Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (The Tokyo Convention)

Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (The Hague Convention)

International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Scheduled Air Services

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (The Montreal Convention)

Agreement with the USA relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft

Oprettelse, ibrugtagning og anvendelse af radioanlæg i maritime radiotjenester og luftfartsradiotjenester med individuel tilladelse til frekvensanvendelse

Bekendtgørelse nr. 234 af 30 MAR 2000.

Oprettelse, ibrugtagning og anvendelse af radioanlæg uden individuel tilladelse til frekvensanvendelse

Bekendtgørelse nr. 733 af 18 SEP 1997 som ændret ved bekendtgørelse nr. 648 af 28 AUG 1998

Arbejdsmedicinske undersøgelser efter Lov om Luftfart

Bekendtgørelse nr. 340 af 28 APR 1997

Toldbehandling m.v.

Bekendtgørelse nr. 181 af 10 MAR 1994

Afgift af visse flyrejser

Lov nr. 619 af 30 JUN 1994 som ændret ved lov nr. 449 af 10 JUN 1997, lov nr. 566 af 3 AUG 1998 og lov nr. 834 af 27 NOV 1998.

Adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

Bekendtgørelse nr. 933 af 9 DEC 1997.

4. Internationale traktater

Konvention om civil luftfart (Chicago-konventionen)

Konvention om regler for international luftbefordring (Warszawa-konventionen)

Konvention om transitret for internationale luftruter

Konvention om luftdygtighedsbevis for importeret luftfartøj

Konvention om anerkendelse af ret over luftfartøj

Konvention om lovovertrædelser i luftfartøj (Tokyo-konventionen)

Konvention om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøj (Haag-konventionen)

Konvention om takster for regelmæssig lufttrafik

Konvention om bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed (Montreal-konventionen)

Aftale med USA om luftdygtighedsbeviser for importerede luftfartøjer.

GEN 1.7 Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

1. Annex 1 - Personnel Licensing. (Eleventh Edition)

Chapter 1. Definitions and General Rules concerning Licences

1.1 Denmark defines flight time in accordance with the definition in EU Regulation 1178/2011, including amendments, as follows:

For aeroplanes, touring motor gliders and powered-lift, it means the total time from the moment an aircraft first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight;

For helicopters, it means the total time from the moment a helicopter's rotor blades start turning until the moment the helicopter finally comes to rest at the end of the flight, and the rotor blades are stopped;

For airships, it means the total time from the moment an airship is released from the mast for the purpose of taking off until the moment the airship finally comes to rest at the end of the flight, and is secured on the mast;

For sailplanes, it means the total time from the moment the sailplane commences the ground run in the process of taking off until the moment the sailplane finally comes to a rest at the end of flight;

For balloons, it means the total time from the moment the basket leaves the ground for the purpose of taking off until the moment it finally comes to a rest at the end of the flight.

RMK: Reason for deviation is the obligation to conform with EU

regulations.

Chapter 2. Licences and Ratings for Pilots

2.1.5.2 Appendix 3 does not contain any CPL specific UPRT requirements.

2.1.9.2 Denmark allows the holder of a pilot license, when acting as co-pilot or PICUS, to be credited with all of the co-pilot time towards the total flight time required for a higher grade of pilot license, cf. EU Regulation 1178/2011, including amendment

RMK: Reason for deviation is the obligation to conform with EU

regulations.

2.1.10 Denmark curtails the privileges of license holders aged 60 years or more in commercial air transport in accordance with EU Regulation 1178/2011, including amendments:

(*a*) Age 60-64. Aeroplanes and helicopters. The holder of a pilot license who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport except as a member of multi-pilot crew.

(*b*) Age 65. The holder of a pilot licence who has attained the age of 65 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport.

RMK: Reason for deviation is the obligation to conform with EU

regulations.

2.3.1.6. Defective colour perception acceptable. Licences will be endorsed accordingly.

2.7.1.6. Defective colour perception acceptable. Licences will be endorsed accordingly.

2.12.1.6. Defective colour perception acceptable. Licences will be endorsed accordingly.

2.13.1.6. Defective colour perception acceptable. Licences will be endorsed accordingly.

Chapter 3. Licences for Flight Crew Members and other licenses for pilots

3.2 Denmark does not issue Flight Navigator licenses.

Chapter 5. Specifications for Personnel Licences

5.1.1 Denmark follows the specifications for personnel licenses as described in EU Regulation 290/2012

RMK: Reason for deviation is the obligation to conform with EU regulations.

2. Annex 2 - Rules of the Air. (Tenth Edition)

(The numbers given in brackets after the text refer to the Danish Civil Aviation Regulations - BL - concerning the Rules of the Air).

Chapter 1. Definitions

The amendment of the definitions in amendment 48 will not be implemented at the applicability date.

RMK: To be implemented in Denmark (EUR-Region) under Subtask 6 of RMT.0476 (NPA in Q4 2024, Opinion and Rules in 2025).

Chapter 2. Applicability of the Rules of the Air

2.5 Additional rule.

§ 50. No person may perform or attempt to perform duty on board an aircraft in any of the positions mentioned in § 35 if being under the influence of intoxicating liquor to such an extent that he is unable to perform his duties in a fully safe way, or if he has an alcohol concentration in his blood of 0.20 per thousand or more.

(2) Neither may any person perform or attempt to perform duty on board an aircraft in any of the positions mentioned in § 35 if, on account of illness, impairment, strain, lack of sleep, or being under the influence of narcotics or drugs or for similar causes, he is in such a state that he is unable to perform his duties on board an aircraft in a fully safe way.

(3) It is prohibited to let anyone perform duties on board an aircraft when the person in question is under influence as mentioned in subsection (1), or is in a state as mentioned in subsection (2).

(4) When meting out punishment, it shall be considered as aggravating circumstances if a person being in a state as mentioned in subsections (1) and (2) performs or attempts to perform duties on board an aircraft carrying persons for commercial reasons.

(5) If an employer or other superior shares the responsibility for a person's performing or attempting to perform duties on board an aircraft in a state as

mentioned in subsections (1) and (2), the employer or the superior shall be punished as well.

(6) If a person who has been drinking alcoholic liquors in a public house where the innkeeper or his assistant knows or has reason to believe that the person in question is going to perform duties on board an aircraft, has been or will be influenced as mentioned in subsection 1 due to his drinking alcoholic liquors, the innkeeper or his assistant shall do their outmost, if necessary by calling the Police, to prevent him from performing or attempting to perform such duties in such condition.

(7) In order to demonstrate a possible violation of subsection (1), the Police may at any time require a person covered by subsection (1) to make an exhalation test.

(8) The Police may present a person to have taken specimens of blood and urine if there is reason to believe that he has violated the provisions in subsections (1) or (2), or if he refuses or is in no condition to make an exhalation test. If special conditions call for it, the Police may also present the person in question for examination by a doctor.

(9) The Minister of Transport may lay down regulations after negotiation with the Minister of Justice on the tests and examinations mentioned in subsections (7) and (8).

(BL 7-1 para 3.4).

Chapter 3. General Rules

3.2.2 Right-of-way.

ICAO Annex 2, Chapter 3, paragraph 3.2.2 is in the Danish provision (EUR-Region) supplemented by a new provision, immediately following the introductory provision of paragraph 3.2.2. The new provision goes:

"An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.".

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SE-RA.3210(b).

3.2.2.4 Overtaking.

The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) is supplemented by a new provision regarding sailplanes overtaking:

"A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left."

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i)

3.2.3.2 (b) Lights to be displayed by aircraft

ICAO Annex 2, Chapter 3, Paragraph 3.2.3.2(b) is in the Danish provision (EUR-Region) supplemented by the words "as far as practicable." The paragraph equivalent with paragraph 3.2.3.2 (b) goes (added text is underlined):

"unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable."

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2).

3.2.5 c The equivalent provisions in Denmark (EUR-Region) begin with the words "except for balloons" to specify that the said sub-paragraphs do not apply to balloons (added text underlined):

"(c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225.

3.2.5 d) The equivalent provisions in Denmark (EUR-Region) begin with the words "except for balloons" to specify that the said sub-paragraphs do not apply to balloons (added text underlined):

"(d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable."

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225.

3.3.1 Submission of a flight plan

3.3.1.2 A flight plan shall be submitted prior to operating:

The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) is supplemented by the words "unless otherwise prescribed by the States concerned." (added text underlined):

"any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned."

The provision in Denmark (EUR-Region) is also supplemented by a new sub-paragraph requiring a flight plan to be submitted prior to operating:

"any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome"

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.4001(b)

3.3.1.3 The standard in amendment 48 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

RMK: To be implemented in Denmark (EUR-region)under Subtask 6 of RMT.0476 (NPA in Q4 2024, Opinion and Rules in 2025).

3.6.5.2.1 a) Communication failure procedures

Commission Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.14083(c)(6) requires IFR flights to set Mode A Code 7601 in order to inform the ATS unit about their intention to continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome.

3.6.5.2.2 b) Communication failure procedures

Commission Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.14083 requires a common time parameter of 20 minutes to be observed for both procedural and surveillance environment before adapting the speed and vertical profile in accordance with the filed flight plan, as amended by the modification and delay messages.

3.8 and appendix 2. The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in the equivalent regulation in Denmark (EUR-Region), thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions

contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in
Attachment A, are not contained in the equivalent regulation in Denmark (EUR-Region).
RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012.

Chapter 4. Visual Flight Rules

4.6 (b) Minimum heights.
The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) is supplemented by the words "above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft", thereby introducing the obstacle clearance criteria into the provision. The full paragraph goes (added text underlined):
"Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.".
RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5005.

PANS-ATM (Doc 4444). Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management. (16th Edition, incl. amendment 11)

Aerodrome Control Service

4.12.7 Forwarding of braking action information
Commission Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.12020(b) accommodates Global Reporting Format (GRF) for reporting of runway surface conditions and still facilitates the forwarding of special air-reports by ATS units to aerodrome operators. The difference to ICAO PANS-ATM point 4.12.7 is that the text in SERA.12020 point (b) does not refer to braking action reported but to the runway condition report.

Para 5.8 (Wake Turbulence minima)
In addition to Doc 4444 para 5.8 the following should be observed:
Boeing 757 is categorized as a Wake Turbulence category Medium aircraft. However, operational experience indicates that the Boeing 757 creates more severe vortices than originally expected. Consequently, Danish ATC-units will apply separation to aircraft following or passing behind a Boeing 757 as if the Boeing 757 was categorized Heavy.

Issuing Wake Turbulence cautions to aircraft following or passing behind a Boeing 757 ATS will indicate that the preceding aircraft is a Boeing 757.

8.5.3.3 Operation of SSR transponders
Commission Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.13015(a) allows the competent authority to approve other than the aircraft registration as aircraft identification for flights without a flight plan.

3. Annex 3 - Meteorological Service for International Air Navigation. (Twentieth Edition)

5.5 Special aircraft observations
The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) is supplemented by a new provision:
"(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed."
RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.12005.
Note: Denmark has presently not prescribed other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

4. Annex 4 - Aeronautical Charts. Eleventh Edition

NIL

5. Annex 5 - Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations. Fifth Edition

Chapter 3. Standard Application of Units of Measurement

3.3 (Table 3-4) Chapter 3

Ref. No. by Denmark	Quantity	Unit used
1.1	altitude	ft
1.3	distance (long)	nm
1.5	elevation	ft
1.7	height	ft
4.1	airspeed	kt
4.7	ground speed	kt
4.15	vertical speed	ft/min
4.16	wind speed	kt

6. Annex 6 - Operation of Aircraft

Part I
International Commercial Air Transport - Aeroplanes. (Ninth Edition)

4.4.2 Not implemented yet.
RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.
4.4.11 Not implemented yet.
RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.
5.2 Not implemented yet.
RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.
6.3.5 Regulation 965/2012 does not require a means to recover flight recorder data "in a timely manner".
RMK: An assessment is needed on aligning the air operation rules with 6.3.5.
7.1 Not implemented.
RMK: Rulemaking necessary.

7.2.4 Regulation 965/2012 requires a specific approval for RNP AR APCH and RNP 0.3. Furthermore, the European rule requires a procedure - specific approval for private procedures, non-standard public procedures and whenever required in the AIP or by the competent authority.

7.3 Not implemented yet.

RMK: Rulemaking necessary.

7.4 Not implemented yet.

RMK: Rulemaking necessary.

Annex 6 - Operation of Aircraft
Part II
International General Aviation - Aeroplanes.
(Seventh Edition)

2.2.4 New Recommendation on runway condition assessment and reporting.

RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.

2.5 Regulation 965/2012 requires a specific approval for RNP AR APCH and RNP 0.3.

Furthermore, the European rule requires a procedure - specific approval for private procedures, non-standard public procedures and whenever required in the AIP or by the competent authority.

2.5.1 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

2.5.3 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

3.4 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.

3.5 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary. RMT.0296 in progress.

3.7 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

Annex 6 - Operation of Aircraft
Part III
International Operations - Helicopters.
(Seventh Edition)
Section I - General

NIL

Section II - International Commercial Air Transport

1.1.8 This is not required in European rules yet.

RMK: Considered for future rulemaking.

5.1 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

5.2 Regulation 965/2012 requires a specific approval for RNP AR APCH and RNP 0.3.

Furthermore, the European rule requires a procedure -specific approval for private procedures, non-standard public procedures and whenever required in the AIP or by the competent authority.

5.3 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

5.5 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary. CAT.IDE.A.355 deals with this, but there is no equivalent rule for helicopter operations

Section III - International General Aviation

*5.*1 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

5.2 Regulation 965/2012 requires a specific approval for RNP AR APCH and RNP 0.3.

Furthermore, the European rule requires a procedure - specific approval for private procedures, non-standard public procedures and whenever required in the AIP or by the competent authority.

5.3 Not implemented.

RMK: Rulemaking necessary.

Annex 6 - Operation of Aircraft
Part IV
International Operations - Remotely Piloted Aircraft Systems
(First Edition)

Differences will exist on 26 November 2026 between the applicable legislation in the Kingdom of Denmark and the provisions of Annex 6, Part IV, as described below and as described in still applicable notifications in connection with earlier amendments. EU does not expect to propose regulation before 2025 and does not expect to have the regulation ready as of November 26th 2026.

Part IV is not expected to be implemented before EU has implemented part IV. EU has not been able to give details on any differences in the rules when they are implemented.

7. Annex 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks.
(Sixth Edition)

On Helicopters, the Registration Marks must also be placed on the underside of the fuselage across the line of symmetry, with the top part of the letters facing the fuselage front end.

8. Annex 8 - Airworthiness of Aircraft.
(Eleventh Edition)

NIL

9. Annex 9 - Facilitation.
Thirteenth Edition

(Recommended practices are marked with an asterisk)

Chapter 2. Entry and Departure of Aircraft

2.9 The EU legislation requires gross weight and nature of goods to be declared.

2.9.1* The EU legislation requires gross weight and nature of goods to be declared.

2.10 A written customs declaration which is a combination of the general declaration and a list of the goods is required. The declarations cover those goods which remain on board the aircraft.

Chapter 3. Entry and Departure of Persons and their baggage

3.5.7* Children above the age of 15 are required to have a separate passport.

3.8.1* Visa to Denmark is not issued in machine readable form.

3.8.2 Normally, applicants for entrance visas must make a personal appearance at a consulate.

3.8.3 Entry visas are normally issued for not more than three months on a trip-by-trip basis.

3.8.6* Re-entry visas are necessary for residents who do not possess a document proving their residence entitlement in Denmark (residence permit).

3.9* The Inter-Nordic passport control area comprising Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, requires visitors who hold entry visas to complete a special disembarkation card, which differs from the ICAO format. Persons who do not need entry visas are not required to fill out disembarkation cards.

3.39* Any person who brings a foreign national into Denmark would be liable to pay a fine if the foreigner in question has no proof of identity and visa to enter Denmark. The negligence or absence thereof of the person who brings in the foreign national has no relevance (Danish Aliens Act).

Chapter 4. Entry and Departure of Cargo and other Articles.

4.9* The European Union recognizes unaccompanied baggage as cargo which requires a transport letter.

4.19 The EU member states require separate documents.

4.48* Not all the equipment referred to is admitted under the exemption from customs duties and taxes.

4.56 b) and c) Unaccompanied baggage is classified and regarded as cargo and is physically handled in goods areas, which are different from those areas reserved for passenger baggage.

Chapter 5. Traffic Passing through the Territory of a Contracting State.

5.2 Transit visas may be required from nationals of certain countries.

5.4 While transit visas may be required from nationals of certain countries, transit cargo may require a document specifying in particular the identity of the packages, the aircraft and nature, gross weight and place of loading of the goods.

5.4.1 A transit visa is required prior to the arrival in the country from transit passengers obliged to possess a visa.

5.5 The EU customs legislation requires that goods brought into a customs territory of the Union shall be subject to customs supervision and may also be subject to checking by the customs authority concerned.

5.8* Passengers who transfer from one international airport to another cannot always be exempted from control.

Chapter 6. International Airports - Facilities and Services for Traffic.

6.5* The EU customs legislation states that duties and other taxes may be paid either in cash or by guaranteed and certified bank cheque.

6.29* Although customs clearance is expedited and accomplished as soon as possible, there is no guarantee that clearance could be accomplished in the specified time.

6.39* Duty-free goods are sold for export and therefore duty-free shops have to be established at specified places.

6.51* Off-airport bonded warehouses (transit sheds) are allowed only where customs resources are available.

Chapter 8. Other Facilitation Provisions

8.19 There is no national air transport facilitation committee in Denmark.

The co-ordination of facilitation activities between relevant departments, agencies, organizations, airports and airport operators is done by the Danish CAA, Denmark.

10. Annex 10 - Aeronautical Telecommunications

Volume I
Radio Navigation Aids.
(Eighth Edition)

Chapter 3. Specifications for Radio Navigation Aids

3.1.5.1.2.1 A small number of glide paths will, for operational reasons, be retained with a glide path angle of 2.75°.

3.1.7.6.2.1 The middle markers are not located at standard distances, but are preferably located where the glide path height is 300 FT +/- 20 FT above THR-level.

3.7.1 Definitions, Galileo. The definition differs from the applicable definition in Denmark: Galileo. Satellite navigation system operated by the European Union and its Member States.

RMK: The specifications of the GALILEO system are applicable to the Member States of the European Union, which therefore must be seen, with regard to the ICAO legal framework, as providers of the GALILEO system.

Other provisions of Amendment 93 to Annex 10, Volume I, with the exception of those provisions which are specific to the provision of the GPS, GLONASS and BDS systems. Point CNS.TR.100(a) of Regulation (EU) 2017/373 requires Member States to comply with Annex 10 Volume I in its 6th edition of July 2006, including all amendments up to and including No 89. In particular, Galileo services shall not be considered as operational as long as they have not been declared as such to ICAO.

RMK: The proposed amendments to the Regulation 2017/373 to introduce the references to Annex 10, Volume I up to and including Amendment 93 are planned under rulemaking task (RMT) of EASA with the reference of RMT.0719. (Regular update of ATM/ANS rules) and should be ready for publication around Q2 2024. The final adoption date not known yet.

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications Volume II Communication Procedures. (Seventh Edition)

Chapter 1. Definitions

The amendment of the definitions in Amendment 93 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

RMK; To be implemented in Denmark (EUR-Region) under Subtask 6 of RMT.0476 (NPA in Q4 2024, Opinion and Rules in 2025).

Chapter 3. General Procedures for the International Aeronautical Telecommunication Service

3.9 Globally unique flight identifier (GUFI)
The new section 3.9 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

RMK: To be implemented in Denmark (EUR-Region) under Subtask 6 of RMT.0476 (NPA in Q4 2024, Opinion and Rules in 2025).

Chapter 5. Transmission of numbers.

5.2.1.4.1 The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) differs as follows (deleted text striked through):

Transmission of numbers in radiotelephony

(a) Transmission of numbers

(1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of flight levels in whole hundreds ~~which shall be transmitted by pronouncing the digit of the whole hundred followed by the word HUNDRED.~~

(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of a setting of 1 000 hPa, which shall be transmitted as 'ONE THOUSAND'.

(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND'.

(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word 'HUNDRED' or 'THOUSAND', as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND', followed by the number of hundreds followed by the word 'HUNDRED'.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(4) When providing information regarding the relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as 'TEN O'CLOCK' or 'ELEVEN O'CLOCK'.

(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence, indicated by the word 'DECIMAL'.

(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in very high frequency (VHF) radiotelephony communications, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.14035

Chapter 5. Radiotelephony procedures

5.2.1.7.3.2.3 The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) requires amongst others that reply to initial calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, except that for transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted. The paragraph goes (added text underlined):

b) 2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. <u>For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorized by the competent authority.</u>

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.14055

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications Volume III (Second Edition)

Table 5-24

The amendment of the table in amendment 92 will not be implemented at the applicability date. (28 November 2024).

Appendix to Chapter 9

The amendment of the appendix in amendment 92 will not be implemented at the applicability date. (28 November 2024).

Part I - Digital Data Communication Systems

<u>NIL</u>

Part II - Voice Communication Systems

<u>NIL</u>

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications Volume IV Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems. (Fifth Edition)

NIL

Annex 10 - Aeronautical Telecommunications Volume V Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization. (Third Edition)

NIL

11. Annex 11 - Air Traffic Services - Air Traffic Control Service Flight Information Service Alerting Service. Fifteenth Edition

Chapter 1. Definitions

The amendment of the definitions in Amendment 53 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

RMK; To be implemented in Denmark (EUR-Region under Subtask 6 of RMT.0476 (NPA in Q4 2024, Opinion and Rules in 2025).

Chapter 2. General

2.26.5 The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) differs by stating that (added text underlined and deleted text striked through).

'Time checks shall be given <u>at least</u> to the nearest ~~half~~ minute'.

RMK: Reference to Regulation (EU) No 923/201, paragraph SE-RA.3401(d)(1).

However, in practice at the ATS Units in Denmark the ICAO standard is also applied as they are instructed to give time checks to the nearest half minute.

2.6.1 The Implementing Regulation (EU) No 923/2012, applied by Denmark (EUR-Region) as of 4 December 2014, introduces a general exemption possibility as for airspace classes C, D, E, F and G which allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.6001.

Chapter 3. Air Traffic Control Service

Denmark (EUR-Region) introduces a new provision regarding special VFR in control zones. The provision in its entirety goes:

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

(a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;

(b) by the pilot:

(1) clear of cloud and with the surface in sight;

(2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;

(3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

(c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

(1) the ground visibility is less than 1 500 m or, for helicopters, less than 800 m;

(2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010.

3.3.4 The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) goes (added text underlined):

"Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

(1) between all flights in air-space Classes A and B;

(2) between IFR flights in air-space Classes C, D and E;

(3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;

(4) between IFR flights and special VFR flights;

(5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

except that, when requested by the pilot of an aircraft <u>and agreed by the pilot of the other aircraft</u> and if so prescribed by the competent authority for the cases listed above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared <u>subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions</u>.

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005 (b).

3.7.3.1 The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) requires amongst others a read back by the pilot for newly assigned communication channels. The paragraph goes (added text underlined):

(e) Read-back of clearances and safety-related information

(1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

(i) ATC route clearances;

(ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway;

(iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, <u>newly assigned communication channels</u>, level instructions, heading and speed instructions; and

(iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

RMK: Reference to Commission Regulation (EU)

No 923/2012, paragraph SERA.8015 (e) (1).

3.7.3.1.1. The equivalent provision in Denmark (EUR-Region) re-quires that besides conditional clearances also taxi instructions shall be read back. The paragraph goes (added text underlined):

"Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with

RMK: Reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015 (e)(2).

Chapter 4. Flight Information Service

In addition to para. 4.2.2 b) the following provisions, concerning traffic information have been established:

In Airspace Class D: Traffic information may be omitted, provided it is certain, that the aircraft pass each other with a vertical distance of 500 FT or more.

In Airspace Class E: Traffic information is mainly based on radar information, derived from SSR-replies.

In airspace Class G: Traffic information is given only as far as practical.

Air Space Classification

Airspace classification is in accordance with Commission Regulation (EU) No 923/2012. However it should be noted:

- that airspace class A, B and F is not used.
- that a lower flight visibility in airspace class G has been established in pursuance of Commission Regulation (EU) No 923/2012.

Note 1: The Air Space Classifications are given in table form in ENR 1.4.

4.3.7 - 4.3.9 Automatic Terminal Information Service (ATIS)

Commission Regulation (EU) No 923/2012, subpoints (b)(8), (c)(8) and (d)(7) of point SERA.9010 does not limit the reportable surface conditions to the significant ones and does not contain the requirement of providing information on braking action as a result of implementing the ICAO Global Reporting Format (GRF) in order to avoid the provision of contradicting information to the pilot.

Chapter 5. Alerting Service

5.1 Application

5.1.3 The amendment in amendment 53 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

5.2 Notification of rescue coordination centres

5.2.1 b) 3). The amendment in amendment 53 will not be implemented at the applicability date (28 November 2024).

12. Annex 12 - Search and Rescue. (Eighth Edition)

NIL

13. Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation. (Tenth Edition)

NIL

14. Annex 14 - Aerodromes. Volume I Aerodrome Design and Operations. (Sixth Edition)

1.1 Definitions

Amendment 13 A: For all aerodromes approved under ICAO rules the definitions are partly implemented. Not implemented for major aerodromes approved under EASA rules (CS), but implemented for all small ICAO approved aerodromes in Denmark.

Amendment 13 B: Not presently implemented in Denmark, but will be implemented in 2020 in connection with amendment of CS (EASA certification specification).

2.5 Aerodrome dimensions and related information

2.5.1 b), Arresting system, is partially implemented for all aerodromes approved under ICAO rules. Not implemented for major aerodromes approved under EASA rules (CS).

2.9 Condition of the movement area and related facilities

Not presently implemented in Denmark, but will be implemented in 2020 in connection with amendment of CS (EASA certification specification).

3.4 Runway strips

3.4.6, 3.4.11 and 3.4.16 Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

3.9 Taxiways

3.9.3 Taxiway curve clearance for straight and curved portions of code C taxiways. Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

3.11 Taxiway strips

3.11.3 and 3.11.6 Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

3.12 Holding bays, runways-holding positions, intermediate holding positions and road holding positions

Clearance distance on aircraft stands. Partial implementation. Only valid for all new modifications/pro-

jects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

5.3 Lights

5.3.5 Visual approach slope indicator systems.
5.3.5.2 Location criteria for PAPI obstacle protection surface and 5.3.5.45, table 5-3, dimension and slope of the obstacle protection surface. Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

6.2 Marking and/or lighting of objects

6.2.4 Recommendation on marking and lighting of wind turbines over the height of 150 M not implemented in Denmark. National rules on marking and/or lighting of wind turbines are contained in BL 3-11.
Table 6-1. Danish regulations do not strictly follow Table 6-1. National standards have been issued instead (BL 3-10 and 3-11).

9.1 Aerodrome emergency planning

9.1.13 a) Full-scale aerodrome emergency exercise. Partially implemented for aerodromes approved under EASA rules (CS), not implemented for all other aerodromes (this means exercises every 4 years for ICAO approved aerodromes).

9.12 Autonomous runway incursion warning system

Autonomous runway incursion system ARIWS, including runway entrance lights (5.3.30.1) and take-off hold lights, THL (5.3.30.3) and Attachment A, Section 21, Guidance material on ARIWS. Not implemented in Denmark, but will be partially implemented for some aerodromes when EASA CS 4 amendment comes into force in October 2017. For all other aerodromes this system will not be imposed for the time being.

10.2 Pavements

Amendment 13 A: Pavements prevention and installation of devices for FOD. Not implemented in Denmark, but will be partially implemented for some aerodromes when EASA CS 4 amendment comes into force in October 2017.
Amendment 13 B: Not presently implemented in Denmark, but will be implemented in 2020 in connection with amendment of CS (EASA certification specification).

10.3 Removal of contaminants

Not presently implemented in Denmark, but will be implemented in 2020 in connection with amendment of CS (EASA certification specification).

Appendix 1. Colours for aeronautical ground lights, markings, signs and panels

Flashing characteristics and colour specifications for LEDs; clarification on light intensity distribution. Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

Appendix 2. Aeronautical ground light characteristics

Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

Attachment A. Guidance material supplementary to Annex 14, Volume I

5. Runway surface evenness

Not implemented in Denmark, but will be partially implemented for some aerodromes when EASA CS 4 amendment comes into force in October 2017.

22. Taxiway design guidance for minimizing the potential for runway incursions

Partial implementation. Only valid for all new modifications/projects at Danish aerodromes approved under ICAO rules. Will be implemented for all other aerodromes approved under EASA rules when CS (EASA certification specification) is amended.

23. Aerodrome mapping data

Not implemented in Denmark, but will be partially implemented for some aerodromes when EASA CS 4 amendment comes into force in October 2017.

Annex 14 - Aerodromes.
Volume II
Heliports.
(Fourth Edition)

3.3 Helidecks

3.13.1 Obstacles can exceed a height of 25 CM above deck level in the 150° obstacle free sector according to Danish regulations, BL 3-5. The height can be 0.05 x D-value for all helideck and all D values.
RMK: According to Danish Regulations for Civil Aviation (BL) 3-5, TLOF always equals FATO.
3.3.13 Obstacles exceeding the height of 5 CM above deck level cannot be declared if TLOF is 1 x D as the Danish regulations do not allow any differences between FATO and TLOF, and the maximum height in the perimeter light zone is always only 25 CM.
RMK: According to Danish Regulations for Civil Aviation (BL) 3-5, TLOF always equals FATO.
3.3.15 Objects in the 150° obstacle free zone on the borderline to FATO may exceed 5 CM as the Danish regulations BL 3-5 permit that the maximum height in the perimeter lights zone is 25 CM.
RMK: According to Danish Regulations for Civil Aviation (BL) 3-5, TLOF always equals FATO.

3.4 Shipboard heliports

3.4.8 b) Shipboard limited heading operation touch down concept according to figure 3-7 is not implemented in Denmark.

4.1 Obstacle limitation surfaces and sectors

Specific gradient between performance classes 1, 2 and 3 and length of segments in Table 4-1 are not implemented in Danish regulations.

4.1.13 Take-off climb surface not implemented in Danish regulations.

4.2 Obstacle limitation requirements

4.2.1 Obstacle limitation surfaces and associated Table A2-2 with data for his are not implemented in Danish regulations as instrument approaches are not allowed for Danish off-shore helideck installations.

5.2 Markings and markers

5.2.10.5 Yellow circle inner radius always has the value 0.5 x D value, the line at least 1 M wide for all D values on all helidecks, but no offset of aiming circle if the D value is 16 M or below. (Offset of aiming circle fully allowed up to 10% for all helidecks with a D value above 16 M).

15. Annex 15 - Aeronautical Information Services (Sixteenth Edition)

Chapter 1. General

1.2.2.4 Reference to the geoid undulation is not yet available

Chapter 3. Aeronautical information management

3.3.3 The integrity of aeronautical data is not maintained.

Chapter 4. Aeronautical Information Publications (AIP)

4.2.9.1 Regular intervals are not specified in the AIP.

4.3.7 As a consequence of the deviation to provision 4.2.9.1, a NIL notification is not issued.

4.4.6 A monthly checklist of NOTAMs is issued via AFS. A separate list of the latest issued elements of the Integrated AIP and a checklist of valid AIP SUPs is issued via AFS.

Chapter 5. NOTAM

5.1.1.4 On activation of permanently established Danger Areas as published in AIP DENMARK, a seven days` notice is not given. Information about actual activities in such areas within København FIR may be obtained from ACC København and at certain aerodromes from 1700 UTC the day before the activity takes place. These aerodromes are listed in AIP Denmark and VFG Denmark, ENR 5.1.

5.2.13.3 A printed plain language summary of NOTAM is not produced.

Chapter 7. Aeronautical Information Circulars (AIC)

7.1.1.2 The seasonal information on snow plan is not published in an AIC.

Chapter 8. Pre-flight and Post-flight Information

8.1.3 Plain language pre-flight information bulletins (PIB) are not produced for Greenland and the Faeroe Islands.

Chapter 10. Electronic Terrain and Obstacle Data

The requirements to electronic terrain and obstacle data are not maintained.

Appendix 1

ENR 3.1, 3) Minimum Flight Altitudes have not been established for Greenland. However, Minimum Obstacle Clearance Altitudes (MOCA) have been established for certain ATS routes to ensure at least 2000 FT vertical clearance above the highest obstacle within 22 NM on each side of the centre line of the ATS route.

16. Annex 16 - Environmental Protection Volume I Aircraft Noise. (Sixth Edition)

NIL

Annex 16 - Environmental Protection Volume II Aircraft Engine Emissions. (Third Edition)

NIL

17. Annex 17 - Security. Ninth Edition

NIL

18. Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air. (Fourth Edition)

NIL

Doc 9284-AN/905 TI - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air

10.3.7.2, 10.5.11, 10.5.14, 10.10.2 and Appendix A

National legislation in Denmark specifies that aircraft in the territory over Denmark and Greenland must not without prior permission from the Danish CAA carry weapons, explosives, war equipment or munitions. Explosives classified as Class 1.4S according to ICAO-TI can be carried without prior permission if they are packed and labeled in accordance with the current edition of ICAO-TI. Explosives must be transported in the cargo hold of the aircraft.

Written applications must be forwarded to:

OFP@trafikstyrelsen.dk

Applications must be received by the Danish CAA five working days before the actual flight.

19. Annex 19 - Safety Management (First Edition)

NIL

GEN 2 TABLES AND CODES

GEN 2.1 Measuring System, Aircraft Markings, Holidays

1. Units of Measurements

The following table of units will be used by aeronautical stations within København FIR and on the Island of Bornholm for air/ground communications.

Measurement of/Måling af	Units/Måleenheder
Distance used in navigation, position reporting, etc. - generally in excess of 2 to 3 nautical miles/ Afstande til brug ved navigering, positions-rapportering o.s.v. - normalt over 2 til 3 sømil	Nautical Miles and tenths thereof/ Sømil og tiendedele heraf
Relatively short distances such as those relating to aerodromes (e.g. runway lengths)/ Sådanne forholdsvis korte afstande, som vedrører lufthavne (f.eks. banelængder)	Metres/Meter
Altitudes, elevations and heights/ Højde, d.v.s. lodret afstand	Feet/Fod (engelske)
Horizontal speed including wind speed/ Vandret hastighed, indbefattende vindhastighed	Knots/Knob
Vertical speed/Lodret hastighed	Feet per minute/Fod (engelske) pr. minut
Wind direction for landing and taking-off/ Vindretning for landing og start	Degrees Magnetic/Grader, regnet fra misvisende nord
Wind direction except for landing and taking-off/ Vindretning, undtagen for landing og start	Degrees True/Grader, regnet fra retvisende nord
Visibility including runway visual range/ Sigtbarhed og banesynsvidde	Kilometres or metres/Kilometer eller meter
Altimeter setting/Højdemålerindstilling	Hectopascal/Hectopascal
Temperature/Temperatur	Degrees Celsius (Centigrade)/Grader Celsius
Weight/Vægt	Metric Tons or Kilogrammes/ Metriske ton eller kilogram
Time/Tid	Hours and Minutes, the day of 24 hours beginning at midnight UTC/Timer og minutter efter 24-timers systemet, dagen begyndende ved midnat UTC

2. Time System

Coordinated Universal Time (UTC) is used by the Air Navigation Services and in publications issued by the Aeronautical Information Service.

Reporting of time is expressed to the nearest minute, e.g. 12:40:35 is reported as 12:41.

In the VFG and associated publications, the "summer period" will indicate that part of the year in which "daylight saving time" is in force. The other part of the year will be named the "winter period".

Local time in Denmark is UTC + 1 hour.
Daylight saving time is UTC + 2 hour.

The "summer period" will begin each year on the last Sunday in March at 0100 UTC and will cease on the last Sunday in October at 0100 UTC.

Times applicable during the "summer period" are shown in brackets.

GEN 2 TABELLER OG KODER

GEN 2.1 Målesystem, nationalitets- og registreringsmærker, helligdage

1. Måleenheder

Nedenstående tabel over måleenheder vil blive anvendt af luftfartsstationer inden for København FIR og på Bornholm ved radiokorrespondance med luftfartøjer.

Measurement of/Måling af	Units/Måleenheder
Distance used in navigation, position reporting, etc. - generally in excess of 2 to 3 nautical miles/ Afstande til brug ved navigering, positions-rapportering o.s.v. - normalt over 2 til 3 sømil	Nautical Miles and tenths thereof/ Sømil og tiendedele heraf
Relatively short distances such as those relating to aerodromes (e.g. runway lengths)/ Sådanne forholdsvis korte afstande, som vedrører lufthavne (f.eks. banelængder)	Metres/Meter
Altitudes, elevations and heights/ Højde, d.v.s. lodret afstand	Feet/Fod (engelske)
Horizontal speed including wind speed/ Vandret hastighed, indbefattende vindhastighed	Knots/Knob
Vertical speed/Lodret hastighed	Feet per minute/Fod (engelske) pr. minut
Wind direction for landing and taking-off/ Vindretning for landing og start	Degrees Magnetic/Grader, regnet fra misvisende nord
Wind direction except for landing and taking-off/ Vindretning, undtagen for landing og start	Degrees True/Grader, regnet fra retvisende nord
Visibility including runway visual range/ Sigtbarhed og banesynsvidde	Kilometres or metres/Kilometer eller meter
Altimeter setting/Højdemålerindstilling	Hectopascal/Hectopascal
Temperature/Temperatur	Degrees Celsius (Centigrade)/Grader Celsius
Weight/Vægt	Metric Tons or Kilogrammes/ Metriske ton eller kilogram
Time/Tid	Hours and Minutes, the day of 24 hours beginning at midnight UTC/Timer og minutter efter 24-timers systemet, dagen begyndende ved midnat UTC

2. Tidsangivelse

Koordineret universaltid (UTC) anvendes af luftfartstjenesterne samt i publikationer udsendt af luftfartsinformationstjenesten.

Ved rapportering af tid angives nærmeste hele minut, f.eks. angives 12:40:35 som 12:41.

I VFG'en og andre tilhørende publikationer vil udtrykket "sommerperiode" angive den del af året, inden for hvilken sommertid er gældende, den resterende del af året benævnes "vinterperiode."

Dansk lokal tid er UTC + 1 time
Dansk sommertid er UTC + 2 timer.

Sommerperioden indledes hvert år den sidste søndag i marts kl. 0100 UTC og ophører den sidste søndag i oktober kl. 0100 UTC.

Tider gældende i sommerperioden er angivet i parentes.

3. Geodetic Reference Datum

Surveyed geographical coordinates are surveyed with reference to the European Terrestial Reference Frame (ETRF 89) and published as being World Geographic System 84 coordinates (WGS 84).

Calculated and declared points are referenced to WGS 84 system.

An asterisk (*) is used to identify such coordinates which have been transformed into the WGS 84 system, but where the accuracy of the field work does not meet the requirements in ICAO Annex 11, Chapter 2, and ICAO Annex 14, Volumes I and II, Chapter 2.

4. Aircraft Nationality/Registration Marks

The nationality mark for aircraft registered in Denmark is the letters "OY". The nationality mark is followed by a hyphen and a registration mark consisting of 3 letters, e.g. "OY-ABC".

5. Public Holidays

New Years Day (1 JAN)
Maundy Thursday (THU before Easter)
Good Friday (FRI before Easter)
Easter Monday (MON after Easter)
Ascension Day (6th THU after Easter)
Whit Monday (MON after Whit Sunday)
Christmas (25 DEC)
Boxing Day (26 DEC)

Note: Some administrative services, banks and alike may be closed on the following days:

Labour Day (1 MAY)
Constitution Day (5 JUN)
Day of Christmas Eve (24 DEC)
Day of New Years Eve (31 DEC)
FRI after Ascension Day (6th FRI after Easter)

3. Geografisk reference datum

Opmålte koordinater er opmålt med reference til det europæiske reference system "European Terrestial Reference System 89" (ETRF 89) og publiceret som værende "World Geographic System 84" (WGS 84) koordinater.

Beregnede og myndighedsfastsatte punkter er med reference til WGS 84 systemet.

En asterisk (*) bruges for at identificere de koordinater, som er omregnet til WGS-84 systemet, men hvor nøjagtighedskravet til opmålingen ikke imødekommer de i ICAO Annex 11, kapitel 2 og ICAO Annex 14, Bind I og II, kapitel 2 stillede krav.

4. Nationalitets- og registreringsmærker

Nationalitetsmærker for luftfartøjer indregistreret i Danmark er "OY". Nationalitetsmærket efterfølges af en bindestreg og et registreringsmærke bestående af 3 bogstaver, f. eks. "OY-ABC".

5. Helligdage

Nytårsdag
Skærtorsdag
Langfredag
2. Påskedag
Kristi Himmelfartsdag
2. Pinsedag
1. Juledag
2. Juledag

Note: Visse administrative tjenester, banker o.lign kan være lukkede på følgende dage:

1. maj
Grundlovsdag
Juleaftensdag
Nytårsaftensdag
FRI efter Kristi Himmelfartsdag

GEN 2.2 Abbreviations used in AIS Publications

GEN 2.2 Forkortelser brugt i AIS publikationer

Abbreviations marked by an asterisk (*) are either different from or not contained in ICAO Doc 8400/ Forkortelser mærket med en stjerne (*) er enten forskellig fra eller ikke indeholdt i ICAO Doc 8400

A

A *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
AAL	Above Aerodrome Level/Over flyvepladsens niveau
ABM	Abeam/Tværs af
ABN	Aerodrome Beacon/Flyvepladsfyr
ACARS	Aircraft Communication Addressing and Reporting System/ Luftfartøjskommunikation - meddelelses- og rapporteringssystem
ACAS	Airborne Collision Avoidance System/ System ombord i luftfartøjet til undgåelse af kollision
ACC	Area Control Centre/Kontrolcentral
ACFT	Aircraft/Luftfartøj
ACL	Altimeter Check Location/Kontrolsted til højdemålerindstilling
ACN	Aircraft Classification Number/Luftfartøj klassifikationsnummer
AD	Aerodrome/Flyveplads
ADC	Aerodrome Chart/Flyvepladskort
ADIZ	Air Defence Identification Zone/Luftforsvarsidentifikationszone
ADM*	Administration/Administration
ADO	Aerodrome Office *(AD Service)*/Havnekontor *(Flyvepladstjeneste)*
AFIS	Aerodrome Flight Information Service/Flyvepladsflyveinformationstjeneste
AFS	Aeronautical Fixed Service/Luftfartens faste tjeneste
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network/ Luftfartens faste telekommunikationsnetværk
A/G *	Air-to-Ground Station. An aeronautical telecommunication station having primary responsibility for handling communications with aircraft in a given area/ "Air-to-Ground" station. En luftfartsstation, der primært er ansvarlig for radiokommunikationen med luftfartøjer inden for et nærmere angivet område
AGL	Above Ground Level/Højde over terræn
AMHS	Air Traffic Services Message Handling System
AIC	Aeronautical Information Circular
AIM	Aeronautical information management/Luftfartsinformationsledelse
AIP	Aeronautical Information Publication/Luftfartshåndbog
AIRAC	Aeronautical Information Regulation and Control/ Regelmæssig udsendelse af visse luftfartsinformationer
AIS	Aeronautical Information Services/Luftfartsinformationstjeneste
AIS-C *	Aeronautical Information Service Centre
ALA	Alighting Area
ALS	Approach Lighting System/Indflyvningslyssystem
ALT	Altitude/Højde over havet
ALTN	Alternate *or* Alternating *(light alternates in colour)*/Vekslende *(lys kan veksle i farve)*
ALTN	Alternate *(aerodrome)*/Alternativ *(flyveplads)*
AMDT	Amendment *(AIP Amendment)*/Rettelse *(AIP rettelse)*
AMSL	Above Mean Sea Level/Højde over middelvandstand
ANC	Aeronautical Chart - 1:500 000 *(followed by name/title)*/ Flyvekort - 1:500 000 *(efterfulgt af navn/titel)*
ANSP	Air navigation service providers/Luftfartstjenesteudøvere
AOC	Aerodrome Obstacle Chart/Flyvepladshindringskort
APAPI	Abbreviated Precision Approach Path Indicator/ Afkortet visuelt præcisionslandingssystem angivende glidevinkel

APCH	Approach/Indflyvning
APDC	Aircraft Parking/Docking Chart (followed by name/title)/ Kort over standpladser til luftfartøjer (efterfulgt af navn/titel)
APIS*	Aircraft Parking and Information System/Luftfartøjsparkerings- og informationssystem
APP	Approach Control Office *or* Approach Control *or* Approach Control Service/ Indflyvningskontrolkontor *eller* indflyvningskontrol *eller* indflyvningskontroltjeneste
APR	April
APRX	Approximate *or* Approximately/Omtrent eller ca.
APU	Auxiliary power unit/Hjælpe startudstyr
ARC	Area Chart/Områdekort
ARO	Air Traffic Services Reporting Office/Meldekontor for lufttrafiktjeneste
ARP	Aerodrome Reference Point/Flyvepladsens referencepunkt
ARR	Arrive or Arrival/Ankomme eller ankomst
ASDA	Accelerate-Stop Distance Available/Accelerations-stopdistance til rådighed
ASPH	Asphalt/Asfalt
ATA	Actual Time of Arrival/Aktuelt ankomstklokkeslæt
ATC	Air Traffic Control *(in general)*/Flyvekontroltjeneste *(i almindelighed)*
ATD	Actual Time of Departure/Aktuelt afgangsklokkeslæt
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATIS	Automatic Terminal Information Service/Automatisk terminalinformationstjeneste
ATM	Air Traffic Management/Lufttrafikledelse
ATO *	Approved training organisation/Godkendt træningsorganisation
ATS	Air Traffic Service/Lufttrafiktjeneste
ATTN	Attention/Opmærksomhed
AUG	August
AUW	All Up Weight/Fuldvægt
AVASIS *	Abbreviated VASIS/Afkortet VASIS
AVBL	Available *or* Availability/Disponibel *eller* til rådighed
AVGAS	Aviation Gasoline/Flyvebenzin

B

B *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
B	Blue/Blå
BA	Braking Action/Bremsevirkning
BCN	Beacon *(aeronautical ground light)*/Lysfyr for luftfarten
BCST	Broadcast/Radioudsendelse
BDRY	Boundary/Grænse *eller* afgrænsning
BL *	Regulations for Civil Aviation, Denmark/Bestemmelser for civil luftfart, Danmark
BLDG	Building/Bygning
BLW	Below/Under
BRG	Bearing/Retning
BS	Commercial Broadcasting Station/Radiofonistation
BTN	Between/Imellem

C

C *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
C	Degrees Celsius (Centigrade)/Grader celsius
CAA	Civil Aviation Authority or Civil Aviation Administration/Trafikstyrelsen
CAT	Category/Kategori
CD	Candela/Candela *(Lysstyrkeenheder)*
CH	Channel/Kanal

CHG *	Change *or* Changed/Ret *eller* ændret
CIDIN	Common ICAO Data Interchange Network/Fælles ICAO data transmissionsnetværk
CIV	Civil/Civil
CL	Centre Line/Centerlinie
CLSD	Close *or* Closed *or* Closing/Lukke *eller* lukket *eller* lukker
CM	Centimetre/Centimeter
CNL	Cancel *or* Cancelled/Annuller *eller* annullerer *eller* annulleret
COM	Communications/Kommunikation
CONC	Concrete/Beton
COORD	Coordinates/Koordinater
COP	Change-Over Point
CRAM *	Conditional Route Availability Message
CRC	Cyclic Redundancy Check/Cyklisk Redundans Check
CS	Call Sign/Kaldesignal
CTA	Control Area/Kontrolområde
CTR	Control Zone/Kontrolzone
CWY	Clearway/Hindringsfrit stigeområde

D

D *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
D...	Danger Area *(followed by identification)*/Fareområde *(efterfulgt af nummer)*
DA *	Danish/Dansk
DB *	Decibel *(noise level)*/Decibel *(støjniveau)*
DCT	Direct *(in relation to flight plan clearances and type of approach)*/ Direkte *(i relation til flyveplanklarering og indflyvningstype)*
DEC	December
DEG	Degrees/Grader
DEP	Depart *or* Departure/Afgår *eller* afgang
DEST	Destination/Bestemmelsessted
DF *	Direct to a Fix
DH	Decision Height/Beslutningshøjde
DIST	Distance/Afstand
DLY	Daily/Daglig
DME	Distance Measuring Equipment/Afstandsmålingsudstyr
DMI *	Danish Meteorological Institute/Danmarks Meteorologiske Institut
DOC *	Designated Operational Coverage/Beskyttelsesområde
DOR *	Designated Operational Range/Beskyttelsesrækkevidde
DTG	Date-Time Group/Dato-tidsgruppe
DTHR	Displaced Runway Threshold/Forskudt tærskel
DUR	Duration/Varighed
DVOR	Doppler VOR

E

E *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
E	East *or* Eastern Longitude/Øst *eller* østlig længde
EAD *	European AIS Datebase/Den europæiske AIS-database
EAT	Expected Approach Time/Forventet indflyvningstidspunkt
EET	Estimated Elapsed Time/Beregnet flyvetid
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service
ELEV	Elevation/Højde over havet (kote)
ELT	Emergency Locator Transmitter/Nødradiosender

EMERG	Emergency/Nødsituation
EMS *	Emergency Medical Services
EN *	English/Engelsk
ENE	East-North-East/Østnordøst
ENR	En Route/Undervejs
ENRC	En Route Chart *(followed by name/title)*/Rutekort (efterfulgt af navn/titel)
EOBT	Estimated Off-Block Time/Forventet afgangstid fra standplads
EQPT	Equipment/Udstyr
ESE	East-South-East/Østsydøst
EST	Estimate *or* Estimated *(message type designator)*/ Anslå *eller* anslået *(betegnelse for meddelelsestype)*
ETA	Estimated Time of Arrival/Beregnet ankomsttidspunkt
ETD	Estimated Time of Departure *or* Estimating Departure/Beregnet afgangstidspunkt
ETO	Estimated Time over Significant Point/Beregnet tidspunkt over opgivet punkt
EUM *	European-Mediterranean Region/Europa-Middelhavsregionen
EV	Every/Hver(t)
EXC	Except/Undtagen
EXER	Exercise/Øvelse
EXP	Expect *or* Expected *or* Expecting/Forvente *eller* forventet *eller* forventes

F

F *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
F	Fixed/Fast
FAC	Facilities/Anlæg
FAF	Final Approach Fix
FAL	Facilitation of International Air Transport/ Bestemmelser til lettelse af den internationale luftfart
FAP	Final Approach Point
FAS	Final Approach Segment
FATO	Final Approach and Take-Off Area
FAWP *	Final Approach Waypoint
FAX	Facsimile Transmission/Telefax
FBZ *	Flight Plan Bufferzone
FEB	February/Februar
FIC	Flight Information Centre/Flyveinformationscentral
FIR	Flight Information Region/Flyveinformationsregion
FIS	Flight Information Service/Flyveinformationstjeneste
FIZ	An airspace of defined dimension within which Aerodrome Flight Information Service and Alerting Service for aerodrome traffic are provided/Et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der stilles Flyvepladsflyveinformations- og Alarmeringstjeneste til rådighed for flyvepladstrafik
FL	Flight Level/Flyveniveau
FLG	Flashing/Blink
FLT	Flight/Flyvning
FLW	Follow(s) *or* Following/Følger *eller* følgende
FM	From/Fra
FMS	Flow Management System
FMU	Flow Management Unit
FPAP	Flight Path Alignment Point
FPL	Flight plan/Flyveplan
FPM	Feet Per Minute/Fod pr. minut
FRA *	Free Route Airspace

FREQ	Frequency/Frekvens
FRI	Friday/Fredag
FRNG	Firing/Skydning
FT	Feet *(dimensional unit)*/Fod *(engelsk måleenhed)*
FTP	Fictitious Threshold Point/Fiktivt Tærskel Punkt

G

G *	ATS Airspace Classification (REF ENR 1.4)/ Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation (REF ENR 1.4)
G	Green/Grøn
GA	General aviation
GEN	General/Generelt
GEO	Geographic *or* True/Retvisende
GLONASS	Global Orbiting Navigation Satellite System/ Globalt omkredsende navigations-satellit-system
GLS	GBAS landing system
GMC	Ground Movement Chart *(followed by name/title)*/ Kort til rulning med luftfartøjer *(efterfulgt af navn/titel)*
GND	Ground/I forhold til jordens overflade
GNSS	Global Navigation Satellite System/Globalt navigations-satellit-system
GP	Glide Path/Glidevinkel
GPS	Global Positioning System/Globalt positioneringssystem
GRASS	Grass Landing Area/Græslandingsområde
GS	Ground Speed/Beholden fart
GUND	Geoide Undulation

H

H24	Continuous Day and Night Service/Døgntjeneste
HAL *	Horizontal Alert Limit
HAPI	Helicopter Approach Path Indicator
HAS *	Height Above Surface/Højde over overflade
HEMS *	Helicopter Emergency Medical Services
HEL	Helicopter/Helikopter
HELC *	Heliport Chart/Helikopterflyveplads kort
HF	High Frequency (3.000 to 30.000 KHZ)/Frekvenser i området 3.000-30.000 KHZ
HGT	Height *or* Height Above/Højde *eller* højde over
HIS *	Heliport Information Service/Helikopterflyvepladsinformationstjeneste
HJ	Sunrise to Sunset/Solopgang til solnedgang
HLDG	Holding/Ventemønster
HM	Holding/racetrack to a manual termination
HN	Sunset to Sunrise/Solnedgang til solopgang
HO	Service Available to meet Operational Requirements/ Tjeneste udføres efter behov
HOL	Holiday/Helligdag
HOSP	Hospital aircraft/Ambulanceluftfartøj
HPA	Hectopascal/Hektopascal
HR	Hours/Timer
HRP	Heliport Reference Point/Helikopterflyveplads referencepunkt
HS	Service Available during Hours of Scheduled Operations/ Tjeneste udføres i den tid regelmæssig lufttrafik finder sted
HTZ	Helicopter Traffic Zone
HX	No Specific Working Hours/Tjenestetid ikke fastsat
HZ	Hertz *(cycle per second)*/Hertz *(periode pr. sekund)*

I

IAC	Instrument Approach Chart *(followed by name/title)*/ Instrumentindflyvningskort *(efterfulgt af navn/titel)*
IAF	Initial Approach Fix
IAS	Indicated Air Speed/Indikeret flyvehastighed
IAWP *	Initial Approach Waypoint
ICAO	International Civil Aviation Organization/ Den Internationale Civile Luftfarts Organisation
ID	Identifier *or* Identify/Kendingssignal
IDENT	Identification/Identifikation
IF	Intermediate Approach Fix
IFR	Instrument Flight Rules/Instrumentflyvereglerne
ILS	Instrument Landing System/Instrumentlandingssystem
IMC	Instrument Meteorological Conditions/Instrumentvejrforhold
INFO	Information
INOP	Inoperative/Ude af drift
INS	Inertial Navigation System/Inertinavigationssystem
INT	Intersection/Skæringspunkt
INTL	International
IWP *	Intermediate Waypoint

J

JAA *	Joint Aviation Authorities (in Europe/i Europa)
JAN	January/Januar
JAR *	Joint Aviation Requirements (in Europe/i Europa)
JRCC	Joint Rescue Coordination Center/Redningscentral
JUL	July/Juli
JUN	June/Juni

K

KFOR *	Potassium formate fluids/Kalium formate væsker
KG	Kilograms/Kilogram
KHZ	Kilohertz
KM	Kilometres/Kilometer
KMH	Kilometres per Hour/Kilometer i timen
KT	Knots/Knob
KW	Kilowatts/Kilowatt

L

…L	Left *(preceded by runway designation number to identify a parallel runway)*/ Venstre *(det udpegede banenummer står foran, for at identificere parallelle baner)*
L	Litre
L	Locator (*see* LM, LO)/"Locator" (*se* LM, LO)
L/MIN *	Litre per minute/liter per minut
LAT	Latitude/Bredde *(geografisk)*
LDA	Landing Distance Available/Landingsdistance til rådighed
LDAH	Landing Distance Available, Helicopter/Landingsdistance til rådighed, helikopter
LDC *	Landing Chart/Landingskort
LDG	Landing
LDI	Landing Direction Indicator/Landingsretningsviser
LED*	Light Emitting Diode
LF	Low Frequency (30 to 300 KHZ)/Frekvenser i området 30-300 KHZ
LGT	Light *or* Lighting/Lys *eller* belysning

LGTD	Lighted/Belyst
LIH	Light Intensity High/Belysning, høj intensitet
LIL	Light Intensity Low/Belysning, lav intensitet
LIM	Light Intensity Medium/Belysning, mellem intensitet
LM	Locator Middle/Midterste "Locator"
LO	Locator Outer/Yderste "Locator"
LOC	Localizer
LONG	Longitude/Længde *(geografisk)*
LPV	Localizer Performance with Vertical guidance
LTA *	Local ATS Area/Lokalt ATS-område
LVO *	Low visibility operations
LVP	Low Visibility Procedure
LTP	Landing Threshold Point

M

M	Mach Number *(followed by figures)*/Machtal *(efterfulgt af cifre)*
M	Metres *(preceded by figures)*/Meter *(ved foranstående cifre)*
MAG	Magnetic/Magnetisk
MAHF	Missed Approach Holding Fix
MAHWP *	Missed Approach Holding Waypoint
MAINT	Maintenance/Vedligeholdelse
MAP	Aeronautical Maps and Charts/Luftfartskort
MAPT	Missed Approach Point
MAR	March/Marts
MATF	Missed Approach Turning Fix
MAWP *	Missed Approach Waypoint
MAX	Maximum/Maksimum
MAY	May/Maj
MEDEVAC	Medical Evacuation Flight/Medicinsk evakueringsflyvning
MEHT	Minimum Eye Height over Threshold *(for visual approach slope indicator systems)*/ Laveste øjenhøjde over banetærskel (for visuelt landingssystem angivende glidevinkel)
MET	Meteorological *or* Meteorology/Meteorologisk *eller* meteorologi
METAR	Aviation Rutine Weather Report *(in aeronautical meteorological code)*/ Aeronautisk rutinevejrmelding *(i aeronautisk meteorologisk kode)*
MF	Medium Frequency (300 to 3000 KHZ)/Frekvenser i området 300-3000 KHZ
MHZ	Megahertz
MIL	Military/Militær
MIN	Minutes/Minutter
MKR	Marker Radio Beacon/Markeringsradiofyr
MM	Middle Marker/Mellemste markeringsfyr for ILS
MNM	Minimum
MNPS	Minimum Navigation Performance Specifications
MOCA *	Minimum Obstruction Clearance Altitude/Minimumshøjde for hindringsfrihed
MON	Monday/Mandag
MOTNE	Meteorological Operational Telecommunications Network, Europe/ Europæisk vejrtjenestes telekommunikationsnet
MPH *	Statute Miles per Hour/Engelske mil i timen
MSA	Minimum Sector Altitude/Mindste flyvehøjde i sektor
MSG	Message/Meddelelse
MSL	Mean Sea Level/Middelvandstand
MSSR *	Monopulse Secondary Surveillance Radar/Monopulse sekundær radar
MTOM	Maximum take-off mass/Maksimal tilladt startmasse
MTOW*	Maximum take-off weight/Maksimal tilladt startvægt

MUM *	MU-Meter
MWO	Meteorological Watch Office/Meteorologisk vagtkontor

N

N	North *or* Northern Latitude/Nord *eller* nordlig bredde
N/A *	Not applicable/Ikke relevant
NAFO *	Sodium formate solids/Natrium formate faste stoffer
NAT	North Atlantic/Nordatlanten
NAV	Navigation
NAVAID	Navigation aid
NDB	Non-Directional Radio Beacon/Rundstrålende radiofyr
NE	North-East/Nordøst
NGT	Night/Nat
NIL	None *or* I have nothing to send you/Ingen *eller* jeg har intet at meddele dig
NM	Nautical Miles/Sømil
NNE	North-North-East/Nordnordøst
NNW	North-North-West/Nordnordvest
NOF	International NOTAM Office/Internationalt NOTAM-kontor
NOTAM	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations/ "Notice to Airmen", en meddelelse i rette tid, fordelt ved hjælp af telekommunikation, om etablering, status eller ændring af luftfartsanlæg, tjenester, procedurer eller fareaktiviteter, om hvilke kendskab er af væsentlig betydning for flyveoperationers gennemførelse
NOV	November
NR	Number/Nummer
NTL	National
NW	North-West/Nordvest

O

OAC	Oceanic Area Control Centre/Kontrolcentral for oceanområde
OBST	Obstacle/Hindring
OCA	Obstacle Clearance Altitude
OCA	Oceanic Control Area/Ocean-kontrolområde
OCC	Occulting *(light)*/Fyr med formørkelse
OCH	Obstacle Clearance Height
OCL *	Obstacle Clearance Limit/Grænse for hindringsfrihed
OCT	October/Oktober
OFZ	Obstacle Free Zone/Hindringsfri zone
OKT *	October/Oktober
OM	Outer Marker/Yderste markeringsfyr for ILS
OPMET	Operational Meteorological (information)
OPR	Operator *or* Operate *or* Operative *or* Operating *or* Operational)/ Operatør *eller* operere *eller* operativ *eller* opererende *eller* operationel
OPS	Operations/Operationer
O/R	On Request/Efter anmodning

P

P...	Prohibited Area *(followed by identification)*/Forbudt område *(efterfulgt af nummer)*
PANS	Procedures for Air Navigation Services/Fremgangsmåder for luftfartstjenester
PAPI	Precision Approach Path Indicator/ Visuelt præcisionslandingssystem angivende glidevinkel

PAR	Precision Approach Radar/Præcisionsradar for landing
PATC	Precision Approach Terrain Chart *(followed by name/title)*/ Precisionsindflyvnings terrænkort *(efterfulgt af navn/titel)*
PBN	Performance-based navigation
PCL	Pilot-Controlled Lighting/Pilotstyret aktivering af flyvepladslys
PCN	Pavement Classification Number/Udtryk for bæreevne af bane, rullevej og forplads
PERM	Permanent
PIB	Preflight Information Bulletin/Informationsbulletin før flyvning
PJE	Parachute Jumping Exercises/Øvelser i udspring med faldskærm
PN	Prior Notice Required/Forhåndsmeddelelse kræves
PNDB *	Perceived Noise Decibel/Opfattet støjniveau
PPR	Prior Permission Required/Forhåndstilladelse kræves
PSN	Position
PSR	Primary Surveillance Radar/Primær overvågningsradar

Q

QDM	Magnetic Heading (zero wind)/Magnetisk kurs (ingen vind)
QDR	Magnetic Bearing/Magnetisk retning
QFE	Atmospheric Pressure at Aerodrome Elevation *(or at runway threshold)*/ Atmosfærisk tryk ved flyvepladsens niveau *(eller ved banetærskel)*
QNH	Altimeter Sub-scale Setting to obtain Elevation when on the Ground/ Højdemålerindstilling sat til visning af højde over havet når man holder på jorden

R

...R	Right *(preceded by runway designation number to identify a parallel runway)*/ Højre *(det udpegede banenummer står foran, for at identificere parallelle baner)*
R	Red/Rød
R...	Restricted Area *(followed by identification)*/ Restriktionsområde *(efterfulgt af nummer)*
R	Right *(runway identification)*/Højre *(banebetegnelse)*
RAC	Rules of the Air and Air Traffic Services/Lufttrafikregler og lufttrafiktjeneste
RAPCON *	Radar Approach Control/Radarindflyvningskontrol
RAPM *	Runway Aiming Point Marking/Banesigtepunktmarkering
RDAF *	Royal Danish Air Force/Det Kongelige Danske Flyvevåben
RDH	Reference Datum Height *(for ILS)*/ILS referencehøjde
RDL	Radial
REC	Receive *or* Receiver/Modtage *eller* modtager
REF	Reference to ... *or* Refer to .../Henvisende til *eller* henviser til
REP	Report *or* Reporting *or* Reporting Point)/Rapport *eller* rapporterer *eller* rapportpunkt
REQ	Request *or* Requested/Anmoder *eller* anmodes
RESA	Runway End Safety Area/Sikkerhedsområde ved baneende
RGL*	Runway Guard Lights/Banebeskyttelseslys
RMK	Remark/Bemærkning
RMZ *	Radio Mandatory Zone/Obligatorisk radiozone
RNAV	Area Navigation/Områdenavigation
RNP	Required Navigation Performace/Nøjagtighedskrav til navigation
ROFOR	Route Forecast *(in aeronautical meteorological code)*/ Rute/Strækning vejrudsigt *(i aeronautisk meteorologisk kode)*
RSC	Rescue Sub Centre/Redningsundercentral
RSR	En Route Surveillance Radar/Rute overvågningsradar
RTF	Radiotelephone
RTODAH	Rejected Take-off Distance Available, Helicopter/ Afvist startdistance til rådighed, helikopter
RVR	Runway Visual Range/Banesynsvidde

RVSM *	Reduced Vertical Separation Minimum
RWY	Runway/Bane

S

S	South or Southern Latitude/Syd eller sydlig bredde
SAR	Search and Rescue/Eftersøgning og redning
SAT	Saturday/Lørdag
SAVS *	Semiautomatic Weatherobservation System
SBAS	Satellite-Based Augmentation System
SDF	Step down fix
SE	South-East/Sydøst
SEC	Seconds/Sekunder
SELCAL	Selective Calling System/Selektivt kaldesystem
SEP	September
SFC	Surface/Overflade
SFH *	Surface Friction Tester, High Pressure Tire
SFL *	Surface Friction Tester, Low Pressure Tire
SID	Standard Instrument Departure/Standard instrumentudflyvning
SIF	Selective Identification Feature/Selektivt Identifikationsudstyr
SIGMET	Information concerning en-route weather and other phenomena in the atmosphere that may affect the safety of aircraft operations/Oplysninger vedr. en-route vejr og andre fænomener i atmosfæren, som kan berøre luftfartøjsoperationers sikkerhed
SITA *	Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques
SIWL	Single Isolated Wheel Load/Belastning pr. enkelthjul
SKH *	Skiddometer
SMC	Surface Movement Control
SMR	Surface Movement Radar
SNOWTAM	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format/En særlig serie NOTAM om sne, slud, is og vandansamlinger på banen samt foranstaltninger til afhjælpning
SODAR *	Sound Detection and Ranging/Opdagelse og afstandsmåling v.h.a. lydbølger
SPECI	Aviation Selected Special Weather Report *(in aeronautical meteorological code)*/ Aeronautisk udvalgt særvejrmelding *(i aeronautisk meteorologisk kode)*
SPECIAL	Special Meteorological Report *(in abbreviated plain language)*/ Meteorologisk særmelding *(i forkortet klart sprog)*
SPL	Supplementary Flight Plan *(message type designator)*/ Supplerende flyveplan *(type meddelelsesbetegnelse)*
SPO *	Specialised operations/Specialoperationer
SPOC	SAR Point of Contact/SAR kontakt-sted
SR	Sunrise/Solopgang
SRA	Surveillance Radar Approach/Indflyvning baseret på overvågningsradar
SRE	Surveillance Radar Element of Precision Approach Radar System/ Overvågningsradar - del af præcisionsradar for landing
SRR	Search and Rescue Region/Eftersøgnings- og redningsområde
SS	Sunset/Solnedgang
SSE	South-South-East/Sydsydøst
SSR	Secondary Surveillance Radar/Sekundær overvågningsradar
SST	Supersonic Transport/Supersonisk transportfly
SSW	South-South-West/Sydsydvest
STAR	Standard Instrument Arrival/Standard instrument anflyvning
STOL	Short Take-off and Landing/Kort start og landing
SUN	Sunday/Søndag
SUP	Supplement *(AIP Supplement)*

SW	South-West/Sydvest
SWY	Stopway/Stopvej

T

TA	Transition Altitude/Gennemgangshøjde
TACAN	UHF Tactical Air Navigation System/UHF taktisk navigationssystem
TAF	Aerodrome Forecast/Lufthavnsudsigt
TAP *	Tapley-meter
TAR	Terminal Area Surveillance Radar/Terminal-overvågningsradar
TAS	True Airspeed/Egenfart
TCH *	Threshold Crossing Height *(RNAV approach procedures)*/ Passagehøjde af banetærskel *(RNAV- indflyvningsprocedurer)*
TDZ	Touchdown Zone/Sætningszone
TEL	Telephone/Telefon
TEMPO	Temporary *or* Temporarily/Midlertidig *eller* midlertidigt
TF	Track to Fix
TFC	Traffic/Trafik
TGL *	Temporary Guidance Leaflet
THIL *	Threshold Identification Light/Tærskel-identifikationslys
THR	Threshold/Tærskel
THU	Thursday/Torsdag
TKOF	Take-off/Start
TLOF	Touchdown and Lift-off Area/landings- og letteområde
TLX *	Telex
TMA	Terminal Control Area/Terminalområde
TMZ *	Transponder Mandatory Zone/Obligatorisk transponderzone
TOBT *	Target Off-block Time/Target Off-block Tidspunkt
TODA	Take-off Distance Available/Startdistance til rådighed
TODAH	Take-off Distance Available, Helicopter/Startdistance til rådighed, Helikopter
TORA	Take-off Run Available/Startrullestrækning til rådighed
TRA *	Temporary Reserved Area/Midlertidig Reserveret Område
TS *	Trafikstyrelsen/Danish CAA
TSA *	Temporary Segregated Area/Område til særlig træningsflyvning
TUE	Tuesday/Tirsdag
TWR	Aerodrome Control Tower *or* Aerodrome Control/Kontroltårn *eller* tårnkontrol
TWY	Taxiway/Rullevej

U

UAV *	Unmanned Aerial Vehicle/Ubemandet "Aerial Vehicle"
UFN	Until Further Notice/Indtil videre
UHF	Ultra High Frequency (300 to 3000 MHZ)/Frekvenser i området 300-3000 MHZ
UIR	Upper Flight Information Region/Øvre flyveinformationsregion
ULM	Ultra light motorized aircraft/Ultralet motoriseret flyvemaskine
UNL	Unlimited/Ubegrænset
U/S	Unserviceable/Ude af drift *eller* ubrugelig
USAF *	United States Air Force
UTA	Upper Control Area/Øvre kontrolområde
UTC	Universal Time Coordinated/Koordineret universaltid

V

VAC	Visual Approach Chart *(followed by name/title)*/ Visuelt indflyvningskort *(efterfulgt af navn/titel)*

VAL *	Vertical Alert Limit
VAR	Magnetic Variation/Magnetisk misvisning
VASIS	Visual Approach Slope Indicator System/ Visuelt landingssystem angivende glidevinkel
VDF	Very High frequency direction-finding station
VER	Vertical/Vertikal
VFG *	VFR Flight Guide, Denmark/VFR flyvehåndbog, Danmark
VFR	Visual Flight Rules/Visuelflyvereglerne
VHF	Very High Frequency (30 to 300 MHZ)/Frekvenser i området 30-300 MHZ
VIS	Visibility/Sigtbarhed
VMC	Visual Meteorological Conditions/Visuelle vejrforhold
VNAV	Vertical Navigation
VOLMET	Meteorological Information for Aircraft in Flight/ Meteorologiske oplysninger for luftfartøjer under flyvning
VOR	VHF Omnidirectional Radio Range/VHF retningsgivende radiofyr
VORTAC	VOR and TACAN combination/Kombineret VOR og TACAN
VSS*	Visual Segment Surface

W

W	West *or* Western Longitude/Vest *eller* vestlig længde
W	White/Hvid
WAC	World Aeronautical Chart - ICAO 1:1 000 000 *(followed by name/title)*/ Verdenskort for luftfart - ICAO 1:1 000 000 *(efterfulgt af navn/titel)*
WBAR	Wing Bar Lights/"Wing BAR" lys
WDI	Wind Direction Indicator/Vindretningsviser
WED	Wednesday/Onsdag
WEF	With Effect From *or* Effective From/Med virkning fra
WGS-84	World Geographic System-1984/Verdensgeografisk system -1984
WIP	Work in Progress/Igangværende arbejde
WNW	West-North-West/Vestnordvest
WPT	Waypoint
WRNG	Warning/Advarsel
WSW	West-South-West/Vestsydvest
WWW	Worldwide Web/Verdensomspændende netværk
WX	Weather/Vejr

X

XBAR	Crossbar *(of approach lighting system)*/Tværbarre *(på indflyvningslyssystem)*

Y

Y	Yellow/Gul
YCZ	Yellow Caution Zone *(runway lighting)*/Gul advarselszone *(banebelysning)*

GEN 2.3 Chart Symbols

1. General

Symbols on charts produced and published by Naviair are based on ICAO Annex 4, Aeronautical Charts.

In addition hereto, the following symbols are used on other aeronautical charts in the VFG.

For chart symbols on new editions of the ANC 1:500 000 Denmark and the ANC 1:250 000 Copenhagen Area, see the legends on the charts.

GEN 2.3 Kortsymboler

1. Generelt

Symboler anvendt på kort udarbejdet og udgivet af Naviair er baseret på ICAO Annex 4, Aeronautical Charts.

Herudover anvendes nedenstående symboler på andre kort for luftfarten i VFG'en.

For kortsymboler på nye udgaver af ANC 1:500 000 Denmark og ANC 1:250 000 Copenhagen Area, se legenden på kortene.

2.1 Aerodromes - Basic Symbols / Flyvepladser - Grundsymboler

International.

Military Air Base.
Militær flyvestation.

International, joint CIV / MIL.
International, fælles CIV / MIL.

Only hard surface runway shown.
Length to scale.
Kun baner med hård overflade er vist
Længde i målestok.

Hard / Hård

Grass / Græs

International VFR.

National, public (self-service).
National, offentlig (selvbetjening).

Direction and surface of longest runway shown
Retning og overflade på længeste bane vist.

Private. Owners permission may be required.
Privat. Ejers tilladelse kan være påkrævet.

Heliport.

Glider landing site.
Svæveflyveplads.

Hang glider site.
Drageflyveplads.

Cable launch up to 2 000 FT AGL may take place.
Spilstart op til 2 000 FT AGL kan finde sted.

2.2. Aerodromes - Details and Installation / Flyvepladser - Detaljer og installationer

Aerodrome reference point.
Flyveplads reference punkt.

Runway, hard surface.
Bane med hård overflade.

Runway, grass.
Græsbane.

Taxiways.
Rullevej.

Signal area.
Signalplatform.

Runway designator.
Banebetegnelse.

Take-off position.
Startposition.

Taxiway designator.
Rullevejsbetegnelse.

Stop bars.
Stoplys.

Holding position. Pattern A.
Venteposition. Type A.

Holding position. Pattern B.
Venteposition. Type B.

Intermediate holding position.

Aerodrome beacon.
Flyvepladslysfyr.

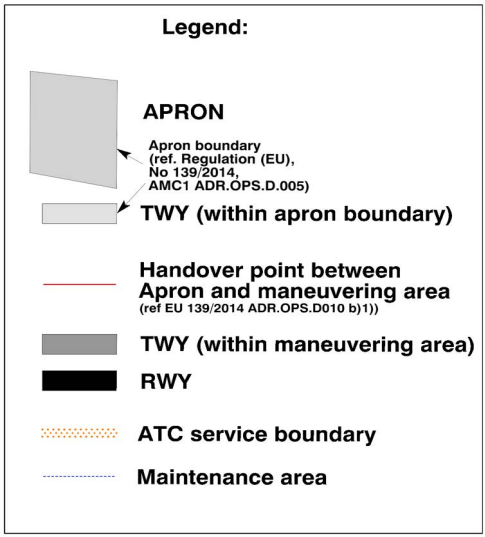
Wind direction indicator. Lighted.
Vindretningsviser. Belyst.

Wind direction indicator. Unlighted.
Vindretningsviser. Ubelyst.

Point light (in lighting system).
Punktlys (i lyssystem).

Barette (in lighting system).
Barette (i lyssystem).

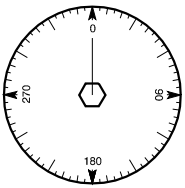
2.3 Aerodromes - Special legend for aerodromes with apron boundaries



3. En Route - Facilities, Obstacles etc. / En Route - Anlæg, Hindringer m.m.

NDB

TACAN

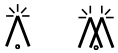


VOR

DME

VOR / TAC

VOR / DME

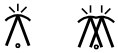


Obstacle and group. Lighted.
Hindring / Gruppe. Belyst.

Obstacle and group. Unlighted.
Hindring / Gruppe. Ubelyst.

High obstacle and group. Lighted. Height 500 FT GND or more.
Høj hindring / Gruppe. Belyst. Højde 500 FT GND eller mere.

Extreme high obstacle and group. Lighted. Height 1 000 FT GND or more.
Særlig høj hindring / Gruppe. Belyst. Højde 1 000 FT GND eller mere.

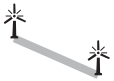


Obstacle and group with cable span. Lighted.
Hindring / Gruppe med kabelspænd. Belyst.

Obstacle group with cable span. Unlighted.
Hindring / Gruppe med kabelspænd. Ubelyst.

High obstacle with cable span. Lighted. Height 500 FT GND or more.
Høj hindring med kabelspænd. Belyst. Højde 500 FT GND eller mere.

Wind turbine and minor group. Lighted.
Vindturbine og mindre gruppe. Belyst.



Wind turbines - group in line. Lighted.
Vindturbiner - gruppe på linje. Belyst.

Wind turbines - group in major area. Lighted.
Vindturbiner - gruppe i større område. Belyst.

Obstacle with flare stack (avoid overflying below 2 000 FT).
Hindring med gasafbrænding (undgå overflyvning under 2 000 FT).

Flare stack (avoid overflying below 2 000 FT).
Gasafbrænding (undgå overflyvning under 2 000 FT).

— T —

Transmission line.
Højspændingslinje.

Parachuting takes place frequently.
Faldskærmsspring kan finde sted.

Area with sensitive fauna. Overflying below 1 000 FT shall be avoided.
Naturfølsomme områder. Overflyvning lavere end 1 000 FT skal undgås.

4. Miscellaneous - Diverse.

Powered ACFT operations.
Motorflyveoperationer.

Glider flying.
Svæveflyvning.

Helicopter operations.
Helikopter operationer.

▲

VFR reporting point.
VFR rapportpunkt.

VFR route in CTR.
VFR rute i CTR.

VFR holding.
VFR ventemønster.

GEN 2.4 Location Indicators / Stedindikatorer

Note: Location indicators identified by an * cannot be addressed over the AFS/
Stedindikatorer identificeret med en * kan ikke adresseres over AFS

1. Encode / Omsætning til kode

Location / Sted	Indicator / Indikator
A6A (Private helideck)	EKAF *
AALBORG (CIV/MIL)	EKYT
AALBORG HEMS (Private heliport)	EKAL *
AALBORG HOSPITALSBYEN HEMS (Private heliport)	EKBY *
AARHUS	EKAH
AARHUS(JRCC)	EKMC
AARHUS VANDFLYVEPLADS (Water AD)	EKAC*
AARHUS HEARTCENTER HEMS (Private heliport)	EKSH *
AARHUS TRAUMACENTER HEMS (Private heliport)	EKTR *
ANHOLT	EKAT *
ANHOLT VINDMØLLEPARK (Private helideck)	EKAV *
ANNISSE (Private AD)	EKHE *
ARNBORG (Private AD)	EKAB *
BILLUND	EKBI
BOLHEDE FLYVEPLADS (Private AD)	EKBH *
BORNHOLM HEMS (Private heliport)	EKRB *
BORNHOLM/RØNNE	EKRN
BRÆDSTRUP (Private AD)	EKBR *
BUTENDIEK (Private helideck)	EKBU *
CECILIE (Private helideck)	EKCE *
CHRISTIANSHEDE (Private AD)	EKCR *
DAN F (Private helideck	EKDF *
DANISH METEOROLOGICAL INSTITUTE / DANMARKS METEOROLOGISKE INSTITUT	EKMI
DANTYSK (Private helideck)	EKDT *
EJSTRUPHEDE (Private AD)	EKVE *
ELSESMINDE (Private AD)	EKEM *
ENDELAVE (Private AD)	EKEL *
ESBJERG	EKEB
ESBJERG HEMS (Private heliport)	EKEH *
FINO3 (Private helideck)	EKFI *
FREERSLEV (Private AD)	EKFR *
FUR (Private AD)	EKFU *
GESTEN (Private AD)	EKGE *
GORM C (Private helideck)	EKGC *
GRENAA (Private AD)	EKGR *
GRØNHOLT (Private AD)	EKGH *
GØDSTRUP HEMS (Private heliport)	EKRG *
GØRLEV (Private AD)	EKGO *
GØRLØSE (Private AD)	EKGL *
HADERSLEV (Private AD)	EKHV *

2. Decode / Dechifrering

Indicator / Indikator	Location / Sted
EKAA *	SHS AABENRAA HEMS (Private heliport)
EKAB *	ARNBORG (Private AD)
EKAC *	AARHUS VANDFLYVEPLADS (Water AD)
EKAE	ÆRØ
EKAF *	A6A (Private helideck)
EKAH	AARHUS
EKAL *	AALBORG HEMS (Private heliport)
EKAN *	SYD ARNE NORD (Private helideck)
EKAO *	ÆRØ HELIPORT (Private helideck)
EKAR *	SYD ARNE (Private helideck)
EKAS *	TRUE SVÆVEFLYVEBANE (Private AD)
EKAT *	ANHOLT
EKAV *	ANHOLT VINDMØLLEPARK (Private helideck)
EKBH *	BOLHEDE FLYVEPLADS (Private AD)
EKBI	BILLUND
EKBR *	BRÆDSTRUP (Private AD)
EKBU *	BUTENDIEK (Private helideck)
EKBY *	AALBORG HOSPITALSBYEN HEMS (Private heliport)
EKCA *	TRAFIKSTYRELSEN / DANISH TRANSPORT AUTHORITY
EKCB *	ÅRSLEV (Private heliport)
EKCC *	KØBENHAVN VANDFLYVEPLADS (Water AD)
EKCE *	CECILIE (Private helideck)
EKCH	KØBENHAVN/KASTRUP
EKCR *	CHRISTIANSHEDE
EKDF *	DAN F (Private helideck)
EKDK	KØBENHAVN FIR (ACC)
EKDT *	DANTYSK (Private helideck)
EKEB	ESBJERG
EKEH *	ESBJERG HEMS (Private heliport)
EKEL *	ENDELAVE (Private AD)
EKEM *	ELSESMINDE (Private AD)
EKFI *	FINO3 (Private helideck)
EKFR *	FREERSLEV (Private AD)
EKFS *	VØJSTRUP (Private AD)
EKFU *	FUR (Private AD)
EKGE *	GESTEN (Private AD)
EKGC *	GORM C (Private helideck)
EKGF *	TYRA AFIS
EKGH *	GRØNHOLT (Private AD)
EKGL *	GØRLØSE (Private AD)

1. Encode / Omsætning til kode

Location / Sted	Indicator / Indikator
HALFDAN A (Private helideck)	EKHA *
HALFDAN B (Private helideck)	EKHB *
HAMMER (Private AD)	EKHM *
HARALD (Private helideck)	EKHD *
HERNING	EKHG
HJØRRING HEMS (Private heliport)	EKHJ *
HOLBÆK (Private AD)	EKHK *
HOLSTEBRO HEMS (Private heliport)	EKNH *
HOLSTED (Private heliport)	EKHL *
HORNS REV A (Private helideck)	EKHR *
HORNS REV B (Private helideck)	EKHN *
HORNS REV C (Private helideck)	EKHO *
KALUNDBORG	EKKL *
KARUP / MIDTJYLLANDS LUFTHAVN (MIL/CIV)	EKKA
KARUP MIL MET CENTRE	EKMK
KOLDING HEMS (Private heliport)	EKKH *
KOLDING/VAMDRUP	EKVD
KONGSTED (Private AD)	EKKS *
KORSØR (Private AD)	EKKO *
KOSTER VIG (Private AD)	EKMN *
KRUSÅ-PADBORG	EKPB *
KØBENHAVN FIR (ACC)	EKDK
KØBENHAVN/KASTRUP	EKCH
KØBENHAVN/ROSKILDE	EKRK
KØBENHAVN VANDFLYVEPLADS (Water AD)	EKCC *
LEMVIG	EKLV *
LOLLAND FALSTER/MARIBO	EKMB
LÆSØ	EKLS *
MORSØ	EKNM *
MÅNEDALEN (Private heliport)	EKMD *
NINI (Private helideck)	EKNI *
NINI EAST HELIDECK (Private helideck)	EKNE *
NORDBORG (Private AD)	EKNB *
ODENSE / HANS CHRISTIAN ANDERSEN AIRPORT	EKOD
ODENSE HEMS (Private heliport)	EKOH *
RANDERS	EKRD
RIGSHOSPITALET HEMS (Private heliport)	EKRH *
RINGSTED	EKRS *
ROLFSTED (Private AD)	EKRO *
ROSKILDE HEMS (Private Heliport)	EKRC *
RÅRUP (Private AD)	EKRA *
SALTUM HEMS (Private heliport)	EKHS *
SAMSØ	EKSS *
SANDBANK (Private helideck)	EKSF *
SCHELENBORG (Private Heliport)	EKSG *
SHS AABENRAA HEMS (Private heliport)	EKAA *

2. Decode / Dechifrering

Indicator / Indikator	Location / Sted
EKGO *	GØRLEV (Private AD)
EKGR *	GRENAA (Private AD)
EKHA *	HALFDAN A (Private helideck)
EKHB *	HALFDAN B (Private helideck)
EKHD *	HARALD (Private helideck)
EKHE *	ANNISSE (Private AD)
EKHG	HERNING
EKHJ *	HJØRRING HEMS (Private heliport)
EKHK *	HOLBÆK (Private AD)
EKHL *	HOLSTED (Private heliport)
EKHM *	HAMMER (Private AD)
EKHN *	HORNS REV B (Private helideck)
EKHO *	HORNS REV C (Private helideck)
EKHR *	HORNS REV A (Private helideck)
EKHV *	HADERSLEV (Private AD)
EKKA	KARUP / MIDTJYLLANDS LUFTHAVN (MIL/CIV)
EKKH *	KOLDING HEMS (Private heliport)
EKKL *	KALUNDBORG
EKKO *	KORSØR (Private AD)
EKKS *	KONGSTED (Private AD)
EKLS *	LÆSØ
EKLV *	LEMVIG
EKMB	LOLLAND FALSTER/MARIBO
EKMC	AARHUS (JRCC)
EKMD *	MÅNEDALEN (Private heliport)
EKMI	DANISH METEOROLOGICAL INSTITUTE / DANMARKS METEOROLOGISKE INSTITUT
EKMK	KARUP MIL MET CENTRE
EKMN *	KOSTER VIG (Private AD)
EKNB *	NORDBORG (Private AD)
EKNE *	NINI EAST HELIDECK (Private helideck)
EKNH *	HOLSTEBRO HEMS (Private heliport)
EKNI *	NINI (Private helideck)
EKNM *	MORSØ
EKOD	ODENSE / HANS CHRISTIAN ANDERSEN AIRPORT
EKOH *	ODENSE HEMS (Private heliport)
EKPB *	KRUSÅ-PADBORG
EKRA *	RÅRUP (Private AD)
EKRB *	BORNHOLM HEMS (Private heliport)
EKRC *	ROSKILDE HEMS (Private heliport)
EKRD	RANDERS
EKRG *	GØDSTRUP HEMS (Private heliport)
EKRH *	RIGSHOSPITALET HEMS (Private heliport)
EKRK	KØBENHAVN/ROSKILDE
EKRN	BORNHOLM/RØNNE
EKRO *	ROLFSTED (Private AD)
EKRS *	RINGSTED

1. Encode / Omsætning til kode	
Location / Sted	Indicator / Indikator
SINDAL	EKSN
SIRI (Private helideck)	EKSI *
SKIVE	EKSV *
SKIVE HEMS (Private heliport)	EKSK *
SKJOLD (Private helideck)	EKSC *
SLAGELSE HEMS (Private heliport)	EKSE *
SLAGLILLE (Private AD)	EKSL *
STAUNING	EKVJ
SYD ARNE (Private helideck)	EKAR *
SYD ARNE NORD (Private helideck)	EKAN *
SYLWIN ALPHA (Private helideck)	EKSW *
SÆBY/OTTESTRUP (Private AD)	EKSA *
SØNDERBORG	EKSB
THISTED	EKTS
THISTED HEMS (Private heliport)	EKTH *
TRAFIKSTYRELSEN / DANISH TRANSPORT AUTHORITY	EKCA *
TRUE SVÆVEFLYVEBANE (Private AD)	EKAS *
TYRA AFIS	EKGF *
TYRA E (Private helideck)	EKTE *
TØLLØSE (Private AD)	EKTO *
TØNDER	EKTD
TÅSINGE/ ELVIRA MADIGAN AIRPORT	EKST
VARDE FLYVEPLADS (Private AD)	EKVA *
VEJRØ (Private AD)	EKVO *
VESTHIMMERLAND	EKVH *
VIBORG	EKVB
VOJENS/SKRYDSTRUP (MIL)	EKSP
VØJSTRUP (Private AD)	EKFS *
ÆRØ	EKAE
ÆRØ HELIPORT (Private helideck)	EKAO *
ÅRSLEV (Private heliport)	EKCB *

2. Decode / Dechifrering	
Indicator / Indikator	Location / Sted
EKHS *	SALTUM HEMS (Private heliport)
EKSA *	SÆBY/OTTESTRUP (Private AD)
EKSB	SØNDERBORG
EKSC *	SKJOLD (Private helideck)
EKSE *	SLAGELSE HEMS (Private heliport)
EKSF *	SANDBANK (Private helideck)
EKSG *	SCHELENBORG (Private heliport)
EKSH *	AARHUS HEARTCENTER HEMS (Private heliport)
EKSI *	SIRI (Private helideck)
EKSK *	SKIVE HEMS (Private heliport)
EKSL *	SLAGLILLE (Private AD)
EKSN	SINDAL
EKSP	VOJENS/SKRYDSTRUP (MIL)
EKSS *	SAMSØ
EKST	TÅSINGE/ ELVIRA MADIGAN AIRPORT
EKSV *	SKIVE
EKSW *	SYLWIN ALPHA (Private helideck)
EKTD	TØNDER
EKTE *	TYRA E (Private helideck)
EKTH *	THISTED HEMS (Private heliport)
EKTO *	TØLLØSE (Private AD)
EKTR *	AARHUS TRAUMACENTER HEMS (Private heliport)
EKTS	THISTED
EKVA *	VARDE FLYVEPLADS (Private AD)
EKVB	VIBORG
EKVD	KOLDING/VAMDRUP
EKVE *	EJSTRUPHEDE (Private AD)
EKVH *	VESTHIMMERLAND
EKVJ	STAUNING
EKVO *	VEJRØ (Private AD)
EKYT	AALBORG (CIV/MIL)

GEN 2.5 List of Radio Navigation Aids

1. By Identification
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

ID	Station	FAC	Purpose/ Brug
AAL	Aalborg	TACAN	AE
AAL	Aalborg	VOR	AE
AAR	Aarhus	DME	A
AAR	Aarhus	ILS 10R	A
AE	Aalborg	ILS 08L	A
ALS	Alsie	VOR	AE
AU	Stauning	L	A
BIL	Billund	DME	A
BIL	Billund	ILS 09	A
BEL	Bella	DME	E
CDA	Codan	DME	E
CH	København/Kastrup	DME	A
CH	København/Kastrup	ILS 04L	A
CIM	Sønderborg	DME	A
CIM	Sønderborg	ILS 32	A
ES	Esbjerg	DME	A
ES	Esbjerg	ILS 26	A
ESE	Esebo	DME	E
FAU	Fauna	L	A
HWB	Harald	L	A
IAR	Bornholm/Rønne	DME	A
IAR	Bornholm/Rønne	ILS 11	A
IRE	Bornholm/Rønne	DME	A
IRE	Bornholm/Rønne	ILS 29	A
ISPA	Vojens/Skrydstrup	DME	A
ISPA	Vojens/Skrydstrup	ILS 10L	A
JL	Skjold	L	A
KA	København/Kastrup	DME	A
KA	København/Kastrup	ILS 12	A
KAP	Karup	DME	A
KAP	Karup	ILS 09R	A
KAR	Karup	TACAN	AE
KAS	Kastrup	DME	AE

GEN 2.5 Liste over radionavigations-hjælpemidler

2. By Station Name
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

Station	FAC	ID	Purpose/ Brug
Aalborg	ILS 08L	AE	A
Aalborg	DME	YT	A
Aalborg	ILS 26R	YT	A
Aalborg	TACAN	AAL	AE
Aalborg	VOR	AAL	AE
Aarhus	DME	AAR	A
Aarhus	DME	TR	A
Aarhus	ILS 10R	AAR	A
Aarhus	ILS 28L	TR	A
Aarhus	L	TL	A
Alsie	VOR	ALS	AE
Bella	DME	BEL	E
Billund	DME	BIL	A
Billund	DME	LEL	A
Billund	ILS 09	BIL	A
Billund	ILS 27	LEL	A
Bornholm/Rønne	DME	IAR	A
Bornholm/Rønne	DME	IRE	A
Bornholm/Rønne	ILS 11	IAR	A
Bornholm/Rønne	ILS 29	IRE	A
Bornholm/Rønne	TACAN	ROE	AE
Bornholm/Rønne	VOR	ROE	AE
Codan	DME	CDA	E
Esbjerg	DME	ES	A
Esbjerg	DME	OO	A
Esbjerg	ILS 08	OO	A
Esbjerg	ILS 26	ES	A
Esebo	DME	ESE	E
Fauna	L	FAU	A
Harald	L	HWB	A
Karup	DME	KAP	A
Karup	DME	KR	A
Karup	ILS 09R	KAP	A

1. By Identification
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

ID	Station	FAC	Purpose/ Brug
KD	Kolding/Vamdrup	L	A
KLK	København/Kastrup	DME	A
KLK	København/Kastrup	ILS 22R	A
KOR	Korsa	VOR/DME	AE
KR	Karup	DME	A
KR	Karup	ILS 27L	A
KV	København/Roskilde	ILS 11	A
KV	København/Roskilde	DME	A
LEL	Billund	DME	A
LEL	Billund	ILS 27	A
LME	Lemme	DME	E
NE	København/Kastrup	DME	A
NE	København/Kastrup	ILS 04R	A
OD	Odense	DME	A
OD	Odense	ILS 24	A
ODN	Odin	DME	E
OO	Esbjerg	DME	A
OO	Esbjerg	ILS 08	A
OXS	København/Kastrup	DME	A
OXS	København/Kastrup	ILS 22L	A
OY	København/Kastrup	DME	A
OY	København/Kastrup	ILS 30	A
RAM	Ramme	DME	E
RK	København/Roskilde	L	A
ROE	Bornholm/Rønne	TACAN	AE
ROE	Bornholm/Rønne	VOR	AE
SIR	Siri	L	A
SKR	Vojens/Skrydstrup	TACAN	AE
SN	København/Roskilde	DME	A
SN	København/Roskilde	ILS 21	A
SRN	South Arne	L	A
SRY	Vojens/Skrydstrup	DME	A
SRY	Vojens/Skrydstrup	ILS 28R	A
SVJ	Stauning	LOC 27	A
TL	Aarhus	L	A

2. By Station Name
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

Station	FAC	ID	Purpose/ Brug
Karup	ILS 27L	KR	A
Karup	TACAN	KAR	AE
Kastrup	DME	KAS	AE
Kolding/Vamdrup	L	KD	A
Korsa	VOR/DME	KOR	AE
København/Kastrup	DME	CH	A
København/Kastrup	DME	KA	A
København/Kastrup	DME	KLK	A
København/Kastrup	DME	NE	A
København/Kastrup	DME	OXS	A
København/Kastrup	DME	OY	A
København/Kastrup	ILS 04L	CH	A
København/Kastrup	ILS 04R	NE	A
København/Kastrup	ILS 12	KA	A
København/Kastrup	ILS 22L	OXS	A
København/Kastrup	ILS 22R	KLK	A
København/Kastrup	ILS 30	OY	A
København/Roskilde	DME	KV	A
København/Roskilde	DME	SN	A
København/Roskilde	ILS 11	KV	A
København/Roskilde	ILS 21	SN	A
København/Roskilde	L	RK	A
Lemme	DME	LME	E
Odense	DME	OD	A
Odense	ILS 24	OD	A
Odin	DME	ODN	E
Ramme	DME	RAM	E
Siri	L	SIR	A
Skjold	L	JL	A
South Arne	L	SRN	A
Stauning	L	AU	A
Stauning	L	VJ	A
Stauning	LOC	SVJ	A
Sønderborg	DME	CIM	A
Sønderborg	ILS 32	CIM	A

1. By Identification
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

ID	Station	FAC	Purpose/ Brug
TNO	Trano	VOR/DME	AE
TR	Aarhus	DME	A
TR	Aarhus	ILS 28L	A
VAM	Vamdrup	DME	E
VJ	Stauning	L	A
VO	Vojens/Skrydstrup	L	A
YT	Aalborg	DME	A
YT	Aalborg	ILS 26R	A

2. By Station Name
A = Aerodrome/Flyveplads, E = En route

Station	FAC	ID	Purpose/ Brug
Trano	VOR/DME	TNO	AE
Vamdrup	DME	VAM	E
Vojens/Skrydstrup	DME	ISPA	A
Vojens/Skrydstrup	DME	SRY	A
Vojens/Skrydstrup	ILS 10L	ISPA	A
Vojens/Skrydstrup	ILS 28R	SRY	A
Vojens/Skrydstrup	L	VO	A
Vojens/Skrydstrup	TACAN	SKR	AE

GEN 2.6 Conversion Tables

1. Distance Conversion

Factor/Faktor 1 NM = 1.852 KM		Factor/Faktor 1 KM = 1 : 1.852 NM	
NM	KM	KM	NM
0.1	0.185	0.1	0.05
0.2	0.370	0.2	0.11
0.3	0.556	0.3	0.16
0.4	0.741	0.4	0.22
0.5	0.926	0.5	0.27
0.6	1.111	0.6	0.32
0.7	1.296	0.7	0.38
0.8	1.482	0.8	0.43
0.9	1.667	0.9	0.49
1	1.852	1	0.54
2	3.704	2	1.08
3	5.556	3	1.62
4	7.408	4	2.16
5	9.260	5	2.70
6	11.112	6	3.24
7	12.964	7	3.78
8	14.816	8	4.32
9	16.668	9	4.86
10	18.520	10	5.40
20	37.040	20	10.80
30	55.560	30	16.20
40	74.080	40	21.60
50	92.600	50	27.00
60	111.120	60	32.40
70	129.640	70	37.80
80	148.160	80	43.20
90	166.680	90	48.60
100	185.200	100	54.00
200	370.400	200	107.99
300	555.600	300	161.99
400	740.800	400	215.98
500	926.000	500	269.98

GEN 2.6 Omregningstabeller

1. Afstandsomregning

Factor/Faktor 1 FT = 0.3048 M		Factor/Faktor 1 M = 1 : 0.3048 FT	
FT	M	M	FT
1	0.305	1	3.28
2	0.610	2	6.56
3	0.914	3	9.84
4	1.219	4	13.12
5	1.524	5	16.40
6	1.829	6	19.69
7	2.134	7	22.97
8	2.438	8	26.25
9	2.743	9	29.53
10	3.048	10	32.81
20	6.096	20	65.62
30	9.144	30	98.43
40	12.192	40	131.23
50	15.240	50	164.04
60	18.288	60	196.85
70	21.336	70	229.66
80	24.384	80	262.47
90	27.432	90	295.28
100	30.480	100	328.08
200	60.960	200	656.17
300	91.440	300	984.25
400	121.920	400	1312.34
500	152.400	500	1640.42
600	182.880	600	1968.50
700	213.360	700	2296.59
800	243.840	800	2624.67
900	274.320	900	2952.76
1000	304.800	1000	3280.84
2000	609.600	2000	6561.68
3000	914.400	3000	9842.52
4000	1219.200	4000	13123.36
5000	1524.000	5000	16404.20
6000	1828.800		
7000	2133.600		
8000	2438.400		
9000	2743.200		
10000	3048.000		

2. Arc Conversion

2. Bueomregning

From decimal minutes of an arc to seconds of an arc/Fra decimalbueminutter til buesekunder

MIN	SEC	MIN	SEC
0.01	0.6	0.51	30.6
0.02	1.2	0.52	31.2
0.03	1.8	0.53	31.8
0.04	2.4	0.54	32.4
0.05	3.0	0.55	33.0
0.06	3.6	0.56	33.6
0.07	4.2	0.57	34.2
0.08	4.8	0.58	34.8
0.09	5.4	0.59	35.4
0.10	6.0	0.60	36.0
0.11	6.6	0.61	36.6
0.12	7.2	0.62	37.2
0.13	7.8	0.63	37.8
0.14	8.4	0.64	38.4
0.15	9.0	0.65	39.0
0.16	9.6	0.66	39.6
0.17	10.2	0.67	40.2
0.18	10.8	0.68	40.8
0.19	11.4	0.69	41.4
0.20	12.0	0.70	42.0
0.21	12.6	0.71	42.6
0.22	13.2	0.72	43.2
0.23	13.8	0.73	43.8
0.24	14.4	0.74	44.4
0.25	15.0	0.75	45.0
0.26	15.6	0.76	45.6
0.27	16.2	0.77	46.2
0.28	16.8	0.78	46.8
0.29	17.4	0.79	47.4
0.30	18.0	0.80	48.0
0.31	18.6	0.81	48.6
0.32	19.2	0.82	49.2
0.33	19.8	0.83	49.8
0.34	20.4	0.84	50.4
0.35	21.0	0.85	51.0
0.36	21.6	0.86	51.6
0.37	22.2	0.87	52.2
0.38	22.8	0.88	52.8
0.39	23.4	0.89	53.4
0.40	24.0	0.90	54.0
0.41	24.6	0.91	54.6
0.42	25.2	0.92	55.2
0.43	25.8	0.93	55.8
0.44	26.4	0.94	56.4
0.45	27.0	0.95	57.0
0.46	27.6	0.96	57.6
0.47	28.2	0.97	58.2
0.48	28.8	0.98	58.8
0.49	29.4	0.99	59.4
0.50	30.0		

From seconds of an arc to decimal minutes of an arc/Fra buesekunder til decimalbueminutter			
SEC	MIN	SEC	MIN
1	0.02	31	0.52
2	0.03	32	0.53
3	0.05	33	0.55
4	0.07	34	0.57
5	0.08	35	0.58
6	0.10	36	0.60
7	0.12	37	0.62
8	0.13	38	0.63
9	0.15	39	0.65
10	0.17	40	0.67
11	0.18	41	0.68
12	0.20	42	0.70
13	0.22	43	0.72
14	0.23	44	0.73
15	0.25	45	0.75
16	0.27	46	0.77
17	0.28	47	0.78
18	0.30	48	0.80
19	0.32	49	0.82
20	0.33	50	0.83
21	0.35	51	0.85
22	0.37	52	0.87
23	0.38	53	0.88
24	0.40	54	0.90
25	0.42	55	0.92
26	0.43	56	0.93
27	0.45	57	0.95
28	0.47	58	0.97
29	0.48	59	0.98
30	0.50		

GEN 2.7 Sunrise/Sunset Tables

1. General

The tables on the following pages have been produced in cooperation with Copenhagen University, Astronomical Observatory, who has made the calculations and permitted the use of these in this publication.

According to the Alphabetical Index, Denmark is divided into 4 areas, each having its own table. The areas and periods are given in the tables shown overleaf as follows:

- Table 1 Karup/Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) valid for the area west of 11° E including the island Læsø.
- Table 2 København/Kastrup valid for the area east of 11° E with the exception of the islands Læsø, Bornholm and Ertholmene.
- Table 3 Bornholm/Rønne valid for the area over the islands Bornholm and Ertholmene (located in Sweden FIR).
- Table 4 Tyra E valid for the North Sea area west of 8° E.

1.1 The times are given for the sunrise and sunset and for the beginning and end of civil twilight in Denmark, according to the Alphabetical Index for the period 2024 - 2031. For the 8 year period, the tables are calculated for 2024, which is used as a referenceyear. In this period the variation at a given pos tion, at a given date, throughout the period from the reference year is negligible.

All times are UTC.

1.2 It is to be noted, that the times given for sunrise and sunset (SR/SS) are calculated for the upper edge of the sun at a horizontal refraction of 35', and that the times apply at mean sea level at the listed positions.

The times given for beginning and end of civil twilight have been calculated for an altitude of the sun of -6° as commonly used.

2. Alphabetical Index

GEN 2.7 Solopgang/solnedgangs-tabeller

1. Generelt

Tabellerne på de følgende sider er blevet til i samarbejde med Københavns Universitet, Astronomisk Observatorium, som har foretaget de nødvendige beregninger og med hvis tilladelse disse publiceres.

Ifølge den Alfabetiske liste, er Danmark inddelt i 4 områder, som hver har deres tabel. Områderne og perioderne er beskrevet i de efterfølgende tabeller som følger:

- Tabel 1 Karup/Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) gældende for området vest for 11° E inklusive Læsø.
- Tabel 2 København/Kastrup gældende for området øst for 11° E med undtagelse af Læsø, Bornholm og Ertholmene.
- Tabel 3 Bornholm/Rønne gældende for området over Bornholm og Ertholmene (beliggende i Sweden FIR).
- Tabel 4 Tyra E gældende for området over Nordsøen vest for 8° E.

1.1 Tidspunkterne er angivet for solopgang og solnedgang og tidspunkterne for det borgerlige tusmørkes begyndelse og afslutning i Danmark, som angivet i den Alfabetiske liste for perioden 2024 - 2031. For 8 års perioden er tabellerne beregnet for 2024, som anvendes som referenceår.
I denne periode er variationen fra referenceåret ubetydelig.

Alle tider i UTC.

1.2 Det bemærkes specielt, at de anførte tidspunkter for solopgang og solnedgang (SR/SS) er beregnet for solens øvre rand ved en horisontal refraktion på 35' og at de gælder ved havets overflade på de angivne positioner.

Tidspunkterne for det borgerlige tusmørkes begyndelse og afslutning er efter almindelig standard beregnet til en solhøjde på -6°.

2. Alfabetisk liste

Place/Sted **Page/Side**

Bornholm/Rønne . . . . . GEN 2.7 - 08
Karup/Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV). . . . . GEN 2.7 - 02
København/Kastrup . . . . . GEN 2.7 - 05
Tyra E. . . . . GEN 2.7 - 11

Table 1 - West of 11°E including the island of Læsø
(Data REF: EKKA - Karup/Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) PSN 56 18N 009 07E)

2024 - 2031

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
	JAN					**FEB**			
01	0710	0757	1457	1544	01	0639	0721	1554	1636
02	0710	0757	1458	1545	02	0638	0719	1556	1637
03	0709	0756	1500	1547	03	0636	0717	1558	1639
04	0709	0756	1501	1548	04	0634	0715	1601	1642
05	0708	0755	1502	1549	05	0632	0713	1603	1644
06	0708	0755	1504	1551	06	0630	0711	1605	1646
07	0707	0754	1505	1552	07	0629	0709	1607	1647
08	0708	0754	1507	1553	08	0627	0707	1610	1650
09	0707	0753	1508	1554	09	0624	0704	1612	1652
10	0706	0752	1510	1556	10	0622	0702	1614	1654
11	0705	0751	1512	1558	11	0620	0700	1616	1656
12	0704	0750	1513	1559	12	0618	0658	1619	1659
13	0703	0749	1515	1601	13	0617	0656	1621	1700
14	0703	0748	1517	1602	14	0614	0653	1623	1702
15	0702	0747	1519	1604	15	0612	0651	1625	1704
16	0701	0746	1521	1606	16	0610	0649	1627	1706
17	0700	0745	1523	1608	17	0607	0646	1630	1709
18	0658	0743	1525	1610	18	0605	0644	1632	1711
19	0658	0742	1527	1611	19	0603	0642	1634	1713
20	0657	0741	1529	1613	20	0600	0639	1636	1715
21	0655	0739	1531	1615	21	0559	0637	1638	1716
22	0654	0738	1533	1617	22	0556	0634	1641	1719
23	0653	0736	1535	1618	23	0554	0632	1643	1721
24	0652	0735	1537	1620	24	0551	0629	1645	1723
25	0650	0733	1539	1622	25	0549	0627	1647	1725
26	0648	0731	1541	1624	26	0547	0625	1649	1727
27	0647	0730	1543	1626	27	0544	0622	1652	1730
28	0646	0728	1545	1627	28	0541	0619	1654	1732
29	0644	0726	1547	1629	29	0539	0617	1656	1734
30	0642	0724	1550	1632					
31	0641	0723	1552	1634					
	MAR					**APR**			
01	0536	0614	1658	1736	01	0415	0453	1803	1841
02	0534	0612	1700	1738	02	0411	0450	1805	1844
03	0531	0609	1702	1740	03	0408	0447	1807	1846
04	0530	0607	1705	1742	04	0406	0445	1809	1848
05	0527	0604	1707	1744	05	0403	0442	1811	1850
06	0525	0602	1709	1746	06	0401	0440	1813	1852
07	0522	0559	1711	1748	07	0358	0437	1815	1854
08	0519	0556	1713	1750	08	0355	0434	1817	1856
09	0517	0554	1715	1752	09	0352	0432	1820	1900
10	0514	0551	1717	1754	10	0349	0429	1822	1902
11	0512	0549	1719	1756	11	0347	0427	1824	1904
12	0509	0546	1721	1758	12	0344	0424	1826	1906
13	0506	0543	1724	1801	13	0341	0421	1828	1908
14	0504	0541	1726	1803	14	0338	0419	1830	1911
15	0501	0538	1728	1805	15	0335	0416	1832	1913
16	0458	0535	1730	1807	16	0333	0414	1834	1915
17	0456	0533	1732	1809	17	0330	0411	1836	1917
18	0453	0530	1734	1811	18	0328	0409	1838	1919
19	0450	0527	1736	1813	19	0324	0406	1840	1922
20	0448	0525	1738	1815	20	0322	0404	1842	1924
21	0445	0522	1740	1817	21	0319	0401	1844	1926
22	0441	0519	1742	1820	22	0316	0359	1846	1929
23	0439	0517	1744	1822	23	0313	0356	1848	1931
24	0436	0514	1746	1824	24	0311	0354	1851	1934
25	0433	0511	1749	1827	25	0309	0352	1853	1936
26	0431	0509	1751	1829	26	0305	0349	1855	1939
27	0428	0506	1753	1831	27	0303	0347	1857	1941
28	0425	0503	1755	1833	28	0300	0344	1859	1943
29	0423	0501	1757	1835	29	0257	0342	1901	1946
30	0420	0458	1759	1837	30	0255	0340	1903	1948
31	0417	0455	1801	1839					

2024 - 2031 (Continued)

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
	MAY					JUN			
01	0253	0338	1905	1950	01	0144	0243	2001	2100
02	0249	0335	1907	1953	02	0142	0242	2002	2102
03	0247	0333	1909	1955	03	0141	0241	2003	2103
04	0245	0331	1911	1957	04	0140	0240	2004	2104
05	0242	0329	1913	2000	05	0138	0239	2006	2107
06	0239	0326	1915	2002	06	0138	0239	2007	2108
07	0236	0324	1917	2005	07	0136	0238	2008	2110
08	0234	0322	1919	2007	08	0135	0237	2009	2111
09	0232	0320	1921	2009	09	0135	0237	2010	2112
10	0229	0318	1923	2012	10	0133	0236	2011	2114
11	0227	0316	1925	2014	11	0133	0236	2012	2115
12	0224	0314	1927	2017	12	0132	0235	2012	2115
13	0222	0312	1929	2019	13	0132	0235	2013	2116
14	0219	0310	1931	2022	14	0131	0235	2014	2118
15	0217	0308	1933	2024	15	0130	0234	2014	2118
16	0216	0307	1935	2026	16	0130	0234	2015	2119
17	0213	0305	1936	2028	17	0130	0234	2015	2119
18	0211	0303	1938	2030	18	0130	0234	2016	2120
19	0208	0301	1940	2033	19	0130	0234	2016	2120
20	0207	0300	1942	2035	20	0130	0234	2016	2120
21	0204	0258	1944	2038	21	0130	0234	2016	2120
22	0202	0256	1945	2039	22	0131	0235	2016	2120
23	0200	0255	1947	2042	23	0131	0235	2017	2121
24	0158	0253	1949	2044	24	0131	0235	2016	2120
25	0156	0252	1950	2046	25	0132	0236	2016	2120
26	0154	0250	1952	2048	26	0132	0236	2016	2120
27	0152	0249	1953	2050	27	0133	0237	2016	2120
28	0151	0248	1955	2052	28	0135	0238	2016	2119
29	0148	0246	1956	2054	29	0135	0238	2015	2118
30	0147	0245	1958	2056	30	0136	0239	2015	2118
31	0145	0244	1959	2058					
	JUL					AUG			
01	0137	0240	2014	2117	01	0238	0327	1932	2021
02	0139	0241	2014	2116	02	0241	0329	1930	2018
03	0140	0242	2013	2115	03	0243	0331	1927	2015
04	0141	0243	2013	2115	04	0245	0333	1925	2013
05	0143	0244	2012	2113	05	0247	0334	1923	2010
06	0144	0245	2011	2112	06	0249	0336	1921	2008
07	0146	0246	2010	2110	07	0252	0338	1919	2005
08	0147	0247	2009	2109	08	0254	0340	1917	2003
09	0149	0249	2008	2108	09	0256	0342	1914	2000
10	0151	0250	2007	2106	10	0259	0344	1912	1957
11	0152	0251	2006	2105	11	0301	0346	1910	1955
12	0155	0253	2005	2103	12	0303	0348	1907	1952
13	0156	0254	2004	2102	13	0306	0350	1905	1949
14	0159	0256	2002	2059	14	0308	0352	1903	1947
15	0200	0257	2001	2058	15	0310	0354	1900	1944
16	0203	0259	2000	2056	16	0313	0356	1858	1941
17	0204	0300	1958	2054	17	0315	0358	1855	1938
18	0207	0302	1957	2052	18	0317	0400	1853	1936
19	0208	0303	1955	2050	19	0319	0402	1851	1934
20	0211	0305	1954	2048	20	0322	0404	1848	1930
21	0213	0307	1952	2046	21	0324	0406	1846	1928
22	0215	0308	1950	2043	22	0326	0408	1843	1925
23	0217	0310	1949	2042	23	0328	0410	1841	1923
24	0220	0312	1947	2039	24	0331	0412	1838	1919
25	0222	0314	1945	2037	25	0333	0414	1836	1917
26	0225	0316	1943	2034	26	0335	0416	1833	1914
27	0226	0317	1941	2032	27	0337	0418	1830	1911
28	0228	0319	1940	2031	28	0340	0420	1828	1908
29	0231	0321	1938	2028	29	0342	0422	1825	1905
30	0233	0323	1936	2026	30	0344	0424	1823	1903
31	0236	0325	1934	2023	31	0346	0426	1820	1900

2024 - 2031 (Continued)

Day	SEP TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	OCT TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0348	0428	1817	1857	01	0450	0527	1658	1735
02	0350	0430	1815	1855	02	0452	0529	1655	1732
03	0353	0432	1812	1851	03	0454	0531	1652	1729
04	0355	0434	1810	1849	04	0456	0533	1650	1727
05	0357	0436	1807	1846	05	0459	0536	1647	1724
06	0359	0438	1804	1843	06	0501	0538	1644	1721
07	0401	0440	1802	1841	07	0503	0540	1642	1719
08	0403	0442	1759	1838	08	0505	0542	1639	1716
09	0406	0444	1756	1834	09	0506	0544	1637	1715
10	0408	0446	1754	1832	10	0508	0546	1634	1712
11	0410	0448	1751	1829	11	0510	0548	1631	1709
12	0412	0450	1748	1826	12	0512	0550	1629	1707
13	0414	0452	1746	1824	13	0514	0552	1626	1704
14	0416	0454	1743	1821	14	0516	0554	1624	1702
15	0418	0456	1740	1818	15	0518	0556	1621	1659
16	0420	0458	1738	1816	16	0520	0558	1619	1657
17	0422	0500	1735	1813	17	0522	0600	1616	1654
18	0424	0502	1732	1810	18	0524	0602	1614	1652
19	0425	0503	1730	1808	19	0527	0605	1611	1649
20	0427	0505	1727	1805	20	0529	0607	1609	1647
21	0430	0507	1724	1801	21	0530	0609	1606	1645
22	0432	0509	1722	1759	22	0532	0611	1604	1643
23	0434	0511	1719	1756	23	0534	0613	1602	1641
24	0436	0513	1716	1753	24	0536	0615	1559	1638
25	0438	0515	1713	1750	25	0538	0617	1557	1636
26	0440	0517	1711	1748	26	0540	0619	1555	1634
27	0442	0519	1708	1745	27	0543	0622	1552	1631
28	0444	0521	1705	1742	28	0545	0624	1550	1629
29	0446	0523	1703	1740	29	0546	0626	1548	1628
30	0448	0525	1700	1737	30	0548	0628	1545	1625
					31	0550	0630	1543	1623

Day	NOV TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	DEC TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0552	0632	1541	1621	01	0647	0733	1452	1538
02	0555	0635	1539	1619	02	0648	0734	1451	1537
03	0557	0637	1537	1617	03	0650	0736	1451	1537
04	0558	0639	1535	1616	04	0651	0738	1450	1537
05	0600	0641	1532	1613	05	0652	0739	1449	1536
06	0602	0643	1530	1611	06	0654	0741	1449	1536
07	0604	0645	1528	1609	07	0655	0742	1448	1535
08	0606	0647	1526	1607	08	0656	0743	1448	1535
09	0608	0650	1524	1606	09	0658	0745	1447	1534
10	0610	0652	1523	1605	10	0659	0746	1447	1534
11	0612	0654	1521	1603	11	0659	0747	1447	1535
12	0614	0656	1519	1601	12	0700	0748	1447	1535
13	0616	0658	1517	1559	13	0701	0749	1446	1534
14	0617	0700	1515	1558	14	0702	0750	1446	1534
15	0619	0702	1513	1556	15	0703	0751	1446	1534
16	0621	0704	1512	1555	16	0704	0752	1447	1535
17	0623	0706	1510	1553	17	0705	0753	1447	1535
18	0625	0708	1508	1551	18	0706	0754	1447	1535
19	0626	0710	1507	1551	19	0706	0754	1447	1535
20	0628	0712	1505	1549	20	0707	0755	1448	1536
21	0630	0714	1504	1548	21	0707	0755	1448	1536
22	0632	0716	1503	1547	22	0708	0756	1449	1537
23	0634	0718	1501	1545	23	0708	0756	1449	1537
24	0635	0720	1500	1545	24	0709	0757	1450	1538
25	0637	0722	1459	1544	25	0709	0757	1451	1539
26	0639	0724	1457	1542	26	0709	0757	1452	1540
27	0641	0726	1456	1541	27	0709	0757	1453	1541
28	0643	0728	1455	1540	28	0709	0757	1454	1542
29	0643	0729	1454	1540	29	0709	0757	1455	1543
30	0645	0731	1453	1539	30	0709	0757	1456	1544
					31	0710	0757	1457	1544

Table 2 - East of 11°E with the exception of the islands Læsø, Bornholm and Ertholmene
(Data REF: EKCH - København/Kastrup PSN 55 37N 012 39E)

2024 - 2031

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
	JAN					FEB			
01	0652	0738	1447	1533	01	0623	0704	1543	1624
02	0652	0738	1449	1535	02	0621	0702	1545	1626
03	0652	0738	1450	1536	03	0620	0700	1547	1627
04	0651	0737	1451	1537	04	0618	0658	1549	1629
05	0651	0737	1453	1539	05	0616	0656	1551	1631
06	0650	0736	1454	1540	06	0614	0654	1554	1634
07	0651	0736	1455	1540	07	0612	0652	1556	1636
08	0650	0735	1457	1542	08	0611	0650	1558	1637
09	0649	0734	1458	1543	09	0609	0648	1600	1639
10	0649	0734	1500	1545	10	0607	0646	1602	1641
11	0648	0733	1502	1547	11	0605	0644	1604	1643
12	0647	0732	1503	1548	12	0603	0642	1607	1646
13	0647	0731	1505	1549	13	0600	0639	1609	1648
14	0646	0730	1507	1551	14	0558	0637	1611	1650
15	0645	0729	1509	1553	15	0557	0635	1613	1651
16	0644	0728	1510	1554	16	0555	0633	1615	1653
17	0643	0727	1512	1556	17	0552	0630	1617	1655
18	0643	0726	1514	1557	18	0550	0628	1619	1657
19	0641	0724	1516	1559	19	0548	0626	1622	1700
20	0640	0723	1518	1601	20	0545	0623	1624	1702
21	0639	0722	1520	1603	21	0543	0621	1626	1704
22	0637	0720	1522	1605	22	0541	0619	1628	1706
23	0637	0719	1524	1606	23	0538	0616	1630	1708
24	0635	0717	1526	1608	24	0537	0614	1632	1709
25	0634	0716	1528	1610	25	0535	0612	1634	1711
26	0632	0714	1530	1612	26	0532	0609	1637	1714
27	0630	0712	1532	1614	27	0530	0607	1639	1716
28	0630	0711	1534	1615	28	0527	0604	1641	1718
29	0628	0709	1536	1617	29	0525	0602	1643	1720
30	0626	0707	1539	1620					
31	0625	0706	1541	1622					
	MAR					APR			
01	0522	0559	1645	1722	01	0401	0439	1748	1826
02	0520	0557	1647	1724	02	0359	0437	1750	1828
03	0517	0554	1649	1726	03	0356	0434	1752	1830
04	0515	0552	1651	1728	04	0354	0432	1754	1832
05	0512	0549	1653	1730	05	0351	0429	1756	1834
06	0510	0547	1655	1732	06	0349	0427	1758	1836
07	0507	0544	1657	1734	07	0346	0424	1800	1838
08	0505	0542	1659	1736	08	0343	0422	1802	1841
09	0502	0539	1702	1739	09	0340	0419	1804	1843
10	0500	0537	1704	1741	10	0337	0416	1806	1845
11	0457	0534	1706	1743	11	0335	0414	1808	1847
12	0454	0531	1708	1745	12	0332	0411	1810	1849
13	0452	0529	1710	1747	13	0329	0409	1812	1852
14	0449	0526	1712	1749	14	0326	0406	1814	1854
15	0447	0524	1714	1751	15	0324	0404	1816	1856
16	0444	0521	1716	1753	16	0321	0401	1818	1858
17	0441	0518	1718	1755	17	0319	0359	1820	1900
18	0439	0516	1720	1757	18	0316	0357	1822	1903
19	0436	0513	1722	1759	19	0313	0354	1824	1905
20	0434	0511	1724	1801	20	0311	0352	1826	1907
21	0431	0508	1726	1803	21	0308	0349	1828	1909
22	0428	0505	1728	1805	22	0305	0347	1830	1912
23	0426	0503	1730	1807	23	0303	0345	1832	1914
24	0423	0500	1732	1809	24	0300	0342	1834	1916
25	0421	0458	1734	1811	25	0258	0340	1836	1918
26	0418	0455	1736	1813	26	0254	0337	1838	1921
27	0415	0452	1738	1815	27	0252	0335	1840	1923
28	0413	0450	1740	1817	28	0250	0333	1842	1925
29	0410	0447	1742	1819	29	0247	0331	1844	1928
30	0408	0445	1744	1821	30	0244	0328	1846	1930
31	0404	0442	1746	1824					

2024 - 2031 (Continued)

MAY

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0242	0326	1848	1932
02	0240	0324	1850	1934
03	0237	0322	1852	1937
04	0235	0320	1854	1939
05	0233	0318	1856	1941
06	0229	0315	1858	1944
07	0227	0313	1900	1946
08	0224	0311	1902	1949
09	0222	0309	1904	1951
10	0220	0307	1905	1952
11	0217	0305	1907	1955
12	0215	0303	1909	1957
13	0213	0302	1911	2000
14	0211	0300	1913	2002
15	0209	0258	1915	2004
16	0206	0256	1917	2007
17	0204	0254	1918	2008
18	0202	0253	1920	2011
19	0200	0251	1922	2013
20	0158	0249	1924	2015
21	0156	0248	1925	2017
22	0154	0246	1927	2019
23	0152	0245	1929	2022
24	0150	0243	1930	2023
25	0148	0242	1932	2026
26	0147	0241	1933	2027
27	0145	0239	1935	2029
28	0143	0238	1936	2031
29	0142	0237	1938	2033
30	0140	0236	1939	2035
31	0139	0235	1940	2036

JUN

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0137	0234	1942	2039
02	0136	0233	1943	2040
03	0135	0232	1944	2041
04	0133	0231	1945	2043
05	0132	0230	1947	2045
06	0131	0229	1948	2046
07	0130	0229	1949	2048
08	0129	0228	1950	2049
09	0128	0227	1951	2050
10	0127	0227	1951	2051
11	0126	0226	1952	2052
12	0126	0226	1953	2053
13	0126	0226	1954	2054
14	0126	0226	1954	2054
15	0124	0225	1955	2056
16	0124	0225	1955	2056
17	0124	0225	1956	2057
18	0124	0225	1956	2057
19	0124	0225	1957	2058
20	0124	0225	1957	2058
21	0125	0226	1957	2058
22	0125	0226	1957	2058
23	0125	0226	1957	2058
24	0126	0227	1957	2058
25	0126	0227	1957	2058
26	0127	0228	1957	2058
27	0128	0228	1957	2057
28	0129	0229	1956	2056
29	0129	0229	1956	2056
30	0130	0230	1956	2056

JUL

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0132	0231	1955	2054
02	0133	0232	1955	2054
03	0134	0233	1954	2053
04	0135	0234	1954	2053
05	0137	0235	1953	2051
06	0138	0236	1952	2050
07	0139	0237	1951	2049
08	0141	0238	1950	2047
09	0142	0239	1949	2046
10	0145	0241	1948	2044
11	0146	0242	1947	2043
12	0147	0243	1946	2042
13	0150	0245	1945	2040
14	0151	0246	1944	2039
15	0153	0247	1943	2037
16	0155	0249	1941	2035
17	0156	0250	1940	2034
18	0159	0252	1938	2031
19	0201	0254	1937	2030
20	0203	0255	1935	2027
21	0205	0257	1934	2026
22	0207	0258	1932	2023
23	0209	0300	1931	2022
24	0211	0302	1929	2020
25	0213	0303	1927	2017
26	0215	0305	1925	2015
27	0218	0307	1924	2013
28	0220	0309	1922	2011
29	0222	0311	1920	2009
30	0224	0312	1918	2006
31	0226	0314	1916	2004

AUG

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0229	0316	1914	2001
02	0231	0318	1912	1959
03	0233	0320	1910	1957
04	0236	0322	1908	1954
05	0237	0323	1906	1952
06	0239	0325	1904	1950
07	0242	0327	1902	1947
08	0244	0329	1900	1945
09	0246	0331	1857	1942
10	0249	0333	1855	1939
11	0251	0335	1853	1937
12	0253	0337	1851	1935
13	0256	0339	1848	1931
14	0258	0341	1846	1929
15	0259	0342	1844	1927
16	0302	0344	1841	1923
17	0304	0346	1839	1921
18	0306	0348	1837	1919
19	0308	0350	1834	1916
20	0311	0352	1832	1913
21	0313	0354	1830	1911
22	0315	0356	1827	1908
23	0317	0358	1825	1906
24	0320	0400	1822	1902
25	0322	0402	1820	1900
26	0324	0404	1817	1857
27	0326	0406	1815	1855
28	0327	0407	1812	1852
29	0330	0409	1810	1849
30	0332	0411	1807	1846
31	0334	0413	1805	1844

2024 - 2031 (Continued)

SEP					OCT				
Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0336	0415	1802	1841	01	0436	0513	1644	1721
02	0338	0417	1759	1838	02	0438	0515	1641	1718
03	0340	0419	1757	1836	03	0440	0517	1639	1716
04	0343	0421	1754	1832	04	0442	0519	1636	1713
05	0345	0423	1752	1830	05	0444	0521	1634	1711
06	0347	0425	1749	1827	06	0446	0523	1631	1708
07	0349	0427	1747	1825	07	0448	0525	1628	1705
08	0351	0429	1744	1822	08	0450	0527	1626	1703
09	0353	0431	1741	1819	09	0452	0529	1623	1700
10	0354	0432	1739	1817	10	0454	0531	1621	1658
11	0356	0434	1736	1814	11	0456	0533	1618	1655
12	0359	0436	1734	1811	12	0458	0535	1616	1653
13	0401	0438	1731	1808	13	0500	0537	1613	1650
14	0403	0440	1728	1805	14	0502	0539	1611	1648
15	0405	0442	1726	1803	15	0504	0541	1608	1645
16	0407	0444	1723	1800	16	0506	0543	1606	1643
17	0409	0446	1720	1757	17	0508	0545	1604	1641
18	0411	0448	1718	1755	18	0509	0547	1601	1639
19	0413	0450	1715	1752	19	0511	0549	1559	1637
20	0415	0452	1713	1750	20	0513	0551	1556	1634
21	0416	0453	1710	1747	21	0515	0553	1554	1632
22	0418	0455	1707	1744	22	0517	0555	1552	1630
23	0420	0457	1705	1742	23	0519	0557	1549	1627
24	0422	0459	1702	1739	24	0521	0559	1547	1625
25	0424	0501	1659	1736	25	0523	0601	1545	1623
26	0426	0503	1657	1734	26	0525	0603	1542	1620
27	0428	0505	1654	1731	27	0526	0605	1540	1619
28	0430	0507	1652	1729	28	0529	0608	1538	1617
29	0432	0509	1649	1726	29	0531	0610	1536	1615
30	0434	0511	1646	1723	30	0533	0612	1533	1612
					31	0535	0614	1531	1610

NOV					DEC				
Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0537	0616	1529	1608	01	0630	0715	1442	1527
02	0539	0618	1527	1606	02	0631	0716	1441	1526
03	0540	0620	1525	1605	03	0633	0718	1441	1526
04	0542	0622	1523	1603	04	0634	0719	1440	1525
05	0544	0624	1521	1601	05	0636	0721	1439	1524
06	0546	0626	1519	1559	06	0636	0722	1439	1525
07	0548	0628	1517	1557	07	0637	0723	1438	1524
08	0551	0631	1515	1555	08	0639	0725	1438	1524
09	0552	0633	1513	1554	09	0640	0726	1438	1524
10	0554	0635	1511	1552	10	0641	0727	1437	1523
11	0556	0637	1509	1550	11	0642	0728	1437	1523
12	0558	0639	1508	1549	12	0643	0729	1437	1523
13	0600	0641	1506	1547	13	0645	0731	1437	1523
14	0601	0643	1504	1546	14	0646	0732	1437	1523
15	0603	0645	1503	1545	15	0645	0732	1437	1524
16	0605	0647	1501	1543	16	0646	0733	1437	1524
17	0607	0649	1459	1541	17	0647	0734	1437	1524
18	0609	0651	1458	1540	18	0648	0735	1437	1524
19	0610	0653	1456	1539	19	0648	0735	1438	1525
20	0612	0655	1455	1538	20	0649	0736	1438	1525
21	0614	0657	1453	1536	21	0650	0737	1439	1526
22	0616	0659	1452	1535	22	0650	0737	1439	1526
23	0618	0701	1451	1534	23	0651	0738	1440	1527
24	0618	0702	1449	1533	24	0651	0738	1441	1528
25	0620	0704	1448	1532	25	0651	0738	1441	1528
26	0622	0706	1447	1531	26	0651	0738	1442	1529
27	0624	0708	1446	1530	27	0651	0738	1443	1530
28	0626	0710	1445	1529	28	0652	0738	1444	1530
29	0627	0711	1444	1528	29	0652	0738	1445	1531
30	0628	0713	1443	1528	30	0652	0738	1446	1532
					31	0652	0738	1447	1533

Table 3 - The islands Bornholm and Ertholmene
(Data REF: EKRN - Bornholm/Rønne PSN 55 04N 014 46E)

2024 - 2031

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
		JAN		
01	0641	0726	1442	1527
02	0641	0726	1444	1529
03	0641	0726	1445	1530
04	0640	0725	1446	1531
05	0640	0725	1447	1532
06	0640	0725	1449	1534
07	0640	0724	1450	1534
08	0639	0723	1452	1536
09	0639	0723	1453	1537
10	0638	0722	1455	1539
11	0637	0721	1456	1540
12	0636	0720	1458	1542
13	0636	0720	1500	1544
14	0636	0719	1501	1544
15	0635	0718	1503	1546
16	0633	0716	1505	1548
17	0632	0715	1507	1550
18	0631	0714	1509	1552
19	0631	0713	1510	1552
20	0630	0712	1512	1554
21	0628	0710	1514	1556
22	0627	0709	1516	1558
23	0626	0708	1518	1600
24	0625	0706	1520	1601
25	0624	0705	1522	1603
26	0622	0703	1524	1605
27	0621	0702	1526	1607
28	0619	0700	1528	1609
29	0617	0658	1530	1611
30	0617	0657	1532	1612
31	0615	0655	1534	1614

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
		FEB		
01	0613	0653	1537	1617
02	0611	0651	1539	1619
03	0609	0649	1541	1621
04	0608	0647	1543	1622
05	0607	0646	1545	1624
06	0605	0644	1547	1626
07	0603	0642	1549	1628
08	0601	0640	1551	1630
09	0559	0638	1553	1632
10	0557	0636	1555	1634
11	0555	0633	1558	1636
12	0553	0631	1600	1638
13	0551	0629	1602	1640
14	0549	0627	1604	1642
15	0547	0625	1606	1644
16	0545	0623	1608	1646
17	0542	0620	1610	1648
18	0541	0618	1612	1649
19	0539	0616	1614	1651
20	0537	0614	1617	1654
21	0534	0611	1619	1656
22	0532	0609	1621	1658
23	0530	0607	1623	1700
24	0527	0604	1625	1702
25	0525	0602	1627	1704
26	0523	0600	1629	1706
27	0520	0557	1631	1708
28	0518	0555	1633	1710
29	0516	0552	1635	1711

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
		MAR		
01	0514	0550	1637	1713
02	0512	0548	1639	1715
03	0509	0545	1641	1717
04	0507	0543	1643	1719
05	0504	0540	1645	1721
06	0502	0538	1647	1723
07	0459	0535	1649	1725
08	0457	0533	1651	1727
09	0454	0530	1653	1729
10	0452	0528	1655	1731
11	0449	0525	1657	1733
12	0447	0523	1659	1735
13	0444	0520	1701	1737
14	0442	0518	1703	1739
15	0439	0515	1705	1741
16	0437	0513	1707	1743
17	0434	0510	1709	1745
18	0431	0507	1711	1747
19	0429	0505	1713	1749
20	0426	0502	1715	1751
21	0424	0500	1717	1753
22	0421	0457	1719	1755
23	0419	0455	1721	1757
24	0416	0452	1723	1759
25	0413	0450	1725	1802
26	0410	0447	1727	1804
27	0407	0444	1729	1806
28	0405	0442	1731	1808
29	0402	0439	1733	1810
30	0400	0437	1735	1812
31	0357	0434	1737	1814

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
		APR		
01	0355	0432	1739	1816
02	0352	0429	1741	1818
03	0350	0427	1743	1820
04	0347	0424	1745	1822
05	0344	0422	1747	1825
06	0341	0419	1749	1827
07	0339	0417	1751	1829
08	0336	0414	1752	1830
09	0334	0412	1754	1832
10	0331	0409	1756	1834
11	0328	0407	1758	1837
12	0325	0404	1800	1839
13	0323	0402	1802	1841
14	0320	0359	1804	1843
15	0318	0357	1806	1845
16	0315	0354	1808	1847
17	0312	0352	1810	1850
18	0310	0350	1812	1852
19	0307	0347	1814	1854
20	0305	0345	1816	1856
21	0301	0342	1818	1859
22	0259	0340	1820	1901
23	0257	0338	1822	1903
24	0254	0335	1824	1905
25	0251	0333	1826	1908
26	0249	0331	1828	1910
27	0247	0329	1830	1912
28	0244	0326	1832	1914
29	0241	0324	1833	1916
30	0239	0322	1835	1918

2024 - 2031 (Continued)

Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
	MAY					JUN			
01	0237	0320	1837	1920	01	0134	0229	1930	2025
02	0234	0318	1839	1923	02	0133	0228	1931	2026
03	0232	0316	1841	1925	03	0132	0227	1932	2027
04	0230	0314	1843	1927	04	0130	0226	1933	2029
05	0227	0311	1845	1929	05	0129	0225	1934	2030
06	0224	0309	1847	1932	06	0129	0225	1935	2031
07	0222	0307	1849	1934	07	0127	0224	1936	2033
08	0219	0305	1851	1937	08	0126	0223	1937	2034
09	0217	0303	1853	1939	09	0126	0223	1938	2035
10	0215	0301	1854	1940	10	0125	0222	1939	2036
11	0213	0300	1856	1943	11	0124	0222	1940	2038
12	0211	0258	1858	1945	12	0124	0222	1941	2039
13	0209	0256	1900	1947	13	0123	0221	1941	2039
14	0206	0254	1902	1950	14	0123	0221	1942	2040
15	0204	0252	1903	1951	15	0123	0221	1942	2040
16	0203	0251	1905	1953	16	0123	0221	1943	2041
17	0200	0249	1907	1956	17	0123	0221	1943	2041
18	0158	0247	1909	1958	18	0123	0221	1944	2042
19	0156	0246	1910	2000	19	0122	0221	1944	2043
20	0154	0244	1912	2002	20	0122	0221	1944	2043
21	0153	0243	1914	2004	21	0122	0221	1944	2043
22	0150	0241	1915	2006	22	0122	0221	1945	2044
23	0149	0240	1917	2008	23	0124	0222	1945	2043
24	0146	0238	1918	2010	24	0124	0222	1945	2043
25	0145	0237	1920	2012	25	0125	0223	1945	2043
26	0144	0236	1921	2013	26	0125	0223	1944	2042
27	0141	0234	1923	2016	27	0126	0224	1944	2042
28	0140	0233	1924	2017	28	0126	0224	1944	2042
29	0138	0232	1926	2020	29	0127	0225	1944	2042
30	0137	0231	1927	2021	30	0129	0226	1943	2040
31	0136	0230	1928	2022					
	JUL					AUG			
01	0129	0226	1943	2040	01	0224	0310	1903	1949
02	0130	0227	1942	2039	02	0226	0312	1901	1947
03	0131	0228	1942	2039	03	0228	0314	1859	1945
04	0133	0229	1941	2037	04	0231	0316	1857	1942
05	0134	0230	1941	2037	05	0232	0317	1855	1940
06	0135	0231	1940	2036	06	0234	0319	1853	1938
07	0136	0232	1939	2035	07	0237	0321	1851	1935
08	0138	0233	1938	2033	08	0239	0323	1849	1933
09	0140	0235	1937	2032	09	0241	0325	1847	1931
10	0141	0236	1936	2031	10	0244	0327	1845	1928
11	0143	0237	1935	2029	11	0245	0328	1842	1925
12	0144	0238	1934	2028	12	0247	0330	1840	1923
13	0147	0240	1933	2026	13	0250	0332	1838	1920
14	0148	0241	1932	2025	14	0252	0334	1836	1918
15	0149	0242	1931	2024	15	0254	0336	1833	1915
16	0152	0244	1929	2021	16	0256	0338	1831	1913
17	0153	0245	1928	2020	17	0259	0340	1829	1910
18	0155	0247	1927	2019	18	0301	0342	1827	1908
19	0157	0248	1925	2016	19	0302	0343	1824	1905
20	0159	0250	1924	2015	20	0304	0345	1822	1903
21	0201	0251	1922	2012	21	0307	0347	1819	1859
22	0203	0253	1921	2011	22	0309	0349	1817	1857
23	0205	0255	1919	2009	23	0311	0351	1815	1855
24	0207	0256	1917	2006	24	0313	0353	1812	1852
25	0209	0258	1916	2005	25	0315	0355	1810	1850
26	0212	0300	1914	2002	26	0318	0357	1807	1846
27	0213	0301	1912	2000	27	0319	0358	1805	1844
28	0215	0303	1911	1959	28	0321	0400	1802	1841
29	0218	0305	1909	1956	29	0323	0402	1800	1839
30	0220	0307	1907	1954	30	0325	0404	1758	1837
31	0221	0308	1905	1952	31	0328	0406	1755	1833

2024 - 2031 (Continued)

Day	SEP TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	OCT TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0330	0408	1753	1831	01	0428	0504	1636	1712
02	0332	0410	1750	1828	02	0430	0506	1633	1709
03	0334	0412	1747	1825	03	0432	0508	1631	1707
04	0335	0413	1745	1823	04	0434	0510	1628	1704
05	0337	0415	1742	1820	05	0436	0512	1626	1702
06	0339	0417	1740	1818	06	0438	0514	1623	1659
07	0342	0419	1737	1814	07	0440	0516	1621	1657
08	0344	0421	1735	1812	08	0442	0518	1618	1654
09	0346	0423	1732	1809	09	0443	0519	1616	1652
10	0348	0425	1730	1807	10	0445	0521	1613	1649
11	0349	0426	1727	1804	11	0447	0523	1611	1647
12	0351	0428	1725	1802	12	0448	0525	1608	1645
13	0353	0430	1722	1759	13	0450	0527	1606	1643
14	0355	0432	1719	1756	14	0452	0529	1603	1640
15	0357	0434	1717	1754	15	0454	0531	1601	1638
16	0359	0436	1714	1751	16	0456	0533	1559	1636
17	0401	0438	1712	1749	17	0458	0535	1556	1633
18	0404	0440	1709	1745	18	0500	0537	1554	1631
19	0405	0441	1707	1743	19	0502	0539	1551	1628
20	0407	0443	1704	1740	20	0504	0541	1549	1626
21	0409	0445	1701	1737	21	0506	0543	1547	1624
22	0411	0447	1659	1735	22	0508	0545	1544	1621
23	0413	0449	1656	1732	23	0510	0547	1542	1619
24	0415	0451	1654	1730	24	0511	0549	1540	1618
25	0417	0453	1651	1727	25	0513	0551	1538	1616
26	0419	0455	1648	1724	26	0515	0553	1535	1613
27	0420	0456	1646	1722	27	0517	0555	1533	1611
28	0422	0458	1643	1719	28	0519	0557	1531	1609
29	0424	0500	1641	1717	29	0521	0559	1529	1607
30	0426	0502	1638	1714	30	0523	0601	1527	1605
					31	0525	0604	1525	1604

Day	NOV TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	DEC TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0527	0606	1523	1602	01	0619	0703	1437	1521
02	0529	0608	1521	1600	02	0620	0704	1436	1520
03	0531	0610	1518	1557	03	0622	0706	1435	1519
04	0533	0612	1516	1555	04	0623	0707	1435	1519
05	0535	0614	1515	1554	05	0624	0709	1434	1519
06	0537	0616	1513	1552	06	0625	0710	1434	1519
07	0538	0618	1511	1551	07	0627	0712	1433	1518
08	0540	0620	1509	1549	08	0628	0713	1433	1518
09	0542	0622	1507	1547	09	0629	0714	1433	1518
10	0544	0624	1505	1545	10	0630	0715	1432	1517
11	0546	0626	1503	1543	11	0631	0716	1432	1517
12	0547	0628	1502	1543	12	0633	0718	1432	1517
13	0549	0630	1500	1541	13	0634	0719	1432	1517
14	0551	0632	1458	1539	14	0635	0720	1432	1517
15	0553	0634	1457	1538	15	0634	0720	1432	1518
16	0555	0636	1455	1536	16	0635	0721	1432	1518
17	0557	0638	1453	1534	17	0636	0722	1432	1518
18	0558	0640	1452	1534	18	0637	0723	1433	1519
19	0600	0642	1451	1533	19	0637	0723	1433	1519
20	0602	0644	1449	1531	20	0638	0724	1433	1519
21	0603	0645	1448	1530	21	0639	0725	1434	1520
22	0605	0647	1446	1528	22	0639	0725	1434	1520
23	0606	0649	1445	1528	23	0639	0725	1435	1521
24	0608	0651	1444	1527	24	0640	0726	1436	1522
25	0610	0653	1443	1526	25	0640	0726	1436	1522
26	0612	0655	1442	1525	26	0640	0726	1437	1523
27	0613	0656	1441	1524	27	0641	0726	1438	1523
28	0615	0658	1440	1523	28	0641	0726	1439	1524
29	0616	0700	1439	1523	29	0641	0726	1440	1525
30	0617	0701	1438	1522	30	0641	0726	1441	1526
					31	0641	0726	1442	1527

Table 4 - North Sea Area west of 8°E
(Data REF: EKTE - Tyra E PSN 55 43N 004 48E)

2024 - 2031

Day	TWIL FROM	JAN SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	FEB SR	SS	TWIL TO
01	0724	0810	1518	1604	01	0654	0735	1614	1655
02	0724	0810	1519	1605	02	0653	0734	1616	1657
03	0724	0810	1521	1607	03	0652	0732	1618	1658
04	0723	0809	1522	1608	04	0650	0730	1620	1700
05	0723	0809	1523	1609	05	0648	0728	1622	1702
06	0722	0808	1525	1611	06	0646	0726	1625	1705
07	0722	0808	1526	1612	07	0644	0724	1627	1707
08	0722	0807	1528	1613	08	0642	0722	1629	1709
09	0721	0806	1529	1614	09	0641	0720	1631	1710
10	0721	0806	1531	1616	10	0638	0717	1633	1712
11	0720	0805	1533	1618	11	0636	0715	1635	1714
12	0719	0804	1534	1619	12	0634	0713	1638	1717
13	0718	0803	1536	1621	13	0632	0711	1640	1719
14	0718	0802	1538	1622	14	0630	0709	1642	1721
15	0717	0801	1540	1624	15	0628	0707	1644	1723
16	0716	0800	1541	1625	16	0626	0704	1646	1724
17	0715	0759	1543	1627	17	0624	0702	1649	1727
18	0713	0757	1545	1629	18	0622	0700	1651	1729
19	0713	0756	1547	1630	19	0619	0657	1653	1731
20	0712	0755	1549	1632	20	0617	0655	1655	1733
21	0710	0753	1551	1634	21	0615	0653	1657	1735
22	0709	0752	1553	1636	22	0612	0650	1659	1737
23	0708	0751	1555	1638	23	0610	0648	1701	1739
24	0707	0749	1557	1639	24	0608	0646	1704	1742
25	0706	0748	1559	1641	25	0606	0643	1706	1743
26	0704	0746	1601	1643	26	0604	0641	1708	1745
27	0702	0744	1603	1645	27	0601	0638	1710	1747
28	0701	0743	1605	1647	28	0559	0636	1712	1749
29	0700	0741	1607	1648	29	0556	0633	1714	1751
30	0658	0739	1610	1651					
31	0656	0737	1612	1653					

Day	TWIL FROM	MAR SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	APR SR	SS	TWIL TO
01	0554	0631	1716	1753	01	0433	0511	1820	1858
02	0551	0628	1718	1755	02	0430	0508	1822	1900
03	0549	0626	1720	1757	03	0428	0506	1824	1902
04	0546	0623	1723	1800	04	0425	0503	1826	1904
05	0544	0621	1725	1802	05	0422	0500	1828	1906
06	0541	0618	1727	1804	06	0420	0458	1830	1908
07	0539	0616	1729	1806	07	0416	0455	1832	1911
08	0536	0613	1731	1808	08	0414	0453	1834	1913
09	0534	0611	1733	1810	09	0411	0450	1836	1915
10	0531	0608	1735	1812	10	0409	0448	1838	1917
11	0528	0605	1737	1814	11	0406	0445	1840	1919
12	0526	0603	1739	1816	12	0404	0443	1842	1921
13	0523	0600	1741	1818	13	0400	0440	1844	1924
14	0521	0558	1743	1820	14	0358	0438	1846	1926
15	0518	0555	1745	1822	15	0355	0435	1848	1928
16	0515	0552	1747	1824	16	0353	0433	1850	1930
17	0513	0550	1749	1826	17	0350	0430	1852	1932
18	0510	0547	1751	1828	18	0347	0428	1854	1935
19	0508	0545	1753	1830	19	0344	0425	1856	1937
20	0505	0542	1755	1832	20	0342	0423	1858	1939
21	0502	0539	1757	1834	21	0339	0420	1900	1941
22	0500	0537	1759	1836	22	0336	0418	1902	1944
23	0457	0534	1801	1838	23	0334	0416	1904	1946
24	0455	0532	1803	1840	24	0331	0413	1906	1948
25	0452	0529	1805	1842	25	0329	0411	1908	1950
26	0449	0526	1807	1844	26	0325	0408	1910	1953
27	0447	0524	1809	1846	27	0323	0406	1912	1955
28	0444	0521	1811	1848	28	0321	0404	1914	1957
29	0442	0519	1814	1851	29	0318	0402	1916	2000
30	0438	0516	1816	1854	30	0315	0359	1918	2002
31	0435	0513	1818	1856					

2024 - 2031 (Continued)

Day	MAY TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	JUN TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0313	0357	1920	2004	01	0207	0304	2014	2111
02	0310	0355	1922	2007	02	0206	0303	2015	2112
03	0308	0353	1924	2009	03	0204	0302	2016	2114
04	0306	0351	1926	2011	04	0204	0302	2018	2116
05	0302	0348	1928	2014	05	0203	0301	2019	2117
06	0300	0346	1930	2016	06	0201	0300	2020	2119
07	0258	0344	1932	2018	07	0200	0259	2021	2120
08	0255	0342	1934	2021	08	0200	0259	2022	2121
09	0253	0340	1936	2023	09	0158	0258	2023	2123
10	0250	0338	1937	2025	10	0158	0258	2024	2124
11	0248	0336	1939	2027	11	0157	0257	2024	2124
12	0246	0334	1941	2029	12	0157	0257	2025	2125
13	0243	0332	1943	2032	13	0155	0256	2026	2127
14	0242	0331	1945	2034	14	0155	0256	2026	2127
15	0239	0329	1947	2037	15	0155	0256	2027	2128
16	0237	0327	1949	2039	16	0155	0256	2028	2129
17	0235	0325	1950	2040	17	0155	0256	2028	2129
18	0233	0324	1952	2043	18	0155	0256	2028	2129
19	0231	0322	1954	2045	19	0155	0256	2029	2130
20	0228	0320	1956	2048	20	0155	0256	2029	2130
21	0227	0319	1957	2049	21	0155	0256	2029	2130
22	0224	0317	1959	2052	22	0156	0257	2029	2130
23	0223	0316	2001	2054	23	0156	0257	2029	2130
24	0221	0314	2002	2055	24	0156	0257	2029	2130
25	0219	0313	2004	2058	25	0157	0258	2029	2130
26	0217	0311	2005	2059	26	0157	0258	2029	2130
27	0215	0310	2007	2102	27	0158	0259	2029	2130
28	0214	0309	2008	2103	28	0158	0259	2029	2130
29	0212	0308	2010	2106	29	0200	0300	2028	2128
30	0210	0306	2011	2107	30	0201	0301	2028	2128
31	0209	0305	2013	2109					

Day	JUL TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	AUG TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0202	0302	2027	2127	01	0259	0347	1946	2034
02	0203	0303	2027	2127	02	0302	0349	1944	2031
03	0204	0303	2026	2125	03	0304	0351	1942	2029
04	0205	0304	2026	2125	04	0307	0353	1940	2026
05	0206	0305	2025	2124	05	0308	0354	1938	2024
06	0209	0307	2024	2122	06	0310	0356	1936	2022
07	0210	0308	2023	2121	07	0313	0358	1934	2019
08	0211	0309	2022	2120	08	0315	0400	1931	2016
09	0213	0310	2021	2118	09	0317	0402	1929	2014
10	0214	0311	2020	2117	10	0320	0404	1927	2011
11	0217	0313	2019	2115	11	0322	0406	1925	2009
12	0218	0314	2018	2114	12	0324	0408	1922	2006
13	0219	0315	2017	2113	13	0327	0410	1920	2003
14	0222	0317	2016	2111	14	0329	0412	1918	2001
15	0223	0318	2015	2110	15	0331	0414	1915	1958
16	0226	0320	2013	2107	16	0332	0415	1913	1956
17	0227	0321	2012	2106	17	0335	0417	1911	1953
18	0230	0323	2010	2103	18	0337	0419	1908	1950
19	0231	0324	2009	2102	19	0339	0421	1906	1948
20	0233	0326	2007	2100	20	0342	0423	1904	1945
21	0236	0328	2006	2058	21	0344	0425	1901	1942
22	0237	0329	2004	2056	22	0346	0427	1859	1940
23	0240	0331	2003	2054	23	0348	0429	1856	1937
24	0242	0333	2001	2052	24	0350	0431	1854	1935
25	0244	0334	1959	2049	25	0353	0433	1851	1931
26	0246	0336	1957	2047	26	0355	0435	1849	1929
27	0248	0338	1956	2046	27	0357	0437	1846	1926
28	0251	0340	1954	2043	28	0359	0439	1844	1924
29	0252	0341	1952	2041	29	0401	0441	1841	1921
30	0255	0343	1950	2038	30	0404	0443	1839	1918
31	0257	0345	1948	2036	31	0405	0444	1836	1915

2024 - 2031 (Continued)

SEP					OCT				
Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0407	0446	1834	1913	01	0507	0544	1715	1752
02	0409	0448	1831	1910	02	0509	0546	1713	1750
03	0411	0450	1828	1907	03	0511	0548	1710	1747
04	0413	0452	1826	1905	04	0513	0550	1707	1744
05	0416	0454	1823	1901	05	0515	0552	1705	1742
06	0418	0456	1821	1859	06	0517	0554	1702	1739
07	0420	0458	1818	1856	07	0519	0556	1700	1737
08	0422	0500	1815	1853	08	0521	0558	1657	1734
09	0424	0502	1813	1851	09	0523	0600	1655	1732
10	0426	0504	1810	1848	10	0525	0602	1652	1729
11	0428	0506	1808	1846	11	0527	0604	1650	1727
12	0430	0508	1805	1843	12	0529	0606	1647	1724
13	0433	0510	1802	1839	13	0531	0608	1645	1722
14	0434	0511	1800	1837	14	0533	0610	1642	1719
15	0436	0513	1757	1834	15	0535	0612	1640	1717
16	0438	0515	1754	1831	16	0537	0614	1637	1714
17	0440	0517	1752	1829	17	0538	0616	1635	1713
18	0442	0519	1749	1826	18	0540	0618	1632	1710
19	0444	0521	1747	1824	19	0543	0621	1630	1708
20	0446	0523	1744	1821	20	0545	0623	1627	1705
21	0448	0525	1741	1818	21	0547	0625	1625	1703
22	0450	0527	1739	1816	22	0549	0627	1623	1701
23	0452	0529	1736	1813	23	0551	0629	1620	1658
24	0454	0531	1733	1810	24	0553	0631	1618	1656
25	0456	0533	1731	1808	25	0555	0633	1616	1654
26	0458	0535	1728	1805	26	0556	0635	1613	1652
27	0500	0537	1726	1803	27	0558	0637	1611	1650
28	0501	0538	1723	1800	28	0600	0639	1609	1648
29	0503	0540	1720	1757	29	0602	0641	1607	1646
30	0505	0542	1718	1755	30	0604	0643	1605	1644
					31	0607	0646	1602	1641

NOV					DEC				
Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Day	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
01	0609	0648	1600	1639	01	0702	0747	1513	1558
02	0610	0650	1558	1638	02	0703	0748	1512	1557
03	0612	0652	1556	1636	03	0705	0750	1511	1556
04	0614	0654	1554	1634	04	0706	0751	1511	1556
05	0616	0656	1552	1632	05	0707	0753	1510	1556
06	0618	0658	1550	1630	06	0708	0754	1510	1556
07	0620	0700	1548	1628	07	0710	0756	1509	1555
08	0621	0702	1546	1627	08	0711	0757	1509	1555
09	0623	0704	1544	1625	09	0712	0758	1508	1554
10	0626	0707	1542	1623	10	0713	0759	1508	1554
11	0628	0709	1540	1621	11	0714	0800	1508	1554
12	0630	0711	1539	1620	12	0716	0802	1508	1554
13	0631	0713	1537	1619	13	0716	0803	1508	1555
14	0633	0715	1535	1617	14	0717	0804	1508	1555
15	0635	0717	1533	1615	15	0718	0805	1508	1555
16	0637	0719	1532	1614	16	0718	0805	1508	1555
17	0639	0721	1530	1612	17	0719	0806	1508	1555
18	0640	0723	1529	1612	18	0720	0807	1508	1555
19	0642	0725	1527	1610	19	0721	0808	1509	1556
20	0644	0727	1526	1609	20	0721	0808	1509	1556
21	0646	0729	1524	1607	21	0722	0809	1509	1556
22	0648	0731	1523	1606	22	0722	0809	1510	1557
23	0648	0732	1522	1606	23	0723	0810	1511	1558
24	0650	0734	1520	1604	24	0723	0810	1511	1558
25	0652	0736	1519	1603	25	0723	0810	1512	1559
26	0654	0738	1518	1602	26	0723	0810	1513	1600
27	0656	0740	1517	1601	27	0723	0810	1514	1601
28	0658	0742	1516	1600	28	0724	0811	1515	1602
29	0658	0743	1515	1600	29	0724	0811	1516	1603
30	0700	0745	1514	1559	30	0724	0810	1517	1603
					31	0724	0810	1518	1604

GEN 3 SERVICES

GEN 3.1 Aeronautical Information Services

1. Organisation of AIM

1.1 The Aeronautical Information Service (AIS) is a service within the Aeronautical Information Management (AIM), which is provided by Naviair on behalf of the Danish CAA. AIM consists of an AIM Headquarter and an international NOTAM office (NOF).

1.2 AIM Headquarters:

NAVIAIR
Aeronautical Information Management (AIM)
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark

TEL:	+45 3247 8221
E-mail:	aim@naviair.dk
Internet:	https://aim.naviair.dk
Opening hours:	Weekdays, during normal office hours.

1.3 International NOTAM Office (NOF):

AIS Briefing NAVIAIR
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark

TEL:	+45 32 47 82 72
E-mail:	fpc@naviair.dk
Internet:	http://briefing.naviair.dk
AFS:	EKCHYNYX
Opening hours:	H24

1.4 Applicable ICAO documents

The services are provided in accordance with the Standards and Recommended Practices provided in the following ICAO documents:

Annex 4 Aeronautical Charts

Annex 15 Aeronautical Information Services

DOC 8126 Aeronautical Information Services Manual

DOC 8400 ICAO Abbreviations and Codes

DOC 8697 Aeronautical Chart Manual

DOC 9674 World Geodetic System - 1984 (WGS-84) Manual

Differences from the International Standards and Recommended Practices are detailed in GEN 1.7.

2. Area of Responsibility

The Aeronautical Information Management (AIM) is responsible for the collection and dissemination of information for the entire territory of Denmark and for the airspace over the high seas encompassed by København FIR

GEN 3 TJENESTER

GEN 3.1 Luftfartsinformationstjeneste

1. Organisation af AIM

1.1 Luftfartsinformationstjenesten (AIS er en tjeneste indeholdt i Luftfartsinformationsledelsen (AIM), som bliver leveret af Naviair på vegne af Trafikstyrelsen. AIM består af et AIM hovedkontor og et internationalt NOTAM kontor (NOF).

1.2 AIM hovedkontor:

NAVIAIR
Luftfartsinformationsledelsen (AIM)
Naviair Allé 1
2770 Kastrup

TEL:	3247 8221
E-mail:	aim@naviair.dk
Internet:	https://aim.naviair.dk
Åbningstider:	Hverdage, i normal kontoråbningstid

1.3 Internationalt NOTAM kontor (NOF):

AIS Briefing NAVIAIR
Naviair Allé 1
2770 Kastrup

TEL:	32 47 82 72
E-mail:	fpc@naviair.dk
Internet:	http://briefing.naviair.dk
AFS:	EKCHYNYX
Åbningstider:	H24

1.4 Gældende ICAO dokumenter

Tjenesterne udøves i overensstemmelse med de standarder og anbefalede fremgangsmåder angivet i følgende ICAO dokumenter:

Annex 4 Aeronautical Charts

Annex 15 Aeronautical Information Services

DOC 8126 Aeronautical Information Services Manual

DOC 8400 ICAO Abbreviations and Codes

DOC 8697 Aeronautical Chart Manual

DOC 9674 World Geodetic System - 1984 (WGS-84) Manual

Afvigelser fra internationale standarder og anbefalede fremgangsmåder er beskrevet i GEN 1.7.

2. Ansvarsområde

Luftfartsinformationsledelsen (AIM) er ansvarlig for indsamling og udbredelse af information for hele det danske territorium, samt luftrummet over internationalt farvand i området omfattet af København FIR

3. Aeronautical Publications

3.1 Aeronautical information for VFR operations are provided in the form of an Integrated Aeronautical Information Package consisting of the following elements:

- VFR Flight Guide, Denmark
- Amendment Service to the AIP
- Supplement to the AIP
- NOTAM
- Aeronautical Information Circulars (AIC)
- Checklist of valid NOTAM and list of latest issued publications

The elements of the package are distributed on the internet. The Internet address is:
https://aim.naiviar.dk or https://ead.eurocontrol.int
NOTAM are issued via the Aeronautical Fixed Service (AFS).

3.2 VFR Flight Guide, Denmark

VFR Flight Guide, Denmark (VFG) is a basic document intended primarily to satisfy international requirements for the exchange of permanent aeronautical information and long duration changes essential for air navigation.

3.3 Amendment Service to VFR Flight Guide

Amendment Service to the VFG are made by means of replacement sheets using VFG AIRAC Amendment (VFG AIRAC AMDT) issued in accordance with the AIRAC system which incorporates operationally significant permanent changes to the VFG on the indicated AIRAC effective dates. VFG AIRAC AMDT also contains information usually published by AMDT, as AMDT are not published in Denmark.

A brief description of the VFG subjects affected by the amendment is given on the amendment cover sheet. New information on the reprinted pages is annotated or identified in the left margin (or immediately to the left of the change) by a vertical line.

Each VFG page and each page introduced by a VFG AIRAC AMDT, including the amendment cover sheet, are dated. The publication date and the AIRAC effective date is stated. Each cover sheet includes references to NOTAM, AIC and SUP, if any, which have been incorporated in the VFG.

Each VFG AIRAC AMDT are allocated separate serial numbers which are consecutive and based on the calendar year. The year, indicated by two digits, is a part of the serial number of the amendment, e.g. VFG AIRAC AMDT 03/18.

3.4 Supplement to the VFR Flight Guide

Temporary changes of long duration (three months or longer) and information of short duration which consists of extensive text and/or graphics and supplementing the permanent information contained in the VFG, are published as VFG Supplements (VFG SUP).

Each VFG Supplement (regular or AIRAC) is allocated a serial number which is consecutive and based on the calendar year, i.e. VFG SUP 01/18; VFG AIRAC SUP 01/18.

3. Luftfartspublikationer

3.1 Luftfartsinformationer for VFR operationer udgives i form af en integreret luftfartsinformationspakke som indeholder følgende dele:

- VFR Flight Guide, Denmark
- Rettelsestjeneste til AIP
- Supplement til AIP
- NOTAM
- Aeronautical Information Circulars (AIC)
- Kontrollister over gældende NOTAM og liste over seneste udsendte publikationer

Elementerne i pakken distribueres via internettet. Internet adressen er: https://aim.naviair.dk eller https://ead.eurocontrol.int. NOTAM udsendes via luftfartens faste telekommunikationsnet (AFS).

3.2 VFR Flight Guide, Denmark

VFR Flight Guide, Denmark (VFG) er et basis dokument, hovedsaglig for at imødekomme internationale og nationale behov for udveksling af permanente luftfartsinformationer og ændringer af lang varighed, som er vigtige for VFR-flyvning.

3.3 Rettelsestjeneste til VFR Flight Guide

Rettelsestjeneste til VFG sker ved løsblade ved brug af VFG AIRAC Amendment (VFG AIRAC AMDT) udstedt i overensstemmelse med AIRAC systemet, som indføjer operationelt vigtige, permanente ændringer i VFG på ikrafttrædelsesdatoen (AIRAC effective date). VFG AIRAC AMDT indeholder også informationer som normalt publiceres med AMDT, da AMDT ikke publiceres i Danmark.

En kort beskrivelse af de emner i VFG der påvirkes af rettelsen gives på rettelsesforbladet. Ny information indeholdt på de genoptrykte sider er beskrevet i marginen (eller lige ved siden af ændringen) med en lodret linie.

Hver VFG side, og hver side introduceret ved en VFG AIRAC AMDT, inklusive rettelsesforbladet, er dateret. Publikationsdatoen er angivet og ikrafttrædelsesdatoen for en AIRAC AMDT er angivet. Hvert rettelsesforblad indeholder henvisninger til NOTAM, AIC og SUP, såfremt nogen disse er blevet inkorporeret i rettelsen.

Hver AIRAC AMDT er tildelt særskilte serienumre som er fortløbende og baseret på kalenderåret. Årstallet, angivet ved to cifre, er en del af rettelsens serienummer, f.eks. VFG AIRAC AMDT 03/18.

3.4 Supplement til VFR Flight Guide

Midlertidige ændringer af langvarig karakter (tre måneder og mere) og informationer med kort gyldighedstid som består af omfattende tekst og/eller grafik og som supplerer de permanente informationer i VFG'en, udsendes som VFG supplementer (VFG SUP).

Hver VFG Supplement er tildelt et serienummer som er fortløbende og baseret på kalenderåret, f.eks. VFG SUP 01/18; VFG AIRAC SUP 01/18.

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 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 2026	AIRAC Dates 2027	AIRAC Dates 2028	AIRAC Dates 2029
Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato	Effective Date/ Ikrafttrædelsesdato
22 JAN	21 JAN	20 JAN	18 JAN
19 FEB	18 FEB	17 FEB	15 FEB
19 MAR	18 MAR	16 MAR	15 MAR
16 APR	15 APR	13 APR	12 APR
14 MAY	13 MAY	11 MAJ	10 MAY
11 JUN	10 JUN	08 JUN	07 JUN
09 JUL	08 JUL	06 JUL	05 JUL
06 AUG	05 AUG	03 AUG	02 AUG
03 SEP	02 SEP	31 AUG	30 AUG
01 OCT	30 SEP	28 SEP	27 SEP
29 OCT	28 OCT	26 OCT	25 OCT
26 NOV	25 NOV	23 NOV	22 NOV
24 DEC	23 DEC	21 DEC	20 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 (At the Airport Office (H24), adjacent to Terminal 2 (see APDC), a PC for self-briefing is available, along with direct phonelines to AIS and MET/ Hos Airport Office (H24), ved siden af Terminal 2 (se APDC), er der adgang til en PC til selv-briefing samt direkte telefonlinjer til AIS og MET).
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*

Aerodrome/Heliport/ Flyveplads/ Helikopterflyveplads	Publications from/ Publikationer fra
Ringsted	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Samsø	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Sindal	NIL
Skive	Denmark Other/Andet: Bottlang Airfield Manual: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Italy, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, Yugoslavia KDA Airfield Manual, Denmark
Stauning	Denmark Other/Andet: Self-service via Internet
Tåsinge/Elvira Madigan Airport	Denmark*
Sønderborg	Denmark Other/Andet: Bottlang Airfield Manual: Denmark, Finland, Germany, Norway, Sweden
Tønder	Denmark* Other/Andet: KDA Airfield Manual, Denmark
Vesthimmerland	NIL (Self service aerodrome/Selvbetjeningsflyveplads)
Viborg	Denmark* Other/Andet: KDA Airfield Manual, Denmark
Vojens/Skrydstrup	Denmark
Ærø	Denmark* Other/Andet: Jeppesen Route Manual: North part of Europe, Eastern Europe KDA Airfield Manual, Denmark

GEN 3.2 Aeronautical Charts

1. Responsible Services

The Aeronautical Information Management (AIM) NAVIAIR is responsible for the production of aeronautical charts for use by all types of civil aviation operations.

The charts are produced in accordance with the provisions contained in ICAO Annex 4 - Aeronautical Charts.

2. Maintenance of Charts

Aeronautical charts contained in or supplied with the VFG are kept up to date by amendments to the VFG.

Incorrect information of operational significance detected on published charts is corrected by NOTAM followed by an VFG amendment.

3. Purchase Arrangements

ANC 1:500 000 Denmark and ANC 1:250 000 Copenhagen Area may be obtained from:

AEROpartner Scandinavia ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Denmark
TEL: +45 32 202 202
Internet: https://aeropartner.dk/
E-mail: shop@aeropartner.dk

4. Aeronautical Chart Series Available

The following series of aeronautical charts are produced for the VFG:

a. Aerodrome/Heliport Chart - ICAO,
b. Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO,
c. Visual Approach Chart - ICAO, and
d. Certain special purpose charts.

Note: Charts a-d only available via https://aim.naviair.dk

5. Index to Aeronautical Chart (ANC) - ICAO 1:500 000

An index to ANC 1:500 000 for Denmark and surrounding countries is shown on the page overleaf.

GEN 3.2 Luftfartskort

1. Ansvarlig tjeneste

Luftfartsinformationsledelsen (AIM) NAVIAIR er ansvarlig for produktionen af diverse typer luftfartskort til brug for alle typer af civile luftartsoperationer.

Kortene produceres i overensstemmelse med de i ICAO Annex 4 - Aeronautical Charts indeholdte standarder/specifikationer.

2. Kortenes vedligehold

Luftfartskort, der er indeholdt i eller leveret sammen med VFG, opdateres ved hjælp af rettelser til VFG.

Forkerte informationer af operationel betydning, der opdages i publicerede kort, rettes ved udsendelse af NOTAM efterfulgt af en rettelse til VFG.

3. Erhvervelse af Kort

ANC 1:500 000 Denmark og ANC 1:250 000 Copenhagen Area kan erhverves hos:

AEROpartner Scandinavia ApS
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde
Danmark
TEL: 32 202 202
Internet: https://aeropartner.dk/
E-mail: shop@aeropartner.dk

4. Luftfartskort til rådighed

Følgende serier luftfartskort produceres til VFG:

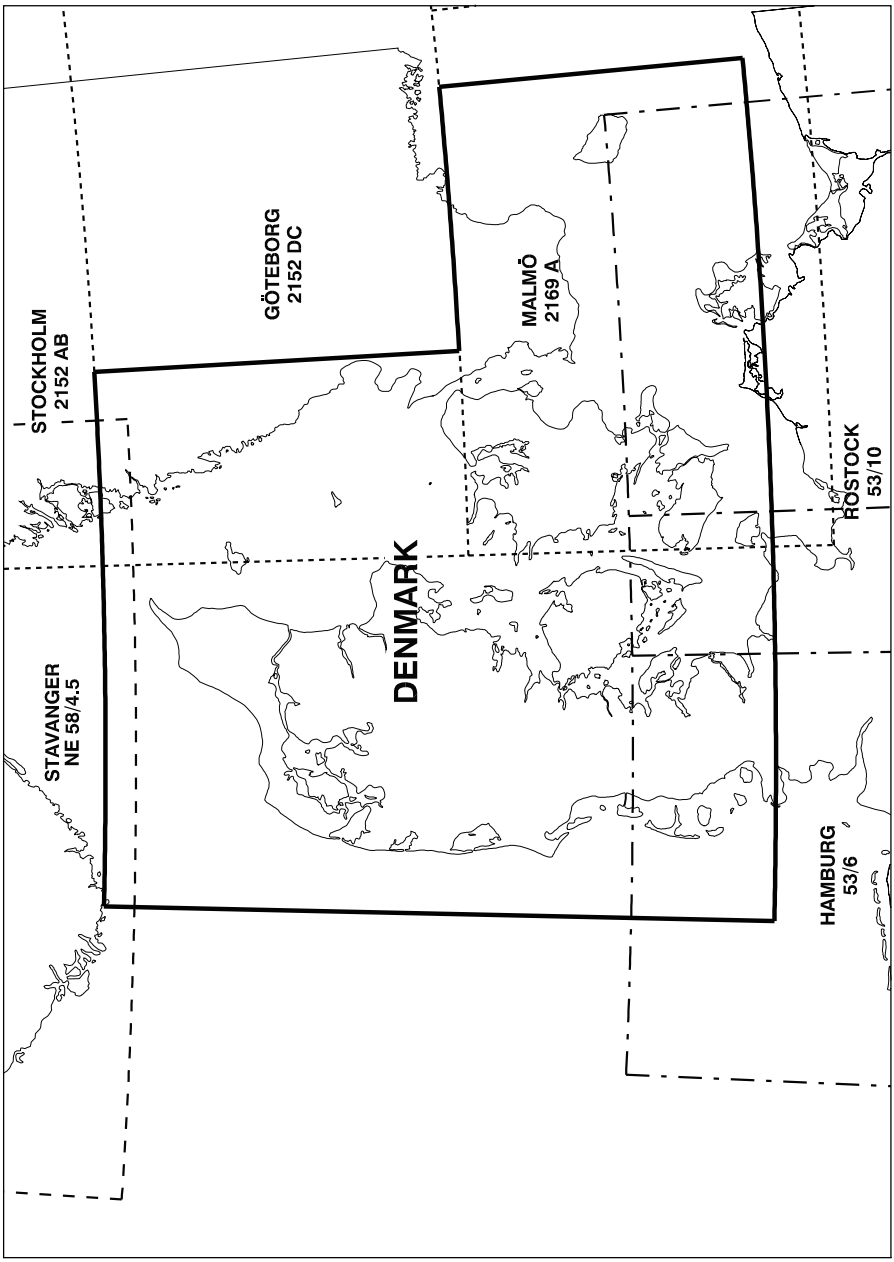
a. Aerodrome/Heliport Chart - ICAO,
b. Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO,
c. Visual Approach Chart - ICAO, og
d. Visse specialkort.

Note: Kort a-d kun tilgængelig via https://aim.naviair.dk

5. Indeks til flyvekort (ANC) - ICAO 1:500 000

Et indeks til ANC 1:500 000 for Danmark og omkringliggende lande er vist på efterfølgende side.

6. Index to Aeronautical Chart (ANC) - ICAO 1:500 000 / Indeks til flyvekort (ANC) - ICAO 1:500 000



Changes: Editorial.

GEN 3.3 Air Traffic Services

1. Responsible Service

Naviair is the designated service provider of Air Traffic Services, within the indicated in item 2. below.

Address: NAVIAIR
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup
Denmark

TEL: +45 32 47 80 00
E-mail: naviair@naviair.dk
Internet: https://www.naviair.dk
AFS: EKDKZRZX

The services are provided in accordance with Commission Regulations (EU) No 2017/373 (ATM/ANS) and No 923/2012 (SERA) and on the basis of the following ICAO documents:

Annex 2	Rules of the Air
Annex 11	Air Traffic Services
PANS-ATM	(Doc 4444), Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management
PANS-OPS	(Doc 8168), Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations
Doc 7030/EUR	Regional Supplementary Procedures

Differences to these ICAO provisions are detailed in subsection GEN 1.7.

2. Area of Responsibility

Air traffic services are provided for the entire territory of Denmark, including its territorial waters as well as the airspace over the high seas within the København FIR.

It is to be noted that the Island Bornholm is located in the Baltic Sea within Sweden FIR.

In some cases, in accordance with the regional air navigation agreement, air traffic services are provided, under delegated authority, in airspace within another bordering FIR.

3. Types of Service

The following types of services are provided:

- Flight Information Service (FIS) and Alerting Service (ALRS)
- Area Control (ACC)
- Approach Control

With the exception of military services provided at air bases, the following types of services are provided at aerodromes available for civil traffic:

- Aerodrome Control (TWR)
- Aerodrome Flight Information Services (AFIS)
- Automatic Terminal Information Service (ATIS) at certain aerodromes

In connection with certain aerodromes are established Flight Information Zones (FIZ), within which Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided. Detailed information about FIZ are given in ENR 2.

Note: FIZ is also designated as Radio Mandatory Zone (RMZ), reference to Commission Regulation (EU) 923/2012.

GEN 3.3 Lufttrafiktjeneste

1. Ansvarlig tjeneste

Naviair er designeret til at yde lufttrafiktjeneste indenfor det område, som fremgår af pkt. 2 nedenfor.

Adresse: NAVIAIR
Naviair Allé 1
DK-2770 Kastrup

TEL: 32 47 80 00
E-mail: naviair@naviair.dk
Internet: https://www.naviair.dk
AFS: EKDKZRZX

Tjenesterne ydes i overensstemmelse med Kommissionens forordninger (EU) Nr. 2017/373 (ATM/ANS) og nr. 923/2012 (SERA) på basis af følgende ICAO dokumenter:

Annex 2	Rules of the Air
Annex 11	Air Traffic Services
PANS-ATM	(Doc 4444), Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management
PANS-OPS	(Doc 8168) Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations
Doc 7030/EUR	Regional Supplementary Procedures

Forskelle til de nævnte ICAO dokumenter er angivet i undersektion GEN 1.7.

2. Ansvarsområde

Lufttrafiktjenesterne udøves indenfor dansk territorium inklusive territorialfarvandet så vel som i luftrummet over internationalt farvand indenfor København FIR.

Det bemærkes, at Bornholm er beliggende i Østersøen indenfor Sweden FIR.

I overensstemmelse med regionalplanlægningen ydes lufttrafiktjenester i visse tilfælde under delegeret myndighed i luftrum beliggende indenfor et andet tilstødende FIR.

3. Tjenestetyper

Følgende typer tjenester ydes:

- Flyveinformationstjeneste (FIS) og Alarmeringstjeneste (ALRS)
- Områdekontroltjeneste (ACC)
- Anflyvningskontrol

Med undtagelse af militære tjenester ydet på militære flyvestationer ydes følgende typer tjenester på flyvepladser, der er til rådighed for den civile luftfart:

- Flyvepladskontrol (TWR)
- Flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)
- Automatisk udsendelse af flyveinformationer (ATIS) på visse lufthavne

I forbindelse med visse lufthavne/flyvepladser er etableret Flyveinformationszoner (FIZ) indenfor hvilke Flyvepladsflyveinformationstjeneste ydes. Nærmere detaljer om FIZ er angivet i ENR 2.

Note: FIZ betegnes også som Obligatorisk radiozone (Radio Mandatory Zone/RMZ), jf. Forordning (EU) 923/2012.

4. ATS Units. Address List

4. ATS enheder. Adresseliste

Unit/Enhed:	Postal address/Adresse:	TEL/FAX/E-mail/AFS:
Aalborg ATC TWR/APP	NAVIAIR Flyvestation Aalborg Thisted Landevej 53 DK-9430 Vadum	TEL: +45 99 33 53 01 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKYTZTZX
Aarhus ATC TWR/APP	NAVIAIR Aarhus Airport Ny Lufthavnsvej 24 DK-8560 Kolind	TEL: +45 87 75 70 63 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKAHZTZX
Billund ATC TWR/APP	NAVIAIR Billund Lufthavn P. O. Box 10 DK-7190 Billund	TEL: +45 76 50 50 90 FAX: +45 76 52 17 19 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKBIZTZX
Bornholm/Rønne ATC TWR/APP	NAVIAIR Bornholms Lufthavn Søndre Landevej 2 DK-3700 Rønne	TEL: +45 56 93 02 30 FAX: +45 56 93 02 33 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKRNZTZX
Esbjerg AFIS	Esbjerg Kommune Esbjerg Lufthavn John Tranumsvej 20 DK-6705 Esbjerg Ø	TEL: +45 76 16 90 00 E-mail: info@esbjerg-lufthavn.dk AFS: EKEBZTZX
Karup TWR/APP (MIL)	Flyvestation Karup Kølvrå DK-7470 Karup J	TEL: +45 72 84 31 11 E-mail: hw-ktp-wingops@mil.dk AFS: EKKAZTZX
København/Kastrup TWR/APP	NAVIAIR Naviair Allé 1 DK-2770 Kastrup	TEL: +45 32 47 80 00 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKCHZTZX
København FIS/ACC	NAVIAIR Naviair allé 1 DK-2770 Kastrup	TEL: +45 32 47 80 00 E-mail: naviair@naviar.dk AFS: EKCHZRZX
København/Roskilde ATC TWR/APP	NAVIAIR Københavns Lufthavn, Roskilde Lufthavnsvej 20 DK-4000 Roskilde	TEL: +45 32 47 80 00 FAX: +45 32 48 17 44 E-mail: naviair@naviair.dk AFS: EKRKZTZX
Odense AFIS	Hans Christian Andersen Airport Lufthavnsvej 131 DK-5270 Odense N	TEL: +45 65 95 50 72 E-mail: twr@hca-airport.dk AFS: EKOD
Stauning AFIS	Stauning Lufthavn a.m.b.a. Lufthavnsvej 6 DK-6900 Skjern	TEL: +45 97 36 90 44 E-mail: ekvj@ekvj.eu AFS: EKVJ
Sønderborg AFIS	Sønderborg Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-6400 Sønderborg	TEL: +45 73 42 21 70 AFS: EKSB
Tyra AFIS	Tyra AFIS Esbjerg Lufthavn John Tranumsvej 20 DK-6705 Esbjerg Ø	TEL: +45 76 12 14 29 E-mail: tyra@ekeb.dk AFS: EKGF
Vamdrup AFIS	Kolding Lufthavn ApS Lufthavnsvej 1 DK-6580 Vamdrup	TEL: +45 75 58 18 77 E-mail: afis@ekvd.dk AFS: EKVD
Vojens/Skrydstrup TWR/APP (MIL)	Flyvestation Skrydstrup Skrydstrup DK-6500 Vojens	TEL: +45 72 84 81 22 FAX: +45 72 84 81 26 E-mail: comm.skpops@mil.dk AFS: EKSPZTZX

GEN 3.4 Communication Services

1. Responsible Service

VOR and VOR/DME stations and En Route frequencies are operated by Flyvesikringstjenesten/NAVIAIR. For address see GEN 3.3 item 1.

TACAN are operated by the Royal Danish Air Force.

The broadcasting station KALUNDBORG is operated by Telestyrelsen. Irregularities will not be published by NOTAM.

All other radio navigation facilities and aerodrome frequencies are operated by aerodrome operators.

The services are provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

Annex 10;	Aeronautical Telecommunications
DOC 8400;	ICAO Abbreviations and Codes
DOC 8585;	Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services
DOC 7030;	Regional Supplementary Procedures
DOC 7910	Location Indicators

Differences to these provisions are detailed in GEN 1.7.

2. Area of Responsibility

Communication services are provided for the entire territory of Denmark, including its territorial waters as well as the airspace over the high seas within the København FIR.

3. Types of Service

3.1 Radio navigation services

The following types of radio aids to navigation are available:

- Instrument landing system (ILS)
- VHF omnidirectional radio range (VOR)
- Distance-measuring equipment (DME)
- Non-directional beacon (NDB)
- Locator (L)
- VHF direction-finding station (VDF)
- UHF tactical air navigation system (TACAN)

The coordinates of radio facilities refer to the position of the transmitting antenna.

Unless otherwise stated the DME zero range indication is related to the antenna site.

3.2 Mobile service

The aeronautical stations maintain a continuous watch on their stated frequencies during the published hours of service unless otherwise notified.

3.3 Broadcast service (ATIS)

ATIS broadcast are in accordance with the procedures specified in Commission Regulation (EU) 923/2012 and ICAO Doc 7030 EUR.

ATIS frequencies are protected against interference within the area FL 200/60NM. Reception of broadcasts free of interference may therefore only be possible within this area.

GEN 3.4 Kommunikationstjeneste

1. Ansvarlig tjeneste

VOR og VOR/DME stationer og en route frekvenser drives af Flyvesikringstjenesten/NAVIAIR. Adresse, se GEN 3.3 pkt. 1.

TACAN drives af Flyvevåbenet.

Radiofonistationen KALUNDBORG drives af Telestyrelsen. Uregelmæssigheder vil ikke blive bekendtgjort i NOTAM.

Alle andre radionavigationshjælpemidler og frekvenser på flyvepladser drives af flyvepladsoperatørerne.

Tjenesterne ydes i overensstemmelse med de i efterstående ICAO dokumenter indeholdte krav.

Annex 10;	Aeronautical Telecommunications
DOC 8400;	ICAO Abbreviations and Codes
DOC 8585;	Designators for aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services
DOC 7030;	Regional Supplementary Procedures.
DOC 7910	Location Indicators

Afvigelser til disse krav er beskrevet i GEN 1.7.

2. Ansvarsområde

Kommunikationstjeneste udøves indenfor dansk territorium inklusive territorialfarvandet så vel som i luftrummet over internationalt farvand indenfor København FIR.

3. Tjenestetyper

3.1 Radio navigationstjeneste

Følgende typer radiohjælpemidler er til rådighed for navigation:

- Instrument landing system (ILS)
- VHF omnidirectional radio range (VOR)
- Distance-measuring equipment (DME)
- Non-directional beacon (NDB)
- Locator (L)
- VHF direction finding station (VDF)
- UHF tactical air navigation system (TACAN)

Koordinater på radiostationer refererer til positionen af senderantennen.

Såfremt andet ikke er anført er DME "zero range" indikationen relateret til antenne positionen.

3.2 Mobil tjeneste

Luftfartsstationerne opretholder konstant lyttevagt på deres angivne frekvenser under de offentliggjorte tjenestetider med mindre andet er angivet.

3.3 Udsendelsestjeneste (ATIS)

ATIS-udsendelser er i overensstemmelse med de fremgangsmåder, som er anført i Forordning (EU) 923/2012 samt i ICAO Doc 7030 EUR.

ATIS-frekvenserne er interferencebeskyttet inden for området FL 200/60 NM. Forstyrrelsesfri modtagning kan derfor kun påregnes inden for dette område.

ATIS broadcast are established for arriving and departing aircraft at Aalborg, Aarhus, Billund, Karup/Midtjyllands Lufthavn, København/Kastrup, København/Roskilde and Vojens/Skrydstrup as shown in the table below.

ATIS-udsendelser er etableret for ankommende og afgående luftfartøjer på Aalborg, Aarhus, Billund, Karup/Midtjyllands Lufthavn, København/Kastrup, København/Roskilde og Vojens/Skrydstrup, som angivet i nedenstående skema.

Station	Service/ Tjeneste	ID	EM	FREQ (MHZ)	HR (UTC)	Language/ Sprog
Aalborg	ATIS	Aalborg Airport Information	A3E	120.480	H24	EN
Aarhus	ATIS	Aarhus Airport Information	A3E	125.155	H24	EN
Billund	ATIS	Billund Arrival Information	A3E	118.780	H24	EN
Billund	ATIS	Billund Departure Information	A3E	129.105	H24	EN
Karup/ Midtjyllands Lufthavn	ATIS	Karup Airport Information	A3E	120.580	H24	EN
København/Kastrup	ATIS	Kastrup Arrival Information	A3E	122.755	H24	EN
København/Kastrup	ATIS	Kastrup Departure Information	A3E	122.855	H24	EN
København/Roskilde	ATIS	Roskilde Airport Information	A3E	123.805	0600-2100 (0500-2000)	EN
Vojens/Skrydstrup	ATIS	Skrydstrup Airport Information	A3E	133.905	H24	EN

To keep the length of the ATIS broadcast within the recommended 30 seconds the following apply:

a. Flow restrictions will not be broadcasted. The pilot-in-command must consult the Airport Briefing Office to obtain information about valid flow restrictions.

b. Information about variation in wind direction will be broadcasted only if the mean wind velocity is 6 KT or more.

c. At København/Kastrup the information about ice and snow conditions on taxiways and parking areas will be collected into a general information based on the worst values for the area.

3.4 Language used

Unless otherwise indicated the languages used are Danish and English.

3.5 Detailed information

Details of the various facilities available for the en-route traffic can be found in Part ENR. Details of the facilities available at the individual aerodromes can be found in the relevant sections of Part AD. In cases where a facility is serving both the en-route traffic and the aerodromes, details are given in the relevant sections of Part ENR and Part AD.

4. Requirements and Conditions

For further information concerning requirements and conditions, see Part GEN 1.5.

5. Other

5.1 Radio communication and navigation facilities. Protected areas

The indications in section ENR 4.1 (Remarks), of which an example is given below, refer to the areas of frequency protection within which A/G communication and radio navigation should be free of harmful interference.

Example: FL 450/60 NM; 245°-335° MAG 200 NM

For at holde længden af ATIS-udsendelsen inden for de anbefalede 30 sekunder gælder følgende:

a. "Flow restrictions" vil ikke blive udsendt. Luftfartøjsførere henvises til lufthavnens briefingkontor for oplysninger om gældende "flow restrictions".

b. Oplysninger om variationer i vindretningen vil kun blive udsendt, når middelvindhastigheden er 6 KT eller mere.

c. På København/Kastrup vil oplysninger om is- og sneforhold på rulleveje og parkerings-områder blive samlet i en generel information baseret på de dårligste værdier for området.

3.4 Sprog

Medmindre andet er angivet anvendes dansk og engelsk.

3.5 Detaljeret information

Detaljer omhandlende forskellige faciliteter til rådighed for en-route trafik kan findes i afsnit ENR. Detaljer omhandlende faciliteter til rådighed på de enkelte flyvepladser kan findes i de relevante sektioner af afsnit AD. I de tilfælde hvor en facilitet betjener både en-route trafik og flyvepladserne, er detaljerne angivet i de relevante sektioner af afsnit ENR og afsnit AD.

4. Krav og betingelser

For nærmere information vedrørende krav og betingelser, se afsnit GEN 1.5.

5. Andet

5.1 Radiokommunikations- og navigationshjælpemidler. Beskyttelsesområder

Angivelserne i afsnit ENR 4.1 (Bemærkninger), på hvilke et eksempel er givet nedenfor, henviser til de beskyttelsesområder inden for hvilke A/G kommunikations- og radionavigationsfrekvenserne er søgt beskyttet mod uønsket interferens.

Eksempel: FL 450/60 NM; 245°-335° MAG 200 NM

Meaning: The facility is protected up to FL 450 within a range of 60 NM, except that in the sector from 245° to 335° MAG (clockwise) the range is 200 NM.

It is not permitted to established connection with groundstations outside the indicated protection areas.

Radio navigation facilities must not be used operationally outside indicated protection areas.

5.2 Air-to-air frequency

The frequency 129.805 MHZ is assigned for air-to-air operational communication within København FIR up to FL 100.

5.3 Glider frequencies

Frequencies for operational communication air-to-air and air-to-ground shall, as far as possible, be used as shown hereafter:

Jylland - North:	123.380 MHZ
Jylland - Middle:	122.480 MHZ
Jylland - South and Fyn:	129.980 MHZ
Sjælland - West and Lolland/Falster:	123.430 MHZ
Sjælland - East/Bornholm:	122.655 MHZ

5.4 Hanggliders and ultralight aircraft. Frequency

Frequency 130.130 MHZ is assigned for operational communication between hanggliders and ultralight aircraft in København FIR.

5.5 Ballooning

Frequency 122.655 MHZ is assigned for operational communication between balloons and ground personnel.

5.6 Parachuting

Frequency 130.130 MHZ is assigned for operational communication between paragliders and ground personnel.

5.7 Helicopter frequencies

The following frequencies are assigned only for communication between helicopter and ground personnel:

- For medical operations:	121.080 MHZ
- For helicopter hoist operations:	125.405 MHZ

The frequencies can be used up to 2000 FT on Danish territory.

5.8 Helicopter frequency in the North Sea

The following frequency is assigned only for communication between helicopter and helideck personnel on Off-shore installations in the North Sea:

- For helicopter Operations North of 56 00 00N	131.780 MHZ
- For helicopter Operations South of 56 00 00N	123.455 MHZ

The frequency can be used up to FL 100 in the North Sea.

Betydning: Frekvensen er beskyttet op til FL 450 inden for en afstand af 60 NM, med undtagelse af sektoren fra 245° til 335° MAG (målt med uret), hvor afstanden er 200 NM.

Det er ikke tilladt at etablere forbindelse med jordstationerne uden for det anførte beskyttelses område.

Radionavigationshjælpemidler må ikke anvendes operationelt uden for de anførte beskyttelsesområder.

5.2 Air-to-air frekvens

Frekvensen 129.805 MHZ er afsat til operationel korrespondance mellem luftfartøjer inden for København FIR op til FL 100.

5.3 Svæveflyvefrekvenser

Frekvenser til operationel korrespondance imellem svævefly samt imellem svævefly og hjælpemandskab på jorden skal, så vidt det er muligt, anvendes som angivet herefter:

Jylland - Nord:	123.380 MHZ
Jylland - Midt:	122.480 MHZ
Jylland - Syd og Fyn:	129.980 MHZ
Sjælland - Vest og Lolland/Falster:	123.430 MHZ
Sjælland - Øst/Bornholm:	122.655 MHZ

5.4 Hanggliders og ultralette luftfartøjer. Frekvenser

Frekvens 130.130 MHZ er tilegnet til operationel kommunikation imellem hanggliders og ultralette luftfartøjer i København FIR.

5.5 Ballon frekvens

Frekvens 122.655 MHZ er tilegnet til operationel kommunikation imellem balloner og "ground personnel".

5.6 Parachuting frekvens

Frekvens 130.130 MHZ er tilegnet til operationel kommunikation imellem paragliders og "ground personnel".

5.7 Helikopter frekvenser

Følgende frekvenser er tilegnet udelukkende til kommunikation imellem helikopter og "ground personnel:"

- For medical operationer:	121.080 MHZ
- For helikopter hoist operationer:	125.405 MHZ

Frekvenserne kan anvendes op til 2000 FT over Dansk territorium.

5.8 Helikopter frekvenser i Nordsøen

Følgende frekvenser er tilegnet udelukkende for kommunikation imellem helikopter og helideck personale på Off-shore installationer i Nordsøen:

- For helikopter Operationer Nord for 56 00 00N	131.780 MHZ
- For helikopter Operationer Syd for 56 00 00N	123.455 MHZ

Frekvenserne kan anvendes op til FL 100 i Nordsøen.

GEN 3.5 Meteorological Services

1. Responsible Service

Danish Meteorological Institute is responsible for the provision of meteorological service for civil aviation in Denmark.

Postal address: Danish Meteorological Institute (DMI)
Sankt Kjelds Plads 11
DK-2100 København Ø
Denmark

TEL: +45 39 15 75 00
E-mail: epost@dmi.dk
Internet: https://www.dmi.dk
AFS: EKMIYMYX

2. Area of Responsibility

2.1 Area meteorological watch is provided for KØBENHAVN FIR.

2.2 Civil Weather Forecasts and Warnings (CVV) at the Danish Meteorological Institute (DMI) is Meteorological Watch Office (MWO).

4. Types of Service

4.1 Civil Weather Forecasts and Warnings (CVV) provides meteorological service for flight operations in Denmark. Information can be obtained by calling: TEL +45 39 15 72 72 or +45 39 15 72 74. In case of emergency; if one of the aforementioned telephone numbers is unreachable, please use TEL +45 39 15 88 20.

4.2 For VFR pre-flight planning purposes LLF forecasts for altitudes below 12500 FT (FL125) are issued. The LLF forecasts are available in graphical form (recommended) as well as in plain language (Danish and English). The LLF forecasts, which cover KØBENHAVN FIR including the North Sea area (extended to E004 longitude), are available at: https://www.northavimet.com.

4.3 The LLF forecasts contain an inference and prediction of weather, visibility, clouds (height of cloud base (ceiling) is given above the ground), freezing level, icing, turbulence, surface wind, upper wind and temperatures and minimum QNH.

4.4 The Nordic Significant Weather Chart (SWC) covers most of the Northern Europe Aviation Meteorology Consortium (NAMCON) countries' FIR, including the entire KØBENHAVN FIR. The chart, extending from the surface to FL450, contains forecasts of significant weather phenomena such as icing, turbulence and cumulonimbus (CB) or towering cumulus (TCU). The chart is available at: https://www.northavimet.com.

4.5 For VFR pre-flight planning purposes an additional "Supplerende VMC-oversigt for København FIR undtagen Nordsøområdet" is issued (in Danish only). This forecast contains a brief outlook for the remainder of the day (i.e. from the end of the validity of the LLF forecast till sunset), the coming night (sunset till sunrise) and the next day (sunrise till sunset).

GEN 3.5 Meteorologiske tjenester

1. Ansvarlig tjeneste

Danmarks Meteorologiske Institut er ansvarlig for ydelsen af meteorologisk tjeneste for civilflyvning i Danmark.

Postadresse: Danmarks Meteorologiske Institut (DMI)
Sankt Kjelds Plads 11
2100 København Ø

TEL: 39 15 75 00
E-mail: epost@dmi.dk
Internet: https://www.dmi.dk
AFS: EKMIYMYX

2. Ansvarsområde

2.1 Meteorologisk områdeovervågning ydes for KØBENHAVN FIR.

2.2 Civile Varsler og Vejrudsigter (CVV) ved Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) er meteorologisk overvågningskontor (MWO).

4. Tjenestetyper

4.1 Civile Varsler og Vejrudsigter (CVV) udarbejder prognoser og øvrige meteorologiske ydelser til brug for flyoperationer i Danmark. Oplysninger kan indhentes på telefon 39 15 72 72 eller 39 15 72 74. I nødstilfælde, såfremt man ikke kan få kontakt på et af de førnævnte numre, anvend da 39 15 88 20.

4.2 Til brug for planlægning af VFR-flyvning udstedes LLF- udsigterne for højder under 12500 FT(FL125). LLF-udsigterne er tilgængelig i grafisk form (anbefales) samt i klart sprog (Dansk eller Engelsk). LLF-udsigterne, som dækker KØBENHAVN FIR inklusiv Nordsøens område (udvidet til E004 længdegrad), er tilgængelig på:
https://www.northavimet.com.

4.3 LLF-udsigten indeholder en oversigt samt forudsigelse af vejr, sigtbarhed, skyer (skyhøjde (skydækkehøjden) angives over terrænet), nulgradisotermens højde, isning, turbulens, vind ved jorden, højdevind og temperaturer samt laveste QNH.

4.4 Nordic Significant Weather Chart (SWC) dækker de fleste af Northern Europe Aviation Meteorological Consordium, NAMCON´s landes FIR, inklusiv København FIR. Kortet, der dækker højderne GND/SL til FL 450 indeholder prognoser for signifikante vejrfænomener som f. eks. overisning, turbulens, cumulonimbus (CB) og towering cumulus (TCU). Kortet findes på:
https://www.northavimet.com.

4.5 Til brug for planlægning af VFR-flyvning udstedes en ekstra "Supplerende VMC-oversigt for København FIR undtagen Nordsøområdet", (udsendes kun på dansk). Denne vejrudsigt indeholder en kort oversigt for resten af dagen (d.v.s. fra slutningen af gyldigheden af LLF-oversigten til solnedgang), den kommende nat (solnedgang til solopgang) og den næste dag (solopgang til solnedgang).

4.6 When marginal weather conditions are mentioned or prior to operating VFR-night flights a meteorological office should always be consulted.

4.7 The Danish Meteorological Institute (DMI) will issue TAF's with validity periods and issue time according to the hours that each airport has filled in on https://tafplanner.smhi.se/

5. Notification Required From Operators

5.1 Prior notifications from operators in respect of briefing/consultation and flight documentation needed by them is normally required for non-scheduled flights as follows:

a. For flights within Europe, at least 2 hours before ETD;

b. For other flights, at least 4 hours before ETD;

The notification shall comprise all necessary details concerning planned flights (ref. ICAO Annex 3, paragraph 2.3).

It is in the interest of all concerned to give the maximum notification.

However, circumstances may not allow even the above-mentioned minimum time. In such an event the supply of documentation cannot always be expected.

When meteorological information has been collected well in advance of the ETD, the meteorological office should be consulted shortly before departure for collection of latest information.

6. Aircraft Reports

6.1 Pursuant to Commission Regulation (EU) 923/2012 and ICAO Annex 3, significant meteorological conditions encountered during flight within KØBENHAVN FIR and during the climb-out or approach phases of flight at aerodromes in Denmark shall be reported.

6.2 Reporting of Low-Level Wind Shear

Reporting should be made in compliance with the directions mentioned below:

a) Wind Shear occurring in 1600 FT ABV GND or below is considered as Low-Level Wind Shear and should be reported.

b) The reports should contain an indication of the height in which the occurrence was ascertained, as well as any further information. As far as possible, reports from aircraft equipped with INS or similar instrumentation should be supplemented with indicated wind direction and wind velocity above and below the height where Low-Level Wind Shear was ascertained.

c) When occurrences, in which warning has been issued, are not found, it should be reported.

ATC and AFIS will warn other aircraft at approach or take-off and will forward reports to the designated meteorological office.

Warning of Low-Level Wind Shear will be discontinued if the reports are not confirmed for one hour.

4.6 Et meteorologisk kontor bør altid konsulteres, når marginale vejrforhold omtales eller forud for udførelse af VFR-nat flyvninger.

4.7 Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) vil udstede TAF's med gyldighedsperioder og udstedelsestider svarende til, hvad hver flyveplads har angivet på: https://tafplanner.smhi.se/

5. Meddelelse krævet af luftfartsforetagender

5.1 Forhåndsmeddelelse fra luftfartsforetagender med hensyn til ønsket briefing/konsultation og flyvedokumentation kræves normalt for ikke-regelmæssige flyvninger som følger:

a. For flyvninger inden for Europa, mindst 2 timer før ETD;

b. For andre flyvninger, mindst 4 timer før ETD.

Meddelelsen skal omfatte alle nødvendige detaljer vedrørende planlagte flyvninger (ref. ICAO Annex 3, paragraph 2.3).

Det er i alles interesse, at forhåndsmeddelelse gives så tidligt som muligt.

Særlige omstændigheder kan imidlertid forhindre at nævnte tidsfrist kan overholdes. I sådanne tilfælde kan afgivelse af dokumentation ikke altid forventes. Når vejroplysninger er indhentet længe før ETD, bør vejrtjenestekontoret atter konsulteres kort før afgang for indhentning af seneste oplysninger.

6. Flyrapporter

6.1 I overensstemmelse med Forordning (EU) 923/2012 og ICAO Annex 3, skal betydningsfulde vejrforhold konstateret under flyvning i KØBENHAVN FIR og under ud- og indflyvningsfasen ved flyvepladser i Danmark rapporteres.

6.2 Rapportering af "Low-Level Wind Shear"

Rapportering bedes foretaget i henhold til nedenstående retningslinier:

a) "Wind Shear", der forekommer i 1600 FT ABV-GND eller derunder, betragtes som "Low-Level Wind Shear" og bør rapporteres.

b) Rapporterne bør indeholde angivelse af, i hvilken højde forekomsten er konstateret samt andre relevante oplysninger. For luftfartøjer udstyret med INS eller tilsvarende instrumentering, bør rapporterne så vidt muligt suppleres med registrerede vindretninger og vindhastigheder over og under niveauet, hvor "Low-Level Wind Shear" konstateres.

c) Hvis forekomster, hvorom man er advaret, ikke konstateres, bør dette rapporteres.

ATC og AFIS vil advare andre luftfartøjer under ind- og udflyvning og videregive rapporter til det tilknyttede meteorologiske kontor.

Advarsel om "Low-Level Wind Shear" vil ophøre, såfremt rapporter ikke er blevet bekræftet inden for den

When density of traffic makes it inappropriate to follow that procedure, the issuing warnings will be discontinued when the designated meteorological office judges that the situation has changed.

7. VOLMET Service

7.1 METAR is being send out continuously day and night with update every half hour by COPENHAGEN VOLMET on the frequency 127.005 MHZ.

The broadcast contains the airports Aalborg, Billund, Göteborg, Hamburg, København/Kastrup, Malmö, Oslo/Gardermoen, Stavanger and Stockholm/Arlanda.

With the exception of Billund, TREND is contained in the broadcast when available. Besides, QNH for København/Kastrup is included.

8. Other Automated Meteorological Services

8.1 Flight documentation (aeronautical operational meteorological information) is available via the Internet, and the information is reached at:
https://www.northavimet.com

Password can be obtained from the website.

Northavimet.com is the interface from which SIGMET, TAF, METAR, ARP, ARS can be retrieved but also chart products from WAFS and DMI are available.

Additionally radar- and satellite imagery and a vast range of model output relevant to flight operations is available.

sidste time. Hvis trafiktætheden ikke gør det rimeligt at følge ovennævnte procedure, vil udsendelse af advarsler ophøre, når det tilknyttede meteorologiske kontor skønner, at grundlaget ikke længere er tilstede.

7. VOLMET-service

7.1 METAR udsendes uafbrudt hele døgnet med opdatering hver halve time af COPENHAGEN VOLMET på frekvensen 127.005 MHZ.

Udsendelsen omfatter lufthavnene Aalborg, Billund, Göteborg, Hamburg, København/Kastrup, Malmö, Oslo/Gardermoen, Stavanger og Stockholm/Arlanda.

Med undtagelse af Billund indeholdes TREND når den er til rådighed. Herudover er QNH for København/Kastrup medtaget.

8. Andre former for automatiseret meteorologisk service

8.1 Flyvedokumentation (luftfartsoperationelle meteorologiske oplysninger) er tilgængelige via Internettet, og oplysningerne findes på:
https://www.northavimet.com

Kodeord kan indhentes på hjemmesiden.

Northavimet.com er grænsefladen hvorfra SIGMET, TAF, METAR, ARP, ARS kan trækkes fra, men også kortprodukter fra WAFS og DMI er tilgængelige.

Yderligere er der radar- og satellit billeder, samt en omfattende mængde af model-output tilgængelig, som er relevant for flyve operationer.

GEN 3.6 Search and Rescue

1. Responsible Services

1.1 The responsible authority for Search and Rescue Services in Denmark is the Ministry of Transport in collaboration with the Ministry of Defence and the Ministry of Justice.

1.2 The Search and Rescue Service in Denmark is provided by the Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), which is operated by Royal Danish Navy (SOK) and Royal Danish Air Force (RDAF).

Contact address:

Værnsfælles Forsvarskommando
Att.: JOC Aarhus, JRCC
Herningvej 30
DK-7470 Karup J

TEL: +45 72 85 04 50
FAX: +45 72 85 03 84
E-mail: jrcc@sok.dk
AFS: EKMCYCYX

1.3 Rescue sub-centres may be established when search and rescue facilities can be more efficiently coordinated and directed on a local basis under the authority of and in close cooperation with the JRCC. When rescue sub-centres are established at Danish aerodromes the JRCC if necessary can transfer staff to these.

1.4 The search and rescue service in Denmark is provided in accordance with International Standards and Recommended Practices.

1.5 Applicable ICAO documents:

- ICAO Annex 12, Search and Rescue
- ICAO DOC 9731, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)
- ICAO DOC 7030, Regional Supplementary Procedures, EUR Region

1.6 Applicable National documents:

- SAR Danmark (in Danish language only)

2. Area of Responsibility

2.1 The Danish Search and Rescue Region (SRR) includes København FIR and Rønne TMA. However, the SRR boundaries to Great Britain, Norway and Germany in the North Sea, and Germany and Sweden in the Baltic Sea have been modified by bilateral agreements. See Search and Rescue Area - Chart on page GEN 3.6 - 5.

3. Types of Service

3.1 JRCC directs and coordinates the search and rescue service to aircraft and collaborates herein with the maritime rescue service, the Police, the private rescue corps and the Danish Emergency Management Agency.

Maritime rescue facilities stationed at airports near the water – in accordance with the recommendations in ICAO Annex 14 for approaches made over the water and the requirement of Annex 11, para. 5.1.3.1 – are normally alerted by the appropriate ATS unit.

GEN 3.6 Eftersøgning og redning

1. Ansvarlige tjenester

1.1 Den ansvarlige myndighed for eftersøgnings- og redningstjeneste i Danmark er Transportministeriet i samarbejde med Forsvarsministeriet og Justitsministeriet.

1.2 Eftersøgnings- og redningstjenesten i Danmark udøves af Redningscentralen (JRCC), som drives af Søværnet (SOK) og Flyvevåbnet (RDAF).

Kontaktadresse:

Værnsfælles Forsvarskommando
Att.: JOC Aarhus, JRCC
Herningvej 30
DK-7470 Karup J

TEL: 72 85 04 50
FAX: 72 85 03 84
E-mail: jrcc@sok.dk
AFS: EKMCYCYX

1.3 Redningsundercentraler kan etableres, når redningsfaciliteter og operationer mere effektivt kan koordineres lokalt under kontrol af JRCC og i tæt kontakt med denne. Når redningsundercentraler etableres på danske lufthavne kan JRCC om nødvendigt overføre personale til disse.

1.4 Eftersøgnings- og redningstjenesten i Danmark udøves i overensstemmelse med internationale standarder og anbefalede fremgangsmåder.

1.5 Gældende ICAO dokumenter:

- ICAO Annex 12, Search and Rescue
- ICAO DOC 9731, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)
- ICAO DOC 7030, Regional Supplementary Procedures, EUR Regionen

1.6 Gældende nationale dokumenter:

- SAR Danmark (kun på dansk)

2. Ansvarsområde

2.1 Dansk Search and Rescue Region (SRR) inkluderer København FIR og Rønne TMA. Dog er SSR's grænser til Storbritannien, Norge og Tyskland i Nordsøen, og Tyskland og Sverige i Østersøen modificeret ved bilaterale overenskomster. Se "Search and Rescue Area - Chart" på side GEN 3.6 - 5.

3. Tjenestetyper

3.1 JRCC leder og koordinerer eftersøgnings- og redningstjenesten for luftfartøjer og samarbejder med den Maritime Redningstjeneste, Politiet, private Redningskorps og Beredskabsstyrelsen.

Maritime redningsfaciliteter stationeret på lufthavne nær vandet alarmeres normalt af den pågældende ATS-enhed i overensstemmelse med anbefalingerne i ICAO Annex 14 for indflyvninger over vand samt kravet i ICAO Annex 11. pkt 5.1.3.1.

Maritime rescue facilities available at airports near the water are published in the AD 2 section.

3.2 The aeronautical, maritime, and public telecommunication services are available to the search and rescue service.

3.3 Escort service on a limited scale may be provided by JRCC on request from aircraft in an emergency phase.

3.4 JRCC Denmark is the SAR Point of Contact (SPOC) for Denmark in connection with the use of the COSPAS- SARSAT System, and they have access to data bases to the national register of all registered 406 MHZ ELT's.

4. SAR Agreements

4.1 Agreements on cooperation within Search and Rescue have been signed between Denmark and Germany, Great Britain, Norway, Poland and Sweden. The agreements include provisions for pooling of SAR facilities.

4.2 Request for the entry of aircraft, equipment, and personnel from other states to engage in search for aircraft in distress or to rescue survivors of aircraft accidents should be transmitted to the JRCC. Instructions as to the control which will be exercised on entry of such aircraft and/or personnel will be given by the JRCC.

5. Conditions of Availability-

-

6. Procedures and Signals Used

6.1 General

6.1.1 In order to enable the JRCC to activate the most suitable facilities as quickly as possible, operators are requested to forward to the JRCC information on the emergency and survival equipment carried on board any of their aircraft operating regularly within Danish SRR.

6.2 Procedures

6.2.1 Aircraft not engaged in an actual search and rescue operation should as far as practical avoid any area in which actual search and rescue operations are in progress unless authorized by the appropriate controlling agency. The controlling agency can either be JRCC or the appropriate ATS unit or both in unison.

6.2.2 Procedures for a pilot–in–command observing an accident or intercepting a distress call and/or message are outlined in ICAO Annex 12.

6.2.3 Ditching reports, requested by aircraft about to ditch will as far as possible be given in accordance with the provisions in ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation.

6.3 Communication

6.3.1 Exchange of distress messages within Danish SRR are handled in accordance with the provisions of ICAO Annex 10.

6.3.2 For communication during search and res-

Maritime redningsfaciliteter på lufthavne nær vand er oplyst i AD 2 afsnittet.

3.2 Luftfartens, søfartens og det offentlige telekommunikationsnet er til rådighed for eftersøgnings- og redningstjenesten.

3.3 Eskortering kan i begrænset omfang ydes af JRCC efter anmodning fra luftfartøjer i en nødsituation

3.4 JRCC Danmark er kontaktpunkt (SPOC) for Danmark i forbindelse med brugen af COSPAS - SARSAT systemet og har adgang til den nationale oversigt over alle registrerede 406 MHZ ELTer.

4. SAR Aftaler

4.1 Samarbejdsaftaler om eftersøgnings- og redningstjeneste er indgået mellem Danmark og Tyskland, Storbritannien, Norge, Polen og Sverige. Aftalerne omfatter regler for samlet anvendelse af SAR faciliteter.

4.2 Tilbud om anvendelse af andre staters luftfartøjer, udstyr og personel i eftersøgning af luftfartøjer i nød eller for at redde overlevende efter havari skal sendes til JRCC. Direktiver for så vidt angår den kontrol, der vil blive udøvet for sådan anvendelse af luftfartøjer og/eller personel vil blive givet af JRCC.

5. Betingelser for tilgængelighed

-

6. Procedurer og Signaler

6.1 Generelt

6.1.1 For at JRCC kan iværksætte de mest hensigtsmæssige foranstaltninger så hurtigt som muligt anmodes operatører om at fremsende oplysninger til JRCC om det nød- og overlevelsesudstyr, der medbringes i de af deres luftfartøjer, der regelmæssigt flyver i dansk SRR.

6.2 Procedurer

6.2.1 Luftfartøjer, der ikke deltager i aktuelle eftersøgnings- og redningsoperationer skal så vidt muligt undgå områder med igangværende SAR operationer medmindre flyvning er godkendt af den kontrollerende myndighed, der enten kan være JRCC eller den relevante ATS enhed eller begge i fællesskab

6.2.2 Procedurer for luftfartøjsførere, der observerer et havari eller hører et nød-opkald/eller meddelelse er angivet i ICAO Annex 12.

6.2.3 Rapporter om nødlanding i vand, som luftfartøjer, der umiddelbart er i denne situation, har anmodet om, vil så vidt det er praktisk muligt blive givet i henhold til ICAO Annex 3 "Meteorological Service for International Air Navigation".

6.3 Kommunikation

6.3.1 Udveksling af nødmeddelelser inden for dansk SRR behandles i henhold til ICAO Annex 10.

6.3.2. Ved kommunikation under eftersøgnings-

cue operations, the codes and abbreviations published in ICAO DOC 8400 (ICAO Abbreviations and Codes) are used.

6.3.3 Military SAR aircraft will use the call sign RESCUE followed by an aircraft tail number, e.g."RESCUE 276".

6.3.4 The military radar stations continuously monitor the international emergency frequencies 121.500 MHZ and 243.000 MHZ.

6.3.5 The coastal radio station "Lyngby Radio", call sign OXZ/Lyngby Radio continuously monitor the international emergency frequency 156.800 MHZ.

6.3.6 The frequencies 3023 KHZ, 5680 KHZ, 123.100 MHZ, 282.800 MHZ, 156.300 MHZ, 156.600 MHZ and 156.800 MHZ are employed by military vessels and aircraft as on–scene–frequencies. The frequencies 3023 KHZ and 5680 KHZ will be utilized for communication between SAR aircraft and JRCC.

6.3.7 SAR HEL are equipped with UHF, VHF (AM/FM) and HF (SSB), and are able to home on frequencies in the band 100 - 400 MHZ and 200-3000 KHZ.

6.4. Emergency Locator Transmitter (ELT).

6.4.1 The Danish SRR is an integrated part of the Norwegian Service Area of the OSPAS-SARSAT System (Space System for the Search of Vessels in Distress (SNG) - Search and Rescue Satellite-Aided Tracking (Canada, France and USA)). The Norwegian COSPAS-SARSAT Mission Control Centre at Bodø will inform JRCC whenever ELT signals on 406 MHZ are received and positioned within Danish SRR.

6.4.2 Valuable SAR resources are at times being spent searching for the source of inadvertent ELT transmissions and can thus delay the response to an actual emergency situation.

Great care should be taken to avoid inadvertent ELT transmissions, but if it occurs, a report should be made to the nearest ATS unit as soon as possible.

It is recommended that the emergency frequencies are briefly monitored as part of the aircraft shutdown procedure to detect inadvertent ELT transmissions

6.4.3 In connection with check-up and maintenance of ELTs, installed in aircraft, an occasional need for a functions check is necessary. The Danish Transport Authority therefore allows that such checks are carried out on the following conditions:

Tests of automatic ELTs, installed in aircraft, may only take place on the ground and only during the first 5 minutes of every full hour in accordance with the following guidelines:

a. The VHF-receiver of the aircraft is tuned to the civilian emergency frequency 121.5 MHZ.

b The ELT is activated - the activation switch is shifted from OFF to ON for 1 second or 3 sweep (tonecycles), while the function is monitored on the aircraft VHF-receiver (mentioned in a above).

It should be born in mind, that civilian ELTs are

og redningsoperationer anvendes de i ICAO DOC 8400 (ICAO Abbreviations and Codes) angivne koder og forkortelser

6.3.3. Militære SAR-luftfartøjer vil anvende kaldesignalet "RESCUE" efterfulgt af luftfartøjets halenummer, f.eks.: "RESCUE 276".

6.3.4 De militære radarstationer holder uafbrudt lyttevagt på de internationale nødfrekvenser 121.500 MHZ og 243.000 MHZ.

6.3.5 Kystradiostationen Lyngby Radio, kaldesignal OXZ/Lyngby Radio holder uafbrudt lyttevagt på den internationale nødfrekvens 156.800 MHZ.

6.3.6 Frekvenserne 3023 KHZ, 5680 KHZ, 123.100 MHZ, 282.800 MHZ, 156.300 MHZ, 156.600 MHZ og 156.800 MHZ anvendes af militære luft- og overfladefartøjer i operationsområdet. Frekvenserne 3023 KHZ og 5680 KHZ anvendes for kommunikation med SAR luftfartøjer JRCC

6.3.7 SAR HEL er udstyret med UHF, VHF (AM/FM) og HF (SSB) og er i stand til at pejle på frekvenserne i båndet 100 - 400 MHZ og 200 - 3000 KHZ.

6.4 Emergency Locator Transmitter (ELT)

6.4.1 Dansk SRR er en integreret del af det norske "Service" område, der indgår i COSPAS-SARSAT systemet. (et satellitsystem etableret for eftersøgning og sporing af sø- og luftfartøjer i nød). Det Norske COSPAS-SARSAT kontrolcenter i BODØ vil informere JRCC nårsomhelst ELT-signaler på 406 MHZ modtages og positionbestemmes i dansk SRR.

6.4.2 Vigtige SAR ressourcer anvendes lejlighedsvis til eftersøgning af utilsigtede ELT transmissioner og kan derfor medføre forsinkelser i reaktionen overfor en aktuel nødsituation.

For at undgå utilsigtede ELT transmissioner skal stor omhu udvises, men hvis det sker skal det rapporteres til nærmeste ATC enhed så hurtigt som muligt.

Det anbefales at nødfrekvensen kortvarigt aflyttes som en del af proceduren for en flyvnings afslutning for at kunne opdage utilsigtet ELT-transmission.

6.4.3 I forbindelse med eftersyn og vedligeholdelse af ELT installeret i luftfartøjer er der lejlighedsvis behov for at kunne afholde en funktionsprøve. Trafikstyrelsen tillader derfor, at sådanne prøver finder sted på følgende vilkår:

Afprøvning af automatiske ELT-udstyr installeret i luftfartøjer må kun udføres på jorden og kun i de første 5 minutter af hver hele time efter følgende retningslinier:

a) Flyets VHF-modtager indstilles på den civile nødfrekvens 121.5 MHZ

b) ELT-udstyret startes, betjeningsknappen skiftes fra "OFF" til "ON" i 1 sekund eller 3 tonegennemløb ("sweep"), medens funktionen kontrolleres på luftfartøjets VHF-modtager (nævnt i a ovenfor).

Opmærksomheden henledes på, at civilt ELT-udstyr

transmitting on the civilian emergency frequency 121.5 MHZ, in which case false, as well as intentional, test transmissions of a longer duration than specified above, may activate a search operation or seriously disrupt an ongoing operation.

6.5 Search and rescue signals

6.5.1 The Search and Rescue Signals to be used are prescribed in ICAO, Annex 12.

6.5.2 Special signals and procedures for use in search operations

6.5.2.1 When observing or hearing an aircraft, survivors should fire a red pyrotechnic signal.

6.5.2.2 SAR aircraft, and, if feasible, also other aircraft, when observing this signal, will fire a single green pyrotechnic signal or change course towards the survivors.

6.5.2.3 Survivors should hereupon fire another red pyrotechnic signal to enable the aircraft to obtain the correct heading.

6.5.2.4 Survivors should economize on signals and only fire further signals when:

a) the aircraft so request by firing a green signal;

b) it is observed that the aircraft appears to be getting off track; and

c) the aircraft is almost overhead.

sender på den civile nødfrekvens 121.5 MHZ, hvorfor såvel falske som tilsigtede udsendelser af længere varighed end ovenfor angivet kan igangsætte en eftersøgning eller forstyrre en igangværende operation.

6.5 Eftersøgnings og redningsignaler

6.5.1 De eftersøgnings- og redningssignaler, der skal anvendes er angivet i ICAO Annex 12 (BL 7-4)

6.5.2 Særlige signaler og fremgangsmåder ved eftersøgninger

6.5.2.1 Efter at have observeret eller hørt et luftfartøj, skal de nødstedte affyre et rødt pyroteknisk signal

6.5.2.2 SAR-luftfartøjer og om muligt andre luftfartøjer, vil, når de observerer dette signal affyre et grønt pyroteknsik signal eller ændre kurs mod de nødstedte.

6.5.2.3 De nødstedte skal herefter affyre endnu et rødt pyroteknisk signal for at sætte luftfartøjet i stand til at korrigere kursen.

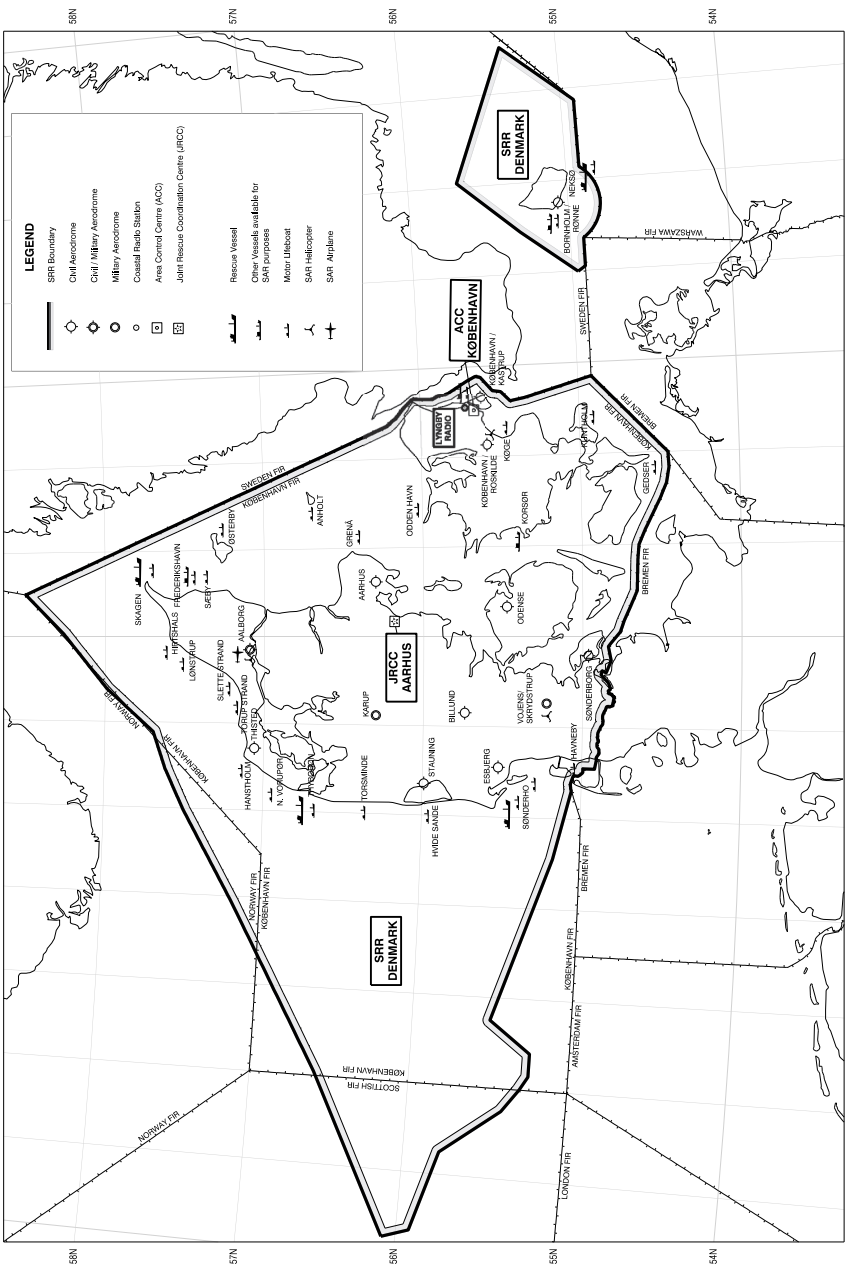
6.5.2.4 De nødstedte skal spare på signalerne og kun affyre yderligere signaler, såfremt:

a) luftfartøjer anmoder herom ved at affyre et grønt pyroteknisk signal,

b) de nødstedte observerer, at luftfartøjet er kommet ud af kurs, samt

c) luftfartøjet befinder sig omtrent over de nødstedte.

7. Search and Rescue Area. Chart



GEN 4 CHARGES

GEN 4.1 Aerodrome and Heliport Charges

1.1 Take-off charges may be seen overleaf.

1.2 25% Value Added Tax (VAT) will be added to the charges for domestic flights unless otherwise indicated.

1.3 As regards other charges please contact the aerodrome in question.

GEN 4 AFGIFTER

GEN 4.1 Afgifter til flyvepladser og helikopterflyvepladser

1.1 Startafgifterne kan ses omstående.

1.2 Afgifterne for indenrigsflyvning vil blive tillagt 25% moms medmindre andet er angivet.

1.3 Med hensyn til andre afgifter bedes den pågældende flyveplads kontaktet.

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)	
AALBORG	<=2.000	-	-	55.00	55.00	-
	>2.000	30.00	30.00	140.00	140.00	
AARHUS	<=1.500	-	-	80.00	80.00	-
	>1.500	31.50	31.50	160.00	160.00	
ANHOLT	Fixed wing, piston: <=1.199	-	-	400.00	400.00	Incl. VAT/moms
	Fixed wing, piston: >=1.200	-	-	800.00	800.00	
	Fixed wing, turbine (regardless of mass)	-	-	1500.00	1500.00	
	Helicopter, piston and turbine (regardless of mass)	-	-	1500.00	1500.00	
BILLUND	<=2.000	-	-	700.00	700.00	-
	>2.000	55.50	55.50	700.00	700.00	
BORNHOLM/RØNNE	<=2.000	-	-	66.00	66.00	-
	>2.000	36.00	36.00	168.00	168.00	
ESBJERG	<=2.000	-	-	125.00	125.00	-
	>2.000 <=22.000	62.00	62.00	-	-	
	>22.000	30.00	30.00	-	-	

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/ 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/ Indenrigs-flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs-flyvning (DKK/KR)	Domestic Flights/ Indenrigs-flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs-flyvning (DKK/KR)	
KØBENHAVN/ KASTRUP	See link/Se link: https://www.cph.dk/en/cph-business/aviation/charges-and-slot					NIL
KØBENHAVN/ ROSKILDE	For EN see link: https://www.rke.dk/en/pilot-info/charges For DA se link: https://www.rke.dk/pilotinfo/afgifter					NIL
LEMVIG	-	-	-	No charge/ Ingen afgift	-	*) Undtagen rundflyv-ningsselskaber
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	

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)	
RANDERS	<=1.500	-	-	100.00	100.00	No VAT/Incl. moms
	1.501 - 2.500			200.00	200.00	
	>2.500	100.00	100.00	300.00	300.00	
RINGSTED	-	-	-	70.00	-	No VAT/Ingen moms
SAMSØ	<=1.500	-	-	75.00	-	-
	>1.500			75.00		
	Touch and go			75.00		
SINDAL	<=1.200	-	-	100.00	100.00	-
	1.201 -2.000			150.00	150.00	
	>2.000	100.00	100.00	400.00	400.00	
SKIVE	<=1.500	-	-	100.00	100.00	-
	>1.500	50.00	50.00	200.00	200.00	
STAUNING	<=2.000	80.00	80.00	80.00	80.00	-
	>2.000	50.00	50.00	200.00	200.00	

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/ Indenrigs-flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs-flyvning (DKK/KR)	Domestic Flights/ Indenrigs-flyvning (DKK/KR)	International Flights/ Udenrigs-flyvning (DKK/KR)	
TÅSINGE / ELVIRA MADIGAN AIRPORT	<=2.000	-	-	65.00	65.00	Incl. VAT/moms
	>2.000			130.00	130.00	
SØNDERBORG	<=1.999	-	-	86,00	86,00	-
	>=2.000	42.00	42.00	187.00	187,00	
THISTED	<=1.500	-	-	125.00	125.00	Incl. VAT/moms
	>1.500	42.00	42.00	250.00	250.00	
TØNDER	<=1.500	-	-	40.00	40.00	-
	>1.500			48.00	48.00	
VESTHIMMERLAND	-	-	-	100.00	200.00	Incl. VAT/moms
VIBORG	-	-	-	40.00	40.00	Incl. VAT/moms
VOJENS/ SKRYDSTRUP	<=2.000	-	-	140.00	140.00	-
	>2.000	40.00	40.00	140.00	140.00	
ÆRØ	<=2.000	-	-	60.00	60.00	Incl. VAT/moms
	>2.0000			90.00	90.00	

ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.1 General rules

1. General

1.1 The Rules of the Air and regulations for Air Traffic Services and Procedures applicable in Denmark are contained in Commission Regulation (EU) No 923/2012, (SERA), Civil Aviation Regulation BL 7-100, Supplements to (EU) No 923/2012 (SERA), Commission Regulation (EU) No 2017/373 (ATM/ANS) and Civil Aviation Regulation BL 7-101, Supplements to (EU) No 2017/373 (ATM/ANS), on the basis of the following ICAO documents:

Annex 2	Rules of the Air
Annex 11	Air Traffic Services
PANS ATM	(Doc 4444) Procedures for Air Navigation Services; Air Traffic Management
PANS OPS	(Doc 8168) Procedures for Air Navigation Services; Aircraft Operations
Doc 7030/EUR	Regional Supplementary Procedures applicable to the EUR Region

1.2 Differences to these ICAO provisions are detailed in subsection GEN 1.7.

1.3 Within København FIR, and in airspace delegated to Denmark are established LTA, FIZ, HTZ, Helicopter Routes - in addition to ATS airspace and ATS routes normally used - as described below.

2. Local ATS-Area/LTA

2.1 Definition

An air space of defined dimensions, extending upwards from the surface of the earth or water to a specified upper limit within which ATS is provided by the local ATS-unit.

3. Flight Information Zone/FIZ

3.1 Definition

An airspace of defined dimension within which Aerodrome Flight Information Service and Alerting Service for aerodrome traffic are provided.
Note: FIZ is also designated as Radio Mandatory Zone (RMZ), reference to Civil Aviation Regulation BL 7-100 and ENR 1.4 item 3.

3.2 Procedures

a) IFR and VFR flights operating in a FIZ shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, except as may otherwise be arranged with the relevant AFIS unit.

b) Before entering a FIZ, an initial call containing the designation of the AFIS unit being called, callsign, type of aircraft, position, level and the intentions of the flight shall be made by pilots on the appropriate communication channel. Changes to level and track - if any - shall be reported immediately to the AFIS unit.

ENR 1 GENERELLE REGLER OG PROCEDURER

ENR 1.1 Generelle regler

1. Generelt

1.1 De lufttrafikregler og forskrifter for lufttrafiktjeneste, som anvendes i Danmark er Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 (SERA), BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA forordningen, Kommissionens forordning (EU) Nr. 2017/373 (ATM/ANS) og BL 7-101, Bestemmelser der supplerer ATM/ANS-forordningen, på basis af følgende ICAO dokumenter:

Annex 2	Rules of the Air
Annex 11	Air Traffic Services
PANS ATM	(Doc 4444) Procedures for Air Navigation Services; Air Traffic Management
PANS OPS	(Doc 8168) Procedures for Air Navigation Services; Aircraft Operations
Doc 7030/EUR	Regional Supplementary Procedures applicable to the EUR Region

1.2 Forskelle til de nævnte ICAO dokumenter er angivet i undersektion GEN 1.7.

1.3 Indenfor København FIR og i luftrum delegeret til Danmark er der - udover normalt anvendt ATS-luftrum og ATS-ruter - etableret LTA, FIZ, HTZ, Helikopterruter, som beskrevet efterfølgende.

2. Lokalt ATS-område/LTA

2.1 Definition

Et nærmere afgrænset luftrum, der strækker sig opefter fra jordens eller vandets overflade til en nærmere angivet øvre grænse inden for hvilket ATS ydes af den lokale flyvekontroltjeneste.

3. Flyveinformationszone/FIZ

3.1 Definition

Et nærmere afgrænset luftrum, indenfor hvilket der stilles Flyvepladsflyveinformations- og Alarmeringstjeneste til rådighed for flyvepladstrafik.
Note: FIZ betegnes også som obligatoriske radiozoner (Radio Mandatory Zones/RMZ), jf. BL 7-100 og ENR 1.4 punkt 3.

3.2 Procedurer

a) IFR og VFR flyvninger i en FIZ skal opretholde uafbrudt luft-til-jordtalekommunikationsvagt og etablere to-vejs radioforbindelse, når nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal, medmindre andet er aftalt med vedkommende AFIS-enhed.

b) Piloter skal, før indflyvning i en FIZ, foretage et opkald på den relevante kommunikationskanal med angivelse af betegnelsen på den AFIS-enhed, der kaldes op til, kaldesignal, luftfartøjs type, position, flyvehøjde og flyvningens formål. Ændringer til højde og flyvevej skal straks rapporteres til AFIS-enheden.

c) Except as may otherwise be arranged with the relevant AFIS unit, a pilot who intends to cross a FIZ or operate locally shall prior to entering a FIZ establish two-way voice communication with the AFIS unit.

d) Except as may otherwise be arranged with the relevant AFIS unit, a pilot who intends to land on or take-off from the aerodrome shall prior to entering a FIZ or prior to taxiing for take-off establish two-way voice communication with the AFIS unit.

4. Helicopter Traffic Zone/HTZ

4.1 Definition

A non-controlled airspace of defined dimensions, extending upwards from the sea level to a defined upper limit, indicating helicopter landings and take-offs.

HTZ are established around all permanet and mobile off-shore installations, equipped with a helideck.

Temporary HTZ at mobile installations will be published by NOTAM.

4.2 Crossing or overflying HTZ

Traffic not engaged in off-shore helicopter operations is strongly advised to stay well clear of HTZ. Information on possible helicopter flights can be obtained from Copenhagen Information.

Note: Helicopters may be expected to perform instrument approach procedures to the helideck within an area with a radius of 6.5 NM around the helideck up to and including 1500 FT.

5. Helicopter Routes

5.1 Definition

An ATS-route, where civil helicopters operate on a regular and frequent basis. Helicopter Routes have no lateral dimensions.

Helicopter Routes have been established for the most used helicopter tracks in that part of the North Sea, where Denmark provides ATS.

6. Flight Within TMA, CTR and FIZ Outside Published Hours of Service

Where TMA, CTR and FIZ are not established H24, information as to whether the area concerned is established shall be obtained from the relevant ATS-unit as given in the following table.

Area	ATS unit
Aarhus TMA/CTR*	ACC København
Esbjerg FIZ	APP Billund
Odense FIZ	ACC København
Rønne TMA/CTR	ACC Malmö
Stauning FIZ	APP Billund
Sønderborg FIZ	ACC København
Tyra FIZ	ACC København
Vamdrup FIZ	APP Skrydstrup

** Remark: Information whether Aarhus CTA is established can be obtained from ACC København*

7. Delegation of ATS responsibility

7.1 By letter of agreement Danish and adjacent ATS Authorities have arranged to delegate respon-

c) Medmindre andet er aftalt med vedkommende AFIS-enhed, skal en pilot, som påtænker at gennemflyve en FIZ, eller udføre lokalflyvning, før indflyvning i en FIZ, etablere to-vejs radioforbindelse med AFIS-enheden.

d) Medmindre andet er aftalt med vedkommende AFIS-enhed, skal en pilot, som påtænker at lande på/starte fra flyvepladsen, før indflyvning i FIZ, henholdsvis før udrulning til start, etablere to-vejs radioforbindelse med AFIS-enheden.

4. Helikopter Trafik Zone/HTZ

4.1 Definition

Et nærmere afgrænset, ikke-kontrolleret luftrum - der strækker sig opefter fra havets overflade til en nærmere angivet øvre grænse - der angiver landing og start med helikopter.

HTZ er etableret omkring alle permanente og mobile "off-shore" installationer udstyret med helikopterdæk.

Midlertidige HTZ omkring mobile installationer vil blive publiceret i NOTAM.

4.2 Gennemflyvning eller overflyvning af HTZ

Trafik, som ikke er engageret i "off-shore" operationer, anmodes på det kraftigste om at holde sig godt klar af HTZ. Information om mulige helikopterflyvninger kan indhentes hos Copenhagen Information.

Note: Helikoptere kan forventes at udføre instrument-anflyvningsprocedurer til helikopterdækket indenfor et område med radius på 6.5 NM omkring helikopterdækket op til og inklusive 1500 FT.

5. Helikopterruter

5.1 Definition

En ATS-rute, hvor civile helikoptere opererer på en regelmæssig og hyppig basis. Helikopterruter har ingen lateral udstrækning.

Helikopterruter er etableret på de mest anvendte helikopterruter i den del af Nordsøen, hvor Danmark udøver ATS.

6. Flyvning i TMA, CTR og FIZ udenfor publiceret tjenestetid

Hvor TMA, CTR og FIZ ikke er etableret H24, skal oplysning om hvorvidt det pågældende område er etableret, indhentes hos den relevante ATS-enhed som angivet i følgende tabel.

Område	ATS-enhed
Aarhus TMA/CTR*	ACC København
Esbjerg FIZ	APP Billund
Odense FIZ	ACC København
Rønne TMA/CTR	ACC Malmö
Stauning FIZ	APP Billund
Sønderborg FIZ	ACC København
Tyra FIZ	ACC København
Vamdrup FIZ	APP Skrydstrup

** Bemærkning: Information om hvorvidt Aarhus CTA er etableret, kan opnåes hos ACC København*

7. Delegering af ATS ansvar

7.1 Ved bilaterale aftaler har danske og tilstødende ATS myndigheder overdraget ansvaret for

sibility for providing Air Traffic Services within parts of their FIR/UIR to adjacent ATS units.

8. Helicopter Operations in the North Sea.

Helicopters operating between an onshore and an offshore destination, or between two offshore destinations, in the North Sea are taking place on a 24 hours basis, under IMC as well as VMC, and often with an underslung load.

8.1 Helidecks

Position of Danish helidecks on permanent installations are given in section AD 3.

8.2 Airspace structure

To safeguard helicopter operations FIZ, HTZ and Helicopter Routes have been established.

8.3 Operating procedures for helicopters engaged in off-shore operations

a) Cruising level in Helicopter Routes:
Except during take-off and landing, civil helicopter operations should normally be carried out in levels not below 1500 FT MSL. If icing or other safety conditions necessitate flight below 1500 FT MSL, the ATS-unit concerned shall be informed about the new cruising level and the reason for the change.

b) Radar service
Radar service will normally be provided within the area of radar-coverage.

c) Use of SSR
When equipped with SSR-transponder, civil helicopters engaged in off-shore operations shall operate this on Mode A/C, code 0040, unless otherwise instructed by ATS.

8.3.1 Reporting procedures En Route
(REF SERA 10001 litra b)

Position Reports shall be transmitted at each Reporting Point and additionally when requested by the appropriate ATS-unit.
If more than 20 minutes will elapse between Reporting Points, an "Operation Normal"- report shall be transmitted 15 minutes after the last Position Report, unless otherwise instructed.

An Operation Normal report shall contain the same information as a Position Report.

- A Position/Operation Normal Report is not required when the pilot is informed that the helicopter is provided with Radar service ("Radar contact/Identified").
- Position/Operation Normal reporting shall be resumed when the pilot is informed that Radar service is terminated.

If not receiving a required Position/Operation Normal Report, the appropriate ATS-unit will initiate Alerting Service (REF 8.4).

8.3.2 Arrival Message

After landing on an installation, or just prior to landing, it is the responsibility of the Pilot In Command (PIC) to deliver an Arrival Message to the appropriate ATS-unit (radio call) or via the radio operator on

ydelse af lufttrafiktjeneste inden for dele af deres FIR/UIR til tilstødende ATS-enheder.

8. Helikopterflyvning i Nordsøen

Helikopterflyvning mellem land og offshore destinationer, eller mellem 2 offshore destinationer, i Nordsøen finder sted døgnet rundt under såvel IMC som VMC og forekommer ofte med underhængende last.

8.1 Helikopterdæk

Positioner på danske helikopterdæk på permanente installationer findes i sektion AD 3.

8.2 Luftrumsstruktur

For at beskytte helikopteroperationer er der etableret FIZ, HTZ og helikopterruter.

8.3 Procedurer for helikoptere engageret i "offshore" operationer.

a) Flyvehøjde i helikopterruter:
Undtagen under start og landing, skal civile helikopteroperationer normalt udføres i højder ikke under 1500 FT MSL. Dersom overisning eller andre sikkerhedsgrunde nødvendiggør flyvning under 1500 FT MSL, skal vedkommende ATS-enhed underrettes om ny flyvehøjde og årsagen til ændringen.

b) Radartjeneste
Radartjeneste vil normalt blive ydet indenfor radarens dækningsområde.

c) Anvendelse af SSR
Civile helikoptere udstyret med SSR-transponder og engageret i "off-shore" operationer skal anvende Mode A/C, code 0040, medmindre anden instruktion er givet af ATS.

8.3.1 Rapporteringsprocedure En Route
(REF SERA 10001 litra b)

En route positionsrapporter skal afgives ved de publicerede rapportpunkter samt når den pågældende ATS-enhed anmoder om det.
Dersom flyvetiden mellem to rapportpunkter overstiger 20 minutter, skal der afgives en "Operations Normal" rapport senest 15 minutter efter sidste positionsrapport medmindre der er givet andre instruktioner.
En Operations Normal rapport skal indeholde den samme information som en Positionsrapport.

- En Positions/Operation Normal rapport er ikke nødvendig når piloten er underrettet om at der ydes radarservice af helikopteren ("Radar contact/Identified").
- Positions/Operation Normal rapportering skal genoptages når piloten informeres om at radarservice er ophørt.

Hvis en krævet Positions/Operation Normal rapport ikke modtages, vil den relevante ATS-enhed påbegynde alarmeringstjeneste (REF 8.4).

8.3.2 Ankomstmelding

Efter landing på en installation eller lige inden landing er det luftfartøjschefens ansvar at afgive en Ankomst melding til den pågældende ATS-enhed via et radioopkald eller via telefon gennem radiooperatø-

the installation by phone, and the report shall contain:

- Callsign
- Name on the installation
- Actual time of arrival (ATA)
- Additional information if required (e.g. refuelling, shut down)

If no Arrival Message is received at the appropriate ATS-unit Alerting Service will be initiated (REF 8.4).

8.3.3 Departure message

A Departure message, after take-off from an offshore installation, shall be submitted to the appropriate ATS-unit as soon as practicable. The Departure message shall contain:

- Callsign
- ATD installation
- Actual/intended altitude or level
- If routing via helicopter routes and no radar service is provided: ETO next reporting point

8.4 Alerting Service (REF SERA 10001 litra b)

For helicopters operating between an onshore and an offshore destination or between two offshore destinations, Special procedures for Alerting Service to helicopter flights are described below.

8.4.1 En route

Helicopters en route between an onshore and an offshore destination or between two offshore destinations should be established on a helicopter route and provide the appropriate ATS-Unit with Position/Operation Normal Reports unless not required (REF 8.3.1)

8.4.1.1 Uncertainty Phase

When no communication has been received from an aircraft within a period of 3 minutes after the time a communication should have been received, or from the time an unsuccessful attempt to establish communication with such aircraft was first made, whichever is the earlier until the Alert Phase is activated. (see 8.4.1.2)

Except when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants.

8.4.1.2 Alert Phase

When following the uncertainty phase, subsequent attempts to establish communication with the aircraft or inquiries to other relevant sources have failed to reveal any news of the aircraft, the Alert Phase will be activated within 3 minutes of the time communication was expected.
Except when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants.

8.4.1.3 Distress Phase

Following the alert phase, when further unsuccessful attempts to establish communication with the aircraft and more widespread unsuccessful inquiries point to the probability that the aircraft is in distress, or when the fuel on board is considered to be exhausted, or

ren på den pågældende installation. Rapporten skal indeholde:

- Kaldesignal
- Navnet på installationen
- Aktuel tid for ankomst (ATA)
- Yderligere information hvis nødvendig (f.eks. brændstofspåfyldning, sluk af motorer)

Hvis en ankomstmelding ikke modtages, vil den relevante ATS-enhed påbegynde alarmeringstjeneste (REF 8.4).

8.3.3 Afgangsmelding

En afgangsmelding efter afgang fra en offshore installation skal afsendes til den relevante ATS-enhed så hurtigt som det er praktisk muligt. En afgangsmelding skal indeholde:

- Kaldesignal
- Aktuel afgangstid fra installationen
- Aktuel/forventet flyvehøjde eller -niveau.
- Hvis der rutes via helikopterruter og der ingen radarservice er: ETO for næste rapportpunkt.

8.4 Alarmeringstjeneste (REF SERA 10001 litra b)

For helikoptere der opererer mellem land og offshore destinationer eller mellem 2 offshore destinationer gælder følgende særlige procedurer for alarmeringstjeneste.

8.4.1 En route

Helikoptere, der opererer mellem land og offshore destinationer eller mellem 2 offshore destinationer, bør være etableret på en helikopterrute og afgive Positions/Operation Normal rapporter til den relevante ATS-enhed medmindre det ikke er påkrævet (REF. 8.3.1).

8.4.1.1 Uvishedssfasen

Uvishedsfasen træder i kraft, når der ikke er modtaget kommunikation fra et luftfartøj indenfor en periode på 3 minutter efter det tidspunkt, en meddelelse skulle have været modtaget, eller fra det tidspunkt, hvor et mislykket forsøg på at etablere kommunikation med sådan et luftfartøj først blev foretaget, alt efter hvad der kommer først frem til at beredskabsfasen aktiveres. (Se 8.4.1.2).
Undtagen når der ikke er nogen tvivl om luftfartøjets og dets passagerers sikkerhed.

8.4.1.2 Beredskabsfasen

Beredskabsfasen træder i kraft, når der efter uvishedsfasen er gjort flere forsøg på at etablere kommunikation med luftfartøjet eller henvendelser til andre relevante kilder ikke har givet ny information om luftfartøjet. Beredskabsfasen aktiveres indenfor 3 minutter efter at kommunikationen var forventet.
Undtagen når der ikke er nogen tvivl om luftfartøjets og dets passagerers sikkerhed.

8.4.1.3 Nødfasen

Når yderligere forsøg på at etablere kommunikation med luftfartøjet er mislykket og flere henvendelser hos relevante kilder heller ikke har givet ny information om luftfartøjet og sandsynligheden derfor peger på, at luftfartøjet er i nød, eller når brændstoffet om

to be insufficient to enable the aircraft to reach safety, or when information is received which indicates that the operating efficiency of the aircraft has been impaired to the extent that a forced landing is likely, or when information is received or it is reasonably certain that the aircraft is about to make or has made a forced landing, the Distress Phase will be activated within 10 minutes of the time the Position/Operation Normal Report was expected.

Except when there is reasonable certainty that the aircraft and its occupants are not threatened by grave and imminent danger and do not require immediate assistance.

8.4.2 Landing on Helideck

It is the responsibility of the Pilot In Command (PIC) to deliver an Arrival Message to the appropriate ATS-unit (radio call) or via the radio operator on the installation (phone).

8.4.2.1 Uncertainty Phase

When an aircraft fails to arrive within 5 minutes of the estimated time of arrival last notified to an air traffic services unit, the Alert Phase is activated (see 8.4.2.2).
Except when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants.

8.4.2.2 Alert Phase

When an Arrival Message is not received by the appropriate ATS-Unit as expected, the Alert Phase will be activated within 5 minutes of the Estimated Time of Arrival (ETA) given by the PIC.
Except when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants.

8.4.2.3 Distress Phase

Following the alert phase, when further unsuccessful attempts to establish communication with the aircraft and more widespread unsuccessful inquiries point to the probability that the aircraft is in distress the Distress Phase will be activated within 10 minutes of the ETA given by the PIC.

8.5 Operating procedures for military air traffic

Crossing of helicopters flight path Pilots of fixed-wing aircraft crossing the flight path of helicopters should as early as possible plan their flight to pass over, below or behind the helicopters and make efforts to obtain greatest possible separation. In order to discover helicopter traffic, use of radar is recommended. In addition, traffic information may be obtained from Copenhagen Information or TYRA Information.

Note: Helicopter pilots prefer a horizontal separation of at least 2 NM.

9. Reporting of oilspill or fueldumping at sea

9.1 According to the Danish Ministerial Order No. 573/2008, Reporting according to Law on Protection of the Ocean-environment, the pilot-in-command, the owner or the user of an aircraft shall report the following incidents:

- observation of oilspill at sea
- fueldumping performed at sea

bord anses for at være opbrugt eller at være utilstrækkeligt til at sikre at luftfartøjet kan nå i sikkerhed, eller når der modtages oplysninger, der tyder på, at luftfartøjets driftseffektivitet er blevet svækket i det omfang at en tvungen landing er sandsynlig, eller når oplysninger er modtaget, eller det er rimeligt sikkert, at flyet er ved at lave eller har lavet en tvungen landing, vil nødfasen blive aktiveret indenfor 10 minutter fra det tidspunkt, hvor Positions/Operation Normal rapporten var forventet.
Undtagen når der er rimelig sikkerhed for, at luftfartøjet og dets passagerer ikke er truet af alvorlig og overhængende fare og ikke kræver øjeblikkelig hjælp.

8.4.2 Landing på helikopterdæk

Det er luftfartøjschefen ansvar at afgive en ankomstmelding til den relevante ATS-enhed (radioopkald) eller via radiooperatøren på installationen (telefonopkald).

8.4.2.1 Uvishedssfasen

Når et luftfartøj ikke ankommer inden for 5 minutter efter den forventede ankomsttid, der senest er meddelt en ATS-enhed, aktiveres beredskabsfasen (se 8.4.2.2).
Undtagen når der ikke er nogen tvivl om luftfartøjets og dets passagerers sikkerhed.

8.4.2.2 Beredskabsfasen

Når en ankomstmelding ikke modtages af den relevante ATS-enhed som forventet, aktiveres beredskabsfasen inden for 5 minutter efter forventet ankomsttidspunkt (ETA) afgivet luftfartøjschefen.
Undtagen når der ikke er nogen tvivl om luftfartøjets og dets passagerers sikkerhed.

8.4.2.3 Nødfasen

Efter beredskabsfasen, når yderligere forsøg på at etablere kommunikation med luftfartøjet er mislykket og flere udbredte henvendelser ligeledes er mislykket og sandsynligheden peger på, at flyet er i nød, aktiveres nødfasen inden for 10 minutter efter ETA afgivet af luftfartøjschefen.

8.5 Procedurer for militære luftfartøjer

Piloter af fastvingede fly, der krydser en helikopters flyvevej, skal så tidligt som muligt planlægge deres rute så de passerer over, under eller bag helikopteren og bestræbe sig på at opnå størst mulig adskillelse. For at opdage helikoptertrafik anbefales brug af radar. Derudover kan trafikoplysninger fås fra Copenhagen Information eller Tyra Information.

Note: Helikopterpiloter foretrækker en horisontal adskillelse på mindst 2 NM.

9. Rapportering af oliespild eller fueldumping på havet

9.1 I medfør af Bekendtgørelse nr. 573/2008 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet, skal føreren, ejeren eller brugeren af luftfartøjet indberette følgende hændelser:

- observation af oliespild på havet
- fueldumping udført over havet

The report shall be submitted via nearest ATS-unit or after landing to:

Admiral Danish Fleet

TEL: +45 89 43 30 99
E-mail: pol.con.den@sok.dk.

Indberetningen skal gives via nærmeste ATS-enhed eller efter landing til:

Søværnets Operative Kommando (SOK)

TEL: +45 89 43 30 99
E-mail: pol.con.den@sok.dk.

ENR 1.2 Visual Flight Rules

Note: The Danish Visual Flight Rules (VFR) are given in their entirety in this section. Differences between regulations applicable in Denmark and ICAO Annex 2 are detailed in GEN 1.7.

1. Except when operating as a Special VFR Flight according to item 1.1, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in the following table indicating the limits of visual meteorological conditions (VMC).

ENR 1.2 Visuelflyveregler

Note: De danske visuelflyveregler (VFR) er angivet i deres helhed i denne sektion. Forskelle mellem de regler der er gældende i Danmark og ICAO Annex 2 er angivet i GEN 1.7.

1. VFR-flyvning skal, medmindre den udføres som Speciel VFR-flyvning i henhold til pkt. 1.1, udføres på en sådan måde, at luftfartøjet flyver under sigtbarhedsforhold og i en afstand fra skyer, der ikke er mindre end de i nedenstående skema angivne grænser for visuelle vejrforhold (VMC).

Alitude	Airspace class/ Luftrumsklasse	Flight visibility	Distance from cloud
At and above FL 100/ I eller over FL 100	A*B C D E F G	8 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
Below FL 100 and above 900 M (3000 FT) AMSL, or above 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher/ Under FL 100 og over 900 M (3000 FT) AMSL, eller over 300 M (1000 FT) over terræn, afhængig af, hvad der er højst	A*B C D E F G	5 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
At and below 900 M (3000 FT) AMSL, or 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher/ I eller under 900 M (3000 FT) AMSL eller 300 M (1000 FT) over terræn, afhængig af, hvad der er højst	A*B C D E	5 KM	1500 M horizontally 300 M (1000 FT) vertically
	FG	5 KM 3 KM**/ 140 KT	Clear of cloud and with the surface in sight/ Fri af skyer og med jordsigt

* The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in VFR flights in Class A airspace.

** For aircraft established in the aerodrome traffic circuit, flight is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM clear of cloud and with the aerodrome in sight.

Flight with manned balloons at or below 450 M (1500 FT) MSL or 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher, is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM.

With helicopters, flight is permitted with a flight visibility of at least 0.8 KM, provided that the helicopter is operated at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacle in time to avoid collision/

* De VMC-minima, som er angivet for luftrumsklasse A, er beregnet til at vejlede piloter og indebærer ikke, at der må flyves VFR i denne luftrumsklasse.

** Med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 KM fri af skyer og med flyvepladsen i syne.

Med bemandede friballoner er flyvning i eller under 450 M (1500 FT) MSL eller 300 M (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 KM.

Med helikoptere er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 KM under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

1.1 Except when a clearance for a Special VFR Flight is obtained from the appropriate air traffic control unit, VFR flights shall not take place within a controlzone:

a. when the ceiling is less than 450 M (1500 FT), or
b. when the ground visibility is less than 5 KM.

1.1 Medmindre klarering til Speciel VFR-flyvning er indhentet fra vedkommende flyvekontrolenhed, må VFR-flyvning ikke finde sted inden for en kontrolzone, når:

a. skydækkehøjden er under 450 M (1500 FT), eller
b. sigtbarheden ved jorden er mindre end 5 KM.

1.2 The appropriate Air Traffic Control Unit may within a control zone issue clearance for Special VFR flight, within the daily periods for VFR flights, if the ceiling is not below 180 M (600 FT) and, outside the daily periods for VFR flights, is not below 330 M (1100 FT) and the reported visibility at the aerodrome is not less than:

a. 1,5 KM within the daily periods for VFR flights, and
b. 5 KM outside the daily periods for VFR flights.

1.2.1 Special VFR flight shall be operated clear of clouds and in sight of the surface, at a speed of 140 KT IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacle in time to avoid a collision and with a flight visibility of not less than:

a. 1,5 KM within the daily periods for VFR flights, and
b. 5 KM outside the daily periods for VFR flights.

1.2.2 However, helicopters may operate Special VFR, within the daily periods for VFR flights, if the reported visibility at the aerodrome and the flight visibility is not less than 0,8 KM, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe any obstacle in time to avoid collision.

1.2.3 When the reported ground visibility at the aerodrome is less than 1 500 m, ATC may, within the daily periods for VFR flights, issue a special VFR clearance for a flight crossing the control zone and not intending to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the flight visibility reported by the pilot is not less than 1 500 m, or, for helicopters, not less than 800 m.

1.3 VFR flights not in sight of the surface shall be operated in accordance with the Regulations for Civil Aviation BL 5-61 (available in Danish only).

2. Cloud flying with gliders are permitted when operated in accordance with the Regulations for Civil Aviation BL 7-7 (available in English).

3. En route VFR flights shall not be operated above FL195 in airspace class C.

4. Unless permission has been obtained from the Danish CAA, VFR flights shall not be operated

a. above FL 195,
b. outside the daily periods for VFR flights, with the exception of VFR flight carried out in accordance with the requirements stated for VFR-NIGHT flight, ref. the Regulations for Civil Aviation BL 5-61, BL 5-65, BL 7-100 (available in Danish only), and BL 5-38 (available in English), and

1.2 Vedkommende flyvekontrolenhed kan inden for en kontrolzone give klarering til Speciel VFR-flyvning, inden for de daglige perioder for VFR flyvning hvis skydækkehøjden ikke er under 180 M (600 FT), og uden for de daglige perioder for VFR flyvning ikke er under 330 M (1100 FT), og den rapporterede sigtbarhed på flyvepladsen er mindst

a. 1,5 KM inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, og
b. 5 KM uden for de daglige perioder for VFR-flyvning.

1.2.1 Speciel VFR-flyvning skal udføres klar af skyer og med jordsigt og med en hastighed på 140 KT IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller evtuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød, samt med en flyvesigtbarhed på mindst:

a. 1,5 KM inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, og
b. 5 KM uden for de daglige perioder for VFR-flyvning.

1.2.2 For helikoptere kan sådan flyvning inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, dog tillades udført med en rapporteret sigtbarhed på flyve-pladsen og en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 KM under forudsætning af, at helikopteren opereres med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere hindringer i tide til at undgå kollision.

1.2.3 Når den rapporterede sigtbarhed ved jorden er mindre end 1500 m, kan ATC, inden for de daglige perioder for VFR-flyvning, udstede en klarering til Speciel VFR flyvninger der krydser en kontrolzone, og som ikke har til hensigt at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone, eller flyve ind i flyvepladsens trafikrunde, såfremt piloten rapporterer at flyvesigtbarheden ikke er mindre end 1500 m, eller for helikoptere ikke er mindre end 800 m.

1.3 VFR-flyvning uden jordsigt er kun tilladt, når den udføres i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i BL 5-61.

2. Skyflyvning med svævefly er tilladt, når det udføres i overensstemmelse med kravene i BL 7-7.

3. En route VFR-flyvning må ikke udføres over FL 195 i luftrum klasse C.

4. VFR-flyvning må ikke uden tilladelse fra Trafikstyrelsen udføres:

a. over flyveniveau 195,
b. uden for de daglige perioder for VFR-flyvning, herfra dog undtaget VFR-flyvning udført i overensstemmelse med de krav, der er gældende for VFR-NAT flyvning, jf. BL 5-38, BL 5-61, BL 5-65 og BL 7-100, samt

c. at transonic and supersonic speed.

5. Unless permission has been obtained from the Danish CAA VFR flights, day and night, shall be flown:

a. over the congested areas of cities, towns or settlements (including summer resorts and inhabited camping sites) or over an open-air assembly of persons at a height not less than 300 M (1000 FT) above the highest obstacle within a radius of 600 M from the aircraft. Flying at a lower height, however, is allowed in connection with take-off from or landing at an approved aerodrome.

b. elsewhere than as specified above at a height not less than 150 M (500 FT) above the ground or water, or 150 M (500 FT) above the highest obstacle within a radius of 150 M (500 FT) from the aircraft.

Note: Bridges with pylons separated by 300 M (1000 FT) or more shall be perceived as one obstacle.

6. Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or prescribed by the Danish CAA in AIP/VFR Flight Guide, VFR flights in levels higher than transition altitude, shall be conducted at a flight level appropriate to the track as specified in the following table of cruising levels. Exempted is flight during climb or descend.

Magnetic Track/Misvisende beholdne kurs					
000°-179°			180°-359°		
FL	Above sea level/Over havet		FL	Above sea level/Over havet	
	M	FT		M	FT
35	1050	3500	45	1350	4500
55	1700	5500	65	2000	6500
75	2300	7500	85	2600	8500
95	2900	9500	105	3200	10500
115	3500	11500	125	3800	12500
135	4100	13500	145	4400	14500
155	4700	15500	165	5050	16500
175	5350	17500	185	5650	18500
195	5950	19500			

7. Pilot-in-command carrying out VFR-flight, shall

a. when he is flying in airspace classes B, C and D

b. when he is part of aerodrome traffic on controlled aerodromes, or

c. when he is flying Special VFR.

follow the regulations concerning ATC clearances regarding adherence to flight plan, position reports, cease of control and radio communication.

c. ved transsonisk og supersonisk hastighed.

5. Medmindre der foreligger tilladelse fra Trafikstyrelsen må VFR flyvning, dag og nat, kun udføres:

a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, i en højde af mindst 300 M (1000 FT) over den højeste hindring indenfor en radius af 600 M fra luftfartøjet. Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en god-kendt flyveplads.

b. over andre end de områder, der er beskrevet ovenfor, i en højde ikke mindre end 150 M (500 FT) over jorden eller vandet, eller 150 M (500 FT) over den højest hindring inde for en radius af 150 M (500 FT) fra luftfartøjet.

Note: Broer med pyloner adskilt med 300 M (1000 FT) eller mere skal betragtes som én hindring.

6. Medmindre andet er angivet i klareringer eller foreskrevet af Trafikstyrelsen i AIP/VFR Flight Guide, skal VFR-flyvning, som foregår i større højder end gennemgangshøjden udføres i et flyveniveau, der bestemmes ud fra kursen som angivet i efterfølgende tabel over marchhøjder. Herfra er dog undtaget flyvning under stigning eller nedgang.

7. Luftfartøjschefer, der udfører VFR-flyvning, skal

a. når de flyver i luftrumsklasserne B, C og D.

b. når de indgår i flyvepladstrafikken på kontrollerede flyvepladser, eller

c. når de udfører Speciel VFR-flyvninger.

følge reglerne for flyvekontroltjeneste f.s.v. angår klareringer, overholdelse af flyveplan, positionsrapporter, ophør af kontrol og radioforbindelse.

8. A pilot-in-command carrying out VFR-flight within or into certain specified areas or certain specified routes, for which requirement for establishing two-way radio communication is published in AIP/VFR Flight Guide, shall maintain continuous listening watch on the specified frequency and submit position report, if requested, to the ATS-unit providing flight information service.

Note 1: SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch, when specifically noted in AIP/VFR Flight Guide.

Note 2: The requirement to a pilot-in-command to maintain air-ground voice communication watch remains in effect after data link communication between air traffic controller and pilot has been established.

9. A pilot-in-command flying in accordance with VFR, and who wishes to change to compliance with IFR shall:

a. if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan, or
b. submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit and if the flight is to be conducted in airspace classes B, C, D or E, obtain a clearance prior to proceeding IFR.

8. En luftfartøjschef, som udfører VFR-flyvning inden for eller ind i særligt angivne områder eller ad særligt angivne ruter, for hvilke der i AIP/VFR Flight Guide er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, skal opretholde uafbrudt lyttevagt på den foreskrevne kommunikationskanal og rapportere sin position, hvis det kræves, til den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjenste.

Note 1: Brug af SELCAL eller lignende automatiske signalanordninger opfylder kravet om opretholdelse af talekommunikationsvagt, når dette er anført i AIP/VFR Flight Guide.

Note 2: Kravet til en luftfartøjschef om at opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt forbliver i kraft efter etablering af datalink kommunikation mellem flyveleder og pilot.

9. En luftfartøjschef, som flyver i overensstemmelse med VFR, og som ønsker at overgå til IFR, skal

a. hvis en flyveplan tidligere er afgivet, meddele nødvendige ændringer til den gældende flyveplan, eller
b. afgive en flyveplan til pågældende lufttrafiktjenesteenhed og, hvis flyvning skal foregå i luftrumsklasserne B, C, D eller E, indhente en klarering før påbegyndelse af IFR-flyvning.

ENR 1.4 ATS Airspace Classifications

1. Classification of Airspaces

ATS airspace are classified and designated in accordance with the following:

- Class A. IFR flights only are permitted. All flights are subject to air traffic control service and are separated from each other.
- Class B. IFR and VFR flights are permitted. All flights are subject to air traffic control service and are separated from each other.
- Class C. IFR and VFR flights are permitted. All flights are subject to air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights.
- Class D. IFR and VFR flights are permitted. All flights are subject to air traffic control service, IFR flights are separated from other IFR flights and receive traffic information in respect of VFR flights. VFR flights receive traffic information in respect of all other flights.
- Class E. IFR and VFR flights are permitted. IFR flights are subject to air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information as far as practical.
- Class F. IFR and VFR flights are permitted. All participating IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested.
- Class G. IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested.

The requirements for flights within each class of airspace are as shown in table 1 on the following pages, however, the speed limitation at 250 KTS IAS below FL 100 in airspace class C, D, E and G can be exempted after approval by the Danish CAA, for aircraft types which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

Note 1: Airspace classes A, B and F are not used within København FIR.

Note 2: En route VFR flights shall not be operated above FL 195 in airspace class C, reference Commission Regulation (EU) No 923/2012.

2. Transponder Mandatory Zone (TMZ)

2.1 Definition

Transponder mandatory zone (TMZ) means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of pressure-altitude reporting transponders is mandatory.

ENR 1.4 Lufttrafiktjenesteluftrum - Klassifikation

1. Klassifikation af luftrum

ATS luftrum er klassificeret og benævnt i overensstemmelse med følgende:

- Klasse A. Kun IFR flyvninger er tilladt. Alle flyvninger er underlagt flyvekontroltjeneste og er adskilt fra hinanden.
- Klasse B. IFR og VFR flyvninger er tilladt. Alle flyvninger er underlagt flyvekontroltjeneste og er adskilt fra hinanden.
- Klasse C. IFR og VFR flyvninger er tilladt. Alle flyvninger er underlagt flyvekontroltjeneste og IFR flyvninger er adskilt fra andre IFR flyvninger og fra VFR flyvninger. VFR flyvninger er adskilt fra IFR flyvninger og modtager trafikinformation om andre VFR flyvninger.
- Klasse D. IFR og VFR flyvninger er tilladt. Alle flyvninger er underlagt flyvekontroltjeneste, IFR flyvninger er adskilt fra andre IFR flyvninger og modtager trafikinformationer om VFR flyvninger. VFR flyvninger modtager trafikinformation om alle andre flyvninger.
- Klasse E. IFR og VFR flyvninger er tilladt. IFR flyvninger er underlagt flyvekontroltjeneste og er adskilt fra andre IFR flyvninger. Alle flyvninger modtager trafikinformation i muligt omfang.
- Klasse F. IFR og VFR flyvninger er tilladt. Alle IFR flyvninger modtager flyverådgivningstjeneste og alle flyvninger modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning.
- Klasse G. IFR og VFR flyvninger er tilladt og modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning.

Kravene til flyvninger inden for hver klasse af luftrum er som vist i tabel 1 på de følgende sider, dog kan hastighedsbegrænsningen på 250 KTS IAS under FL 100 fraviges, i luftrumsklasse C, D, E og G efter godkendelse fra Trafikstyrelsen, for flytyper der af tekniske eller sikkerhedsmæssige årsager ikke kan opretholde denne hastighed.

Note 1: Luftrumsklasse A, B og F anvendes ikke i København FIR.

Note 2: En route VFR flyvninger må ikke udføres over FL 195 i luftrumsklasse C, REF Forordning (EU) 923/2012.

2. Obligatorisk transponderzone (Transponder Mandatory Zone/TMZ)

2.1 Defination

Obligatorisk transponderzone (TMZ) er et nærmere afgrænset luftrum, hvor det er obligatorisk at have og bruge transpondere med trykhøjderapporteringssystem.

2.2 Procedures

All flights operating in airspace designated by the competent authority as a transponder mandatory zone (TMZ) shall carry and operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

2.3 Designation

The airspace within København FIR designated as TMZ is reflected in table 1 ATS Airspace Classification.

3. Radio Mandatory Zone (RMZ)

3.1 Definition

Radio Mandatory Zone (RMZ) means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory.

3.2 Procedures

3.2.1 VFR flights operating in parts of Classes E, F or G airspace and IFR flights operating in parts of Classes F or G airspace designated as a Radio Mandatory Zone (RMZ) by the competent authority shall maintain continuous air- ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

3.2.2 Before entering a Radio Mandatory Zone, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level, the intentions of the flight and other information as prescribed by the competent authority, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.

3.3 Designation

Within København FIR FIZ and airspace class E and G above FL 95 is designated as RMZ.

2.2 Procedurer

Alle flyvninger i luftrum, som den kompetente myndighed har udpeget som obligatorisk transponderzone (TMZ), har og bruger SSR-transpondere, der kan fungere på tilstand A og C eller S, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som luftfartstjenesteudøveren foreskriver for det pågældende luftrum.

2.3 Designering

Luftrummet indenfor København FIR benævnt som TMZ er vist i tabel 1 ATS Lufttrafiktjenesteluftrum - Klassifikation.

3. Obligatorisk radiozone (Radio Mandatory Zone/RMZ)

3.1 Defination

Obligatorisk radiozone (RMZ) er et nærmere afgrænset luftrum, hvor det er obligatorisk at have og bruge radioudstyr.

3.2 Procedurer

3.2.1 VFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse E, F eller G og IFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse F eller G, som den kompetente myndighed har udpeget som Obligatorisk radiozone (RMZ), opretholder uafbrudt luft-til-jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som luftfartstjenesteudøveren foreskriver for det pågældende luftrum.

3.2.2 Før piloter flyver ind i en obligatorisk radiozone, skal de på den relevante kommunikationskanal foretage et opkald, hvor de angiver betegnelsen på den station, der kaldes op til, kaldesignal, luftfartøjstype, position, flyvehøjde, flyvningens formål og andre oplysninger, som den kompetente myndighed foreskriver.

3.3 Designering

Indenfor København FIR er FIZ og luftrumsklasse E og G over FL 95 benævnt som RMZ.

Table 1. ATS Airspace Classifications

Class	Type of Flight	Separation Provided	Service Provided	VMC Visibility and Distance from Cloud Minima	Speed Limitation	TMZ	Requirement for	
							Radio Comm.	Clearance
A ***	IFR only	All traffic	Air traffic control service	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud *	Not applicable	Yes	Continuous two-way	Yes
B ***	IFR	All traffic	Air traffic control service	Same as for VFR	Not applicable	Yes	Continuous two-way	Yes
	VFR	All traffic	Air traffic control service	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud	Not applicable	Yes	Continuous two-way	Yes
C	IFR	IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	Same as for VFR	Not applicable	Yes	Continuous two-way	Yes
	VFR	VFR from IFR	Air traffic control service for separation from IFR. VFR/VFR: Traffic information, and traffic avoidance advice on request	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FL 100	Yes	Continuous two-way	Yes
D	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service. Traffic information about VFR flights, and traffic avoidance advice on request	Same as for VFR	250 KT IAS below FL 100	Yes	Continuous two-way	Yes
	VFR	NIL	Air traffic control service. Traffic information about VFR and IFR flights, and traffic avoidance advice on request	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FL 100	Above FL 95	Continuous two-way	Yes

Class	Type of Flight	Separation Provided	Service Provided	VMC Visibility and Distance from Cloud Minima	Speed Limitation	TMZ	Requirement for	
							Radio Comm.	Clear-ance
E	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service. Traffic informa-tion about VFR flights as far as practical	Same as for VFR	250 KT IAS below FL 100	Yes	Continu-ous two-way	Yes
	VFR	NIL	Flight information service. Traffic informa-tion as far as practical	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FL 100	Above FL 95	No****	No
F ***	IFR	IFR from IFR as far as practical	Air traffic advisory service and flight infor-mation service	Same as for VFR	250 KT IAS below FL 100	Yes	Continu-ous two-way	No
	VFR	NIL	Flight information service	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud. At and below 900 M (3000 FT) MSL or 300 M (1000 FT) above terrain whichever is higher: - 5 KM clear of cloud and in sight of ground or water. - 3 KM ** clear of cloud and in sight of ground or water.	250 KT IAS below FL 100 250 KT IAS 140 KT IAS	Above FL 95	No****	No

Class	Type of Flight	Separation Provided	Service Provided	VMC Visibility and Distance from Cloud Minima	Speed Limitation	TMZ	Requirement for	
							Radio Comm.	Clear-ance
G	IFR	NIL	Flight information service	Same as for VFR	250 KT IAS below FL 100	Yes	Continu-ous two-way	No
	VFR	NIL	Flight information service	8 KM at and above FL 100. 5 KM below FL 100. 1500 M horizontal and 300 M vertical distance from cloud. At and below 900 M (3000 FT) MSL or 300 M (1000 FT) above terrain whichever is higher: - 5 KM clear of cloud and in sight of ground or water. - 3 KM ** clear of cloud and in sight of ground or water.	250 KT IAS below FL 100 250 KT IAS 140 KT IAS	Above FL 95	No ****	No

* The VMC minima given for airspace class A are for guidance to pilots in case of radio communication failure and do not imply acceptance of VFR flights in airspace class A.

** For aircraft established in the aerodrome traffic circuit, flight is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM clear of cloud and with the aerodrome in sight.

Flight with manned balloons at or below 450 M (1500 FT) MSL or 300 M (1000 FT) above terrain, whichever is the higher, is permitted with a flight visibility of at least 1.5 KM.

With helicopters, flight is permitted with a flight visibility of at least 0.8 KM, provided that the helicopter is operated at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacle in time to avoid collision.

*** Airspace classes A, B and F are not used in København FIR.

**** Unless designated as RMZ REF ENR 1.4 item 3.3.

Note 1: The speed limitation at 250 kts IAS below FL 100 in airspace class C, D, E and G can be exempted, after approval by the Danish CAA, for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed

Note 2: Aircraft performing VFR flights within airspace class C and VFR flights at night in airspace class D, E, and G, at and above 3000 FT MSL, shall carry and operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S. Such airspace is designated Transponder Mandatory Zones (TMZ)

Tabel 1. Lufttrafiktjenesteluftrum - Klassifikation

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikret mellem	Tjeneste	VMC minima	Hastigheds-begrænsning	TMZ	Krav om	
							Radio komm.	Klarering
A ***	Kun IFR	Al trafik	Flyvekontroltjeneste	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer *	Ingen	Ja	To-vejs	Ja
B ***	IFR	Al trafik	Flyvekontroltjeneste	Som for VFR	Ingen	Ja	To-vejs	Ja
	VFR	Al trafik	Flyvekontroltjeneste	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer	Ingen	Ja	To-vejs	Ja
C	IFR	IFR og IFR IFR og VFR	Flyvekontroltjeneste	Som for VFR	Ingen	Ja	To-vejs	Ja
	VFR	VFR og IFR	Flyvekontroltjeneste for adskillelse til IFR. VFR/VFR: Trafikinformationer. Undvigerådgivning efter anmodning	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer	250 KT IAS under FL 100	Ja	To-vejs	Ja
D	IFR	IFR og IFR	Flyvekontroltjeneste. Trafikinformationer om VFR. Undvigerådgivning efter anmodning	Som for VFR	250 KT IAS under FL 100	Ja	To-vejs	Ja
	VFR	Ingen	Flyvekontroltjeneste. Trafikinformationer om IFR og VFR. Undvigerådgivning efter anmodning	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer	250 KT IAS under FL 100	Over FL 95	To-vejs	Ja

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikret mellem	Tjeneste	VMC minima	Hastigheds-begrænsning	TMZ	Krav om	
							Radio komm.	Klarering
E	IFR	IFR og IFR	Flyvekontroltjeneste. Trafikinformationer om VFR i muligt omfang	Som for VFR	250 KT IAS under FL 100	Ja	To-vejs	Ja
	VFR	Ingen	Flyveinformations-tjeneste. Trafikinformationer i muligt omfang	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer	250 KT IAS under FL 100	Over FL 95	Nej****	Nej
F ***	IFR	IFR og IFR i muligt omfang	Flyverådgivnings-tjeneste. Flyve-informationstjeneste	Som for VFR	250 KT IAS under FL 100	Ja	To-vejs	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformations-tjeneste	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer I eller under 900 M (3000 FT) MSL eller 300 M (1000 FT) over terræn afhængigt af, hvad der er højest: - 5 KM fri af skyer og med jordsigt. - 3 KM ** fri af skyer og med jordsigt	250 KT IAS under FL 100 250 KT IAS 140 KT IAS	Over FL 95	Nej****	Nej

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikret mellem	Tjeneste	VMC minima	Hastigheds-begrænsning	TMZ	Krav om	
							Radio komm.	Klarering
G	IFR	Ingen	Flyveinformations tjeneste	Som for VFR	250 KT IAS under FL 100	Ja	To-vejs	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformations-tjeneste	8 KM i eller over FL 100. 5 KM under FL 100. 1500 M horisontal og 300 M vertikal afstand fra skyer. I eller under 900 M (3000 FT) MSL eller 300 M (1000 FT) over terræn afhængigt af, hvad der er højest: - 5 KM fri af skyer og med jordsigt - 3 KM ** fri af skyer og med jordsigt	250 KT IAS under FL 100 250 KT IAS 140 KT IAS	Over FL 95	Nej ****	Nej

* VMC minima angivet for luftrum klasse A er kun til vejledning for piloten i tilfælde af radiokommunikationssvigt. Det indebærer ikke en accept af VFR flyvning i luftrum klasse A.

** Med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 KM fri af skyer og med flyvepladsen i syne.
Med bemandede friballoner er flyvning i eller under 450 M (1500 FT) MSL eller 300 M (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 KM.
Med helikoptere er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 KM under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

*** Luftrum klasse A, B og F anvendes ikke i København FIR.

**** Medmindre klassificeret som RMZ REF ENR 1.4 punkt 3.3.

Note 1: Hastighedsbegrænsningen på 250 KTS IAS under FL 100 i luftrumsklasserne C, D, E og G kan ophæves for visse civilt indregistrede luftfartøjer efter godkendelse af Trafik- og Byggsetyrelsen, såfremt luftfartøjet af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan overholde denne hastighed.

Note 2: Luftfartøjer der udføre VFR flyvning inden for luftrumsklasse C og VFR flyvning om natten i luftrumsklasserne D, E og i eller over 3000 FT MSL , skal medføre og aktivere SSR-transponder som er i stand til at udsende mode A og C eller mode S. Sådan luftrum betegnes obligatoriske transponderzoner (Transponder Mandatory Zone/TMZ)

ENR 1.5 Holding, Approach and Departure Procedures

1. General

For flights into certain Control Zones and Flight Information Zones VFR-holdings, reporting points and routes have been established.

See the list ENR 4.4 and relevant charts.

ENR 1.5 Ventemønster, ind- og udflyvningsprocedurer

1. Generelt

For flyvning ind i visse kontrolzoner og flyveinformationszoner er etableret VFR-ventemønstre, rapportpunkter og ruter.

Se listen ENR 4.4 og relevante kort.

ENR 1.6 ATS surveillance services and procedures

1. Application of Radar Services

1.1 Air Traffic Service by Aalborg Approach, Aarhus Approach, Billund Approach, Copenhagen Approach, Copenhagen Control, Copenhagen Information, Esbjerg Information, Kastrup Tower, Odense Information, Roskilde Approach and Sønderborg Information will normally be carried out with the use of radar.

The applicable radar separation minima vary depending on the distance from the appropriate radar station and other conditions but will never be less than 3 NM.

Note: Use of SSR alone for the provision of separation in accordance with ICAO SUPPS-DOC 7030, "Regional Supplementary Procedures" will be applied within København FIR.

Attention is drawn to the fact that ATS cannot necessarily provide traffic information on aircraft without a functioning transponder, when the mentioned procedure is applied.

Radar vectors and speed instructions may be necessary to establish radar separation. These instructions shall be complied with, also if they might result in deviations from published procedures.

Due to lack of technical installation, ATC cannot provide radar service regarding CB and other weather activity.

1.2 Radar Coverage

Radar data is provided from radar stations listed below.

RADAR 1 - KASTRUP
A PSR and MSSR located at Copenhagen Airport, Kastrup - range respectively 60 and 120 NM.

RADAR 2 -KASTRUP
A MSSR located at Copenhagen Airport, Kastrup - range 200 NM.

RADAR 3 - ESBJERG
A MSSR located at Esbjerg Airport - range 250 NM.

RADAR 4 - AALBORG
A PSR and MSSR located at Aalborg Airport - range respectively 60 and 200 NM.

RADAR 5 - SKRYDSTRUP
A PSR and SSR located at Skrydstrup
(55 15 39N 009 13 28E *) - range 200 NM.

RADAR 6 - EVJE
A MSSR located at Evje
(58 37 51.79N 007 54 45.37E) -
range 255 NM.

RADAR 7 - AARHUS
A MSSR located at Aarhus Airport - range 120 NM.

RADAR 8 - ROSKILDE
A RSR and MSSR located at Copenhagen Airport, Roskilde - range respectively 120 and 250 NM.

ENR 1.6 ATS-overvågningstjenester og -procedurer

1. Anvendelse af radartjeneste

1.1 Lufttrafiktjeneste fra Aalborg Approach, Aarhus Approach, Billund Approach, Copenhagen Approach, Copenhagen Control, Copenhagen Information, Esbjerg Information, Kastrup Tower, Odense Information, Roskilde Approach og Sønderborg Information vil normalt blive foretaget ved hjælp af radar.

Anvendelige radaradskillelsesminima varierer afhængig af afstanden fra den pågældende radarstation, samt andre forhold, men vil aldrig være mindre end 3 NM.

Note: Radaradskillelse udelukkende baseret på anvendelse af SSR-oplysninger i overensstemmelse med de i ICAO SUPPS-DOC 7030, "Regional Supplementary Procedures" vil blive anvendt inden for København FIR.

Opmærksomheden henledes på, at ATS ikke nødvendigvis vil kunne give trafikoplysninger om luftfartøjer, som ikke er udstyret med en fungerende SSR-svargiver, når nævnte procedure anvendes.

Kurs- og hastighedsinstruktioner kan blive nødvendige for at opnå radaradskillelse. Sådanne instruktioner skal følges også i tilfælde af, at de medfører afvigelse fra offentliggjorte procedurer.

ATC kan - på grund af manglende teknisk installation - ikke yde radarservice med hensyn til CB- og anden vejraktivitet.

1.2. Radardækning

Radar data tilvejebringes fra nedennævnte radarstationer.

RADAR 1 - KASTRUP
En PSR og MSSR beliggende på Københavns Lufthavn, Kastrup - rækkevidde hhv. 60 og 120 NM.

RADAR 2 - KASTRUP
En MSSR beliggende på Københavns Lufthavn, Kastrup - rækkevidde 200 NM.

RADAR 3 - ESBJERG
En MSSR beliggende på Esbjerg Lufthavn - rækkevidde 250 NM.

RADAR 4 - AALBORG
En PSR og MSSR beliggende på Aalborg Lufthavn - rækkevidde hhv. 60 og 200 NM.

RADAR 5 - SKRYDSTRUP
En PSR og SSR beliggende i Skrydstrup
(55 15 39N 009 13 28E *) - rækkevidde 200 NM.

RADAR 6 - EVJE
En MSSR beliggende i Evje
(58 37 51.79N 007 54 45.37E) -
rækkevidde 255 NM.

RADAR 7 - AARHUS
En MSSR beliggende på Aarhus Lufthavn - rækkevidde 120 NM.

RADAR 8 - ROSKILDE
En RSR og MSSR beliggende på Københavns Lufthavn, Roskilde - rækkevidde hhv. 120 og 250 NM.

RADAR 13 - BILLUND

A co-located PSR and MSSR-S located at Billund Airport (55 44 43.00N 009 10 09.35E) - range respectively 60 NM (PSR) and 256 NM (MSSR-S).

Note: Data from mentioned radar stations are also being used by København ACC for MULTI-RADAR presentation to establish MULTI-RADAR TRACKS.

2. Secondary Surveillance Radar (SSR)

2.1 Normal operating procedures

a. The provision of ICAO (PANS-OPS, Volume I, Part VIII, Secondary Surveillance Radar (SSR) Transponder Operating Procedures) and SERA, Section 13, SSR Transponder, shall apply.

b. When an aircraft carries a serviceable SSR transponder, the pilot shall operate the transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATS purposes.

c. Pilots shall not operate the IDENT feature unless requested by ATS.

d. Except for flight in airspace designated by the competent authority for mandatory operation of transponder, aircraft without sufficient electrical power supply are exempted from the requirement to operate the transponder at all times.

e. Except as provided for in sub. f below pilots shall operate transponders in accordance with ATS instructions. Pilots who have already received specific instructions from ATS concerning the setting of their transponder, shall, when entering København FIR, maintain that setting until otherwise instructed.

f. Pilots, who have not received specific instructions from ATS concerning the setting of the transponder, shall operate the transponder as stated in the following:

- IFR flights within København FIR:
  Mode-A, Code 2000.
- VFR flights within København FIR:
  Mode-A, Code 7000.
- MIL VFR flights within København FIR:
  Mode-A, Code 0001.
- Helicopter engaged in off-shore operations:
  Mode-A, Code 0040.

g. When the aircraft carries serviceable Mode C equipment, the pilot shall continuously operate this mode, unless otherwise directed by ATS.

h. For aircraft flying in formation the flight leader only shall operate transponder as listed above, unless otherwise instructed by ATS.

2.2 Emergency procedures

(a) To indicate that it is in a specific contingency situation, the pilot of an aircraft equipped with SSR shall:

RADAR 13 - BILLUND

En PSR og MSSR-S beliggende på samme position ved Billund Airport (55 44 43.00N 009 10 09.35E) - rækkevidde hhv.60 NM (PSR) og 256 NM (MSSR-S).

Note: Data fra nævnte radarstationer anvendes også af København ACC til MULTI-RADAR præsentation til at etablere MULTI-RADAR TRACKS.

2. Sekundær Overvågningsradar (SSR)

2.1 Normale operationelle procedurer

a. ICAO's bestemmelse (PANS-OPS, Volume I, Part VIII, Secondary Surveillance Radar (SSR) Transponder Operating Procedures) og SERA, Afsnit 13, SSR- transponder er gældende.

b. Når et luftfartøj medbringer en funktionsdygtig SSR-transponder, skal piloten lade transponderen være aktiveret uafbrudt under flyvningen, uanset om luftfartøjet er inden for eller uden for luftrum, hvor SSR anvendes til ATS-formål.

c. Piloter må ikke benytte IDENT-funktionen, medmindre ATS anmoder herom.

d. Medmindre der er tale om flyvning i luftrum, hvori den kompetente myndighed gør det obligatorisk at benytte transponder, undtages luftfartøjer uden tilstrækkelig elforsyning fra kravet om at benytte transponderen uafbrudt.

e. Bortset fra tilfældet i pkt. f nedenfor, skal piloter betjene SSR-svargiver i overensstemmelse med ATS's instruktioner. Piloter, som allerede har modtaget specielle instruktioner fra ATS om SSR-svargiverens indstilling, skal, når de flyver ind i København FIR, opretholde denne indstilling indtil anden instruktion gives.

f. Piloter, som ikke har fået specielle instruktioner fra ATS om indstilling af SSR-svargiver, skal betjene denne som følger:

- IFR-flyvning i København FIR:
  Mode-A, kode 2000.
- VFR-flyvning i København FIR:
  Mode-A, kode 7000.
- MIL VFR-flyvning i København FIR:
  Mode-A, kode 0001.
- Helikopter beskæftiget med "off shore" operationer:
  Mode-A, kode 0040.

g. Hvis flyet er udstyret med virkende Mode C udstyr, skal dette anvendes kontinuerligt under flyvning, medmindre anden instruktion er modtaget fra ATS.

h. Såfremt en flyvning udføres som formationsflyvning, skal kun formationsføreren betjene SSR svargiveren som anført ovenfor, med mindre anden instruktion er modtaget af ATS.

2.2 Nødprocedurer

a) En pilot i et luftfartøj, som er udstyret med SSR, skal for at angive en specifik nødsituation:

(1) select Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action;

(2) select Code 7600 to indicate a general state of radio-communication failure, and follow established radio communication failure procedures of ICAO Annex 2 when over High Seas and of Commission Regulation (EU) No 923/2012 (SERA) when over Danish territory and territorial waters.

(3) select Code 7601 to indicate that an IFR-flight will continue to fly in visual meteorological conditions (VMC), to land at the nearest suitable aerodrome and to report arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit.

(4) attempt to select Code 7500 to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

Note: Continuous monitoring of responses of the following SSR-codes (Mode-A) is provided: 7700, 7601, 7600 and 7500.

2.3 SSR transponder failure

Note: Due to the dominating role of SSR in radar data processing, it is very complicated to accommodate a flight with a failing transponder. Pilots have to take this into account when interpreting the procedures indicated below.

For aircraft, which according to GEN 1-5 shall be equipped with a SSR transponder, the following will apply:

a. Failure before intended departure

In cases where a transponder has failed and definitely cannot be restored prior to departure, permission to perform the flight without SSR must be obtained from ACC KØBENHAVN. If the permission is granted the letter "O" shall be inserted in item 10 of the ICAO flight plan under "SSR" for indicating complete unserviceability of the transponder or - in case of partial transponder failure - the letter corresponding to the remaining transponder capability.

b. Failure after departure

In cases where a transponder failure occurs during flight pilots may expect that ATS units will endeavour to provide continuation of the flight to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan. After landing pilots shall make every effort to have the transponder restored to normal operation. If repair cannot be effected, pilots shall comply with the provisions in sub. a. above.

(1) vælge kode 7700 for at angive en nødsituation, medmindre ATC tidligere har instrueret piloten i at indstille transponderen på en specifik kode. I sidstnævnte tilfælde må piloten desuagtet vælge kode 7700, hvis der er en særlig grund til at antage, at dette vil være den bedste fremgangsmåde;

2) vælge kode 7600 for at tilkendegive en generel situation af svigtende radioforbindelse og følge de etablerede procedurer for svigtende radioforbindelse i ICAO Annex 2 over internationalt farvand og Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 (SERA) over dansk territorie og territorial farvand.

(3) vælge kode 7601 for at angive at en IFR-flyvning vil fortsætte med at flyve efter visuelle vejrforhold (VMC), lande på nærmeste egnede flyveplads og rapportere landing på hurtigst muligt måde til den korrekte lufttrafikenhed.

(4) så vidt muligt vælge kode 7500 for at angive at være udsat for en ulovlig handling. Hvis omstændighederne tilsiger det, bør kode 7700 anvendes i stedet.

Note: Monitorering af svar på SSR-koder (Mode-A), kode 7700, 7601, 7600 og kode 7500 udføres kontinuerligt.

2.3 SSR-svargiversvigt

Note: På grund af SSR's dominerende rolle i radardatabehandlingen er det yderst kompliceret at betjene luftfartøjer med en svigtende SSR-svargiver. Piloter skal tage dette i betragtning, når de fortolker nedenstående procedurer.

For luftfatøjer, der falder ind under det i GEN 1-5 stillede krav om at være udstyret med SSR-svargiver, gælder følgende:

a. Svigt før planlagt afgang

I tilfælde af, at en SSR-svargiver har svigtet og med bestemthed ikke kan udskiftes inden afgang, skal tilladelse til flyvningens gennemførelse uden SSR-svargiver indhentes hos ACC KØBENHAVN. Opnås sådan tilladelse, skal bogstavet "O" indsættes i rubrik 10 i ICAO's flyveplansformular under "SSR" for at markere, at SSR-svargiveren er helt ude af funktion, eller - i tilfælde af delvis svigt - bogstavet, som svarer til den fungerende SSR-svargivers ydeevne.

b. Svigt efter start

I tilfælde af svigt, som finder sted under flyvning, kan piloten forvente, at ATS-enheder vil forsøge at sørge for fortsættelse af flyvningen til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt ifølge flyveplanen. Efter landing skal piloten på alle måder forsøge at få SSR-svargiveren til at fungere på normal måde. Hvis reparation ikke kan udføres, skal piloten følge bestemmelsen i pkt. a.

2.4 Code assignment method

a. SSR codes will be assigned in accordance with the European Code Assignment Plan, which is based on the Originating Region Code Assignment Method (ORCAM).

b. VFR flights may be assigned an individual SSR code.

Note: Assignment of a discrete SSR code to a VFR flight does not imply that the flight will be continuously monitored by radar or that the flight has been cleared to enter airspace in which VFR flights in accordance with Commission Regulation (EU) No 923/2012 shall be operated as controlled flights.

2.5 Flight plan notification

For flights within København FIR the SSR capability shall be indicated in item 10 of the flight plan.

2.4 Kodetildelingsmetode

a. SSR-kode vil blive tildelt i overensstemmelse med den regionale europæiske kodetildelingsplan, Code Assignment Method" (ORCAM).

b. VFR-flyvninger vil efter behov blive tildelt en individuel SSR-kode.

Note: Tildeling af en individuel SSR-kode til en VFR-flyvning indebærer ikke, at flyvningen kontinuerligt overvåges på radar, eller at flyvningen har modtaget klarering til indpassage i områder, i hvilke VFR-flyvninger i medfør af Forordning (EU) 923/2012, skal udføres som kontrollerede flyvninger.

2.5 Flyveplanoplysninger

For flyvninger i København FIR skal luftfartøjets SSR-udstyr angives i rubrik 10 på flyveplanen.

ENR 1.7 Altimeter Setting Procedure

1. Altimeter Setting

1.1 Altimeter setting procedures, as contained in Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (ICAO Doc 8168-OPS/611), are to be used by all aircraft flying within København FIR, as well as that part of the Danish continental socket which is situated within Scottish FIR.

All altimeter settings passed from ground stations to aircraft will be given in hectopascal (HPA) rounded down to the nearest whole hectopascal.

1.2 Transition Altitude

The transition altitude for København FIR is 3000 FT MSL, except for the Copenhagen Area, where the transition altitude is 5000 FT MSL.

1.3 Transition Level

Information on the transition level in use will be passed to arriving aircraft immediately after radio contact has been established with the air traffic control unit providing approach control service.

1.4 Lowest available Flight Level

The air traffic control centre will continuously establish the lowest available flight level for IFR flight within København FIR, except for the Copenhagen Area. Lowest available flight level will be the IFR cruising level at or immediately above 4000 FT MSL, (cf. Annex 2 Rules of the Air Appendix C), and will be established according to the following table:

Expected pressure:				Flight level
	- 942	HPA		70
943	- 977	HPA		60
978	- 1013	HPA		50
1014	- 1050	HPA		40
1051	-	HPA		30

The establishment of the lowest available flight level is based on the following QNH values.

a) West of the line 57 12 30N 007 54 00E - 55 37 00N 008 09 00E - 55 00 00N 007 43 00E: Lowest QNH value for EKEB and EKGC

b) East of the line: Lowest QNH value for EKYT, EKBI, and EKCH.

2. QNH Areas

For use in en-route flight at or below the transition altitude within København FIR a number of QNH areas have been established (see chart ENR 1.7-3), for which information on the QNH values and temperatures on request will be given by the air traffic control centre.

QNH Areas:

- DANAREA EAST: QNH for EKEB (Outside EKEB's hours of operation QNH for EKBI).
- DANAREA WEST: QNH for EKGC.
- Other areas: Nearest QNH-station

ENR 1.7 Højdemålerindstilling. Procedure

1. Højdemålerindstilling

1.1 Indstilling af højdemålere i overensstemmelse med forskrifterne i "Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations" (ICAO Doc 8168 - OPS/611) skal anvendes for al flyvning inden for København FIR, samt den del af det danske sokkelområde som er beliggende inden for Scottish FIR.

Alle højdemålerindstillinger fra jordstationer til luftfartøjer angives i hectopascal (HPA) rundet ned til nærmeste hele hectopascal.

1.2 Gennemgangshøjde (Transition Altitude)

Gennemgangshøjden for København FIR er 3000 FT MSL bortset fra Copenhagen Area, hvor gennemgangshøjden er 5000 FT MSL.

1.3 Gennemgangsniveau (Transition Level)

Oplysning om gældende gennemgangsniveau vil blive meddelt ankommende trafik ved første radioforbindelse med det kontrolorgan, der udfører indflyvningskontroltjeneste.

1.4 Laveste anvendelige flyveniveau

Kontrolcentralen fastsætter kontinuerligt laveste anvendelige flyveniveau for IFR-flyvning inden for København FIR, undtagen Copenhagen Area. Laveste anvendelige flyveniveau vil være den IFR-marchhøjde, jf. BL 7-13, som er beliggende i eller umiddelbart over 4000 FT MSL og fastsættes efter følgende tabel:

Forventet trykværdi:				Flyveniveau:
	- 942	HPA		70
943	- 977	HPA		60
978	- 1013	HPA		50
1014	- 1050	HPA		40
1051	-	HPA		30

Fastsættelsen af laveste anvendelige flyveniveau er baseret på følgende QNH-værdier:

a) Vest for linien 57 12 30N 007 54 00E - 55 37 00N 008 09 00E - 55 00 00N 007 43 00E: Laveste QNH-værdi for EKEB og EKGC

b) Øst for linien: Laveste QNH-værdi for EKYT, EKBI, og EKCH.

2. QNH-områder

For anvendelse ved en-route flyvning i eller under gennem-gangshøjden inden for København FIR er oprettet et antal QNH-områder (se kort ENR 1.7-3), for hvilke oplysninger om QNH-værdier og temperaturer efter anmodning vil blive givet af kontrolcentralen.

QNH-områder:

- DANAREA EAST: QNH-værdi for EKEB. (Uden for EKEB's åbningstid QNH-værdi for EKBI).
- DANAREA WEST: QNH-værdi for EKGC.
- Andre områder: Nærmeste QNH-station

3. Information on Altimeter Setting

En-route flight:

For En-route flight which implies that the aircraft will be flying at an altitude equal to or lower than the transition altitude, the air traffic control centre will inform about the altimeter setting to be used within the area concerned.

4. Approach and Landing

The QNH altimeter setting for the aerodrome concerned will be included in the routine approach and landing instructions.

The QFE altimeter setting will be given on request only.

5. Tables of Cruising Levels (VFR)

See ENR 1.2-3.

3. Oplysning om højdemålerindstilling

En-route flyvning:

Ved En-route flyvning, der indebærer, at luftfartøjet kommer til at flyve i en højde, der er lig med eller lavere end gennemgangshøjden, vil kontrolcentralen give oplysning om den højdemålerindstilling, der skal anvendes inden for det pågældende område.

4. Indflyvning og landing

QNH højdemålerindstillingen for den pågældende flyveplads vil blive afgivet i de rutinemæssige indflyvnings- og landingsinstruktioner.

QFE højdemålerindstillingen vil kun blive afgivet efter anmodning.

5. Tabel over marchhøjder (VFR)

Se ENR 1.2-3.

6. QNH - Areas / QNH - områder.

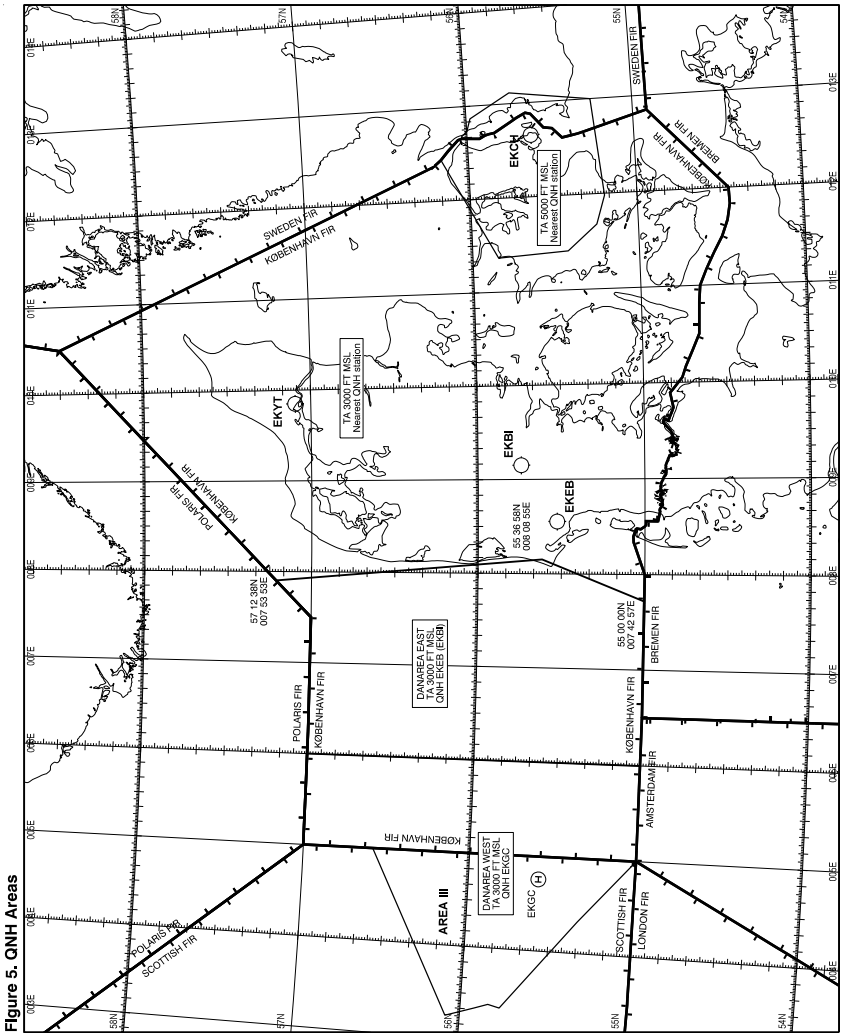


Figure 5. QNH Areas

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, alertingservice 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 strækningsvis 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 meldekontor* for lufttrafiktjeneste 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 alarmerings-tjenesten samtidigt.

   * Et meldekontor 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 flyvningeni 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 AFTN 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 radiokommunication 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 luftrumsklasserne C og D,
- ved flyvning inden for FIZ/RMZ,
- hvor piloten en-route ønsker ydelse af strækningsvis 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 klarering,
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 strækningsvis 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 ankommende luftfartøjer beregnet ankomsttidspunkt
- antallet af ombordværende.

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

2.2 For ankommende luftfartøjer der flyver ind i en Kontrolzone eller Flyveinformationszone, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har oprettet tovejs 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 strækningsvise 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 strækningsvis alarmeringstjeneste på denne strækning. Den strækningsvise 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-flyv-ning planlægges at flyve i, skal dataelementet 'Marchhøjde' i flyveplanens felt 15 alene udfyldes med bogstaverne 'VFR', og
- i dataelementet 'Rute' 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 flyveplanoplysninger.

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:

a) aircraft identification and type
b) departure aerodrome and estimated off-block time
c) destination and estimated elapsed time
d) endurance
e) number of persons on board
f) 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:

a) luftfartøjets identifikation og type
b) startflyveplads og forventet "off-block" tidspunkt
c) bestemmelsessted og beregnet tidsforbrug
d) aktionstid
e) antal personer om bord
f) navn på fartøjschefen

Ovennævnte oplysninger kan afgives over radio.

2.2 Flyveplanoplysningerne og de aktuelle starttidspunkter udveksles af og direkte imellem ATS-enhederne på afgangs- 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.

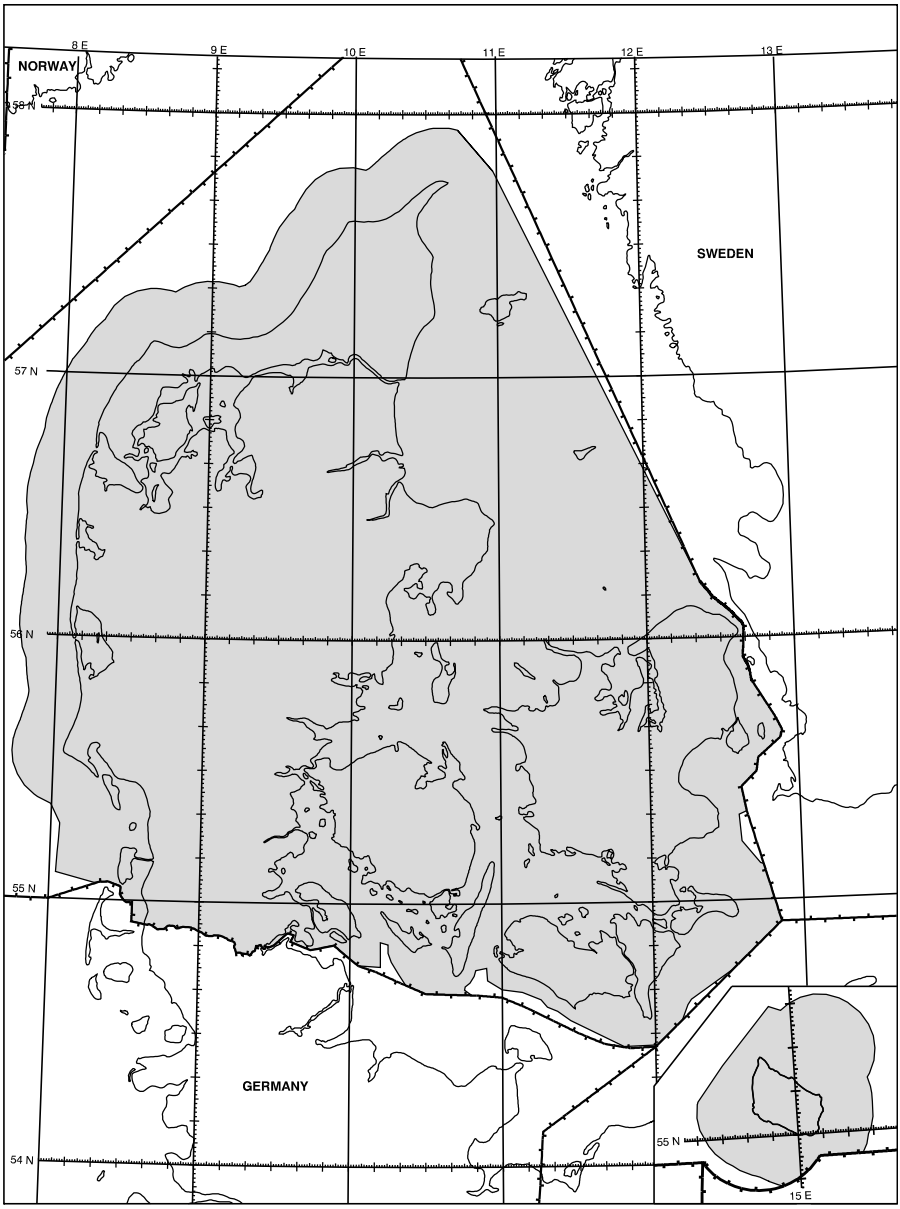
4. Undtagelse for obligatorisk afgivelse af flyveplan - VFR

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.

5. Exception for Compulsory Submission of Flight Plan - VFR

5. Undtagelse for obligatorisk afgivelse af flyveplan - VFR



ENR 1.12 Interception of Civil Aircraft

1. Interception Procedures

Note: The word interception does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress in accordance with Volumes II and III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Doc 9731.

1.1 The following procedures and visual signals apply over the territory and territorial waters of Denmark in the event of interception of an aircraft.

An aircraft which is intercepted by another aircraft shall:

a. immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Tables S11-1 and S11-2 below, having reference to Commission Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.11015, Interception;

b. notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;

c. attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHZ, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeat this call on the emergency frequency 243.000 MHZ;

d. if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit;

e. if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

ENR 1.12 Interception af civile luftfartøjer

1. Interception procedurer

Note: Udtrykket "interception" omfatter ikke interception og eskortetjeneste, som udføres på anmodning fra et luftfartøj, som befinder sig i en nødsituation i overensstemmelse med Volumes II and III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Doc 9731.

1.1 Følgende procedurer og visuelle signaler gælder over Danmark og territorialfarvandene i tilfælde af interception af et luftfartøj.

Et luftfartøj, som interceptes af et andet luftfartøj, skal:

a. straks følge de instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj, samt fortolke og svare på de visuelle signaler i overensstemmelse med specifikationerne anført i efterfølgende Tabel S 11-1 og S 11-2, som har reference til forordning (EU) 923/2012, pkt. SERA.11015, Interception;

b. hvis muligt, underrette den pågældende lufttrafiktjenesteenhed;

c. forsøge at etablere to-vejs radioforbindelse med det interceptende luftfartøj eller den enhed, som leder interceptionen, ved at foretage et generelt opkald på nødfrekvensen 121.500 MHZ, idet der gives oplysning om det interceptede luftfartøjs luftfartøjsidentifikation samt flyvningens art. Hvis der ikke etableres nogen forbindelse på denne frekvens, skal luftfartøjschefen om muligt gentage opkaldet på nødfrekvensen 243.000 MHZ;

d. hvis det er udstyret med SSR-transponder, vælge mode A, kode 7700, medmindre anden instruktion er givet af pågældende lufttrafiktjenesteenhed;

e. hvis det er udstyret med ADS-B eller ADS-C, vælge pågældende nødfunktion, hvis til rådighed, med mindre anden instruktion er givet af pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Table S 11-1 (SERA Regulation, pt. SERA.11015)

Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft				
Series	Intercepting Aircraft Signals	Meaning	Intercepted Aircraft Responds	Meaning
1	*DAY or NIGHT - Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, (or the right in the case of a helicopter) on the desired heading.* *Note 1 - Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.* *Note 2 - If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time is passes the intercepted aircraft.*	You have been intercepted. Follow me.	*DAY or NIGHT - Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.*	Understood, will comply.
2	DAY or NIGHT - An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.	You may proceed.	DAY or NIGHT - Rocking the aircraft.	Understood, will comply.
3	DAY or NIGHT - Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter/VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter/VTOL-capable landing area. In the case of helicopters/VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter/VTOL-capable aircraft, makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.	Land at this aerodrome.	DAY or NIGHT - Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter/VTOL-capable aircraft landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Understood, will comply.

Table S 11-2 (SERA Regulation, pt. SERA.11015)

Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft				
Series	Intercepted Aircraft Signals	Meaning	Intercepting Aircraft Responds	Meaning
4	DAY or NIGHT - Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter/VTOL-capable aircraft landing area at a height exceeding 300 M (1000 FT) but not exceeding 600 M (2000 FT) (in the case of a helicopter/VTOL-capable aircraft, at a height exceeding 50 M (170 FT) but not exceeding 100 M (330 FT)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter/VTOL-capable aircraft landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.	Aerodrome you have designated is inadequate.	DAY or NIGHT - If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood, Follow me. Understood, you may proceed.
5	DAY or NIGHT - Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Cannot comply.	DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

Tabel S11-1 (SERA-forordning, pkt. SERA.11015)

Signaler fra det interceptende luftfartøj og svarsignaler fra det interceptede luftfartøj				
Serie	Signaler fra det interceptende luftfartøj	Betydning	Signaler fra det interceptede luftfartøj	Betydning
1	DAG eller NAT - Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller (og landingslys, hvis det er en helikopter) fra en position lidt over og foran og normalt til venstre for det interceptede luftfartøj (eller til højre, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter) og, efter modtaget svar, et langsomt drej, der udføres i samme højde, normalt til venstre (eller til højre, hvis det er en helikopter) til den krævede kurs. *Note 1 - Meteorologiske forhold eller terræn kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj udfører ovenstående placeringer og drej i serie 1 modsat.* *Note 2 - Hvis det interceptede luftfartøj ikke er i stand til at holde trit med det interceptende luftfartøj, forventes det interceptende luftfartøj at flyve en serie ovale 360° drej (racetrack patterns) og tippe luftfartøjet, hver gang det passerer det interceptede luftfartøj.*	De er blevet interceptet. Følg mig.	DAG eller NAT — Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller og følgen efter.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.
2	DAG eller NAT - En brat manøvre fra det interceptende luftfartøj, udført som et stigende drej på 90° eller mere uden at krydse det interceptede luftfartøjs flyvevej.	De kan fortsætte.	DAG eller NAT - Tipning af luftfartøjet.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.
3	DAG eller NAT — Med sænket understel (hvis der er et sådant) og konstant lysende landingslys og overflyvning af bane i brug eller, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter/et luftfartøj med VTOL-kapacitet, overflyvning af helikopterens/luftfartøjets landingsområde. For helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet foretager den helikopter/det luftfartøj med VTOL-kapacitet, som intercepterer, en landingsindflyvning, der nærmer sig landingsområdet.	Land på denne flyveplads.	DAG eller NAT - Følger efter det interceptende luftfartøj med sænket understel (hvis der er et sådant) og med konstant lysende landingslys, og hvis landing anses for sikker efter foretaget overflyvning af bane i brug eller helikopterlandingsområdet, fortsættes til landing.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.

Tabel S11-2 (SERA-forordning, pkt. SERA.11015)

Signaler fra det interceptede luftfartøj og svarsignaler fra det interceptende luftfartøj				
Serie	Signaler fra det interceptede luftfartøj	Betydning	Signaler fra det interceptende luftfartøj	Betydning
4	DAG eller NAT — Trækker understellet op (hvis der er et sådant) og blinker med landingslys under passage af bane i brug eller landingsområde for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet, i en højde på 300 m (1 000 FT), men ikke derover 600 M (2 000 FT) (for helikoptere, i en højde på over 50 M (170 FT), men ikke over 100 M (330 FT) over flyvepladsens niveau og fortsætter med at flyve rundt om bane i brug eller landingsområdet for helikoptere/luftfartøjer med VTOL-kapacitet. Hvis luftfartøjet ikke er i stand til at blinke med landingslysene, blinkes med andet tilgængeligt lys.	Flyvepladsen De har anvist, er utilstrækkelig.	DAG eller NAT — Hvis det ønskes, at det interceptede luftfartøj skal følge det interceptende luftfartøj til en alternativ flyveplads, trækker det interceptende luftfartøj sit understel op (hvis der er et sådant) og bruger de signaler, der er foreskrevet i serie 1 for interceptende luftfartøjer. Hvis det besluttes at frigive det interceptede luftfartøj, anvender det interceptende luftfartøj de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået. Følg mig Det er forstået. De kan fortsætte.
5	DAG eller NAT — Tænder og slukker regelmæssigt alt tilgængeligt lys, men på en sådan måde, at det ikke kan forveksles med blinksignaler.	Kan ikke efterkommes.	DAG eller NAT - Anvendelse af de signaler, der er foreskrevet i gruppe 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået.
6	DAG eller NAT - Blinker uregelmæssigt med alt tilgængeligt lys.	I nød.	DAG eller NAT - Anvendelse af de signaler, der er foreskrevet i gruppe 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået.

1.2 If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

1.3 If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

1.4 If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table S11-3, and transmitting each phrase twice.

1.2 Hvis instruktioner, modtaget over radio fra anden side, strider mod de instruktioner, som gives af det interceptende luftfartøj ved visuelle signaler, skal det interceptede luftfartøj anmode om øjeblikkelig verificering, medens det fortsætter med at følge de visuelle instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.

1.3 Hvis instruktioner, modtaget over radio fra anden side, strider mod de instruktioner, som gives af det interceptende luftfartøj over radio, skal det interceptede luftfartøj anmode om øjeblikkelig verificering, medens det fortsætter med at følge de instruktioner, der over radio gives af det interceptende luftfartøj.

1.4 Hvis der er etableret radiokontakt under interceptionen, men kommunikation ikke er mulig på et fælles sprog, skal der forsøges at sende instruktioner, bekræftelse på instruktioner og væsentlige informationer ved at anvende følgende udtryk og udtale angivet i efterfølgende Tabel S 11-3, som skal gentages to gange under kommunikationen.

Table S11-3 (SERA Regulation, pt. SERA.11015)					
Phrases for use by INTERCEPTING aircraft			**Phrases for use by INTERCEPTED aircraft**		
Phrase	**Pronunciation**[1]	**Meaning**	**Phrase**	**Pronunciation**[1]	**Meaning**
CALL SIGN	**KOL** SA-IN	What is your call-sign?	CALL SIGN (call sign)[2]	**KOL** SA-IN (call sign)	My call sign is (call sign)
FOLLOW	**FOL-**LO	Follow me	WILCO	**VILL**-KO	Understood, will comply
DESCEND	DEE-**SEND**	Descend for land-ing	---		
			CAN NOT	**KANN** NOTT	Unable to comply
YOU LAND	**YOU LAAND**	Land at this aero-drome	REPEAT	REE-**PEET**	Repeat your instruction
			AM LOST	**AM LOSST**	Position unknown
PROCEED	PRO-**SEED**	You may proceed			
			MAYDAY	MAYDAY	I am in distress
			HIJACK[3]	**HI-JACK**	I have been hijacked
			LAND (Place name)	LAAND (Place name)	I request to land at (place name)
			DESCEND	DEE-SEND	I require descent

[1]Syllables to be emphasized are printed in bold letters.

[2]The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.

[3]Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase 'HIJACK'.

Tabel S11-3 (SERA-forordning, pkt. SERA.11015)

Udtryk til brug for det INTERCEPTENDE luftfartøj			Udtryk til brug for det INTERCEPTEDE luftfartøj		
Udtryk	**Udtale**[1]	**Betydning**	**Udtryk**	**Udtale**[1]	**Betydning**
CALL SIGN	**KOL** SA-IN	Hvad er Deres kaldesignal?	CALL SIGN (kaldesignal)[2]	**KOL** SA-IN (kaldesignal)	Mit kaldesignal er (kaldesignal)
FOLLOW	**FOL-**LO	Følg mig	WILCO	**VILL**-KO	Det er forstået, vil følge instruktionen
DESCEND	DEE-**SEND**	Nedstig til landing	---		
			CAN NOT	**KANN** NOTT	Kan ikke efter-kommes
YOU LAND	**YOU LAAND**	Land på denne fly-veplads	REPEAT	REE-**PEET**	Gentag instruk-tionen
			AM LOST	**AM LOSST**	Position ukendt
PROCEED	PRO-**SEED**	De kan fortsætte			
			MAYDAY	MAYDAY	Jeg er i nød
			HIJACK[3]	**HI-JACK**	Jeg er blevet kapret
			LAND (Place name)	LAAND (Place name)	Jeg anmoder om tilladelse til at lande i (stedets navn)
			DESCEND	DEE-SEND	Jeg er nødt til at nedstige

[1]Stavelser i fed skrift skal udtales med eftertryk.

[2] Det påkrævede kaldesignal er det, der anvendes i radiokommunikation med lufttrafiktjenesteenheder og svarer til luftfartøjets luftfartøjsidentifikation i flyveplanen.

[3]Omstændighederne tillader ikke altid, eller det er ikke ønskeligt, at anvende udtrykket "HIJACK".

ENR 1.14 Air Traffic Incidents. Reporting

1. Definition

An air traffic incident is an occurrence which mainly relates to the regulations governing air traffic services, and where aircraft pass each other at such proximity, or where other difficulties caused by inadequate procedures, non-compliance with procedures or faulty aids on the ground result in a dangerous situation.

Typical examples of air traffic incidents:

- A near collision requiring an avoidance manoeuvre or when an avoiding manoeuvre would have been appropriate to avoid a collision or an unsafe situation.
- An aborted take-off on a closed or engaged runway, or a take-off from such runway with marginal separation from obstacle(s).
- A landing or attempted landing on a closed or engaged runway.

2. Obligation to Notify

The commander of an aircraft shall notify the Accident Investigation Board (AIB) of air traffic incidents (as defined in item 1) as soon as possible. In the event that the commander is unable to do so, the owner or the operator of the aircraft shall ensure that the Accident Investigation Board is notified as soon as possible.

3. Reporting Procedures

Notification of air traffic incidents is made as follows:

a) In-flight notification of an incident of major importance, especially if other aircraft are involved, is made by means of the set air/ground-frequency in order to permit immediate establishment of facts.

b) After landing a completed "Air Traffic Incident Report" shall be submitted by quickest available means to the Accident Investigation Board or to the ATS reporting office at the aerodrome where the first landing was made after the incident:

   i) In order to confirm a preliminary notification of an incident as mentioned above under a) or

   ii) in order to report an incident which did not call for immediate notification at the time of occurrence, or which could not be reported over the radio.

Note: If there is no ATS reporting office at the first aerodrome where the aircraft lands after the incident, another ATS unit should be notified. The notification made will be passed on to the Accident Investigation Board.

4. Preliminary Notification Made by Radio

A preliminary notification made by radio should contain:

- Aircraft identification (reporting aircraft).

ENR 1.14 Lufttrafikhændelser. Rapportering

1. Definition

En lufttrafikhændelse er en flyvehændelse, der hovedsagelig relaterer sig til bestemmelserne for lufttrafiktjeneste, og hvor luftfartøjer passerer hinanden i en sådan nærhed, eller hvor andre vanskeligheder forårsaget af mangelfulde procedurer, manglende efterlevelse af procedurer eller fejl ved hjælpemidler på jorden resulterer i, at der opstår en faretruende situation.

Typiske eksempler på luftrafikhændelser:

- Et tæt-på-sammenstød, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation.
- En afbrudt start på en lukket eller optaget bane, eller en start fra en sådan bane med kun en minimal afstand til en hindring.
- En landing eller et forsøg på landing på en lukket eller optaget bane.

2. Meddelelsespligt

Luftfartøjschefen skal snarest underrette Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) om lufttrafikhændelser som defineret i punkt 1. Hvis luftfartøjschefen ikke er i stand hertil, skal ejeren eller brugeren af luftfartøjet sørge for, at der snarest sker underretning til Havarikommissionen.

3. Fremgangsmåde ved rapportering

Meddelelse om lufttrafikhændelser gives på følgende måde:

a) Under flyvning anvendes den pågældende luft/jord-frekvens til foreløbig meddelelse om en hændelse af større betydning, især hvis den berører andre luftfartøjer, for at muliggøre, at kendsgerningerne straks fastslås;

b) så hurtigt som muligt efter landing afleveres en "Air Traffic Incident Report" i udfyldt stand til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller til et meldekontor for lufttrafiktjeneste på første landingsflyveplads:

   i) at bekræfte en meddelelse angående en hændelse afgivet foreløbig som nævnt under a) eller

   ii) for at meddele en hændelse, som ikke krævede øjeblikkelig anmeldelse på tidspunktet da den indtraf, eller som det ikke har været muligt at meddele over radion.

Note: Hvor der ikke på første landingsflyveplads findes et meldekontor for lufttrafiktjeneste, kan meddelelse gives til en anden lufttrafiktjenesteenhed. Den afgivne meddelelse vil blive videresendt til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

4. Foreløbig meddelelse over radio

En foreløbig meddelelse afgivet over radio skal indeholde:

- Luftfartøjets identifikation (rapporterende luftfartøj).

- Type of incident (a near collision situation should be filed immediately by radio)
- Date/time of incident (in UTC). Position (Bearing/Distance from NAVAID or LAT/LONG. Transponder code.
- Own aircraft: Heading and route. True airspeed measured in kt or km/h. Level/altimeter setting (use FL or FT QNH or FT QFE). Level flight, climbing or descending. Avoiding action taken (yes or no).
- The other aircraft: Type and call sign/registration (if known). If not known, describe the aircraft: High, mid or low wing or rotorcraft. Number of engines. Marking, colour or other available details, heading, and if known, controlling unit and frequency. Level flight, climbing, descending or unknown. Avoiding action taken (yes, no or unknown).
- Closest horizontal distance and closest vertical distance to the other aircraft (state units used).
- Aerodrome of first landing and destination (reporting aircraft).

5. Air Traffic Incident Report Form

The Air Traffic Incident Report Form (the ATIR form) may be obtained from the Accident Investigation Board or an ATS unit. The form is published in English language only.

6. Accident Investigation Board

In accordance with Regulation no. 301, Regulation on notification requirements concerning aircraft accidents and flight incidents, the foillowing contact information shall be published:

Accident Investigation Board (AIB)

Jættevej 50A, 1. sal, mf.
DK-4100 Ringsted
Denmark

TEL:	+45 33 14 70 80
FAX:	NIL
E-mail:	aib@havarikommissionen.dk
Website:	https://havarikommissionen.dk/

Supervisor Copenhagen ACC

TEL: +45 32 48 19 33

7. Handling of the Air Traffic Incident Report

The purpose of the report is to provide the investigating authority with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable it to report back with the least possible delay to the pilot or operator concerned the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

- Hændelsens art (et tæt-på-sammenstød skal øjeblikkeligt rapporteres over radio).
- Dato og klokkeslet for hændelsen (i UTC). Position (retning og afstand fra navigationshjælpemiddel eller geografisk bredde og længde). Transponder kode.
- Eget luftfartøj: Styret kurs og rute. Egenfart målt i kt eller km/t. Højde/højdemålerindstilling (brug FL eller FT QNH eller FT QFE). Ligeud flyvning, stigning eller nedgang. Afværgeaktion (ja eller nej).
- Det andet luftfartøj: Type og kaldesignal/registrering (hvis kendt). Hvis det ikke er kendt - beskriv luftfartøjet: Høj-, midt- eller lavvinget, eller helikopter. Antallet af motorer. Mærkning, farve eller andre detaljer, styret kurs, og hvis kendt, kontrollerende enhed og frekvens. Ligeud flyvning, stigning, nedgang eller ukendt. Afværgeaktion (ja, nej eller ukendt).
- Nærmeste horisontale og vertikale afstand til det andet luftfartøj (angiv måleenhed).
- Første landingsflyveplads samt bestemmelsessted (rapporterende luftfartøj).

5. Lufttrafikhændelsesrapportformularen

Lufttrafikhændelsesrapportformularen (ATIR-formularen) kan fås ved henvendelse til Havarikomissionen eller en ATS-enhed. Formularen fore-findes kun på engelsk.

6. Havarikommissionen

I henhold til Bekendtgørelse nr. 301, Bekendtgørelse om meddelelsespligt med hensyn til flyhavarier og flyvehændelser, skal følgende kontaktinformation offentliggøres:

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ)
Jættevej 50A, 1. sal, mf.
4100 Ringsted

TEL:	33 14 70 80
FAX:	NIL
E-mail:	aib@havarikommissionen.dk
Hjemmeside:	https://havarikommissionen.dk/

Supervisor Copenhagen ACC

TEL: 32 48 19 33

7. Behandling af lufttrafikhændelsesrapporten

Formålet med rapporten er at forsyne den undersøgende myndighed med så fuldstændige oplysninger om en lufttrafikhændelse som muligt og at sætte den i stand til med mindst mulig forsinkelse at underrette berørte pilot eller luftfartsforetagende om resultatet af undersøgelsen af hændelsen og, hvis bestemt, foranstaltninger, som er eller vil blive truffet til forebyggelse af gentagelser.

ENR 2 ATS AIRSPACE

VFR flight within København FIR may normally take place below FL 200 only. ATS airspace below FL 200 are shown on ANC 1: 500 000 - Denmark and ANC 1: 250 000 - Copenhagen Area.

In addition to the air space types - FIR, CTA, TMA and CTR- other types of ATS air space are established within København FIR as defined in ENR 1.1.

ENR 2 ATS-LUFTRUM

VFR-flyvning må normalt kun finde sted under FL 200 i København FIR. ATS luftrum, der er beliggende under FL 200, er vist på ANC 1: 500 000 - Denmark og ANC 1: 250 000 - Copenhagen Area.

Udover luftrumstyperne - FIR, CTA, TMA og CTR - er der inden for København FIR etableret andre typer ATS-luftrum, som defineret i ENR 1.1.

ENR 3 ATS ROUTES

1. ATS-routes are established in København FIR:
   a. above 3500 FT MSL in the eastern part of the FIR (east of APRX 8°E),
   b. above FL 195 in the western part of the FIR (the North Sea Area).

2. Helicopter routes are established in the North Sea Area below FL85 as shown on the reverse of the chart ANC 1:500 000, Denmark.

The routes are described in detail in AIP DENMARK.

ENR 3 ATS-RUTER

1. ATS-ruter er etableret i København FIR:
   a. over 3500 FT MSL i den østlige del af FIR (øst for ca. 8°E),
   b. over FL 195 i den vestlige del af FIR (Nordsøområdet).

2. Helikopterruter er etableret i Nordsøområdet under FL 85 som vist på bagsiden af kortet ANC 1:500 000, Denmark.

Ruterne er detaljeret beskrevet i AIP DENMARK

ENR 4 RADIO NAVIGATION AIDS

ENR 4.1 Radio Navigation Aids

Note: Only radio navigation aids which are shown on ANC 1:500 000 Denmark within København FIR and Rønne TMA are listed below. A complete list of all radio navigation aids can be found in GEN 2.5.

ENR 4 RADIONAVIGATIONS-HJÆLPEMIDLER

ENR 4.1 Radionavigations-hjælpemidler

Note: Kun radionavigationshjælpemidler som er vist på ANC 1:500 000 Denmark indenfor København FIR og Rønne TMA er listet nedenfor. En komplet liste over alle radio-navigationshjælpemidler findes i GEN 2.5.

Station (VAR)	ID	Channel/ FREQ	HR	PSN	DME ELEV	Remarks
Aalborg						
VOR (4°E 2022)	AAL	116.700	H24	57 06 13.39N 009 59 44.08E		DOC: FL 500/100NM. Unreliable in the sector from radial 160 to radial 200 in a distance of 23 NM from the VOR and out. DME information from/fra TACAN AAL.
TACAN (4°E 2023)	AAL	CH 114x	H24	57 06 14.16N 009 59 34.11E	56.8	DOC: FL500/200NM
Aarhus						
L	TL	384	H24	56 18 01.46N 010 37 07.22E		DOC: 20NM
Alsie						
VOR (4°E 2022)	ALS	114.700	H24	54 54 19.49N 009 59 36.16E		DOC: FL 500/60 NM (80 NM 313°-063° MAG and/og 80NM 198°-243° MAG)
Bella						
DME	BEL	114.65 CH 93Y	H24	55 47 28.45N 012 05 44.74E	135	DOC: FL 195 - 1500 FT/60 NM
Bornholm/ Rønne						
VOR (4°E 2016)	ROE	112.000	H24	55 03 56.08N 014 45 31.29E		DOC: FL 500/80 NM (150 NM 017°-152° MAG). DME INFO from/fra TACAN ROE
TACAN (6°E 2023)	ROE	CH 57x	H24	55 03 42.73N 014 45 21.07E		DOC: FL 500/80 NM
L	FAU	334	H24	55 01 41.49N 014 54 01.79E	78.6	DOC: 20 NM
Codan						
DME	CDA	114.900 CH 96x	H24	55 00 05.40N 012 22 45.16E	90.2	DOC: FL 500/60 NM
Esebo	ESE	116.600	H24	553121N	175.5	DOC 100 NM
DME		CH113X		0083331E		
Karup						
TACAN (4°E 2023)	KAR	CH37x	H24	56 17 48.03N 009 00 30.95E	172.8	DOC FL 500/200NM
Kastrup						
DME	KAS	112.500 CH 72x	H24	55 35 25.87N 012 36 48.97E	28.9	DOC: FL 500/60NM

Station (VAR)	ID	Channel/ FREQ	HR	PSN	DME ELEV	Remarks
Kolding/ Vamdrup						
L	KD	357	H24	55 26 35.87N 009 20 05.42E		DOC: 15NM
DME	VAM	110.050	H24	55 26 16.58N 009 20 06.05E	174.5	
Korsa						
VOR/DME (4°E 2022)	KOR	112.800 CH 75x	H24	55 26 21.71N 011 37 53.51E	136.2	DOC: FL 500/80NM
København/ Roskilde						
L	RK	368	H24	55 37 23.27N 011 59 49.81E		DOC: 30NM
Odin						
DME	ODN	115.500 CH 102x	H24	55 34 51.64N 010 39 10.76E	24.0	DOC: FL 500/60NM (80NM 018°-063° MAG and 80 NM 213°-243° MAG). DME ODN reduced range to 24 NM in direction 198 degrees at 3000 FT or below.
Ramme						
DME	RAM	111.850 CH 55y	H24	56 28 42.14N 008 11 14.51E	60.4	DOC: FL 500/60NM
Stauning						
L	AU	346	H24	55 59 27.58N 008 19 06.09E		DOC: 15NM
L	VJ	328	H24	55 59 19.13N 008 25 27.97E		DOC: 15NM
DME	LME	115.350	H24	55 59 33.50N 008 21 15.75E	76.1	
Trano						
VOR/DME (4°E 2022)	TNO	117.400 CH 121x	H24	55 46 26.74N 011 26 21.08E	- 11.9	DOC: FL 500/60 NM
Vojens/ Skrydstrup						
TACAN (4°E 2023)	SKR	110.400 CH 41x	H24	55 13 44.18N 009 12 50.61E	138.4	DOC: FL 500/80 NM
L	VO	321	H24	55 13 28.74N 009 16 25.36E		DOC: 25NM

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 Gelting 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 4.5 Aeronautical Ground Lights

ENR 4.5 Lysfyr for luftfarten

Name *IDENT* /Navn *IDENT* (Coordinates/ koordinater)	Type and Intensity/ Type og Intensitet (1000 candelas)	Characteristics/ Fyrkarakter	Operating hours / Driftstider	Remarks / Bemærkninger
BORNHOLM/RØNNE 55 04 10N 014 44 55E	ABN 320	FLG W EV 2.7 SEC	HO	-
ESBJERG 55 31 34N 008 34 23E	ABN 320	FLG W EV 2 SEC	HO	-
HERNING 56 10 58N 009 02 24E	ABN 170	FLG W EV 3 SEC	HO	-
KALUNDBORG 55 41 58N 011 15 32E	ABN 120	FLG W EV 2 SEC	O/R	-
KOLDING/VAMDRUP 55 26 13.38N 009 19 46.01E	ABN 200	FLG W EV 2.4 SEC	HO	-
KRUSÅ-PADBORG	ABN	-	-	-
KØBENHAVN/ROSKILDE 55 35 24N 012 07 47E	ABN 320	FLG W EV 2 SEC	HO	-
LOLLAND FALSTER/MARIBO 54 41 51.60N 011 26 43.67E	ABN 320	FLG W EV 2 SEC	HO	-
LÆSØ 57 16 35N 011 00 27E	ABN 170	FLG W EV 3 SEC	HO	-
ODENSE / HANS CHRISTIAN ANDERSEN AIRPORT 55 28 34N 010 19 25E	ABN 320	FLG W EV 2 SEC	HO	-
RANDERS 56 30 17N 010 01 56E	ABN -	FLG W EV 2 SEC	HO	-
SINDAL 57 30 17N 010 13 22E	ABN 320	FLG W EV 2 SEC	HO	-
SKIVE 56 33 12N 009 09 51E	ABN 120	FLG W EV 2 SEC	HO	-
STAUNING 55 59 30N 008 21 12E	ABN -	FLG W EV 2.5 SEC	HO	-
THISTED 57 04 20N 008 41 36E	ABN 340	FLG W EV 2.5 SEC	HO	-
TØNDER 54 55 46.65N 008 50 25.14E	ABN 170	FLG W EV 3 SEC	HO	-
TÅSINGE / ELVIRA MADIGAN AIRPORT 55 00 49N 010 34 06E	ABN 55	FLG W EV 2.4 SEC	HO	-
VESTHIMMERLAND 56 50 48N 009 27 58E	ABN -	FLG W EV 2 SEC	HO	-
VIBORG 56 24 39N 009 24 34E	ABN 57	FLG W EV 2 SEC	HO	-
ÆRØ 54 51 14N 010 27 24E	ABN 170	FLG W EV 3 SEC	HO	-

ENR 5 NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.1 Prohibited, Restricted and Danger Areas

1. General

1.1 All airspace within which the operation of civil aircraft may, for one reason or another be restricted - either temporarily or permanently - and all airspace in which a potential hazard to aircraft operations exist are classified according to the following three types of areas as defined by ICAO.

1.2 Prohibited area (P)

An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

1.3 Restricted area (R)

An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

1.4 Danger area (D)

An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

2. Area Description

2.1 Designation

Each area is given a designation composed by the nationality letters "EK" followed by a letter indicating the type of the area and a number.

A geographical name may be used in connection with the designation, e.g. EKR12 Gniben, EKD373 Rømø Vest.

2.2 Lateral limits

The lateral limits are normally defined by geometrical figures/lines, although geographical features such as coastlines are used as well.

2.3 Vertical limits

The upper limit is given in FT MSL or FL. The lower limit is usually GND, but may be given in FT MSL or FL.

2.4 For details, see ANC 1:500 000 and other relevant charts.

Note: For the D-areas specially applies that fixed periods and fixed maximum heights are established within which activities may be expected to take place.

3. Flight Within R- and D-areas

3.1 Flight within R-areas

Flying into/through restricted areas published active by NOTAM, may take place only after prior permission has been obtained from ACC København or from the ATS unit mentioned for the individual area. When flying in an area published active by NOTAM, two-way radio communication shall be maintained with the appropriate ATS unit as detailed below.

ENR 5 FAREAKTIVITETER

ENR 5.1 Forbudte områder, restriktions- og fareområder

1. Generelt

1.1 Luftrum, inden for hvilke der er pålagt luftfarten restriktioner - enten midlertidigt eller permanent - samt luftrum, inden for hvilke der kan være en vis fare forbundet med luftfart, klassificeres i overensstemmelse med nedenstående 3 områdetyper, som defineret af ICAO.

1.2 Forbudt område (P)

Et nærmere afgrænset luftrum over en stats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning er forbudt.

1.3 Restriktionsområde (R)

Et nærmere afgrænset luftrum over en stats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning kun må foregå på visse nærmere angivne betingelser.

1.4 Fareområde (D)

Et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der på angivne tidspunkter kan forekomme virksomhed, som er til fare for luftfartøjer under flyvning.

2. Områdebeskrivelse

2.1 Betegnelse

Hvert område er givet en betegnelse bestående af nationalitetsbogstaverne "EK" efterfulgt af et bogstav, der angiver område type samt et nummer.

Et geografisk stednavn anvendes også i forbindelse med betegnelsen, f.eks. EKR12 Gniben, EKD373 Rømø Vest.

2.2 Laterale grænser

Den laterale udstrækning er normalt angivet ved geometriske figurer/linier, skønt også geografiske elementer som f.eks. kystlinier finder anvendelse.

2.3 Vertikale grænser

Den øvre grænse er angivet i FT MSL eller FL. Den nedre grænse er almindeligvis GND, men kan være angivet i FT MSL eller FL.

2.4 For detaljer, se ANC 1:500 000 og andre relevante kort.

Note: Specielt for D-områder gælder, at der for disse områder er etableret faste perioder samt faste maksimale højder, inden for hvilke aktivitet kan forventes at kunne finde sted.

3. Flyvning i R- og D-områder

3.1 Flyvning i R-områder

Flyvning i restriktionsområder publiceret aktive ved NOTAM, må kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra ACC København, eller fra lufttrafiktjenesteenheden, der er angivet for det pågældende restriktionsområde. Under flyvning i et område publiceret aktivt ved NOTAM, skal der opretholdes to-vejs radiokommunikation med den pågældende enhed, som angivet nedenfor.

Military aircraft not under control by a civil ATC unit will adhere to regulations submitted by Tactical Air Command.

The areas are generally established H24.

If emergencies or other unforeseen circumstances (e.g. HEMS or SAR flights of a life-saving nature) require it, the activities can normally be suspended, with approx. 10 minutes notice, by contacting the responsible ATC unit.

Militære luftfarttøjer, der ikke er under kontrol af en civil lufttrafiktjenestenhed, følger de af Flyvertaktisk Kommando fastsatte bestemmelser.

Områderne er generelt etableret H24.

Såfremt nødsituationer eller andre uforudsete omstændigheder (f.eks. HEMS eller SAR flyvninger af livreddende karakter) kræver det, kan aktiviteterne normalt indstilles, med ca. 10 minutters varsel, ved henvendelse til den ansvarlige ATC enhed.

R-areas, ATS-Units and (activity)/R-områder, ATS-enheder og (aktivitet):

EKR11	SJÆLLANDS ODDE VEST	Roskilde APP/TWR, Aarhus APP/TWR
EKR12	GNIBEN	Roskilde APP/TWR, Aarhus APP/TWR
EKR13	SJÆLLANDS REV	Roskilde APP/TWR, Aarhus APP/TWR
EKR14	SJÆLLANDS ODDE ØST	Roskilde APP/TWR, Aarhus APP/TWR
EKR15	SEJERØ ØST	Roskilde APP/TWR
EKR16	SEJERØ VEST	Roskilde APP/TWR
EKR17	ISEFJORD	København APP, Roskilde APP/TWR
EKR18	JÆGERSPRIS	København APP, Roskilde APP/TWR
EKR19	MULTEX	Roskilde APP/TWR, Aarhus APP/TWR
EKR20	YDERBY	København APP, Roskilde APP/TWR
EKR25	ODENSE DRONEOMRÅDE 1	Odense AFIS, ACC København
EKR26	ODENSE DRONEOMRÅDE 2	Odense AFIS, ACC København
EKR27	ODENSE DRONEOMRÅDE 3	ACC København
EKR28	ODENSE DRONEOMRÅDE 4	ACC København
EKR29	ODENSE DRONEOMRÅDE 5	ACC København, Aarhus APP/TWR
EKR32	OKSBY	Billund APP
EKR33	VEJERS	Billund APP
EKR34	BORDRUP	Billund APP
EKR35	HENNE	Billund APP
EKR38	RØMØ	Skrydstrup APP/TWR
EKR39	BORRIS SØNDERLAND	Billund APP
EKR40	BORRIS ARTILLERIOMRÅDE	Billund APP
EKR42	JUVRE	Skrydstrup APP/TWR
EKR44	HALK	Skrydstrup APP/TWR
EKR45	HEVRING	Aarhus APP/TWR
EKR47	TRANUM NORD	Aalborg APP/TWR
EKR48	TRANUM SYD	Aalborg APP/TWR
EKR53	LYSEGRUND SYD	ACC København
EKR70	BLOKHUS	ACC København, Aalborg APP/TWR
EKR78	NYMINDEGAB VEST	ACC København
EKR79	NYMINDEGAB ØST	ACC København
EKR80	KALLESMÆRSK ØST	ACC København
EKR81	KALLESMÆRSK VEST	ACC København

3.2 Flight within D-areas

Before beginning a flight, which may involve entry into a D-area, the pilot-in-command of an aircraft shall obtain information as to whether activities dangerous to the flight of aircraft are taking place within the area. If such activities are taking place entry into the area should be avoided.

3.2 Flyvning i D-områder

Forud for hver flyvning, der vil kunne medføre passage af et D-område, skal fartøjschefen søge oplysning om, hvorvidt der på det pågældende tidspunkt indenfor området forekommer virksomhed til fare for luftfarten. Såfremt sådan virksomhed foregår, bør gennemflyvning undgås.

Note: Special arrangements has been agreed upon for EKD320 - EKD325, concerning commercial helicopter operations to/from oil-/gasinstallations, windfarms and animal migration flights in the North Sea. The lower limit of the area will be restricted to FL 55, when the above mentioned helicopter operations are active. These flights shall be in radio contact with Copenhagen Information, before entering EKD320 - EKD325.

Information about the period and height within which activities actually take place may be obtained from 1100 (1000) the day before the activity at the following places/services:

ACC København (CS Copenhagen Control), FIS København (CS Copenhagen Information), and the briefing offices at the following airports/aerodromes:

Aalborg

Aarhus

Billund

Bornholm/Rønne

Esbjerg

Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)

Kolding/Vamdrup

København/Kastrup

København/Roskilde

Odense / Hans Christian Andersen Airport

Stauning

Sønderborg

The information may also be obtained on the Internet, https://briefing.naviair.dk/.

If emergencies or other unforeseen circumstances (e.g. HEMS or SAR flights of a life-saving nature) require it, the activities can normally be suspended, with approx. 10 minutes notice, by contacting the responsible ATC unit.

4. Additional information regarding R- and D-areas

4.1 EKR25 ODENSE DRONEOMRÅDE 1

Drone operations may be continuous or non-continous in nature, NOTAM will indicate the status of the operations.

Conditions for continuous drone activity in EKR25:

No traffic permitted in the area when active. Information about actual drone activity can be obtained from Odense AFIS or ACC København.

In case of emergencies, SAR or HEMS flights requiring to enter/cross the area, the drones will be brought to an altitude of 500 FT MSL or less.

Conditions for non-continuous drone activity in EKR25:

No traffic permitted in the area while drone activities are performed within the area. Information about actual drone activity can be obtained from Odense AFIS or ACC København .

Note: Der er opnået enighed om et specielt arrangement for EKD320 - EKD325, med henblik på helikopter operationer til og fra olie/gasinstallationer, vindmølleparker og dyretransport i Nordsøen. Den nederste grænse vil blive begrænset til FL 55, når ovennævnte helikopter operationer er i brug. Det gælder for nævnte typer operationer, at der skal være etableretradio kontakt til Copenhagen information, før indflyvning i EKD320 - EKD325.

Oplysning om periode og højde inden for hvilken aktivitet aktuelt finder sted, kan indhentes fra kl.1100 (1000) dagen før aktiviteten ved følgende tjenester:

ACC København (CS Copenhagen Control), FIS København (CS Copenhagen Information) samt ved briefingkontorer på følgende lufthavne/flyvepladser:

Aalborg

Aarhus

Billund

Bornholm/Rønne

Esbjerg

Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)

Kolding/Vamdrup

København/Kastrup

København/Roskilde

Odense / Hans Christian Andersen Airport

Stauning

Sønderborg

Oplysningerne kan desuden hentes på Internettet, https://briefing.naviair.dk/.

Såfremt nødsituationer eller andre uforudsete omstændigheder (f.eks. HEMS eller SAR flyvninger af livreddende karakter) kræver det, kan aktiviteterne normalt indstilles, med ca. 10 minutters varsel, ved henvendelse til den ansvarlige ATC enhed.

4. Yderligere oplysninger omkring R- og D-områder

4.1 EKR25 ODENSE DRONEOMRÅDE 1

Droneoperationer kan være kontinuerlige eller ikke-kontinuerlige, NOTAM vil indikere typen af droneoperation.

Regler for vedvarende droneaktivitet i EKR25:

Ingen trafik er tilladt i området når det er aktivt. Information omkring aktuel droneaktivitet, kan fås fra Odense AFIS eller ACC København.

I nødstilfælde, hvor SAR eller HEMS flyvninger skal flyve ind i eller krydse området, vil dronerne blive bragt til en højde på 500 FT MSL eller lavere.

Regler for ikke-kontinuerlig droneaktivitet i EKR25:

Ingen trafik er tilladt i området når droneaktiviteter pågår i området. Information vedrørende aktuel droneaktivitet kan fås fra Odense AFIS eller ACC København.

Note: For drone operations in the vicinity of the airport that can be terminated on request, EKOD has made arrangements to ensure that drone activities will be limited to facilitate traffic to and from the airport.

However, it is important to note that no traffic is allowed to enter the area until it is reported from Odense AFIS or ACC København that no drone activity is in progress within the area.

To and from EKOD IFR-flights can normally expect less than 5 minutes delay and VFR-flights less than 10 minutes delay. If delays beyond 5/10 minutes may be expected on a given day, this will be communicated by NOTAM.

In case of emergencies, SAR or HEMS flights requiring to enter/cross the area, the drones will be brought to an altitude of 500 FT MSL or less.

4.2 EKR26 ODENSE DRONEOMRÅDE 2

No traffic permitted in the area while drone activities are performed within the area. Information about actual drone activity can be obtained from Odense AFIS or ACC København.

The area is primarily established for transit between EKR25 and EKR27.

In case of emergencies, SAR or HEMS flights requiring to enter/cross the area, the drones will be brought to an altitude of 500 FT MSL or less.

4.3 EKR27 ODENSE DRONEOMRÅDE 3

In case of emergencies, SAR or HEMS flights requiring passage of the area, the drones will be brought to an altitude of 500 FT MSL or less.

4.4 EKR28 ODENSE DRONEOMRÅDE 4

The area will either be activated from MSL - 1500 FT or from FL 55 - FL 75.

If 0-degree isotherm at 2500 FT or below and clouds in between 1500 and 2500 FT, the lower band will not be activated.

Note: FL 55 and FL 75 may be used en route by VFR flights.

4.5 EKR29 ODENSE DRONEOMRÅDE 5

The area will either be activated from MSL - 1500 FT or from FL 55 - FL 75.

If 0-degree isotherm at 2500 FT or below and clouds in between 1500 and 2500 FT, the lower band will not be activated.

Note: FL 55 and FL 75 may be used en route by VFR flights.

5. Information About Activities Outside Published R- and D-Areas

5.1 General

In accordance with military regulations it is the responsibility of the unit concerned, that the safety of aviation is not infringed.

Note: For droneaktiviteter i nærheden af flyvepladsen der kan afbrydes på anmodning, har EKOD sørget for at tilsikre at droneaktiviteter vil blive begrænset for at muliggøre trafik til og fra flyvepladsen.

Dog er det vigtigt at bemærke, at ingen trafik er tilladt at flyve ind i området, før Odense AFIS eller ACC København har rapporteret at der ikke pågår nogen droneaktivitet i området.

Til og fra EKOD kan IFR-flyvninger normalt forvente mindre end 5 minutters forsinkelse og VFR-flyvninger mindre end 10 minutters forsinkelse. Hvis der kan forventes mere end 5/10 minutters forsinkelse på en given dag, vil dette blive kommunikeret ud via NOTAM.

I nødstilfælde, hvor SAR eller HEMS flyvninger skal flyve ind i eller krydse området, vil droneme blive bragt til en højde på 500 FT MSL eller lavere.

4.2 EKR26 ODENSE DRONEOMRÅDE 2

Ingen trafik er tilladt i området når droneaktiviteter pågår i området. Information vedrørende aktuel droneaktivitet kan fås fra Odense AFIS eller ACC København.

Området er primært etableret for transit mellem EKR25 og EKR27.

I nødstilfælde, hvor SAR eller HEMS flyvninger skal flyve ind i eller krydse området, vil droneme blive bragt til en højde på 500 FT MSL eller lavere.

4.3 EKR27 ODENSE DRONEOMRÅDE 3

I nødstilfælde, hvor SAR eller HEMS flyvninger skal flyve ind i eller krydse området, vil droneme blive bragt til en højde på 500 FT MSL eller lavere.

4.4 EKR28 ODENSE DRONEOMRÅDE 4

Området vil enten blive aktiveret fra MSL - 1500 FT eller fra FL55 - FL75.

Hvis 0-graders isoterm ved 2500 FT eller derunder og skyer mellem 1500 og 2500 FT, vil det nedre bånd ikke blive aktiveret.

Note: FL 55 og FL 75 kan benyttes af en route VFR flyvninger.

4.5 EKR29 ODENSE DRONEOMRÅDE 5

Området vil enten blive aktiveret fra MSL - 1500 FT eller fra FL55 - FL75.

Hvis 0-graders isoterm ved 2500 FT eller derunder og skyer mellem 1500 og 2500 FT, vil det nedre bånd ikke blive aktiveret.

Note: FL 55 og FL 75 kan benyttes af en route VFR flyvninger.

5. Oplysninger om aktiviteter uden for publicerede R- og D-områder

5.1 Generelt

I henhold til militære bestemmelser, påhviler ansvaret for sikkerheden over for luftfarten, den skydende enhed.

For military activities, firing exercises inclusive, where the safety height is 500 FT GND or less, publication will not take place.

5.2 Activities outside Control Zones (CTR)/ Flight Information Zones (FIZ)

The following military activities are carried out even if the safety height of 500 FT GND is exceeded, since a watch out of the airspace is performed from the firing range:

- firing against ground targets with small fire arms using ammunition of less than 10 mm calibre,
- throwing of hand grenades,
- use of signal cartridges and signal rockets.

5.3 Activities within Control Zones (CTR)/Flight Information Zones (FIZ).

Regardless of the activity taking place within a CTR / FIZ, the safety height of 500 FT GND will be complied with, even if a watch out is established.

Firing exercises having a safety height of more than 500 FT GND will take place only after permission from the ATS unit concerned.

For militære aktiviteter, herunder skydeøvelser, hvor sikkerhedshøjden er 500 FT GND eller lavere, vil bekendtgørelse ikke finde sted.

5.2 Aktiviteter uden for kontrolzoner (CTR)/Flyveinformationszoner (FIZ).

Følgende militære aktiviteter gennemføres uanset sikkerhedshøjden på 500 FT GND overskrides, eftersom der udføres overvågning fra skydepladsen gennem luftobservation:

- skydning mod jordmål med håndskydevåben ved anvendelse af ammunition af kaliber under 10 mm,
- kast med håndgranat,
- brug af signalpatroner og signalraketter.

5.3 Aktiviteter inden for kontrolzoner (CTR)/ Flyveinformationszoner (FIZ).

Uanset hvilken aktivitet der finder sted inden for CTR / FIZ, vil sikkerhedshøjden 500 FT GND blive overholdt, selvom luftobservation er etableret.

Skydeøvelser med en sikkerhedshøjde på over 500 FT GND, vil kun finde sted efter tilladelse fra vedkommende lufttrafiktjenesteenhed.

ENR 5.2 Military Exercise and Training Areas

1. Temporary Segregated Areas (TSA)

1.1 General

Within the areas listed below, special training flights with military fighter aircraft may take place periodically.

The training flights are conducted with due regard to civil flights, but the Rules of the Air procedures concerning right-of-way may not always be complied with.

Controlled flights will be separated from special training flight.

1.2 Information about Use

Normally, the areas may be used within the times given.

Information about actual use of an area may be obtained from the relevant ATS unit.

Note: The areas are shown on ANC Denmark 1:500 000, reverse.

1.3 Special for VFR flights

VFR flights should avoid entering an active TSA.

ENR 5.2 Militære øvelses- og træningsområder

1. Områder til særlig træningsflyvning (TSA)

1.1 Generelt

Inden for nedenfor angivne områder vil der i perioder forekomme særlig træningsflyvning med militære jagerluftfartøjer.

Træningsflyvningen udføres med behørig hensyntagen til civile flyvninger, men vigepligtsreglerne vil ikke altid kunne følges.

Flyvninger, for hvilke der ydes flyvekontroltjeneste, vil blive adskilt fra særlige træningsflyvninger.

1.2 Information om brug

Normalt anvendes områderne inden for de angivne tidsrum.

Oplysning om aktuel brug af et område kan indhentes hos den relevante ATS-enhed.

Note: Områderne er vist på ANC Denmark 1:500 000, bagsiden.

1.3 Specielt for VFR flyvning

VFR flyvning bør undgå at flyve ind i et aktivt TSA.

Identification, Name **Upper/Lower Limits** **Betegnelse, Navn** **Øvre/Nedre Grænser**	**ATS Unit, CS** **ATS Enhed, CS**	**Remarks** **Time of Activation** **Bemærkninger** **Tider for Aktivering**
EKTSAJY2 **JYL B - TSA** FL 340/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 AMC-manageable area
EKTSAJY3 **JYL C - TSA** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 AMC-manageable area
EKTSAJY4 **JYL D- TSA** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 AMC-manageable area
EKTSAJY5 **JYL E- TSA** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 AMC-manageable area
EKTSAJY6 **JYL F- TSA** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 AMC-manageable area

2. Temporary Reserved Areas (TRA)

2.1 General

Within the areas described in the table overleaf, military fighter aircraft may take place periodically.

The training flights are conducted with due regard to civil flights the Rules of The Air procedures concerning right-of-way may not always be complied with.

IFR flights will be separated from special training flights.

VFR flights should avoid entering an active TRA. If entry can not be avoided, two-way radio communication should be established with relevant ATS-unit. The ATS-unit will forward the information to the military ATS-units concerned.

2.2 Information about use

Information about actual use of an area may be obtained from the relevant ATS-unit.

Note: The areas are shown on ANC Denmark 1:500 000, reverse.

2. Midlertidige Reserverede Områder (TRA)

2.1 Generelt

Inden for de beskrevne områder, som er angivet i tabel for TRA områder, kan militære luftfartøjer periodisk anvende disse områder.

De militære luftfartøjers benyttelse af de midlertidige reserveret områder (TRA) udføres med behørig hensyntagen til civil flyvning, men vigepligtsreglerne vil ikke altid kunne følges.

IFR flyvninger, for hvilke der ydes flyvekontroltjeneste, vil blive adskilt fra aktive reserveret luftrum (TRA).

VFR flyvninger bør undgå at flyve ind i et aktivt TRA. Såfremt dette ikke kan undgås bør der etableres tovej-radio kommunikation med relevante ATS-enhed. Relevante ATS-enhed vil herefter videregive oplysninger til den berørte militære ATS-enhed.

2.2 Information om brug

Oplysninger om aktuel brug af et område, kan indhentes hos den relevante ATS-enhed.

Note: Områderne er vist på ANC Denmark 1:500 000, bagsiden.

Identification, Name **Upper/Lower Limits** **Betegnelse, Navn** **Øvre/Nedre Grænser**	**ATS Unit, CS** **ATS Enhed, CS**	**Remarks** **Time of Activation** **Bemærkninger** **Tider for Aktivering**
EKTRAAA1 **ALBORG** FL 195/FL 55	AALBORG APPROACH	H24
EKTRAAR1 **AAR** FL 330/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAHA1 **HANS 1** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAHA2 **HANS 2** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAHA3 **HANS 3** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAHA4 **HANS 4** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAHA5 **HANS 5** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24

Name, Identification Upper/Lower Limits	ATS Unit, CS	Remarks Time of Activation
Navn, Betegnelse **Øvre/Nedre Grænser**	**ATS Enhed, CS**	**Bemærkninger** **Tider for Aktivering**
EKTRAHA6 **HANS 6** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY1 **JYL 1** FL 340/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY2 **JYL 2** FL 340/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY3 **JYL 3** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY4 **JYL 4** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY5 **JYL 5** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAJY6 **JYL 6** FL 660/FL 145	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAKA1 **KARUP** FL 195/FL 55	KARUP APPROACH	H24
EKTRAKT1 **KATTEGAT 1 (KGT 1)** FL 195/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRAKT2 **KATTEGAT 2 (KGT 2)** FL 195/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRALA1 **LANGELAND (LAN)** FL 195/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24

Name, Identification Upper/Lower Limits	ATS Unit, CS	Remarks Time of Activation
Navn, Betegnelse **Øvre/Nedre Grænser**	**ATS Enhed, CS**	**Bemærkninger** **Tider for Aktivering**
EKTRANS1 **NS 1** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS2 **NS 2** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS3 **NS 3** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS4 **NS 4** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS5 **NS 5** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24 When military traffic operates within TYRA FIZ they will operate in accordance with rules and procedures applicable for TYRA FIZ. This includes the establish- ment of two-way radio communication with TYRA Information.
EKTRANS6 **NS 6** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS7 **NS 7** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS8 **NS 8** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS9 **NS 9** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS10 **NS 10** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRANS11 **NS 11** FL 660/GND	ACC København/ Copenhagen Control or Copenhagen Information	H24
EKTRASK1 **SKRYDSTRUP** FL 195/FL 55	SKRYDSTRUP APPROACH	H24

ENR 5.3 Other Activities of a Dangerous Nature

1. Cold Flaring in the North Sea

In connection with the exploration and production of oil and gas in the North Sea, "Cold Flaring" may occur which could endanger air traffic.

Gas escaping from the oil production will normally be burned off. When the oil production is restarted after a shut down involving opening of the installations to the atmosphere it is necessary to purge the pipework and vessels before reignition of the gas. During this procedure, called "Cold Flaring", large amounts of gas will be pouring into the atmosphere, creating an explosive mixture. The extend of the mixture is depending on the actual weather conditions.

"Cold Flaring" may take place from all fixed mobile oil- and gasinstallations. Air traffic is advised to pass installations from which "Cold Flaring" is taking place at a lateral distance of 3 NM or more or at an altitude of 3.000 FT MSL or above.

2. Risk of Explosion in the Vicinity of North Sea Oil and Gas Installations

In connection with perforation of underground wells, explosive charges are released by means of radio waves.

Radio waves covering the whole frequency spectrum might release an explosion if they are received when detonators are being inserted or removed.

To avoid inadvertent explosion, which can be a risk to the crew on the installation and damage the installation, air traffic is strongly requested to pass all fixed and mobile installations at a lateral distance of 1 NM or more or at an altitude of 3000 FT MSL or above. For fixed oil and gas installations, see AD 3.1.

Note: Positions of mobile installations will not be published in VFG.

3. Burning of Gas and Condensates from Flare Stacks

From the flare stacks located at the positions listed below escape and burning of gas and condensates may take place occasionally.

a) NW of Varde at PSN
55 40 05N 008 21 55E*

b) S of Kalundborg at PSN
55 39 13N 011 06 01E*

c) SW of Egtved at PSN
55 35 57N 009 13 57E

d) N of Viborg at PSN
56 38 25N 009 25 03E*

e) SE of Næstved at PSN
55 12 37N 011 59 08E

f) NE of Stenlille at PSN
55 32 58N 011 37 25E

Due to high temperature and risk of explosion it is recommended to avoid overflying of the flare stacks below 2000 FT MSL.

ENR 5.3 Andre aktiviteter af faremæssig karakter

1. "Cold Flaring" i Nordsøen

I forbindelse med eftersøgning og produktion af olie og gas i Nordsøen kan der forekomme "Cold Flaring", som kan udgøre en fare for lufttrafikken.

Den gas, der siver ud i forbindelse med olieproduktionen, afbrændes normalt. Når produktionen har været indstillet og installationerne åbnes, er det imidlertid nødvendigt at gennemblæse alle tanke og rørledninger med ren gas, før denne atter kan antændes. Denne gennemblæsning betegnes "Cold Flaring", og herunder vil store mængder gas strømme ud i atmosfæren og danne en eksplosiv blanding, hvis udbredelse afhænger af vejr- og vindforhold.

"Cold Flaring" kan forekomme fra alle faste som midlertidige olie- og gasinstallationer. Det tilrådes luftfartøjer at passere en installation, hvorfra "Cold Flaring" forekommer, i en vandret afstand af mindst 3 NM eller i en flyvehøjde af mindst 3.000 FT MSL.

2. Sprængningsfare i nærheden af olie- og gasinstallationer i Nordsøen

I forbindelse med perforering af brønde i undergrunden anbringes sprængladninger, som bringes til eksplosion ved hjælp af radiobølger.

Radiobølger i hele frekvensspektret vil kunne udløse eksplosion, såfremt de opfanges under ind- og udtagning af detonatoren.

For at hindre utilsigtet sprængning, som kan være til fare for mandskabet på installationen samt beskadige installationen, anmodes luftfartøjer indtrængende om at passere alle faste og mobile installationer i en vandret afstand af mindst 1 NM eller i en flyvehøjde af mindst 3000 FT MSL. For faste olie- og gasinstallationer, se AD 3.1.

Note: Positioner på mobile installationer publiceres ikke i VFG.

3. Afbrænding af gas og kondensater fra "Flare Stacks"

Fra flare stack'ene på de nedenfor anførte positioner vil der lejlighedsvis kunne forekomme udslip og afbrænding af gas og kondensater.

a) NW for Varde på PSN
55 40 05N 008 21 55E*

b) S for Kalundborg på PSN
55 39 13N 011 06 01E*

c) SW for Egtved på PSN
55 35 57N 009 13 57E

d) N for Viborg på PSN
56 38 25N 009 25 03E*

e) SE for Næstved på PSN
55 12 37N 011 59 08E

f) NE for Stenlille på PSN
55 32 58N 011 37 25E

På grund af høje temperaturer og eksplosionsfare anbefales det at undgå overflyvning i højder under 2000 FT MSL.

4. Exercise "DYNAMIC MERCY"

4.1 Description

A periodic medium scale Search and Rescue (SAR) exercise, conducted with live flying search and rescue operations. The exercise is carried out over the Baltic Sea in odd years and in even years over the North Sea and Atlantic. The exercise is divided into three parts.

a. DYNAMIC MERCY South
b. DYNAMIC MERCY Middle/Central
c. DYNAMIC MERCY North

Exercise operations in each part will be conducted independently; different dates and times for each part may be applicable.

4.2 FIR affected

Amsterdam	Polaris
Bodø	Reykjavík
Bodø Oceanic	Scottish
Bremen	Scottish/Shanwick Oceanic
Brussels	Sondrestrom
Copenhagen	Sweden
London	Warszawa
Vilnius	Riga
Tallinn	Finland

4.3 Vertical and lateral limits

DYNAMIC MERCY exercises will normally take place from Sea Level to FL 60. The vertical limits for each area will be included in the activation NOTAM (see para. 4.4).

DYNAMIC MERCY Atlantic South:

Amsterdam FIR:	The North Sea area of the FIR
Bremen FIR:	The North Sea area of the FIR
Brussels FIR:	The North Sea area north of 51N
Copenhagen FIR:	The North Sea area south of 56N
London FIR:	The North Sea area north of 51N
Scottish FIR:	The North Sea area south of 56N

DYNAMIC MERCY Atlantic Middle:

Copenhagen FIR:	The North Sea and Skagerrak area north of 55N and west of 010E
Polaris FIR:	The area south of 63N
Reykjavík FIR:	The area South of 63N and east of 010W
Scottish FIR:	The North Sea and Atlantic Sea area north of 55N and east of 010W

DYNAMIC MERCY Atlantic North:

Polaris FIR:	The sea area within the FIR. No closer than 20 NM to the international borders over land
Bodø Oceanic FIR:	The sea area west of 24E and south of 72N
Reykjavík FIR:	The entire area
Scottish/Shanwick Oceanic FIR:	The sea area north of 60N
Sondrestrom FIR:	The area east of 56W and between 60N and the North Pole

DYNAMIC MERCY Baltic South:

Sweden FIR:	The area West of Öland
Warszawa FIR:	The entire sea area.
Bremen FIR:	The entire sea area in the Baltic Sea

4. Øvelse "DYNAMIC MERCY"

4.1 Beskrivelse

En periodisk middelstor øvelse “Search and Rescue” (SAR), udført som rigtige eftersøgnings- og redningsoperationer. Øvelsen bliver udført over det Baltiske hav i ulige år og i de lige år over Nordsøområdet og Atlanterhavsområdet. Øvelsen er opdelt i 3 dele som nedenfor angivet:

a. DYNAMIC MERCY South
b. DYNAMIC MERCY Middle/Central
c. DYNAMIC MERCY North

Øvelsesoperationerne i hver enkelt del vil blive udført uafhængigt; forskellige datoer og tider for hver del bliver muligvis anvendt.

4.2 Berørte FIR

Amsterdam	Polaris
Bodø	Reykjavík
Bodø Oceanic	Scottish
Bremen	Scottish/Shanwick Oceanic
Brussels	Sondrestrom
København	Sweden
London	Warszawa
Vilnius	Riga
Tallinn	Finland

4.3 Nedre/Øvre grænser og områder

DYNAMIC MERCY øvelserne vil normalt finde sted fra "Sea Level" til FL 60. De vertikale grænser for hvert område vil blive inkluderet i NOTAM (se pkt. 4.4).

DYNAMIC MERCY Atlantic South:

Amsterdam FIR:	Nordsøområdet af FIR
Bremen FIR:	Nordsøområdet af FIR
Brussels FIR:	Nordsøen nord for 51N
København FIR:	Nordsøen syd for 56N
London FIR:	Nordsøen nord for 51N
Scottish FIR:	Nordsøen syd for 56N

DYNAMIC MERCY Atlantic Middle:

København FIR:	Nordsøen og Skagerrak nord for 55N og vest for 010E
Polaris FIR:	Området syd for 63N
Reykjavík FIR:	Området syd for 63N og øst for 010W
Scottish FIR:	Nordsøen og Atlanterhavsområdet nord for 55N og øst for 010W

DYNAMIC MERCY Atlantic North:

Polaris FIR:	Hele havområdet inden for FIR grænsen, men ikke nærmere end 20 NM fra de internationale grænser over land.
Bodø Oceanic FIR:	Havområdet vest for 24E og syd for 72N
Reykjavík FIR:	Hele området
Scottish/Shanwick Oceanic FIR:	Havområdet nord for 60N
Sondrestrom FIR:	Området øst for 56W og mellem 60N og Nord-polen

DYNAMIC MERCY Baltic South:

Sweden FIR:	Området vest for Öland
Warszawa FIR:	Hele havområdet.
Bremen FIR:	Hele havområdet inden for det Baltiske Hav

Copenhagen FIR: The entire sea area in the Baltic Sea

DYNAMIC MERCY Baltic Central:

Sweden FIR: The sea area between Bornholm and Stockholm

Riga FIR: The entire sea area.

Vilnius FIR: The entire sea area

DYNAMIC MERCY Baltic North:

Sweden FIR: The sea area north of Stockholm

Finland FIR: The entire sea area in the Baltic Sea

Tallin FIR: The entire sea area

Riga FIR: The entire sea area.

4.4 Dates and times

The exercise will be conducted at dates and times to be promulgated approximately 10 days in advance of each exercise by separate NOTAM and additionally an AIP SUP as required.

4.5 Procedures for exercise aircraft

Exercise aircraft flying to and from SAR exercise areas will comply with ICAO or national ATC procedures including filing of flight plans. SAR aircraft operations in the search area will be conducted in VMC only and will comply with national ATS procedures. During SAR operations, exercise aircraft will be in contact with the RCC concerned.

4.6 Procedures for non-exercise aircraft

During the exercise period as notified by NOTAM as specified in para. 4.4:

a. non-exercise aircraft are advised to avoid the actual scene of rescue operations

b. non-exercise aircraft may, in order to comply with a. above, if necessary obtain information on actual SAR exercise activities in the areas through the appropriate ATS unit (incl. Flight Information Service).

4.7 Contact authority

To be provided in NOTAM for each exercise (see para. 4.4 above).

5. VFR Flying with Military Aircraft

VFR-flying with military aircraft takes place within København FIR and over the Island of Bornholm.

In airspace where the speed limitation 250 KT is valid, military fighter-aircraft will due to the aerodynamic characteristics of the aircraft and the mission objective not be able to comply with the 250 KT speed limitation in all cases.

København FIR: Hele havområdet inden for det Baltiske Hav

DYNAMIC MERCY Baltic Central:

Sweden FIR: Havområdet mellem Bornholm og Stockholm

Riga FIR: Hele havområdet.

Vilnius FIR: Hele havområdet.

DYNAMIC MERCY Baltic North:

Sweden FIR: Havområdet nord for Stockholm

Finland FIR: Hele havområdet inden for det Baltiske Hav

Tallin FIR: Hele havområdet.

Riga FIR: Hele havområdet.

4.4 Perioder

Øvelsen vil blive udført periodisk. Datoer og tidspunkter vil blive bekendtgjort ca. 10 dage før hver øvelse ved NOTAM og yderligere i AIP SUP, hvis dette skønnes nødvendigt.

4.5 Fremgangsmåder for øvelsesluftfartøjer

Øvelsesluftfartøjer flyvende til og fra øvelsesområderne vil efterkomme ICAO eller nationale ATC-procedurer herunder udfyldning af flyveplaner. SAR luftfartøjsoperationer i eftersøgningsområdet vil kun blive udført i VMC og vil efterkomme nationale ATS procedurer. Under SAR operationerne vil øvelsesluftfartøjer være i kontakt med den pågældende RCC-enhed.

4.6 Fremgangsmåder for ikke-øvelsesluftfartøjer

Under øvelsesperioden som bekendtgjort i NOTAM ifølge pkt. 4.4:

a. anmodes ikke-øvelsesluftfartøjer om at undgå de aktuelle felter, hvor redningsoperationerne foregår

b. må ikke-øvelsesluftfartøjer, for at efterkomme ovennævnte pkt. a., hvis nødvendigt, indhente informationer om aktuelle SAR-øvelser i områderne gennem den implicerede ATS-enhed (inkl. Flight Information Service).

4.7 Forbindelsesmyndigheder

Meddeles i NOTAM før hver enkelt øvelse (se pkt. 4.4 ovenfor).

5. VFR-flyvning med militære luftfartøjer

VFR-flyvning med militære luftfartøjer finder sted inden for København FIR og over Bornholm.

I luftrum hvor hastighedsgrænsen på 250 KT er gældende, kan der forekomme flyvning med jagerfly, hvor formålet og flyenes aerodynamiske egenskaber gør, at denne hastighedsgrænse ikke kan overholdes.

ENR 5.4 Air Navigation Obstacles - En route

1. Fixed Obstacles

1.1 Notification will be made in AIP Denmark and VFR Flight Guide Denmark of all fixed obstacles of a height of 328 FT (100 M) AGL or more of which the Danish CAA has been informed.

1.2 Notification in AIP Denmark/VFR Flight Guide Denmark of fixed obstacles of a height less than 328 FT (100 M) AGL will be made when it is deemed that such notification is necessary.

1.3 All fixed obstacles of a height of 492 FT (150 M) AGL or more will be marked in accordance with the specifications given in ICAO Annex 14.

1.4 Fixed obstacles of a height less than 492 FT (150 M) AGL will be marked if it is deemed that such marking is necessary.

1.5 The obstacles are shown on Aeronautical Chart 1:500 000 - Denmark and other relevant aeronautical charts.

2. Temporary Obstacles

2.1 In addition to the fixed obstacles cable launching of gliders/hang gliders may take place up to 2500 FT AGL. For further details see section ENR 5.5

3. Flight with Unmanned Aircraft Systems (UAS)

3.1 Flight with Unmanned Aircraft Systems (UAS) may be performed up to the obstacle height within a radius of 25 meters from the obstacle.

ENR 5.4 Luftfartshindringer - En route

1. Faste hindringer

1.1 Alle faste luftfartshindringer, som er anmeldt til Trafikstyrelsen og hvis højde er 328 FT (100 M) AGL eller mere, vil blive bekendtgjort i AIP Denmark samt VFR Flight Guide Denmark.

1.2 Bekendtgørelse i AIP Denmark/VFR Flight Guide Denmark om faste hindringer, hvis højde er mindre end 328 FT (100 M) AGL, vil finde sted såfremt det skønnes, at sådan bekendtgørelse er nødvendig.

1.3 Faste luftfartshindringer, hvis højde er 492 FT (150 M) AGL eller mere, vil blive afmærket i overensstemmelse med specifikationerne i ICAO Annex 14.

1.4 Faste luftfartshindringer, hvis højde er mindre end 492 FT (150 M) AGL, vil såfremt det skønnes nødvendigt blive afmærket.

1.5 Hindringerne er vist på Flyvekort 1:500 000 - Denmark og andre relevante kort for luftfarten.

2. Midlertidige hindringer

1.3 Udover faste hindringer forekommer der spilstart af svævefly/dragefly op til 2500 FT AGL. For nærmere detaljer se sektion ENR 5.5.

3. Flyvning med ubemandede luftfartøjer (UAS)

3.1 Flyvning med ubemandede luftfartøjer (UAS) må finde sted op til og med hindringshøjden i en radius på 25 meter fra hindringen.

AIR NAVIGATION OBSTACLES

(Height 100 M AGL or higher)

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Aalborg, Nordjyllands-værket 1	Chimney	57 04 31N 010 02 26E	565	558	LIH FLG W	
Aalborg, Nordjyllands-værket 2	6 Wind turbines in a row	57 04 49N 010 01 51E - 57 04 32N 010 02 11E - 57 04 17N 010 02 45E - 57 04 03N 010 03 13E	371	365	LIM FLG R	OBST LGT only on turbinecap in each end of the row
Aalborg, Rørdal	Chimneys	57 03 37N 009 58 34E *	405	394	NIL	
Aalborg Østhavn	3 Wind turbines in a row	57 02 21N 010 04 32E - 57 02 10N 010 05 02E	403	400	LIM FLG R	
Aalestrup	4 Wind turbines	56 41 22N 009 31 39E - 56 40 51N 009 31 10E	550	410	LIL F R	
Aarhus, DLG	Chimney	56 09 05N 010 13 03E *	388	381	NIL	
Aarhus, Domkirken	Church	56 09 26N 010 12 41E *	348	335	NIL	
Aarhus Havn	8 cranes in a row	56 08 54N 010 13 54E - 56 09 27N 010 14 46E	398	391	LIL F R	
Aarhus, KFK	Chimney	56 09 06N 010 13 07E *	375	368	NIL	
Aarhus, Lighthouse	Building	56 09 56N 010 13 55E	506	494	LIM FLG R	
Aarhus, Midtkraft	Chimney	56 08 58N 010 12 46E *	351	341	NIL	
Aarhus, MindeT kran	Crane	56 09 04N 010 12 55E	566	558	LIH FLG W	TEMPO
Abildå	4 Wind turbines	56 08 22N 008 38 02E 56 08 32N 008 37 50E 56 08 42N 008 37 38E 56 08 52N 008 37 26E	547	410	LIL F R	
Aggersund	18 Wind turbines	57 00 30N 009 13 18E 57 00 39N 009 13 09E 57 00 48N 009 13 00E 57 00 57N 009 12 52E 57 01 06N 009 12 44E 57 01 16N 009 12 35E 57 01 25N 009 12 26E 57 01 35N 009 12 18E 57 01 44N 009 12 09E 57 01 53N 009 12 01E 57 00 41N 009 13 34E 57 00 50N 009 13 26E 57 00 59N 009 13 17E 57 01 09N 009 13 08E 57 01 18N 009 13 00E 57 01 27N 009 12 51E 57 01 36N 009 12 43E 57 01 46N 009 12 34E	497	492	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Alkærlundvej, Brande	Mast	55 54 08N 009 05 10E	509	358	LIL F R	
Anholt Vindmøllepark	Windfarm 111 Wind turbines	56 42 08N 011 09 31E - 56 42 06N 011 11 07E - 56 37 37N 011 14 14E - 56 34 24N 011 19 23E - 56 30 29N 011 11 02E - 56 35 23N 011 10 58E - 56 40 34N 011 08 53E - 56 40 42N 011 10 25E	465	465	LIL F R LIM FLG W	All turbines On corners of the windfarm perimeter and on sides where distance is more than 5 KM
Asaa	5 Wind turbines	57 09 55N 010 23 53E 57 09 56N 010 24 13E 57 09 59N 010 24 33E 57 10 04N 010 24 51E 57 10 10N 010 25 07E	486	460	LIL F R	
Asnæsværket 1	Chimney	55 39 40N 011 04 53E *	735	722	LIH FLG W	
Asnæsværket 2	Chimney	55 39 43N 011 04 58E *	506	499	LIH FLG W	
Asnæsværket 3	Chimney	55 39 34N 011 05 11E	343	336	LIL F R	
Assing	3 Wind turbines	56 00 20N 008 47 20E 56 00 26N 008 47 05E 56 00 33N 008 46 49E	545	410	LIL F R	
Aulum, St. Soels Energipark	7 Wind turbines	56 16 30N 008 44 27E 56 16 39N 008 44 18E 56 16 48N 008 44 08E 56 16 57N 008 43 59E 56 17 06N 008 43 49E 56 17 15N 008 43 39E 56 17 24N 008 43 30E	651	459	LIL F R	
Avedøre Holme	3 Wind turbines	55 36 10N 012 27 14E 55 36 08N 012 27 39E 55 36 06N 012 28 06E	503	503	LIH FLG W	
Bajlum	5 Wind turbines	56 40 58N 008 58 10E 56 41 07N 008 58 04E 56 41 17N 008 57 58E 56 40 48N 008 58 17E 56 40 39N 008 58 23E	503	430	LIL F R	
Bale	Mast	56 18 33N 010 23 20E	595	252	LIM F R	
Bindesbøl	8 Wind turbines	55 53 44N 008 35 09E 55 53 40N 008 35 23E 55 53 36N 008 35 38E 55 53 31N 008 35 53E 55 53 35N 008 34 55E 55 53 31N 008 35 11E 55 53 27N 008 35 27E 55 53 23N 008 35 42E	509	461	LIL F R	
Blykobbe	Mast	55 08 02N 014 42 47E *	401	348	LIL F R	
Blæsbjerg	4 Wind turbines	56 19 19N 008 27 44E 56 19 11N 008 27 31E 56 19 02N 008 27 39E 56 19 10N 008 27 53E	574	460	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Blåhøj	1 Wind turbine	55 52 18N 009 00 23E	558	394	LIL F R	
Blåvand	Mast	55 33 41N 008 07 00E *	420	338	NIL	
Bovbjerg	Mast	56 31 46N 008 10 01E *	470	335	NIL	
Brande	Mast	55 56 20N 009 05 42E *	581	348	NIL	
Brande	4 Wind turbines	55 58 22N 009 07 44E 55 58 32N 009 07 33E 55 58 41N 009 07 21E 55 58 51N 009 07 10E	647	479	LIL F R	
Brande, Biomar	Chimney	55 56 57N 009 07 35E *	509	345	NIL	
Brejl, Ejstrupholm	1 Wind turbine	56 00 41N 009 17 06E	558	345	LIM FLG R	
Brorstrup 1	2 Wind turbines	56 46 31N 009 36 54E 56 46 20N 009 36 52E	619	492	LIL F R	
Brorstrup 2	3 Wind turbines	56 46 10N 009 36 51E 56 45 59N 009 36 49E 56 45 48N 009 36 47E	619	492	LIL F R	
Brovst, Nørre Økse Sø	11 Wind turbines	57 08 03N 009 32 06E 57 07 32N 009 32 02E 57 08 07N 009 32 44E 57 07 52N 009 32 42E 57 07 36N 009 32 40E 57 07 21N 009 32 38E 57 07 56N 009 33 20E 57 07 41N 009 33 17E 57 07 25N 009 33 15E 57 07 46N 009 33 55E 57 07 30N 009 33 53E	500	492	LIL F R	
Brøndbyvester	Chimney	55 39 04N 012 23 56E *	454	410	NIL	
Brøndby Strand	Chimney	55 37 17N 012 26 16E *	454	410	NIL	
Brønderslev	Mast	57 16 33N 009 58 38E *	464	350	NIL	
Bækmarksbro	5 Wind turbines	56 26 15N 008 20 25E 56 26 26N 008 20 31E 56 26 36N 008 20 36E 56 26 48N 008 20 42E 56 26 59N 008 20 48E	556	492	LIL F R	
Demstrup	3 Wind turbines	56 21 01N 009 23 01E 56 21 03N 009 23 21E 56 21 05N 009 23 41E	655	466	LIL F R	
Dronninglund	Mast	57 08 48N 010 13 05E *	421	350	NIL	
Døstrup	5 Wind turbines	56 42 13N 009 46 06E 56 42 04N 009 46 12E 56 41 54N 009 46 11E 56 41 46N 009 46 02E 56 41 40N 009 45 45E	603	411	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Døstrup Vest	5 Wind turbines	56 40 28N 009 43 29E 56 40 23N 009 43 08E 56 40 18N 009 42 46E 56 40 33N 009 43 13E 56 40 29N 009 42 51E	610	459	LIL F R	
Ebeltoft	Mast	56 10 50N 010 41 22E	507	347	LIL F R	
Egebjerg	Mast	54 45 29N 011 59 03E *	381	341	NIL	
Egebjerg	6 Wind turbines	57 25 55N 010 07 53E 57 26 05N 010 07 44E 57 26 14N 010 07 35E 57 26 23N 010 07 26E 57 26 32N 010 07 16E 57 26 41N 010 07 07E	581	492	LIL F R	
Egtved	Flarestack	55 35 57N 009 13 57E	291	69	NIL	
Ejby	Chimney	55 42 23N 012 25 14E *	530	489	LIL F R	
Ejstrup	3 Wind turbines	56 00 54N 008 39 48E 56 00 47N 008 40 25E 56 00 50N 008 40 07E	541	410	LIL F R	
Esbjerg	Chimney	55 27 17N 008 27 19E *	834	821	LIH FLG W	
Everdrup	Flare Stack	55 12 37N 011 59 08E	315	148	NIL	
Farø-Falster	Bridge towers	54 56 57N 011 58 41E *	338	338	NIL	
Faster-Astrup	3 Wind turbines	56 01 05N 008 34 39E 56 01 13N 008 34 50E 56 01 22N 008 35 02E	485	351	LIL F R	
Felsted	Mast	54 57 57N 009 33 10E *	775	507	LIL F R	
Filskov	3 Wind turbines	55 50 16N 009 02 43E 55 50 07N 009 02 47E 55 49 59N 009 02 41E	593	417	LIL F R	
Filskov 2	3 Wind turbines	55 49 48N 009 04 57E 55 49 57N 009 04 48E 55 50 07N 009 04 38E	633	459	LIL F R	
Fornæs	Mast	56 26 49N 010 56 44E *	414	335	NIL	
Fredericia, Shell	Chimney	55 35 30N 009 44 55E *	453	358	NIL	
Frederiks	2 Wind turbines	56 21 18N 009 15 42E 56 21 26N 009 15 50E	627	388	LIL F R	
Frederikshavn	4 Wind turbines in a row	57 26 51N 010 33 20E - 57 26 31N 010 33 55E	420	420	LIM FLG R	
Frejlev	Masts	57 00 13N 009 49 29E *	854	680	LIH FLG W	
Faaborg	Mast	55 06 45N 010 13 02E	420	350	NIL	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Faare	3 Wind turbines	56 27 40N 008 14 53E - 56 27 44N 008 14 22E	484	438	NIL	
Gammelstrup	3 Wind turbines	56 29 49N 009 11 33E 56 30 01N 009 11 49E 56 30 13N 009 12 04E	519	459	LIL F R	
Gettrup	6 Wind turbines in a row	56 44 08N 008 22 23E 56 44 00N 008 22 26E 56 43 53N 008 22 28E 56 43 45N 008 22 31E 56 43 38N 008 22 34E 56 43 30N 008 22 36E	541	351	LIL F R	
Gilbjerg	4 Wind turbines	55 40 15N 009 03 20E 55 40 19N 009 03 05E 55 40 24N 009 02 50E 55 40 28N 009 02 34E	614	410	LIL F R	
Gimlinge	4 Wind turbines	55 18 35N 011 28 11E - 55 19 04N 011 28 06E	520	415	LIL F R	
Gjerlev, Allestrupgård	6 Wind turbines	56 34 27N 010 04 24E 56 34 31N 010 04 03E 56 34 36N 010 03 43E 56 34 40N 010 03 23E 56 34 44N 010 03 02E 56 34 48N 010 02 42E	668	410	LIL F R	
Gladsaxe	Mast	55 44 04N 012 29 33E *	837	676	LIH FLG W	
Grenå	Chimney	56 24 45N 010 54 53E *	402	394	NIL	
Grønhede Volstrup	2 Wind turbines	57 18 43N 010 28 37E 57 18 33N 010 28 40E	427	351	LIL F R	
Gørlev, Ågårdsvej	2 Wind turbines	55 33 34N 011 13 27E 55 33 45N 011 13 47E	509	466	LIL F R	
Gøttrup	5 Wind turbines	57 01 43N 009 16 01E 57 01 49N 009 15 43E 57 01 54N 009 15 26E 57 02 00N 009 15 09E 57 02 05N 009 14 52E	425	417	LIL F R	
Hadsten	Mast	56 18 14N 009 58 35E *	1280	1051	LIH FLG W	
Hagesholm 1	6 Wind turbines in a group	55 45 59N 011 34 05E - 55 45 58N 011 34 33E- 55 45 45N 011 34 32E - 55 45 46N 011 34 03E	342	338	LIL F R	
Hagesholm 2	10 Wind turbines in a group	55 45 38N 011 32 02E 55 45 38N 011 32 27E 55 45 38N 011 32 52E 55 45 38N 011 33 17E 55 45 38N 011 33 42E 55 45 56N 011 35 08E 55 45 56N 011 35 29E 55 45 56N 011 35 50E 55 45 45N 011 35 08E 55 45 44N 011 35 29E	416	416	NIL	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Hallendrup	6 Wind turbines	56 21 02N 010 06 50E 56 21 11N 010 06 46E 56 21 20N 010 06 42E 56 21 35N 010 06 00E 56 21 43N 010 05 56E 56 21 53N 010 05 52E	713	492	LIL F R	
Handest Hede	6 Wind turbines	56 33 56N 009 52 25E 56 34 07N 009 52 11E 56 34 17N 009 51 56E 56 34 10N 009 52 38E 56 34 20N 009 52 24E 56 34 31N 009 52 09E	634	492	LIL F R	
Hanstholm Havn	3 Wind turbines	57 07 31N 008 37 03E 57 07 26N 008 37 32E 57 07 18N 008 38 07E	502	492	LIL F R	
Harpelunde, Sandby	6 Wind turbines	54 54 40N 011 01 57E 54 54 20N 011 01 47E 54 54 30N 011 01 50E 54 54 09N 011 01 48E 54 53 49N 011 02 01E 54 53 59N 011 01 53E	496	489	LIL F R	
Haslund Kær	3 Wind turbines	56 24 22N 010 02 13E 56 24 21N 010 02 28E 56 24 20N 010 02 43E	692	410	LIL F R	
Hedensted	Mast	55 48 36N 009 37 25E *	1273	1037	LIH FLG W	
Hejnsvig	3 Wind turbines	55 41 47N 009 03 20E 55 41 53N 009 03 11E 55 41 59N 009 03 03E	595	387	LIL F R	
Hejring	5 Wind turbines	56 37 39N 009 37 51E 56 37 47N 009 37 46E 56 37 55N 009 37 41E 56 38 04N 009 37 36E 56 38 12N 009 37 31E	565	411	LIL F R	
Hemmet	7 Wind turbines	55 50 57N 008 25 56E 55 51 04N 008 25 41E 55 51 19N 008 25 09E 55 51 26N 008 24 54E 55 51 33N 008 24 38E 55 51 41N 008 24 23E 55 51 11N 008 25 25E	545	492	LIL F R	
Hemmet 2	13 Wind turbines	55 51 35N - 008 25 13E 55 51 27N - 008 25 28E 55 51 20N - 008 25 44E 55 51 13N - 008 25 59E 55 51 06N - 008 26 15E 55 50 58N - 008 26 30E 55 50 49N - 008 26 12E 55 51 18N - 008 24 36E 55 51 10N - 008 24 52E 55 51 03N - 008 25 08E 55 50 56N - 008 25 23E 55 50 48N - 008 25 39E 55 50 41N - 008 25 54E	555	493	LIL F R	
Herlev Hospital	Building	55 43 52N 012 26 39E *	484	383	LIM FLG R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Herning	Mast	56 07 56N 008 56 35E *	647	460	LIL F R	
Herstedvester	Mast	55 40 46N 012 21 14E *	407	338	NIL	
Hillerslev	8 Wind turbines	57 01 18N 008 45 40E 57 01 19N 008 45 23E 57 01 30N 008 46 03E	498	493	LIL F R	
		57 01 20N 008 45 06E 57 01 22N 008 44 49E 57 01 32N 008 45 46E 57 01 33N 008 45 29E 57 01 34N 008 45 12E	498	493	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Hindborg, Skive	13 Wind turbines	56 37 02N 008 59 28E 56 37 14N 008 59 22E 56 37 25N 008 59 15E 56 37 37N 008 59 09E 56 37 48N 008 59 02E 56 37 59N 008 58 56E 56 38 11N 008 58 49E 56 37 16N 008 58 58E 56 37 27N 008 58 51E 56 37 39N 008 58 45E 56 37 50N 008 58 38E 56 38 01N 008 58 32E 56 39 03N 008 58 43E	617	492	LIL F R	
Hirtshals	4 Wind turbines	57 35 28N - 009 59 29E 57 35 37N - 009 59 33E 57 35 44N - 009 59 21E 57 35 44N - 009 58 58E	499	493	LIL F R	
Hjørring, Gårestrupvej	3 Wind turbines	57 29 32N 009 55 08E 57 29 48N 009 54 43E 57 29 40N 009 54 55E	550	492	LIL F R	
Hobro, Tinghøj	Tower	56 42 28N 009 52 39E	841	487	LIM FLG R	
Hogager	21 Wind turbines	56 20 38N 008 50 28E 56 20 48N 008 50 23E 56 20 58N 008 50 19E 56 21 08N 008 50 14E 56 21 18N 008 50 10E 56 21 29N 008 50 05E 56 21 40N 008 50 00E 56 20 35N 008 50 58E 56 20 45N 008 50 54E 56 20 55N 008 50 49E 56 21 05N 008 50 45E 56 21 16N 008 50 40E 56 21 27N 008 50 35E 56 21 37N 008 50 31E 56 20 33N 008 51 28E 56 20 43N 008 51 24E 56 20 53N 008 51 19E 56 21 03N 008 51 15E 56 21 13N 008 51 10E 56 21 24N 008 51 05E 56 21 35N 008 51 01E	500	400	LIL F R	
Holbæk	Mast	55 41 54N 011 43 53E *	407	338	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Holmen	6 Wind turbines	55 51 18N 008 19 27E - 55 51 39N 008 19 10E - 55 51 51N 008 19 23E - 55 51 30N 008 19 40E	450	443	LIL F R	
Holmen 2	6 Wind turbines	55 50 59N 008 20 05E 55 51 09N 008 19 57E 55 51 20N 008 19 49E 55 50 56N 008 19 45E 55 51 07N 008 19 36E 55 50 45N 008 19 54E	499	492	LIL F R	
Holstebro, Mejrup	Mast	56 23 05N 008 40 19E *	922	722	LIH FLG W	
Holstebro, Måbjergværket	Chimney	56 23 39N 008 37 04E *	499	381	NIL	
Horns Rev	Wind farm 80 Wind turbines	55 30 12N 007 47 47E - 55 30 14N 007 52 34E - 55 28 09N 007 53 05E - 55 28 06N 007 48 18E	360	360	LIM FLG W LIL F R	On edge of the area Inside the edge
Horns Rev 2	Wind farm 91 Wind turbines	55 33 35N 007 35 54E- 55 33 23N 007 32 48E - 55 38 53N 007 35 36E- 55 37 47N 007 38 02E	375	375	LIM FLG W LIL F R	On edge of the area Inside the edge
Horns Rev 3	Wind farm 49 Wind turbines	55 44 10N 007 33 02E - 55 44 14N 007 34 32E - 55 44 17N 007 36 14E - 55 44 20N 007 37 54E - 55 44 24N 007 39 35E - 55 44 28N 007 41 15E - 55 43 53N 007 41 05E - 55 43 17N 007 40 59E - 55 42 41N 007 40 57E - 55 42 25N 007 42 31E - 55 41 49N 007 42 33E - 55 40 59N 007 42 52E - 55 41 03N 007 44 34E - 55 40 57N 007 46 23E - 55 39 53N 007 45 08E - 55 39 16N 007 43 50E - 55 38 37N 007 42 36E - 55 38 04N 007 41 24E - 55 38 35N 007 40 55E - 55 39 08N 007 40 30E - 55 39 38N 007 38 28E - 55 40 12N 007 38 10E - 55 40 43N 007 36 15E - 55 41 15N 007 34 25E - 55 41 50N 007 34 19E - 55 42 25N 007 34 07E - 55 43 00N 007 33 42E - 55 43 33N 007 33 12E	614	614	LIM FLG W LIM FLG R LIL F R	Day perimeter OBST LGT Night perimeter OBST LGT Day and night inside perimeter-OBST LGT
Horslunde	5 Wind turbines	54 55 49N 011 10 35E 54 56 31N 011 10 06E 54 56 25N 011 10 13E 54 56 09N 011 10 21E 54 55 59N 011 10 28E	505	488	LIL F R	
Hove	Mast	55 43 00N 012 14 15E *	1083	1051	LIH FLG W	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Hoven	6 Wind turbines	55 49 29N 008 43 58E 55 49 40N 008 43 59E 55 49 52N 008 44 01E 55 49 31N 008 43 38E 55 49 42N 008 43 37E 55 49 54N 008 43 39E	641	492	LIL F R	
Hundslund II	2 Wind turbines	55 54 44N 010 01 15E 55 54 42N 010 01 01E	614	410	LIL F R	
Husumvej, Drantum	Wind turbine	55 54 14N 009 05 27E	749	591	LIH FLG W	
Hvide Sande	3 Wind turbines	56 00 28N 008 06 40E - 56 00 05N 008 06 49E	476	460	LIM FLG W	
Høgsted	5 Wind turbines	57 22 28N 010 01 46E 57 22 39N 010 01 49E 57 22 49N 010 01 53E 57 23 00N 010 01 56E 57 23 10N 010 02 00E	576	492	LIL F R	
Højstrup	4 Wind turbines	57 22 15N 010 19 17E 57 22 26N 010 18 49E 57 22 20N 010 19 03E 57 22 09N 010 19 32E	554	410	LIL F R	
Hørret	Mast	56 05 48N 010 12 18E *	640	345	LIL F R	
Høvsøre	5 Wind turbines	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	909	902	NIL	Windmill test center, highest ELEV and HGT AGL published. OBST of temporary nature
	Group of masts	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	533	525	NIL	Windmill test center, highest ELEV and HGT AGL published. OBST of temporary nature
	2 Masts	56 27 07N 008 08 59E 56 26 16N 008 08 55E	554	545	LIH FLG W	
Ilshøj	7 Wind turbines	56 34 10N 010 09 09E 56 34 02N 010 09 18E 56 33 55N 010 09 28E 56 33 47N 010 09 37E 56 33 40N 010 09 47E 56 33 32N 010 09 56E 56 33 25N 010 10 05E	547	410	LIL F R	
Jyderup	Mast	55 41 05N 011 27 42E *	1086	1051	LIH FLG W	
Kalundborg Radio	Group of masts	55 40 26N 011 04 26E *	476	473	NIL	
Kalundborg, Statoil	Flare stack	55 39 13N 011 06 01E *	423	398	NIL	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Kalvslund	Mast	55 22 48N 008 51 50E *	401	345	LIM FLG W	
Kappel	7 Wind turbines	54 46 03N 011 00 02E 54 45 58N 011 00 45E 54 45 54N 011 00 13E 54 45 46N 011 00 27E 54 45 41N 011 00 44E 54 45 37N 011 01 00E 54 45 51N 011 01 07E	595	591	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Karleby	Mast	54 52 21N 011 11 50E *	571	539	LIM FLG R	
Kig ud	Mast	57 24 55N 010 26 46E	616	239	LIM FLG W	
Kikkenborg	5 Wind turbines	56 22 38N 008 19 11E 56 22 26N 008 19 07E 56 22 14N 008 19 02E 56 22 02N 008 18 58E 56 21 50N 008 18 54E	529	492	LIL F R	
Klim	22 Wind turbines	57 03 11N 009 09 30E 57 03 23N 009 09 54E 57 03 30N 009 09 43E 57 03 36N 009 09 32E 57 03 43N 009 09 21E 57 03 50N 009 09 09E 57 03 56N 009 08 58E 57 04 03N 009 08 47E 57 04 10N 009 08 35E 57 04 16N 009 08 24E 57 04 24N 009 07 26E 57 04 17N 009 07 37E 57 04 11N 009 07 48E 57 04 04N 009 07 59E 57 03 57N 009 08 11E 57 03 51N 009 08 22E 57 03 44N 009 08 33E 57 03 37N 009 08 45E 57 03 31N 009 08 56E 57 03 24N 009 09 07E 57 03 17N 009 09 19E 57 04 23N 009 08 13E	498	492	LIL F R	
Knuthenborg	3 Wind turbines	54 48 29N 011 30 00E 54 48 39N 011 29 57E 54 48 49N 011 29 53E	515	489	LIL F R	
Kragerupgård	6 Wind turbines	55 29 44N 011 24 43E 55 29 49N 011 24 28E 55 29 55N 011 24 14E 55 30 00N 011 23 59E 55 30 06N 011 23 45E 55 30 12N 011 23 31E	534	459	LIL F R	
Krejbjerg	3 Wind turbines	56 40 52N 008 52 26E 56 40 45N 008 52 45E 56 40 38N 008 53 04E	505	460	LIL F R	
Kriegers Flak, TRB_ID 4	Wind turbine	55 03 13N 012 46 04E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 6	Wind turbine	55 02 32N 012 45 55E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Kriegers Flak, TRB_ID 8	Wind turbine	55 01 58N 012 45 42E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 9	Wind turbine	55 01 23N 012 45 43E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 11	Wind turbine	55 00 48N 012 45 40E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 13	Wind turbine	55 00 16N 012 45 22E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 15	Wind turbine	54 59 41N 012 45 44E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 17	Wind turbine	54 59 03N 012 48 38E	617	617	LIL F R	
Kriegers Flak, TRB_ID 18	Wind turbine	54 59 05N 012 46 06E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 21	Wind turbine	54 58 29N 012 46 33E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Kriegers Flak, TRB_ID 22	Wind turbine	54 58 23N 012 48 14E	617	617	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Krogstrup	4 Wind turbines	56 50 46N 009 23 02E 56 50 37N 009 23 14E 56 50 29N 009 23 27E 56 50 21N 009 23 39E	607	492	LIM F R	
Krusbjerg	5 Wind turbines	56 13 04N 008 58 13E 56 13 13N 008 57 58E 56 13 20N 008 57 43E 56 13 27N 008 57 27E 56 13 35N 008 57 12E	490	351	LIL F R	
Kyndby	Chimney	55 48 48N 011 52 43E *	434	427	NIL	
Kyse	2 Wind turbines	55 16 17N 011 36 55E 55 16 07N 011 36 59E	478	415	LIL F R	
Købelev	9 Wind turbines	54 55 56N 011 04 45E 54 56 03N 011 05 01E 54 56 11N 011 05 16E 54 56 18N 011 05 32E 54 55 59N 011 04 07E 54 56 06N 011 04 23E 54 56 13N 011 04 38E 54 56 20N 011 04 53E 54 56 27N 011 05 09E	505	492	LIL F R	
København, Amager Ressource Center	Chimney	55 41 03N 012 37 08E*	510	492	LIL F R	
København, Amagerværket	3 Chimneys	55 41 17N 012 37 35E * 55 41 13N 012 37 31E 55 41 13N 012 37 40E	501	493	LIL F R	
København, Avedøreværket	2 Chimneys	55 36 08N 012 28 47E	502	492	LIH FLG W	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
København, Carlsberg	Chimney and building	55 40 00N 012 32 07E *	376	342	NIL	
København, Christiansborg Slotstårn	Tower	55 40 35N 012 34 50E	348	348	NIL	
København, Domus Vista	Building	55 40 16N 012 30 20E *	384	351	NIL	
København, Frederiksberg Varmecentral	Chimney	55 41 02N 012 31 11E *	461	414	NIL	
København, H.C. Ørstedsværket	Chimney	55 39 22N 012 33 24E *	387	380	LIL F R	
København, Lygten	Chimney	55 42 20N 012 32 25E *	420	394	NIL	
København, Margretheholm	Mast	55 41 10N 012 36 50E *	361	355	NIL	
København, Middelgrunden	20 Wind turbines in a row	55 42 25N 012 40 06E 55 42 19N 012 40 08E 55 42 13N 012 40 09E 55 42 08N 012 40 11E 55 42 02N 012 40 12E 55 41 56N 012 40 13E 55 41 50N 012 40 14E 55 41 44N 012 40 14E 55 41 38N 012 40 15E 55 41 32N 012 40 15E 55 41 26N 012 40 15E 55 41 20N 012 40 15E 55 41 14N 012 40 14E 55 41 08N 012 40 14E 55 41 03N 012 40 13E 55 40 57N 012 40 12E 55 40 51N 012 40 11E 55 40 45N 012 40 09E 55 40 39N 012 40 08E 55 40 33N 012 40 06E	365	365	LIL F R	
København, Nordhavn	2 Cranes	55 43 28N 012 38 01E 55 43 23N 012 38 15E	358	351	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
København, Postbyen	Building	55 40 09N 012 34 05E	377	374	LIL F R	
Københavns Rådhus	Tower	55 40 29N 012 34 09E *	364	344	Flood LGT	
København, Svanemølleværket	Chimney	55 42 20N 012 35 26E *	335	331	Flood LGT	
Køge	Mast	55 28 28N 012 11 24E *	354	350	NIL	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Lem Kær	11 Wind turbines	56 02 27N 008 21 43E 56 02 35N 008 21 37E 56 02 45N 008 21 30E 56 02 54N 008 21 24E 56 03 04N 008 21 18E 56 02 26N 008 21 13E 56 02 45N 008 20 59E 56 02 34N 008 21 01E 56 02 55N 008 20 53E 56 03 05N 008 20 45E 56 03 15N 008 20 39E	495	491	LIL F R	
Lemvig	Mast	56 32 18N 008 18 10E	532	335	NIL	
Lerchenborg	6 Wind turbines	55 39 12N 011 03 52E 55 39 18N 011 03 35E 55 39 23N 011 03 19E 55 39 29N 011 03 02E 55 39 35N 011 02 46E 55 39 41N 011 02 29E	479	425	LIL F R	
Lillebælt 1	Bridge towers	55 31 08N 009 44 55E *	401	401	LIM FLG R	
Limfjorden 1	Two masts carrying transmission lines across the fiord	57 04 17N 010 02 28E * 57 04 05N 010 01 51E *	339 339	332 332	LIL F R LIL F R	
Limfjorden 2	Two masts carrying transmission lines across the fiord	57 04 09N 010 02 40E * 57 03 56N 010 01 59E *	479 476	465 465	LIM FLG R LIM FLG R	
Lindeballe	Mast	55 45 23N 009 15 23E	706	257	LIM FLG W	
Lisbjerg	Chimney	56 13 38N 010 09 25E *	552	328	NIL	
Lisbjerg 1	Chimney	56 13 42N 010 09 27E	561	342	LIL F R	
Lyngdrup	7 Wind turbines	57 08 20N 010 07 03E - 57 08 07N 010 07 50E*	460	417	LIM FLG W	
Lyngdrup 2	8 Wind turbines in a row	57 07 20N 010 09 02E 57 07 25N 010 08 43E 57 07 29N 010 08 24E 57 07 33N 010 08 05E 57 07 38N 010 07 46E 57 07 42N 010 07 28E 57 07 46N 010 07 09E 57 07 50N 010 06 51E	499	459	LIM FLG R LIL F R	On the two outer wind turbines On the six inner wind turbines
Læsø	Mast	57 16 08N 011 03 11E *	535	525	LIM FLG W	
Løgtved	3 Wind turbines	55 40 45N 011 16 30E 55 40 35N 011 16 28E 55 40 25N 011 16 26E	435	427	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Låsby	3 Wind turbines	56 08 46N 009 45 13E 56 08 47N 009 44 50E 56 08 47N 009 44 26E	787	492	LIL F R	
Maribo	Mast	54 46 44N 011 30 41E*	393	350	NIL	
Mintebjerg	2 Wind turbines	54 54 26N 009 57 06E 54 54 34N 009 56 59E	525	427	LIL F R	
Morsø	6 Wind turbines	56 45 56N 008 40 11E 56 45 46N 008 40 00E 56 45 37N 008 39 46E 56 45 30N 008 39 27E 56 45 26N 008 39 05E 56 45 24N 008 38 43E	614	459	LIL F R	
Munkebo	4 Wind turbines	55 27 25N 010 31 02E 55 27 33N 010 30 48E 55 27 42N 010 30 33E 55 27 50N 010 30 19E	419	415	LIL F R	
Munkebo 2	3 Wind turbines	55 28 42N 010 33 26E 55 28 31N 010 33 12E 55 28 18N 010 33 09E	501	493	LIL F R	
Møborg	3 Wind turbines	56 23 31N 008 17 54E 56 23 38N 008 17 53E 56 23 45N 008 17 29E	487	460	LIL F R	
Måde 1	2 Wind turbines	55 27 21N 008 29 41E 55 27 15N 008 30 09E	672	656	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Måde 2	2 Wind turbines	55 27 10N 008 30 37E 55 27 06N 008 31 06E	689	656	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Nakskov	3 Wind turbines in a row	54 49 09N 011 06 20E - 54 48 53N 011 06 36E	396	394	LIL F R	
Nees	6 Wind turbines	56 22 16N 008 16 04E - 56 22 44N 008 14 32E	518	492	LIL F R	
Nees Vest	3 Wind turbines	56 23 49N 008 11 10E 56 23 57N 008 11 09E 56 24 04N 008 11 07E	358	351	LIL F R	
Nejst	4 Wind turbines	57 13 17N 009 57 38E 57 13 32N 009 56 49E 57 13 22N 009 57 22E 57 13 27N 009 57 05E	485	459	LIL F R	
Nejst 2	3 Wind turbines	57 13 35N 009 57 41E 57 13 40N 009 57 24E 57 13 45N 009 57 06E	484	459	LIL F R	
Nibe	Mast	56 58 45N 009 45 51E *	1222	1051	LIH FLG W	
Nissum Bredning	4 Wind turbines	56 39 53N 008 14 29E 56 40 21N 008 14 02E 56 40 09N 008 15 21E 56 40 37N 008 15 06E	572	572	LIM FLG W	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
No	3 Wind turbines	56 07 42N 008 22 27E 56 07 35N 008 22 17E 56 07 33N 008 22 33E	471	415	LIL F R	
Nollund	3 Wind turbines	55 47 08N 008 50 28E 55 47 02N 008 50 44E 55 46 55N 008 50 59E	567	459	LIL F R	
Nordsee 8	Mast	55 11 42N 007 09 30E	397	397	LIL F R	
Nordsee 11	Windfarm 57 Wind turbines	55 00 13N 007 44 43E - 55 00 33N 007 44 22E - 55 00 56N 007 44 17E - 55 02 10N 007 44 17E - 55 02 33N 007 44 28E - 55 03 28N 007 46 04E - 55 03 37N 007 47 20E - 55 03 38N 007 48 00E - 55 00 57N 007 48 00E - 55 00 32N 007 47 59E - 55 00 10N 007 47 40E - 55 00 03N 007 46 21E - 55 00 13N 007 44 43E	491	491	-	Type and colour not AVLB
Nordsee 12	Windfarm 80 Wind turbines	55 13 14N 007 10 07E 55 11 26N 007 11 52E 55 09 55N 007 12 21E 55 09 21N 007 12 28E 55 08 48N 007 12 36E 55 06 12N 007 10 13E 55 08 14N 007 12 40E 55 04 57N 007 12 23E 55 04 18N 007 12 27E 55 07 40N 007 12 48E 55 07 09N 007 12 57E 55 06 36N 007 13 02E 55 13 30N 007 11 04E 55 06 06N 007 13 02E 55 05 29N 007 13 33E 55 04 55N 007 13 33E 55 06 40N 007 10 13E 55 04 27N 007 13 35E 55 09 11N 007 11 07E 55 08 45N 007 11 13E 55 08 17N 007 11 19E 55 07 51N 007 11 25E 55 07 27N 007 11 11E 55 06 58N 007 11 37E 55 06 34N 007 11 34E 55 06 08N 007 11 39E 55 05 31N 007 12 21E 55 07 09N 007 10 12E 55 05 34N 007 11 19E 55 04 44N 007 11 18E 55 07 40N 007 10 10E 55 08 11N 007 10 09E *(Continues on next page)/ (fortsættes på næste side)*	484	484	-	Type and colour not AVLB

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Nordsee 12	Windfarm 80 Wind turbines	*(continued)/(fortsat)* 55 08 42N 007 10 08E 55 09 13N 007 10 06E 55 09 35N 007 10 06E 55 09 39N 007 11 00E 55 10 10N 007 10 57E 55 10 36N 007 10 49E 55 11 03N 007 10 42E 55 11 55N 007 10 28E 55 12 22N 007 10 21E 55 04 03N 007 10 28E 55 12 48N 007 10 14E 55 13 45N 007 10 02E 55 14 04N 007 10 14E 55 13 55N 007 11 09E 55 13 45N 007 11 56E 55 13 22N 007 12 31E 55 12 51N 007 12 39E 55 12 20N 007 12 47E 55 11 49N 007 12 54E 55 04 32N 007 10 30E 55 11 18N 007 13 03E 55 10 48N 007 13 10E 55 10 17N 007 13 18E 55 09 47N 007 13 26E 55 09 16N 007 13 34E 55 08 46N 007 13 41E 55 08 17N 007 13 48E 55 07 50N 007 13 54E 55 11 29N 007 10 35E 55 06 53N 007 14 09E 55 04 59N 007 10 56E 55 06 27N 007 14 16E 55 06 03N 007 14 23E 55 05 27N 007 14 31E 55 04 54N 007 14 39E 55 04 27N 007 14 47E 55 04 02N 007 14 27E 55 03 59N 007 13 40E 55 03 56N 007 12 50E 55 03 54N 007 12 00E 55 03 51N 007 11 10E 55 05 37N 007 10 14E 55 04 25N 007 11 31E 55 13 02N 007 11 22E 55 12 31N 007 11 37E 55 11 58N 007 11 42E 55 10 56N 007 12 02E 55 10 25N 007 12 10E	484	484	-	Type and colour not AVLB

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Nordsee 14	Windfarm 72 Wind turbines	55 12 02N 006 49 48E 55 06 51N 006 52 43E 55 06 59N 006 53 39E 55 07 06N 006 54 34E 55 07 17N 006 51 35E 55 07 24N 006 52 31E 55 07 31N 006 53 26E 55 07 37N 006 54 24E 55 07 48N 006 51 23E 55 07 55N 006 52 19E 55 08 02N 006 53 14E 55 08 09N 006 54 12E 55 08 20N 006 51 11E 55 08 27N 006 52 08E 55 08 34N 006 53 02E 55 08 41N 006 53 59E 55 08 52N 006 51 00E 55 08 58N 006 51 56E 55 09 05N 006 52 51E 55 09 12N 006 53 47E 55 09 24N 006 50 48E 55 09 30N 006 51 43E 55 09 38N 006 52 41E 55 09 44N 006 53 35E 55 09 56N 006 50 34E 55 10 02N 006 51 33E 55 10 09N 006 52 27E 55 10 15N 006 53 23E 55 10 27N 006 50 25E 55 10 34N 006 51 21E 55 10 41N 006 52 15E 55 10 48N 006 53 12E 55 10 59N 006 50 13E 55 11 05N 006 51 08E 55 11 12N 006 52 04E 55 11 31N 006 50 01E 55 11 37N 006 50 54E 55 11 45N 006 51 52E 55 12 09N 006 50 44E 55 12 16N 006 51 40E 55 12 34N 006 49 36E 55 12 48N 006 51 29E 55 13 06N 006 49 26E 55 13 12N 006 50 21E 55 13 38N 006 49 13E 55 13 44N 006 50 09E 55 13 51N 006 51 05E 55 14 09N 006 49 01E 55 14 16N 006 49 57E 55 14 22N 006 50 54E 55 14 40N 006 48 49E 55 14 48N 006 49 44E 55 14 54N 006 50 42E 55 15 12N 006 48 36E 55 15 19N 006 49 32E 55 15 26N 006 50 28E 55 15 32N 006 51 25E 55 15 44N 006 48 26E 55 15 50N 006 49 22E 55 15 57N 006 50 17E 55 16 04N 006 51 13E 55 16 15N 006 48 14E 55 16 23N 006 49 09E 55 16 29N 006 50 07E 55 16 36N 006 51 01E 55 16 47N 006 48 01E 55 16 54N 006 48 59E 55 17 01N 006 49 53E 55 17 07N 006 50 50E 55 17 26N 006 48 47E 55 17 33N 006 49 42E 55 17 39N 006 50 38E	525	525	-	Type and colour not AVLB
Nyborg, NMT	Mast	55 18 14N 010 48 31E *	358	334	LIL FLG R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Ny Bjergby	2 Wind turbines	55 41 38N 011 30 08E -	460	415	LIL F R	
Nysted Havmøllepark	Wind farm 72 Wind turbines	54 34 10N 011 40 02E - 54 33 36N 011 45 35E - 54 31 32N 011 45 35E - 54 32 06N 011 40 02E	361	361	LIM FLG W LIL F R	On corners of the wind farm perimeter On all other turbines
Ny Storstrømsbro	Bridge Pylon	54 58 27N 011 52 04E	334	334	NIL	Under construction
Næstved	Mast	55 15 29N 011 48 45E *	929	722	LIH FLG W	
Nørhede-Hjortmose	Wind farm, 22 Wind turbines	56 05 15N 008 23 27E - 56 06 05N 008 20 48E - 56 06 23N 008 20 48E - 56 05 25N 008 23 50E	619	492	LIL F R	
Nørrekær Enge	12 Wind turbines in a row	57 00 07N 009 20 27E - 57 00 56N 009 26 01E	421	421	LIM FLG R LIL F R	On corners of the wind farm perimeter and on sides where distance is more than 5 KM On all other turbines
Nørre Nebel, Sdr. Bork	5 Wind turbines	55 48 34N 008 15 18E - 55 48 28N 008 15 42E - 55 48 22N 008 16 06E - 55 48 17N 008 16 29E - 55 48 11N 008 16 51E	594	591	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Odense, Fynsværket 1	Chimneys	55 25 42N 010 24 23E *	472	463	NIL	
Odense, Fynsværket 2	Chimney	55 25 47N 010 24 40E *	779	771	LIH FLG W	
Odense, Lindø	Crane	55 27 55N 010 31 37E	369	361	LIL F R	
Oesterild	3 Masts	57 05 13N 008 52 50E 57 03 55N 008 52 51E 57 02 39N 008 52 51E	870	821	LIH FLG W	
	9 Masts	57 05 03N 008 52 33E 57 04 43N 008 52 18E 57 04 24N 008 52 18E 57 04 05N 008 52 18E 57 03 46N 008 52 19E 57 03 26N 008 52 19E 57 03 07N 008 52 19E 57 02 51N 008 52 25E 57 02 31N 008 52 31E	696	624	LIH FLG W	
	9 Wind turbines	57 05 02N 008 53 02E 57 04 43N 008 53 02E 57 04 23N 008 53 02E 57 04 04N 008 53 03E 57 03 44N 008 53 03E 57 03 25N 008 53 03E 57 03 06N 008 53 03E 57 02 47N 008 53 00E 57 02 31N 008 53 00E	1126	1083	LIH FLG W	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Overgaard	16 Wind turbines	56 40 44N 010 15 31E 56 40 45N 010 16 02E 56 40 47N 010 16 32E 56 40 48N 010 17 03E 56 40 29N 010 15 45E 56 40 30N 010 16 16E 56 40 32N 010 16 46E 56 40 33N 010 17 17E 56 40 38N 010 19 19E 56 40 14N 010 15 59E 56 40 15N 010 16 29E 56 40 16N 010 17 00E 56 40 18N 010 17 31E 56 40 23N 010 19 33E 56 40 08N 010 19 46E 56 39 53N 010 20 00E	503	493	LIL F R	
	10 Wind turbines	56 40 01N 010 17 14E 56 40 03N 010 17 45E 56 40 04N 010 18 16E 56 40 05N 010 18 47E 56 40 07N 010 19 17E 56 39 48N 010 17 59E 56 39 49N 010 18 30E 56 39 50N 010 19 00E 56 39 52N 010 19 31E 56 39 16N 010 17 56E	499	493	LIL F R	
	10 Wind turbines	56 40 49N 010 17 34E 56 40 51N 010 18 05E 56 40 52N 010 18 36E 56 40 53N 010 19 06E 56 40 34N 010 17 48E 56 40 35N 010 18 19E 56 40 37N 010 18 49E 56 40 19N 010 18 02E 56 40 20N 010 18 32E 56 40 22N 010 19 03E	495	492	LIL F R	
	10 Wind turbines	56 39 32N 010 18 13E 56 39 34N 010 18 44E 56 39 35N 010 19 14E 56 39 36N 010 19 45E 56 39 37N 010 20 13E 56 39 17N 010 18 26E 56 39 19N 010 18 57E 56 39 20N 010 19 28E 56 39 21N 010 19 59E 56 39 22N 010 20 26E	421	415	LIL F R	
Ovnbøl	4 Wind turbines	55 41 33N 008 31 02E 55 41 14N 008 31 44E 55 41 20N 008 31 30E 55 41 27N 008 31 16E	545	461	LIL F R	
Paludans Flak	10 Wind turbines in a row	55 44 03N 010 35 00E - 55 42 30N 010 35 00E	336	336	LIM FLG R	
Prøvestenen	3 Wind turbines	55 40 20N 012 38 19E 55 40 26N 012 38 34E 55 40 32N 012 38 49E	364	351	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Pulsen	6 Wind turbines	57 13 15N 010 21 08E 57 13 29N 010 21 02E 57 13 43N 010 20 56E 57 13 20N 010 21 29E 57 13 34N 010 21 23E 57 13 48N 010 21 17E	443	410	LIL F R	
Quistrup	3 Wind turbines	56 27 50N 008 37 26E 56 27 41N 008 37 29E 56 27 33N 008 37 33E	537	438	LIL F R	
Ragebøl	Mast	54 55 24N 009 44 09E *	474	338	LIL F R	
Randers	Chimney	56 27 31N 010 02 50E *	443	436	NIL	
Rangstrup	Mast	55 07 23N 009 11 10E *	995	726	LIH FLG W	
Rens	5 Wind turbines	54 52 28N 009 04 04E 54 52 31N 009 03 44E 54 52 34N 009 03 23E 54 52 37N 009 03 02E 54 52 40N 009 02 41E	436	410	LIL F R	
Rindum Enge	5 Wind turbines	56 07 27N 008 14 26E 56 07 17N 008 14 25E 56 07 07N 008 14 25E 56 06 56N 008 14 24E 56 06 46N 008 14 24E	410	410	LIL F R	
Ringkøbing	Mast	56 05 34N 008 16 55E *	386	350	NIL	
Ringsted	Mast	55 28 21N 011 48 00E	462	325	LIL F R	
Risø	Mast	55 41 38N 012 05 21E *	420	404	LIL F R	
Roskilde Forbrænding	Chimney	55 38 30N 012 07 16E *	554	394	LIL F R	
Roslev	4 Wind turbines	56 45 36N 008 59 26E 56 45 30N 008 59 45E 56 45 16N 009 00 04E 56 45 16N 009 00 23E	480	460	LIL F R	
Roslev 2	4 Wind turbines	56 45 46N 009 02 15E 56 45 54N 009 02 02E 56 46 02N 009 01 49E 56 45 37N 009 02 28E	478	426	LIL F R	
Rudmose	4 Wind turbines	56 04 47N 008 29 36E - 56 04 40N 008 28 35E	640	411	LIL F R	
Rø	Mast	55 09 36N 014 53 13E *	1415	1036	LIH FLG W	
Rødby Fjord	11 Wind turbines	54 43 34N 011 16 35E 54 43 30N 011 16 52E 54 43 25N 011 17 08E 54 43 21N 011 17 26E 54 43 17N 011 17 44E 54 43 12N 011 18 01E 54 43 08N 011 18 19E 54 43 04N 011 18 36E 54 43 00N 011 18 54E 54 42 57N 011 19 13E 54 42 55N 011 19 32E	492	492	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Røde Kro	Mast	55 01 59N 009 14 55E *	1161	1051	LIH FLG W	
Rødsand 2	Windfarm 90 Wind turbines	54 34 59 N 011 29 08 E	378	378	LIM FLG W	
		54 34 50 N 011 29 37 E 54 34 42 N 011 30 05 E 54 34 34 N 011 30 38 E 54 34 28 N 011 31 06 E 54 34 21 N 011 31 35 E 54 34 15 N 011 32 04 E 54 34 10 N 011 32 31 E			LIL F R	
		54 34 05 N 011 33 00 E			LIM FLG W	
		54 34 00 N 011 33 29 E 54 33 57 N 011 33 54 E 54 33 54 N 011 34 23 E 54 33 51 N 011 34 49 E 54 33 49 N 011 35 16 E 54 33 47 N 011 35 42 E 54 33 45 N 011 36 09 E 54 33 44 N 011 36 35 E			LIL F R	
		54 33 44 N 011 37 01 E			LIM FLG W	
		54 34 49 N 011 28 43 E 54 34 38 N 011 29 12 E 54 34 28 N 011 29 42 E 54 34 19 N 011 30 13 E 54 34 11 N 011 30 41 E 54 34 03 N 011 31 12 E 54 33 55 N 011 31 42 E 54 33 49 N 011 32 10 E 54 33 44 N 011 32 35 E 54 33 36 N 011 33 10 E 54 33 32 N 011 33 38 E 54 33 27 N 011 34 08 E 54 33 23 N 011 34 37 E 54 33 20 N 011 35 06 E 54 33 17 N 011 35 35 E 54 33 15 N 011 36 04 E 54 33 13 N 011 36 33 E 54 33 12 N 011 37 03 E 54 34 38 N 011 28 18 E 54 34 26 N 011 28 47 E 54 34 15 N 011 29 17 E 54 34 04 N 011 29 48 E 54 33 54 N 011 30 17 E 54 33 45 N 011 30 48 E 54 33 36 N 011 31 19 E 54 33 28 N 011 31 49 E 54 33 20 N 011 32 20 E 54 33 13 N 011 32 52 E 54 33 07 N 011 33 22 E 54 33 01 N 011 33 56 E 54 32 56 N 011 34 26 E 54 32 51 N 011 34 57 E 54 32 48 N 011 35 28 E 54 32 44 N 011 36 00 E 54 32 41 N 011 36 32 E			LIL F R	
		(Continues on next page)/ (fortsættes på næste side)				

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
		(continued)/ (fortsat)				
		54 32 39 N 011 37 04 E 54 34 27 N 011 27 53 E 54 34 13 N 011 28 22 E 54 34 01 N 011 28 52 E 54 33 49 N 011 29 23 E 54 33 38 N 011 29 53 E 54 33 27 N 011 30 25 E 54 33 16 N 011 30 56 E 54 33 07 N 011 31 27 E 54 32 58 N 011 32 00 E 54 32 49 N 011 32 34 E 54 32 42 N 011 33 05 E 54 32 35 N 011 33 39 E 54 32 28 N 011 34 14 E 54 32 23 N 011 34 47 E 54 32 18 N 011 35 21 E 54 32 13 N 011 35 56 E 54 32 10 N 011 36 34 E 54 32 07 N 011 37 06 E 54 34 16 N 011 27 29 E 54 34 01 N 011 27 57 E 54 33 47 N 011 28 27 E 54 33 33 N 011 28 59 E 54 33 21 N 011 29 28 E 54 33 09 N 011 30 01 E 54 32 57 N 011 30 34 E 54 32 46 N 011 31 06 E 54 32 36 N 011 31 40 E 54 32 25 N 011 32 15 E 54 32 17 N 011 32 49 E 54 32 09 N 011 33 25 E 54 32 01 N 011 34 02 E 54 31 54 N 011 34 37 E 54 31 48 N 011 35 14 E 54 31 43 N 011 35 52 E 54 31 38 N 011 36 30 E 54 31 35 N 011 37 01 E			LIM FLG W LIL F R LIM FLG W LIL F R LIM FLG W LIL F R LIM FLG W	
Rønland	7 Wind turbines in a row	56 40 04N 008 13 03E 56 39 55N 008 13 07E 56 39 46N 008 13 12E 56 39 37N 008 13 17E 56 39 29N 008 13 22E 56 39 20N 008 13 26E 56 39 11N 008 13 31E	394	394	LIM FLG R	
Rønne Forbrænding	Chimney	55 07 03N 014 43 56E *	415	247	LIL F R	
Røsnæs	Mast	55 44 11N 010 55 09E *	506	302	LIL F R	
Saltum	2 Wind turbines	57 14 52N 009 42 11E -	433	417	LIL F R	

OBST ID or designation	***OBST type***	***OBST position*** *(WGS-84)*	***ELEV*** *(FT)*	***HGT AGL*** *(FT)*	***OBST LGT*** *Type/ Colour*	***REMARKS***
Saltum 2	6 Wind turbines	57 15 32N 009 39 49E 57 15 24N 009 40 02E 57 15 16N 009 40 16E 57 15 08N 009 40 30E 57 15 00N 009 40 43E 57 14 52N 009 40 57E	506	492	LIL F R	
Saltø Gods	3 Wind turbines	55 13 08N 011 38 19E 55 13 17N 011 37 53E 55 13 25N 011 37 28E	527	492	LIL F R	
Samsø, Tranebjerg	Mast	55 51 22N 010 32 44E *	365	350	LIL F R	
Skamlebæk	Tower	55 49 45N 011 25 21E *	512	273	NIL	
Skanderborg	Mast	56 02 21N 010 00 43E *	785	345	NIL	
Skive	Mast	56 34 08N 009 02 45E *	345	342	LIL F R	
Skjern	3 Wind turbines	55 57 41N 008 33 30E -	440	410	LIL F R	
Skærbæk-værket	Chimneys	55 30 41N 009 36 55E * 55 30 41N 009 36 43E *	403 403	394 394	LIL F R LIL F R	
Snoghøj	Mast	55 31 34N 009 42 51E	417	345	NIL	
Sprogø	7 Wind turbines	55 20 28N 010 56 22E - 55 20 47N 010 58 52E	378	378	LIM FLG W LIL F R	On turbines placed in row end On turbines in between
Stakroge 2	5 Wind turbines	55 54 26N 008 51 23E 55 54 19N 008 51 40E 55 54 13N 008 51 57E 55 54 06N 008 52 14E 55 53 59N 008 52 31E	597	493	LIL F R	
Stenlille	Flare stack	55 32 58N 011 37 25E	218	82	NIL	
Stigsnæs	Chimney	55 12 29N 011 15 07E *	434	427	NIL	
Storebælt	Two bridge towers	55 20 25N 011 01 24E * 55 20 37N 011 02 54E *	883 883	883 883	LIH FLG W LIH FLG W	
St. Røttinge	3 Wind turbines	55 08 36N 011 57 56E 55 08 45N 011 57 43E 55 08 53N 011 57 31E	601	492	LIL F R	
Studstrup-værket	Chimney	56 15 05N 010 20 45E *	630	623	LIH FLG W	

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 Havvind-møllepark	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	
Tornbygård	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, Lindholtvej	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 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 56 32 30N 008 01 35E 56 32 07N 008 01 35E 56 31 44N 008 01 35E	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Vesterhav Syd	20 Wind turbines in a row	56 08 14N 007 57 12E 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	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
Vesthimmer-land, Bjørnstrup	6 Wind turbines in a row	56 52 35N 009 29 10E 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	611	492	LIL F R	
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 56 06 45N 008 36 43E 56 06 46N 008 37 05E 56 06 48N 008 37 28E	594	459	LIL F R	

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	

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 item1.6.

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 luftrum klasse E og G

Svæve-/drageflyvning i luftrum 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 luftrum 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 (luftrum klasse C), samt i Aarhus TMA/CTR, Billund TMA og Karup TMA/CTR (luftrum 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 luftrum klasse C udenfor svæveflyvområderne.

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 whether 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 receive traffic information and advice to avoid collision as prescribed for airspace Class C and D.

1.4.3 Forhold for anden flyvning end sværve-/drageflyvning

a) IFR flyvning

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

b) VFR flyvning

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

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

1.5 Gliding Sites with Cable Launch/Sværveflyvepladser 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 sværvefly udfører højredrej efter start på RWY 10
Gørløse/EKGL	55 53 08N	012 13 41E *	
Hammer/EKHM	55 54 25N	009 27 13E *	
Herning/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 EKMB	54 42 58N	011 26 24E *	Falster/Maribo
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 sværveflyvebane/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 *	

1.6 Hang-gliding Sites with Cable Launch/Drageflyvepladser med spilstart

Site Plads	Position (WGS-84)		Remarks Bemærkninger
Alstrup	54 53 17N	011 44 43E	Cable/Wire: MAX HGT 2500 FT MSL
Bjedstrup	56 04 12N	009 51 57E *	Cable/Wire: MAX HGT 2000 FT MSL
(Det		tidligere)	Flyvestation
Værløse	55 46 17N	012 18 24E	Cable/Wire: MAX HGT 1500 FT MSL
Fasterholt	56 00 10.2N	009 05 34.8E	Cable/Wire: MAX HGT 2000 FT MSL
Heden Optræksplads	55 15 00N	010 21 05E *	Cable/Wire: MAX HGT 2000 FT MSL
Rønbjerg	56 53 40N	009 11 19E *	Cable/Wire: MAX HGT 2000 FT MSL
Skivum	56 52 03N	009 36 06E *	Cable/Wire: MAX HGT 2000 FT MSL
Tølløse/EKTO	55 34 53N	011 45 36E *	Cable/Wire: MAX HGT 1500 FT MSL

1.7 Paragliding sites with intense traffic/Paragliderområde med intens trafik.

Site Plads	Position (WGS-84)		Remarks Bemærkninger
Møns Klint	54 59 00N	012 32 45E	NIL
Rubjerg Knude	57 26 55N	009 46 25E	NIL

2. Parachuting

2.1 General

Parachuting may take place at many locations throughout the country. Locations, known by the Danish CAA, as being frequently used are shown on the ANC 1:500 000 Denmark and other aeronautical charts.

List of locations frequently used are given below.

Public Aerodromes

Aalborg
Aarhus
Bornholm/Rønne
Esbjerg
Herning
Kolding/Vamdrup
Kruså-Padborg
København/Roskilde
Lolland-Falster/Maribo
Læsø
Odense / Hans Christian Andersen Airport
Samsø
Sindal
Skive
Stauning
Tønder
Vesthimmerland
Viborg

Private Aerodromes

Lindtorp
Varde

2. Faldskærmsspring

2.1 Generelt

Faldskærmsspring kan finde sted mange steder i hele landet. Steder, der af Trafikstyrelsen er kendt som værende hyppigt anvendt er vist på ANC 1:500 000 Denmark og andre kort for luftfarten.

Liste over hyppigt anvendte steder er angivet nedenfor.

Offentlige flyvepladser

Aalborg
Aarhus
Bornholm/Rønne
Esbjerg
Herning
Kolding/Vamdrup
Kruså-Padborg
København/Roskilde
Lolland-Falster/Maribo
Læsø
Odense / Hans Christian Andersen Airport
Samsø
Sindal
Skive
Stauning
Tønder
Vesthimmerland
Viborg

Private flyvepladser

Lindtorp
Varde

Other Locations

Aversi (NW of Haslev) -
PSN 55 21N 011 50E

Biersted (N of Aalborg AD) -
PSN 57 09N 009 49E

Gilleleje (W of town) -
PSN 56 06N 012 16E

Hundested (E of town) -
PSN 55 57N 011 55E

Kalundborg (SW of town) -
PSN 55 40N 011 02E

Sundbylille (E of Frederikssund) -
PSN 55 50N 012 07E

Tolstrup (S of Ringsted AD) -
PSN 55 25N 011 49E

Turebyholm (NW of Karise) -
PSN 55 20 37N 012 06 30E

2.2 NOTAM about Parachuting

NOTAM about parachuting will be issued only in cases of a special and intensive activity and if the Danish CAA has been informed thereof.

Andre steder

Aversi (NW for Haslev) -
PSN 55 21N 011 50E

Biersted (N for Aalborg AD) -
PSN 57 09N 009 49E

Gilleleje (W for byen) -
PSN 56 06N 012 16E

Hundested (E for byen) -
PSN 55 57N 011 55E

Kalundborg (SW for byen) -
PSN 55 40N 011 02E

Sundbylille (E for Frederikssund) -
PSN 55 50N 012 07E

Tolstrup (S for Ringsted AD) -
PSN 55 25N 011 49E

Turebyholm (NW for Karise) -
PSN 55 20 37N 012 06 30E

2.2 NOTAM om faldskærmsspring

NOTAM om faldskærmsudspring udsendes alene i tilfælde af en særlig og intensiv aktivitet, og kun når Trafikstyrelsen er blevet informeret herom.

ENR 5.6 Bird Migration and Areas with Sensitive Fauna

1. Bird Migration

1.1 General

Bird migration occurs during the whole year, but culminates in the periods end of March to Mid-May (spring migration) and beginning of September to MID-November (autumn migration).

1.2 Spring migration

Spring migration culminates in the period end of March to Mid-May. Peak numbers for most species occur in April. The most important factors inducing heavy migration are a rise in temperature over Central and Western Europe, light winds, and southerly winds.

At night, migration is generally in a broad outline covering the entire country and its surrounding waters, with mean direction NNE. Most birds come from Central and Western Europe. In daylight migration tends to concentrate along guiding coasts. The most important points of concentration are:

a.	Skagen	57 45N 010 35E
b.	Fornæs	56 25N 010 55E
c.	North-East Fyn	55 20N 010 45E
d.	North and East Sjælland	56 00N 011 40E - 55 20N 012 30E

Generally the altitude of migration at night is higher than by day. At night the average altitude is about 3000 - 5000 FT, by day 1000 - 3000 FT.

1.3 Autumn migration

Autumn migration culminates in the period beginning September to Mid-November. Peak numbers for most species occur in October. The most important factor inducing heavy migration is fall in temperature over Central and Northern Scandinavia. High intensities coincide also with winds from NNE, light winds, little cloud-over and high atmospheric pressure.

At night, migration is in a broad outline covering the entire country and its surrounding waters with mean direction south. Most birds come from southern part of Norway and southern part of Sweden. By day, migration tends to concentrate in the eastern part of Denmark and along guiding coasts. The most important points of concentration are:

a.	Falsterbo (southern Sweden) and Stevns	55 25N 012 50E - 55 20N 012 30E
b.	Gedser - Rødby	54 35N 011 55E - 54 40N 011 20E
c.	Skælskør	55 15N 011 18E
d.	South Langeland	54 45N 010 40E
e.	Blåvand	55 35N 008 05E

Generally the altitude of night migration is higher than by day. At night the average altitude is about 3000 - 5000 FT, by day about 1000 - 3000 FT.

1.4 Numbers of birds

At least 100 million birds passes over Denmark and its surrounding waters during autumn. Smaller passerines are dominating. Several species occur in great numbers, and are most hazardous to aircraft,

ENR 5.6 Fugletræk og særligt følsomme naturområder

1. Fugletræk

1.1 Generelt

Fugletræk finder sted hele året, men kulminerer i perioderne slutningen af marts til midt i maj (forårstræk) og begyndelsen af september til midt i november (efterårstræk).

1.2 Forårstræk

Forårstræk kulminerer i perioden slutningen af marts til midt i maj. Det største antal for de fleste arter er i april. De vigtigste faktorer, som udløser store træk, er temperaturstigning over Central- og Vesteuropa, svage vindstyrker og sydlige vinde.

Om natten ligger fugletrækket oftest over en bred front dækkende hele landet og de omgivende farvande med middelretning nord- og nordøst. De fleste fugle kommer fra Central- og Vesteuropa. Om dagen er der tendens til, at trækket koncen-trerer sig langs ledende kystlinjer. Vigtigste samlingssteder er:

a.	Skagen	57 45N 010 35E
b.	Fornæs	56 25N 010 55E
c.	Nordøst Fyn	55 20N 010 45E
d	Nord- og Østsjælland	56 00N 011 40E - 55 20N 012 30E

Som helhed foregår nattrækkene i større højde end dagtrækkene. Om natten er gennemsnits-højden ca. 3000 - 5000 FT, om dagen ca. 1000 - 3000 FT.

1.3 Efterårstræk

Efterårstræk kulminerer i perioden begyndelsen af september til midt i november. Det største antal for de fleste arter er i oktober. Den vigtigste faktor, som udløser store træk, er temperaturfald over Central- og Nordskandinavien. Høj trækintensitet forekommer ved svage nord- og nordøstlige vinde, ringe skydække og højt lufttryk.

Om natten ligger fugletrækket oftest over en bred front dækkende hele landet og de omgivende farvande med middelretning syd. De fleste fugle kommer fra den sydlige del af Norge og den sydlige del af Sverige. Om dagen koncentrerer trækket sig fortrinsvis i den østlige del af Danmark og langs ledende kystlinier. Vigtige samlingssteder er:

a.	Falsterbo (sydlige Sverige) og Stevns	55 25N 012 50E - 55 20N 012 30E
b.	Gedser - Rødby	54 35N 011 55E - 54 40N 011 20E
c.	Skælskør	55 15N 011 18E
d.	Syd Langeland	54 45N 010 40E
e.	Blåvand	55 35N 008 05E

Som helhed foregår nattrækkene i større højde end dagtrækkene. Om natten er gennemsnits-højden ca. 3000 - 5000 FT, om dagen ca. 1000 - 3000 FT.

1.4 Antal fugle

Mindst 100 millioner fugle vil passere Danmark og de omgivende farvande om efteråret. De mindre spurvefuglearter dominerer og flere arter forekommer i så store tætheder, at de er til stor fare for luftfartø-

e.g. starlings, thrushes and finches. Very numerous and hazardous are also crowbirds, ducks, gulls, waders, pigeons and birds of prey, occurring from tens of thousands to several millions.

2. Areas with Sensitive Fauna

Many species of birds as well as mammals are sensitive to noise from aircraft, and overflying their breeding and resting places even at a low rate may be critical.

In accordance with Regulations for Civil Aviation (BL 7-15) overflying such areas at heights below 1000 FT (300 M) shall be avoided.

The areas are shown on ANC 1:500 000 - Denmark and other relevant aeronautical charts.

3 Reporting of Bird Strike

3.1 General

To achieve more comprehensive statistics of Bird Strikes, the Danish Transport Authority wants to collect information about this from the civil aviation. All pilots on flights within København FIR are therefore requested to report all cases of Bird Strike or incidents, where a risk of Bird Strike has been present.

Pilots on Danish registered aircraft are requested to report irrespective of where the event might take place.

3.2 Reporting

For use when reporting, a BIRD STRIKE REPORTING FORM has been produced. This form may be obtained at airport offices at public airports/aerodromes or from the Danish Transport Authority.

In connection with incidents, the pilots are requested to see to that the bird or as much of the remnants as possible be collected and sent together with the Bird Strike Reporting Form - supplemented by information on the circumstances under which the incident took place - as follows:

a. For incidents at EKCH and EKRK - to:
   Copenhagen Airports
   Airport Services Dept., Operations
   Bird Strike Section
   Lufthavnsboulevarden 6
   DK-2770 Kastrup
   Denmark

b. For incidents at other Danish aerodromes - to:
   The aerodrome concerned.
   For addresses, see AD 2

c For incidents En Route - to:
   The Danish aerodrome of destination.

d. For incidents on board Danish registered aircraft outside København FIR - to:
   Danish Civil Aviation and Railway Authority
   Carsten Niebuhrs Gade 43
   DK-1577 København V
   Denmark

jer, f.eks.: stære, drosler og finker. Meget talrige og farlige er desuden kragefugle, ænder, måger, vadefugle, duer og rovfugle, som forekommer i mængder fra titusinder til flere millioner.

2. Særligt følsomme naturområder

Mange arter af såvel fugle som pattedyr er følsomme over for støj fra luftfartøjer, og overflyv-ning af vildtets tilholdssteder selv i ringe omfang kan være kritisk.

Ifølge BL 7-15, vedrørende særligt følsomme naturområder, skal overflyvning af sådanne områder i højder lavere end 1000 FT (300 M) undgås.

Områderne er vist på ANC 1:500 000, - Danmark og andre aeronautiske kort.

3 Rapportering af "Bird Strike"

3.1 Generelt

For at opnå en mere fyldestgørende statistik over "Bird Strikes" ønsker Trafikstyrelsen at indsamle oplysninger herom fra den civile luftfart. Alle luftfartøjsførere anmodes derfor om ved flyvning inden for København FIR hvor "Bird Strike" eller situationer, der har frembudt fare for sådanne, er forekommet, at rapportere dette.

Luftfartøjsførere på dansk registrerede luftfartøjer anmodes om at rapportere uanset, hvor en sådan hændelse måtte finde sted.

3.2 Rapportering

Til brug ved rapportering er der lavet en "Bird Strike" rapporteringsformular. Den fås på offentlige lufthavnes/flyvepladsers havnekontor eller rekvireres fra Trafikstyrelsen.

I forbindelse med hændelser anmodes luftfartøjsførere om at foranledige, at fuglen(e) eller så mange rester som muligt indsamles og indsendes sammen med "Bird Strike" rapporteringsformularen suppleret med oplysninger om de omstændigheder hvorunder hændelsen fandt sted - som følger:

a. For hændelser på EKCH og EKRK - til:
   Københavns Lufthavne A/S
   Driftområde Kastrup, Operations
   Birdstrike-kontoret
   Lufthavnsboulevarden 6
   2770 Kastrup

b. For hændelser på øvrige danske lufthavne - til:
   Vedkommende lufthavn/flyveplads.
   For adresser, se AD 2.

c. For hændelser "en route" - til:
   Til den danske bestemmelseslufthavn.

d. For hændelser ombord på dansk registreret luftfartøj udenfor København FIR - til:
   Trafikstyrelsen
   Carsten Niebuhrs Gade 43
   1577 København V

AD 1. AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 Aerodromes and Heliports Availability

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

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

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

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

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

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

2. Applicable ICAO documents

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

3. Civil Use of Military Air Bases

3.1 General

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

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

Aalborg Air Base is not affected by these regulations.

Permission to use Karup Air Base will be granted unless special conditions may be regarded as prohibitive.

As regards other air bases a permission may be granted only if the conditions are favourable.

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

3.2 Submission of application

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

AD 1. FLYVEPLADSER/HELIKOPTER-FLYVEPLADSER - INDLEDNING

AD 1.1 Flyvepladsers og helikopterflyvepladsers benyttelse

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

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

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

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

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

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

2. Gældende ICAO dokumenter

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

3. Civil beflyvning af flyvevåbnets flyvestationer

3.1 Generelt

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

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

Flyvestation Aalborg er ikke omfattet af disse bestemmelser.

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

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

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

3.2 Indsendelse af anmodning

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

3.3 Rules and conditions

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

a. A flight plan shall be submitted for each flight. During flight in controlled airspace and during operations on the manoeuvring area, the pilot-in-command shall closely observe the directions given.

b. The Commander of the Air Base lays down the rules which are to be observed by flight crew members and passengers concerning security measures, traffic and stays at the air base.

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

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

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

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

d. Landing- and other charges will be collected in accordance with the provision of the current "Tariff Regulations applying to Public State-operated Airports in Denmark" approved by the Ministry of Transport.

e. Special regulations apply for use of Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) and Vojens/Skrydstrup, see respective aerodromes in AD 2 section.

4. Other Information

4.1 Runway Classification

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

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

Code element 1

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

3.3 Regler og betingelser

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

a. For enhver flyvning skal der foreligge en flyveplan. Under flyvning i kontrolleret luftrum, samt under manøvrering på flyvefeltet, skal luftfartøjschefen nøje følge givne anvisninger.

b. Chefen for flyvestationen fastsætter de bestemmelser, der skal være gældende for flyvebesætningsmedlemmer og passagerer vedrørende sikkerhedstjeneste, færdsel og ophold på flyvestationen.

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

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

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

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

d. Landingsafgifter og andre udgifter vil blive opkrævet efter reglerne i det til enhver tid gældende af Trafikministeriet udfærdigede takstregulativ for statsdrevne offentlige lufthavne og landingspladser i Danmark.

e. Særlige bestemmelser gælder for brug af Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) og Vojens/Skrydstrup, se respektive flyvepladser i AD 2 sektionen.

4. Andre oplysninger

4.1 Baneklassifikation

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

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

Kodeelement 1

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

Code element 2

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

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

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

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

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

Kodeelement 2

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

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

Baneklassifikationer på den enkelte flyveplads er angivet i AD 2.

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

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

4.2 Reduced runway separation minima

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

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

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

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

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

4.2 Reducerede baneadskillelsesminima

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

Til brug for reducerede baneadskillelsesminima, klassificeres luftfartøjer som følger:

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

Anvendelsen af reducerede baneadskillelsesminima er underlagt følgende betingelser/kriterier:

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

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

a. Landing aircraft:

i) 600 m between a Category 1 aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 1 or 2 aircraft,
ii) 1500 m between a Category 2 aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 1 or 2 aircraft,
iii) 2400 m between an aircraft landing behind a preceding landing or departing Category 3 aircraft.

b. Departing aircraft:

(i) 600 m between a Category 1 aircraft departing behind a preceding departing Category 1 or 2 aircraft,
(ii) 1500 m between a Category 2 aircraft departing behind a preceding departing Category 1 or 2 aircraft,
(iii) 2400 m between an aircraft departing behind a preceding departing Category 3 aircraft.

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

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

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

5 Bird Strike

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

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

a. Landende luftfartøjer:

i) 600 m mellem et Kategori 1 luftfartøj, som lander efter et foranflyvende landende eller startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
ii) 1500 m mellem et Kategori 2 luftfartøj, som lander efter et foranflyvende landende eller startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
iii) 2400 m mellem et luftfartøj, som lander bagved et foranflyvende landende eller startende Kategori 3 luftfartøj.

b. Startende luftfartøjer

(i) 600 m mellem et Kategori 1 luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
(ii) 1500 m mellem et Kategori 2 luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 1 eller 2 luftfartøj,
(iii) 2400 m mellem et luftfartøj, som starter efter et foranflyvende startende Kategori 3 luftfartøj.

Trafikinformationer vil blive givet til piloten på det efterfølgende luftfartøj.

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

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

5 "Bird Strike"

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

AD 1.2 Rescue and Firefighting Services (RFFSs), Runway Surface Condition Assessment and Reporting, and Snow Plan

1. Rescue and Firefighting Services

At public aerodromes - which are used for commercial transport of passengers by aeroplanes having a MTOM of 10 ton or more, or which are certificated to carry more than 19 passengers - fire fighting services will be established in accordance with the Danish Regulations for Civil Aviation BL 3-9.

For some public aerodromes sea rescue services have also been established.

Public aerodromes without rescue and fire fighting services are approved only for commercial transport of passengers by aeroplanes having a MTOM less than 10 ton and which are certificated to carry not more than 19 passengers.

However, a public aerodrome without fire and rescue services may for other reasons be limited to a less MTOM than given above.

Information about whether there is service or not and also the extent of such service is given for each aerodrome in AD 2.

For each individual service a category will be given in accordance with the scheme below.

Temporary changes will be published by NOTAM.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Category (CAT)	Amount of water in litres for production of synthetic foam
4	2400
5	5400
6	8000
7	12000
8	18000
9	24000

Note: Category 1, 2 and 3 are not used.

2. Runway Surface Condition Assessment and Reporting, and Snow Plan

2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service.

The runway surface condition assessment and winter service is conducted by the aerodrome operator at the aerodromes listed below:

Aalborg
Aarhus
Billund
Bornholm/Rønne
Esbjerg
Karup/Midtjyllands Lufthavn

AD 1.2 Brand- og redningstjeneste og Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan

1. Brand- og redningstjeneste

På offentlige flyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig transport af passagerer med flyvemaskine, hvis MTOM er 10 tons eller mere, eller som er certificeret til at medtage mere end 19 passagerer, er der etableret brand- og redningstjeneste i henhold til BL 3-9.

På visse offentlige flyvepladser er der også etableret søredningstjeneste.

Offentlige flyvepladser, hvor brand- og redningstjeneste ikke er etableret, er kun godkendt til erhvervsmæssig transport af passagerer med flyvemaskiner med en MTOM under 10 tons og som er certificeret til at medtage højst 19 passagerer.

En offentlig flyveplads uden brand- og redningstjeneste kan imidlertid af andre årsager være begrænset til en mindre MTOM end angivet ovenfor.

I AD 2 er der for den enkelte flyveplads angivet, om der er etableret brand-og redningstjeneste, samt i hvilket omfang den er til rådighed.

For den enkelte tjeneste angives en kategori i henhold til nedenstående skema.

Midlertidige ændringer hertil meddeles i NOTAM.

BRAND- OG REDNINGSTJENESTE

Kategori (CAT)	Vandmængde i liter til fremstilling af syntetisk skum
4	2400
5	5400
6	8000
7	12000
8	18000
9	24000

Note: Kategori 1, 2 og 3 anvendes ikke.

2. Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan

2.1 Organisering af vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden og vinterservice

Vurdering af baneoverfladetilstanden og vinterservice udføres af flyvepladsoperatøren på flyvepladserne nedenfor:

Aalborg
Aarhus
Billund
Bornholm/Rønne
Esbjerg
Karup/Midtjyllands Lufthavn

Kolding Vamdrup
København Kastrup
København Roskilde
Odense/Hans Christian Andersen Airport
Stauning
Sønderborg
Vojens/Skrydstrup

The aerodrome operator assesses the runway surface condition, determines the runway condition code (RWYCC) and provides the corresponding runway condition report (RCR) in accordance with the global reporting format (GRF) methodology. Pilots will be informed of the RCR-content by either SNOWTAM or under summer conditions, where STANDING WATER is present, by NOTAM, and directly by the ATS-unit including ATIS.

Clearing priorities are described for each aerodrome in section AD 2, point 10 - Seasonal Availability.

The aerodrome operator is responsible for surveillance of the movement area within the published operational hours of service, at least once a day for a code number 1 or 2 aerodrome and at least twice a day for a code number 3 or 4 aerodrome. A runway is inspected whenever weather conditions or other circumstances leads to changes in the condition of the runway, or if special air-reports indicates that the runway condition deviates from what has previously been disseminated.

2.2 Surveillance of movement areas

The aerodrome operator surveils the movement area.

2.3 Surface condition assessment methods used.

The aerodrome operator assesses the runway surface condition for each third of the runway using a Runway Condition Report (RCR). The ATS-unit may choose to report the runway surface condition for the whole runway instead of each third of the runway if the contaminant, depth, coverage and RWYCC is the same for each third of the runway.

The runway condition report contains among other things information about the aerodrome location indicator, time, runway, RWYCC, per cent coverage contaminant, depth and condition description. If the runway is reduced, the RWYCC reflects the conditions of the reduced runway.

The runway condition code is specified using numbers in accordance with the runway condition assessment matrix (RCAM):

Kolding Vamdrup
København Kastrup
København Roskilde
Odense/Hans Christian Andersen Airport
Stauning
Sønderborg
Vojens/Skrydstrup

Flyvepladsoperatøren vurderer baneoverfladetilstanden, fastlægger banetilstandskoden (RWYCC) og formidler resultatet i en banetilstandsrapport (RCR) i overensstemmelse med globalt rapporterings format (GRF). Piloter informeres om RCR-indholdet dels via SNOWTAM eller, under sommerforhold i tilfælde af STÅENDE VAND, en NOTAM og dels direkte af ATS-enheden, herunder ATIS.

Rydningsrækkefølgen er beskrevet for den enkelte flyveplads under afsnit AD 2, pkt. 10, Sæsonmæssig anvendelighed.

Flyvepladsoperatøren er ansvarlig for at overvåge trafikområdet inden for den for flyvepladsen publicerede tjenestetid, mindst én gang dagligt, hvor flyvepladsens kodenummer er 1 eller 2, og mindst to gange dagligt, hvor kodenummeret er 3 eller 4. En bane inspiceres, når vejrforhold eller andre forhold giver anledning til ændringer i tilstanden på banen, eller hvis flyverapporter fra piloter indikerer, at banens tilstand afviger fra den banetilstandskode (RWYCC), der tidligere er blevet formidlet.

2.2 Overvågning af trafikområdet

Flyvepladsoperatøren overvåger trafikområdet.

2.3 Metode til vurdering af baneoverfladetilstanden

Flyvepladsoperatøren vurderer banens overfladetilstand for hver tredjedel af banen ved brug af en banetilstandsrapport (RCR). ATS-enheden kan vælge at rapportere baneoverfladetilstanden for hele banen i stedet for hver tredjedel af banen, hvis forureningen, dybden, dækningen og RWYCC er den samme for hver tredjedel af banen.

Banetilstandsrapporten indeholder blandt andet information om flyvepladsens ICAO-kode, det aktuelle tidspunkt, banen, RWYCC, den procentvise dækning, dybde og tilstandsbeskrivelse af kontaminanter. Er banen reduceret, beskriver RWYCC tilstanden for den reducerede bane.

Banetilstandskoden (RWYCC) er angivet ved hjælp af tal i overensstemmelse med banetilstandsvurderingsmatrixen (RCAM):

RUNWAY CONDITION ASSESSMENT MATRIX (RCAM)			
Assessment criteria		*Downgrade assessment criteria*	
Runway Condition Code	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	• DRY	---	---
5	• FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) ***Up to and including 3 mm depth:*** • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4	***SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY*** ***-15ºC and lower outside air temperature:*** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	• SLIPPERY WET • DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW ***More than 3 mm depth:*** • DRY SNOW • WET SNOW ***Higher than -15ºC outside air temperature:*** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	**More than 3 mm depth of water or slush:** • STANDING WATER • SLUSH	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1	• ICE	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced.	POOR
0	• WET ICE • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

Information on aerodromes approved for SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY is shown under AD 2. point. 10 (Seasonal Availability) regarding the individual aerodromes.

The RCAM allows for making an initial assessment of the runway surface condition based on visual observation of contaminants on the runway surface: their type, depth and coverage, as well as the outside air temperature. Downgrading and upgrading is an integral part of the assessment process and essential to developing relevant reports of the prevailing runway surface condition. The aerodrome operator will appropriately down- or upgrade the RWYCC if the RWYCC in accordance with RCAM does not reflect the prevailing conditions accurately, and it is supported by other observations e.g. experience and local knowledge. Friction measurement can constitute part of assessment of the runway surface.

2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas.

Methods (both mechanical and chemical) used for clearing snow, slush, ice and standing water are, due to local conditions, handled individually and described under AD 2. point 10 - seasonal availability, for each aerodrome concerned. Whenever the runway condition changes due to weather conditions, the runway condition will be improved by means relevant for the actual extent and characteristics of the contaminants. The aerodrome operator will report an RCR including a RWYCC to the ATS unit and if relevant also cause the dissemination of a SNOWTAM.

Following abbreviations for de-/anti-icing substances will be used:

(a) KAC, for potassium acetate fluids
(b) KFOR, for potassium formate fluids
(c) GAC, for glycerine acetate fluids
(d) NAFO, for sodium formate solids
(e) NAAC, for sodium acetate solids
(f) EG, for ethylene glycol fluids
(g) PG, for propylene glycol fluids
(h) UREA
(i) SAND (grain size will not exceed 3.5 mm at aerodromes used by jet aircraft, and 5 mm at aerodromes used by piston aircraft).

2.5 Systems and means of reporting

A runway condition report (RCR) consists of an aeroplane performance calculation section and a situational awareness section.

RCR information will be passed to pilots by the ATS-unit and/or ATIS for each third of the runway or the whole runway, cf. para 2.3, in the order of the direction of landing or take-off.

The aerodrome operator reports to the ATS-unit on matters of operational significance, particularly the presence of the following: WATER; SNOW; SLUSH; ICE; FROST; anti-icing or de-icing liquid chemicals or other contaminants, snowbanks or -drifts.

Information om flyvepladsers godkendelse som SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE fremgår af afsnit AD 2. pkt. 10 (sæsonmæssig anvendelighed) for den enkelte flyveplads.

RCAM giver mulighed for at vurdere banens overfladetilstand baseret på visuel observation af kontaminerende elementer på banens overflade. I vurderingen indgår type, dybde og dækning samt den udendørs temperatur. Nedgradering og opgradering af en RWYCC er en integreret del af vurderingsprocessen, og medvirker til at sikre, at rapporter om baneoverfladetilstanden bliver så retvisende som muligt. Flyvepladsoperatøren kan ned- eller opgradere en RWYCC, hvis den umiddelbare RWYCC, der følger af RCAM ikke afspejler de fremherskende forhold nøjagtigt, og dette understøttes af andre observationer, herunder erfaring og lokal viden. Friktionsmåling kan indgå i vurderingen af baneoverfladetilstanden.

2.4 Foranstaltninger for at sikre, at trafikområdet kan benyttes

De metoder (både mekaniske og kemiske), der anvendes til at rydde sne, sjap, is og stillestående vand, er individuelle for den enkelte flyveplads og er beskrevet under afsnit AD 2. pkt. 10 - sæsonmæssig anvendelighed. Når banetilstanden ændres på grund af vejrlig, vil banetilstanden blive søgt forbedret med midler, der er relevante for de kontaminerende elementers faktiske omfang og karakteristika. Flyvepladsoperatøren vil rapportere en RCR inklusiv en RWYCC til ATS-enheden, og, i det omfang det er relevant, tillige foranledige udsendelse af en SNOWTAM i overensstemmelse hermed.

Følgende forkortelser vil blive anvendt til beskrivelse af de kemiske optøningsmidler, der anvendes på flyvepladsen:

(a) KAC, for kalium acetate væsker.
(b) KFOR, for kalium formate væsker.
(c) GAC, for glycerine acetate væsker.
(d) NAFO, for natrium formate faste stoffer
(e) NAAC, for natrium acetate faste stoffer.
(f) EG, for ethylene glycol væsker.
(g) PG, for propylene glycol væsker.
(h) UREA.
(i) SAND (Kornstørrelsen må ikke overstige 3,5 millimeter på flyvepladser, der beflyves af jetfly og 5 millimeter på flyvepladser, der beflyves med stempelmotorfly).

2.5 Metode til rapportering af baneoverfladetilstanden

Banetilstandsrapporten (RCR) består af en sektion til beregning af luftfartøjers performance og en sektion vedrørende situationsbevidsthed.

Information i RCR meddeles til piloterne af ATS-enheden, herunder ATIS, for hver tredjedel af en bane eller hele banen, jf. afsnit 2.3, i banens landings- eller startretning.

Flyvepladsoperatøren rapporterer til ATS-enheden om forhold af operationel betydning, især tilstedeværelsen af følgende: VAND, SNE, SNESJAP, IS, RIM, forebyggelse af isdannelse eller afisning med flydende kemikalier, andre kontaminerende elementer, snevolde eller snedriver.

Runway condition reporting is initiated when a significant change in runway surface condition occurs due to WATER, SNOW, SLUSH, ICE or FROST. Reporting of runway conditions will continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated, at which time information will be provided that the runway is wet or dry, as appropriate.

Through the upgrading procedures, RWYCC 1 or 0 can be upgraded to no higher than RWYCC 3. In case of complete removal of a contaminant, the remedial action may result in higher RWYCCs being reported. Down- or upgrading of a RWYCC will be promulgated in the situational awareness section of a SNOWTAM under item T - Plain language remarks, expressed as "RWYCC DOWNGRADED" or "RWYCC UPGRADED". When expressed by the ATS-unit or ATIS the information will be reported immediately after RWYCC.

During non-winter conditions, pilots will be informed about the location and depth of any STANDING WATER which is not connected with SNOW, SLUSH or ICE by the ATS-unit and/or ATIS and through NOTAM.

2.6 Runway closure

For RWYCC 0 assessed by aerodrome personnel or a special air-report on runway braking action LESS THAN POOR, the suspension of operations will be considered until corrective action has been taken to improve the runway surface conditions.

In case of closure of an aerodrome, information will be disseminated in a NOTAM.

2.7 Distribution of information about runway surface conditions

When a paved runway or portion thereof is SLIPPERY WET (WET in combination with information that the surface friction characteristics for a significant portion of it has been determined to be degraded or the braking deceleration is noticeably reduced), pilots will be informed by the ATS-unit and/or ATIS and NOTAM.

When the runway is contaminated by SNOW, SLUSH, ICE or FROST, STANDING WATER or is WET associated with the clearing or treatment of SNOW, SLUSH, ICE or FROST, pilots will be informed by the ATS-unit and/or ATIS and via SNOWTAM.

The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM. When within the operational hours no SNOWTAM is issued after 8 hours of a previous SNOWTAM it is assumed that the condition of the runway is DRY until further information is disseminated.

However, at aerodromes with limited operational hours, the lack of a valid SNOWTAM during the period of closure, should not be considered as if the runway has been inspected and as the existence of non-winter conditions at the time of aerodrome opening.

Through the upgrading procedures, RWYCC 1 or 0 can be upgraded to no higher than RWYCC 3. In case of complete removal of a contaminant, the remedial action may result in higher RWYCCs being

Der foretages vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden, når en væsentlig ændring i baneoverfladetilstanden opstår på grund af VAND, SNE, SNESJAP, IS eller RIM, og indtil banen ikke længere er forurenet. På dette tidspunkt vil der blive gjort information tilgængelig om, at banen er tør eller våd afhængigt af tilstanden.

Gennem opgraderings procedurer kan en RWYCC 1 eller 0 opgraderes til ikke højere end RWYCC 3. I tilfælde hvor det kontaminerende element fjernes fuldstændig, kan den afhjælpende handling resultere i, at en højere RWYCC bliver rapporteret. Informationer om ned- eller opgradering af en RWYCC rapporteres i situationsbevidsthedssektionen af en SNOWTAM under punkt T som "RWYCC DOWNGRADED" eller "RWYCC UPGRADED". Når informationen bliver rapporteret via ATS-enheden eller ATIS, bliver den rapporteret umiddelbart efter RWYCC.

Under ikke-vinterforhold, informeres piloterne om placeringen og dybden af STÅENDE VAND, som ikke er forbundet med SNOW, SLUSH eller ICE af ATS-enheden og/eller ATIS og NOTAM.

2.6 Lukning af bane

Når banens RWYCC er 0, eller hvis der i en flyverapport er rapporteret, at bremseevnen er MINDRE END DÅRLIG, vurderer flyvepladsoperatøren, om midlertidig lukning af en bane er nødvendig, indtil banens tilstand er forbedret.

Lukning af en bane formidles via NOTAM.

2.7 Formidling af information om baneoverfladetilstanden

Når en asfalteret bane eller del heraf er GLAT VÅD (VÅD i kombination med information om, at overfladefriktionsegenskaberne for en betydelig del af banen er vurderet at være forringet, eller bremsedecelerationen er mærkbart reduceret), vil piloter blive informeret herom af ATS-enheden og/eller ATIS og NOTAM.

Når banen er forurenet af SNE, SNESJAP, IS, FROST, STÅENDE VAND eller er VÅD i forbindelse med rydning eller behandling af SNE, SNESJAP, IS eller FROST, informeres piloter af ATS-enheden, herunder ATIS, og SNOWTAM.

Den maksimale gyldighed af SNOWTAM er 8 timer. En SNOWTAM annullerer den forrige SNOWTAM. Når der indenfor flyvepladsens tjenestetid ikke er udstedt nogen SNOWTAM efter 8 timer efter en tidligere SNOWTAM, antages det, at tilstanden af banen er DRY, indtil yderligere information er formidlet.

På flyvepladser med begrænset tjenestetid betyder fraværet af en gyldig SNOWTAM udenfor flyvepladsens tjenestetid dog ikke, at luftfartøjsoperatører skal antage, at banen er inspiceret og at banetilstanden på tidspunktet for flyvepladsens åbning er lig med "ikke-vinterforhold".

Ved opgradering kan en RWYCC 1 eller 0 højst opgraderes til RWYCC 3. I tilfælde af, at kontaminerende elementer kan fjernes fuldstændigt, kan dette resultere i, at en højere RWYCC kan rapporteres. Hvis

reported. During winter conditions up- or downgrading of a RWYCC will be promulgated in the situational awareness section of a SNOWTAM under item T - Plain language remarks - immediately after RWYCC. During summer conditions in case of STANDING WATER or SLIPPERY WET, information on up- or downgrading of a RWYCC, will be disseminated in NOTAM.

The ATS-unit including ATIS, will disseminate information on the RWYCC including a reference if the RWYCC is upgraded or downgraded followed by contaminant coverage, depth, and type of contaminant per runway third. If the runway condition is the same for all thirds in relation to the runway condition code, degree of coverage, contaminant depth and contaminant type, the information is given for the whole runway.

en RWYCC er op- eller nedgraderet vil det, under vinterforhold, blive bekendtgjort i sektionen om situationsbevidsthed i SNOWTAM under punkt T - Bemærkninger i almindeligt sprog - umiddelbart efter angivelsen af RWYCC, og, under sommerforhold i tilfælde af STÅENDE VAND, eller GLAT VÅD, blive bekendtgjort via NOTAM.

ATS-enheden, herunder ATIS vil informere om RWYCC'en inklusiv relevant information, hvis RWYCC'en er opgraderet eller nedgraderet, efterfulgt af det kontaminerende elements dækning, dybde og type pr. tredjedel af banen. Er banens tilstand ens for alle tredjedele i forhold til banetilstandskode, dækningsgrad, kontaminant-dybde og kontaminanttype gives informationen for hele banen.

AD 1.3 Index to Aerodromes AD 1.3 Oversigt over flyvepladser

Aerodrome location indicator/ Flyveplads stedindikator	Type of traffic permitted to use the aerodrome/ Tilladt trafiktype på flyvepladsen			REF to AD section and remarks/ REF til AD sektion og bemærkninger
	International/ National (INTL/NTL)	IFR/VFR	S= Scheduled/ Regelmæssig NS= Non-scheduled/ Ikke regelmæssig P= Private/Privat	
Aalborg (CIV/MIL) EKYT	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKYT
Aarhus EKAH	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKAH
Anholt EKAT	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKAT
Billund EKBI	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKBI
Bornholm/Rønne EKRN	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKRN
Esbjerg EKEB	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKEB
Herning EKHG	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKHG
Kalundborg EKKL	NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKKL
Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV) EKKA	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS	AD 2. EKKA
Kolding/Vamdrup EKVD	INTL/NTL	IFR/VFR	NS - P	AD 2. EKVD
Kruså - Padborg EKPB	NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKPB
København/Kastrup EKCH	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKCH
København/ Roskilde EKRK	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKRK
Lemvig EKLV	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKLV
Lolland Falster/Maribo EKMB	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKMB
Læsø EKLS	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKLS

[1)] To and from Schengen States only/Kun til og fra Schengen-lande.

List of Schengen States: Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and Switzerland.

Liste over Schengen-lande: Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Slovenien, Slovakiet, Spanien, Sverige, Schweiz, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

Aerodrome location indicator/ Flyveplads stedindikator	Type of traffic permitted to use the aerodrome/ Tilladt trafiktype på flyvepladsen			REF to AD section and remarks/ REF til AD sektion og bemærkninger
	International/ National (INTL/NTL)	IFR/VFR	S= Scheduled/ Regelmæssig NS= Non-scheduled/ Ikke regelmæssig P= Private/Privat	
Morsø EKNM	NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKNM
Odense / Hans Christian Andersen Airport EKOD	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKOD
Randers EKRD	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKRD
Ringsted EKRS	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKRS
Samsø EKSS	NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKSS
Sindal EKSN	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKSN
Skive EKSV	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKSV
Stauning EKVJ	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKVJ
Sønderborg EKSB	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS - P	AD 2. EKSB
Thisted EKTS	INTL/NTL	VFR	S - NS - P	AD 2. EKTS
Tønder EKTD	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKTD
Tåsinge/ Elvira Madigan Airport EKST	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKST
Vesthimmerland EKVH	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKVH
Viborg EKVB	INTL[1)]/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKVB
Vojens/Skrydstrup (MIL) EKSP	INTL/NTL	IFR/VFR	S - NS	AD 2. EKSP
Ærø EKAE	INTL/NTL	VFR	NS - P	AD 2. EKAE

[1)] To and from Schengen States only/Kun til og fra Schengen-lande.

List of Schengen States: Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and Switzerland.
Liste over Schengen-lande: Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Slovenien, Slovakiet, Spanien, Sverige, Schweiz, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

Aalborg (CIV/MIL)

1. Location

3.5 NM NW of Aalborg

2. Address

Aalborg Lufthavn a.m.b.a.
Ny Lufthavnsvej 100
DK-9400 Nørresundby

TEL:	+45 98 17 11 44
FAX ADO/ARO/AIS:	+45 98 17 36 84
E-mail:	aalborg.airport@aal.dk
Internet:	www.aal.dk
AFS:	EKYTZPZX
SITA:	AALAPXH

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP:	H24 (H24)
TWR:	H24 (H24)
AD:	Daily 0500-2230 (Daily 0400-2130)
ADO:	As AD
ARO:	As AD
AIS:	As AD
MET:	H24, TEL: +45 39 15 72 72

Outside stated hours PPR for non-scheduled flight shall be submitted to airport office not later than 2100 (2000), and for ambulance flights 1 HR PN. (Please note that an extra fee will be charged).

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and Immigration are available when ADO is established.

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

Fuel: Jet A1, daily 0500-2100 (0400-2000).
SAT 0500-2000 (0400-1900)
SUN 0500-2100 (0400-2000)
For fuel outside normal opening hours, contact Aalborg Airport Office. Please note that an extra fee will be charged.

Oil: NIL

De-icing fluid and equipment AVBL

7. Hangar Space for Visitors

Yes

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 7 and boats. Capability for removal of disabled aircraft. Complementary extinguishing agent available (550 KG dry chemical powder).

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Beliggenhed

3.5 NM NW for Aalborg

2. Adresse

Aalborg Lufthavn a.m.b.a.
Ny Lufthavnsvej 100
9400 Nørresundby

TEL:	98 17 11 44
FAX ADO/ARO/AIS:	98 17 36 84
E-post:	aalborg.airport@aal.dk
Internet:	www.aal.dk
AFS:	EKYTZPZX
SITA:	AALAPXH

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP:	H24 (H24)
TWR:	H24 (H24)
AD:	Dagligt 0500-2230 (Dagligt 0400-2130)
ADO:	Som AD
ARO:	Som AD
AIS:	Som AD
MET:	H24, TEL: 39 15 72 72

Uden for de angivne tider PPR for ikke-scheduleret flyvning, som skal være fremsat til havnekontoret ikke senere end 2100 (2000), og for ambulance flyvninger 1 HR PN. (Venligst bemærk at et gebyr vil blive opkrævet).

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Jet A1, daglig 0500-2100 (0400-2000).
SAT 0500-2000 (0400-1900)
SUN 0500-2100 (0400-2000)
For brændstof udenfor normale åbningstider, kontakt trafikkontoret (Havnekontoret). Det koster ekstra at tanke udenfor normal åbningstid.

Olie: Nej

Afisningsvæske og -udstyr til rådighed

7. Hangarplads for besøgende

Ja

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

CAT 7 og både. Mulighed for fjernelse af ikke-manøvredygtigt luftfartøj. Sluknings pulver tilgængeligt (550 KG pulver).

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type of clearing equipment:

Snowploughs, sweepers, spreaders and snowblower.

Chemicals: KFOR and NAFO.

2. Clearance priorities:

1. Apron in front of Fire and Rescue station
2. Main RWY and TWY C
3. Apron
4. South parallel RWY and TWY A and E
5. TWY B and D

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM.
See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Yes.

12. Restaurant

At aerodrome and in town

13. Tourist Office

Aalborg
TEL: +45 99 31 75 00
e-mail: info@visitaalborg.com

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi, bus and train.

16. Local Regulations/Remarks

a. Noise Abatement Provisions

1. General Provisions

1.1 The noise abatement provisions may be deviated, if the Air Traffic Controller or the Pilot-in Command judges it necessary for safety reasons.

1.2 Violation of the noise abatement provisions can be punished in pursuance of the Regulation for Civil Aviation BL 3-40 ”Abatement of Noise from Controlled Aerodromes”.

2. Jet aircraft

2.1 In connection with approach to landing, a minimum height of 2300 FT shall be observed over greater Aalborg.

2.2 Take-off restrictions:

2.2.1 RWY 08L/R:

Turn must not be commenced until having passed 2 NM on radial 259 of AAL VOR.

2.2.2 RWY 26L/R

Turn must not be commenced until having passed 2000 FT.

3. Propeller and turboprop aeroplanes

3.1 No restrictions

4. Helicopters

4.1 No restrictions

5. Reporting

5.1 Reporting by the Air Navigation Services

1. Type af rydningsudstyr:

Sneplove, fejemaskiner, spredere og sneslynger.

Kemikalier: KFOR and NAFO.

2. Rydningsprioriteter:

1. Forplads og området foran brandstationen og garagen
2. Hovedbanen og rullevej C
3. Forplads
4. Sydlige parallelbane og rullevej A og E
5. Rullevej B og D

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Ja.

12. Restaurant

På flyvepladsen og i byen

13. Turistkontor

Aalborg
TEL: +45 99 31 75 00
e-mail: info@visitaalborg.com

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa, bus og tog.

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Støjbegrænsende bestemmelser

1. Generelle bestemmelser

1.1 De støjbegrænsende bestemmelser kan fraviges, hvis det af flyvelederen eller fartøjschefen skønnes nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager.

1.2 Overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser vil kunne straffes i medfør af BL 3-40, ”Bestemmelser om begrænsning af støjgener fra kontrollerede flyvepladser”.

2. Jetluftfartøjer

2.1 I forbindelse med indflyvning til landing skal en minimum-flyvehøjde på 2300 FT overholdes over Storaalborg.

2.2 Startrestriktioner.

2.2.1 Bane 08L/R:

Drej må ikke påbegyndes før efter passage af 2 NM på radial 259 fra AAL VOR.

2.2.2 RWY 26L/R
Drej må ikke påbegyndes før efter passage af 2000 FT

3. Propeller- og turbopropflyvemaskiner

3.1 Ingen restriktioner

4. Helikoptere

4.1 Ingen restriktioner

5. Rapportering

5.1 Flyvesikringstjenesten Aalborgs rappor-

ating from the above mentioned provisions.

5.1.2 The Air Navigation Services Aalborg shall notify the Danish CAA of every clearance according to the provision in item 1.1.

5.1.3 The Air Navigation Services Aalborg shall notify the Danish CAA of every operation where it is observed, that it is carried out contrary to the clearance issued according to the provisions in item 2.2 on take-off restrictions.

5.2 Aalborg Lufthavn (Aalborg Airport) reporting to the Danish CAA.

5.2.1 Aalborg Lufthavn (Aalborg Airport) shall notify to the Danish CAA when it has been ascertained that school or training flights have taken place against the provision in item 2.3.

5.3 The Danish CAA follow-up of reports.

5.3.1 The Danish CAA will make further investigation based on the received reports. The investigation will include an evaluation of whether liability to punishment shall be exercised according to Regulations for Civil Aviation BL 3-40.

b. Practice and training approaches - use of runways

1. Aircraft with MTOW > 5.700KG.
Practice and training approaches is allowed with prior permission (PPR) obtained from the Airport Office (+45 96 35 77 50).

2. Aircraft with MTOW < 5.700KG
Practice and training approaches is allowed weekdays 0600-1800 (0500-1700) and Saturdays 1000-1800 (0900-1700).

Practice and training approaches is allowed on Sundays and legal holidays as follows:

- For local based operators between 1000-1800 (0900-1700).
- 1 Approach/Touch-and-go for non-local based operators between 1000-1800 (0900-1700).

3. For technical test flights necessary for the purpose of ascertaining the airworthiness of an aircraft during flight, use of the runway system at the aerodrome is allowed.
See also paragraph a.- Noise Abatement Procedures.

c. Arrester cables for military aircraft may be suspended across:

- RWY 08L, 450 M prior to runway end
- RWY 26R, 450 M prior to runway end
- RWY 08R, 450 M prior to runway end
- RWY 26L, 450 M prior to runway end. Cables disengaged in approach end.

d. MIL jet aircraft execute right hand pattern to RWY 26R.

e. TWR will inform aircraft stand or parking area for arriving civil flights. Parking guidance by ground crew is compulsory for all stands and GA Parking. ACFT entering a stand must not proceed unless ground crew is present provid-

afviger fra ovenstående bestemmelser.

5.1.2 Flyvesikringstjenesten Aalborg skal underrette Trafikstyrelsen om enhver klarering i henhold til bestemmelsen i punkt 1.1.

5.1.3 Flyvesikringstjenesten Aalborg skal underrette Trafikstyrelsen om enhver operation, hvor det iagttages, at den udføres i strid med klarering givet i henhold til bestemmelserne i punkt 2.2 om startrestriktioner.

5.2 Aalborg Lufthavns rapportering til Trafikstyrelsen.

5.2.1 Aalborg Lufthavn skal underrette Trafikstyrelsen, såfremt det konstateres, at der er udført skole- eller træningsflyvning i strid med bestemmelsen i punkt 2.3.

5.3 Trafikstyrelsens opfølgning på rapporter.

5.3.1 Trafikstyrelsen vil foretage en nærmere undersøgelse på baggrund af de modtagne rapporter. Undersøgelsen vil bl. a. omfatte en vurdering af, hvorvidt strafansvar skal gøres gældende i henhold til BL 3-40.

b. Skole og træningsflyvning - brug af baner

1. Skole og træningsflyvning tilladt med PPR fra Trafikkontoret (+45 96 35 77 50) for flyvemaskiner > 5.700KG

2. Skole og træningsflyvning tilladt med flyvemaskiner < 5.700KG med følgende begrænsninger: Øvelses og træningsanflyvninger er tilladt på hverdage mellem 0600-1800 (0500-1700) og lørdage 1000-1800 (0900 - 1700).

Øvelses og træningsanflyvninger er tilladt på søn- og nationale helligdage som følger:

- For lokalt baseret operatør mellem 1000 - 1800 (0900 - 1700)
- For IKKE lokalt baseret operatør 1 approach/touch-and-go mellem 1000-1800 (0900-1700).

3. For tekniske test flyvninger, som er nødvendige for opretholdelse af luftdygtighed for et luftfartøj, er brug af baner tilladt.
Se iøvrigt punkt a. - Støjbegrænsende bestemmelser.

c. Fangkabler for militære luftfartøjer kan være udspændt på tværs af:

- RWY 08L, 450 M før baneende
- RWY 26R, 450 M før baneende
- RWY 08R, 450 M før baneende
- RWY 26L, 450 M før baneende. Fangkabler er frakoblet i anflyvningsenden.

d. MIL jetluftfartøjer udfører højre landingsrunde til RWY 26R.

e. TWR vil informere om standplads eller parkeringsområde for ankommende civile luftfartøjer. Marshallerassistance er obligatorisk for alle standpladser og GA parkering. ACFT ankommende til en standplads må ikke fortsætte med-

ing guidance for the ACFT.

Unless otherwise instructed by the marshaller, all A/C has to follow the taxiway markings (guidelines) on the apron. Parking stand 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 and 12 are marked with number, guidelines and stoplines.

Exit from any stand by self-manoeuvring

Pilots shall contact Airport Office (ARO) on frequency 131.555 at EOBT minus 15 minutes. No aircraft may exit any stand by self-manoeuvring unless an "all clear" signal (thumbs up) is given by ground crew or marshaller.

Due to security regulations, General Aviation pilots and passengers are not allowed to leave the aircraft unless a marshaller is present. Therefore all aircraft parked at the General Aviation parking area and refueling area, must contact the Airport Office (ARO) on frequency 131.555 for marshaller assistance. As marshaller can be elsewhere occupied, some waiting time can be expected. Therefore contact the Airport Office (if possible) during approach.

All crew and airline staff (who are not flying as regular passengers, for example technicians) needs to wear high visibility wests on the apron.

Refueling is not permitted without advising the Airport Office.

General Aviation parking and other parking areas are not marked.

f. Handling

Handling is mandatory for Aircraft with MTOM 5700 KG or more and/or approved for more than 10 passengers. However to avoid any delays for passengers and crew, operator/ pilots have to make prior arrangement for handling with Aalborg Handling
(send requests to Aalborg.airport@aal.dk).

g. De-icing and anti-icing

When ready for de-icing, request de-icing/anti-icing at Aalborg Airport Office/ Aalborg Handling frequency 131.555. De-icing will take place on the stand. Information about treatment and consumption of fluid to be obtained from the driver of the de-icing vehicle. De-icing will be done in the order de-icing is requested, however the driver of the de-icing vehicle may change the order in accordance to the scheduled time of departure of the A/C. This in order to ensure as smooth an operation as possible.

h. Removal of disabled aircraft from the runway

In case an aircraft is damaged on the runway, it is the duty and responsibility of the owner or user of the aircraft to ensure that it is removed as soon as possible. E.g. in case of punctures, it may be necessary that an aircraft - before remindre marshallerassistance er til stede og instruerer ACFT.

Medmindre marshalleren instruerer om andet, følges som standard rullevej centerlinje markeringerne ved ind- og udkørsel fra standpladserne. Standpladserne 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 og 12 er afmærket med nummer, kørestriber og stoplinier.

Udkørsel fra standplads ved egen manøvrering

Piloter skal kontakte lufthavnens operationskontor (ARO) på frekvens 131.555 senest 15 minutter før planlagt afgangstid (EOBT minus 15 minutter). Intet luftfartøj må forlade en standplads ved egen manøvrering, medmindre der er givet signal til "klar bane" (tommel op) fra jordpersonale eller marshaller.

Grundet Security, må General Aviation piloter og passagerer ikke forlade luftfartøjer før der er en marshaller til stede. Derfor skal piloter parkeret på GA forplads eller AVGAS tankningsanlægget kontakte Havnekontoret på frekvens 131.555 for tilkald af marshaller. Marshalleren kan være optaget af andre opgaver og der kan forventes ventetid. Havnekontoret kontaktes derfor under indflyvningen, så vidt det er muligt.

Besætninger og flyselskabers øvrige ansatte (som ikke rejser som almindelige passagerer, fx flymekanikere), skal bære gule veste når de færdes på forpladsen.

Refueling må ikke ske før Havnekontoret er adviseret.

General Aviation parkeringen og andre parkeringsområder er ikke afmærket.

f. Handling

Handling er obligatorisk for alle fly med MTOM på 5700 KG eller derover og/eller har 10 sæder eller derover. For at undgå forsinkelser for passagerer og crew, skal operatør eller piloter på forhånd arrangere handling hos Aalborg Handling
(information sendes til: Aalborg.airport@aal.dk).

g. Afisning og antiisbehandling

Når crew er klar, anmodes der om afisning/antiisbehandling ved Trafikkontoret på frekvens 131.555. Afisning/antiisbehandling udføres på standpladsen. Information om behandling og forbrug af væske kan fås af chaufføren på afisningskøretøjet. Afisning sker i den rækkefølge den bestilles, dog kan chaufføren på afisningskøretøjet ændre denne rækkefølge for at optimere afviklingen af trafikken og under hensyntagen til planlagte afgangstidspunkter for de enkelte fly.

h. Fjernelse af ikke-manøvredygtige luftfartøjer fra banen

Hvis et luftfartøj blive skadet på banen, er det ejerens pligt og ansvar, at sikre sig, at luftfartøjet blive flyttet så hurtigt som muligt. I forbindelse med fx punktering kan det være nødvendigt, at

placement of wheels has taken place - moves away from the runway under its own power. If a damaged aircraft is not removed from the runway as quickly as the Duty Airport Manager consider it necessary for reasonable dispatch of the traffic, he shall be entitled to have the aircraft removed for the account of the owner or user. Aalborg Airport is in some cases able to remove the aircraft free of charge (light aircraft only), but in such case, the owner or PIC has to sign a document stating that Aalborg Airport cannot be held responsible for any damage applied to the aircraft during removal.

i. Non-Schengen Flights

Aalborg Airport does not have H24 customs and immigrations, and therefore Aalborg Airport must be notified of all non-Schengen flights, either via the slot coordination www.online-coordination.com or via e-mail Aalborg.airport@aal.dk. Detailed PAX list must be sent to:njyl-graensekontrol@Politi.dk
If Aalborg Airport is not notified in due time (at least 3 hours prior arrival/departure) delays can be expected as immigrations has to be present prior to boarding and de-boarding of passengers and crew.

j. For all departing flights a complete flight plan or an abbreviated flight plan shall be submitted to the ATS reporting office at Aalborg before taxiing.

k. Parachuting may take place.

l. Civil Use of Military Air Base

1. The civil aerodrome operator Aalborg Airport controls and operates the civil and military facilities based on underlying agreements with defence authorities and complies with EU Regulation No 139/2014.

2. Only the civil aerodrome operator is subject to oversight conducted by the Danish CAA.

m. Birds and wildlife

Aalborg Air base/Aalborg airport experiences large bird activity in particular periods and time intervals, in the western part of the air base/airport area. The bird activity is usually concentrated over the water (The Limfjord) around dawn and the late afternoon hours. Crews are encouraged to raise awareness of birds during mentioned periods. Crews are also encouraged not to use intersection take-off from RWY 26R/L during mentioned periods due to increased risk of birdstrike.

n. TWY B + J not to be used during night operation due to no TWY edge lights.

o. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
08L	4E	PA-1
08R	2B	NINST
26L	2B	NINST
26R	4E	PA-3

p. Reduced Runway Separation Minima

With reference to VFG AD 1.1 section, pt. 4.2, reduced runway separation minima at

luftfartøjet flyttes ved egen kraft før det har fået skiftet hjul. Hvis flytning ikke sker så hurtigt, som vagthavende på Trafikkontoret anser for værende muligt, er denne bemyndiget til at iværksætte en flytning af luftfartøjet for ejeren/brugerens regning. Aalborg Lufthavn kan i nogle tilfælde hjælpe med flytning af luftfartøjet uden at det vil koste ejeren/brugeren noget (kun lette fly). I sådanne tilfælde kræver det dog, at ejer, bruger eller pilot underskriver en erklæring på, at Aalborg Lufthavn ikke kan holdes ansvarlig for skader sket på luftfartøjet i forbindelse med flytning af dette.

i. Non-Schengen flyvninger

Aalborg Lufthavn har ikke tilknyttet told og politi H24. Derfor skal lufthavnen adviseres ved flyvninger til og fra et non-Schengen land. Adviseering sker til Aalborg.airport@aal.dk og en detaljeret PAX liste fremsendes til:
njyl-graensekontrol@Politi.dk
senest 3 timer før ankomst/afgang. Såfremt lufthavnen adviseres senere end dette (eller slet ikke adviseres), kan der forventes forsinkelser, da politi skal udføre paskontrol både for ankommende og afgående passagerer og besætningsmedlemmer.

j. For alle afgående flyvninger skal en flyveplan eller en forkortet flyveplan afgives til ATS-meldekontoret på Aalborg før udrulning påbegyndes.

k. Faldskærmsudspring kan finde sted.

l. Civilt brug af militær basen

1. Aalborg Lufthavns civile operatør udfører kontrol og supervision med de militære faciliter på baggrund af en driftsaftale med militæret der tilsikrer at den lever op til EU Regulation No. 139/2014

2. Kun den civile operatør er indbefattet af tilsyn fra Trafikstyrelsen.

m. Fugle og vildt

Aalborg Lufthavn oplever store fugle aktivitet i specifikke perioder i den vestlige ende af Lufthavnen. Koncentrationen af fugle er som oftest over vand (Limfjorden) tidlig morgen, og sent aften (i forbindelse med sol op/ned) Piloter opfordres til at have fokus på fugle aktivitet i disse perioder. Der opfordres endvidere til ikke at benytte "intersection Take Off" på 26L/R i nævnte periode.

n. TWY B + J kan ikke benyttes efter mørkets frembrud grundet manglende TWY kantlys.

o. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
08L	4E	PA-1
08R	2B	NINST
26L	2B	NINST
26R	4E	PA-3

p. Reduceret baneadskillelsesminima

Med reference til VFG AD 1.1, punkt 4.2, benyttes reduceret baneadskillelsesminima

EKYT are approved for aircraft classified as Category 1, Category 2 and Category 3.

At RWY 08L/26R and RWY 08R/26L the following reduced runway separation minima distances shall be applied between aircraft when succeeding landing aircraft crosses the threshold or succeeding departing aircraft initiates the take-off roll.

- 600M between preceding Category 1 or 2 and succeeding Category 1
- 1500M between preceding Category 1 or 2 and succeeding Category 2
- 2400M if either preceding or succeeding aircraft is Category 3

Reduced runway separation will not be used between departing and preceding landed aircraft.

Traffic information will be given to succeeding aircraft.

q. LED lights

- All lights associated with RWY 08L and 26R
- RWY edge 08R and 26L
- TWY A, D, E, F, G, H, K, N

r. Communication with Aalborg Handling

Contact with Aalborg Handling on FREQ 131.555 are limited to 20 NM from AD.

på EKYT for luftfartøjstyper Kategori 1, Kategori 2 og Kategori 3.

På bane 08L/26R og bane 08R/26L benyttes følgende reducerede adskillelsesminima mellem luftfartøjer, når foran flyvende luftfartøj passerer tærsklen eller bagved startende luftfartøj påbegynder sit startrul.

- 600M mellem foran værende Kategori 1 eller 2 og efterfølgende Kategori 1
- 1500M mellem foran værende Kategori 1 eller 2 og efterfølgende Kategori 2
- 2400M, hvis enten foran værende eller efterfølgende luftfartøj er Kategori 3

Reduceret baneadskillelsesminima vil ikke blive benyttet mellem startende luftfartøj og foran landende luftfartøj.

Trafikinformationer vil blive givet til bagved flyvende luftfartøj.

q. LED lys

- Alle lys tilhørende RWY 08L and 26R
- RWY kantlys 08R and 26L
- TWY A, D, E, F, G, H, K, N

r. Kommunikation med Aalborg Handling

Kontakt med Aalborg Handling på FREQ 131.555 er begrænset til 20 NM fra AD.

Visual Approach Chart - **EKYT**

Aalborg (CIV/MIL)

AD ELEV : 8

ARP : 57 05 34.04N 009 50 56.99E

Aalborg Approach :	123.980	(FL 250 / 60 NM)
Aalborg Arrival :	120.705	(FL 150 / 40 NM)
Aalborg Tower :	118.305	(4000 FT / 25 NM)
	121.500	Emergency
ATIS :	120.480	
Aalborg Handling :	131.555	

FIS : Aalborg Approach 123.980

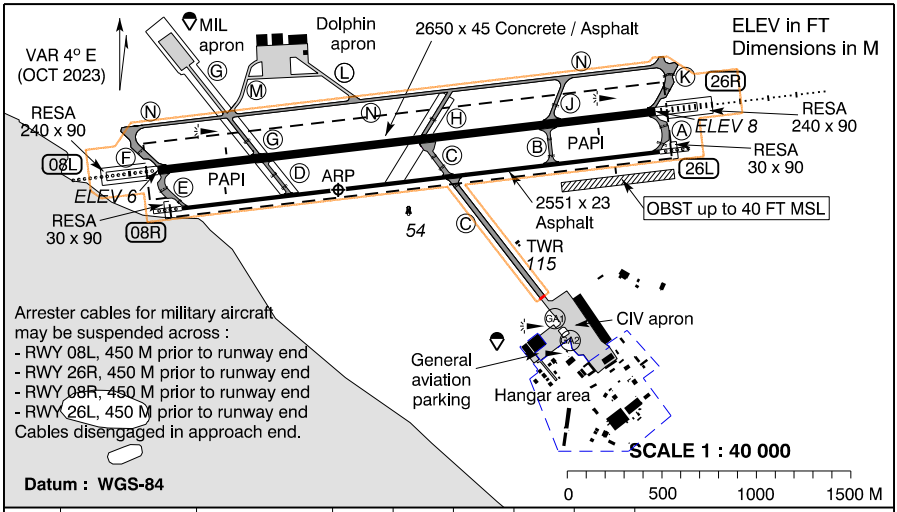
LOC 08L : 109.900
LOC 26R : 111.550

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA with airspace class D, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Aerodrome Chart - **EKYT**

Aalborg (CIV/MIL)



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
08L	083.3° GEO 079.3° MAG	57 05 37.37N 009 50 00.30E	E/F G D C H	2650 2151 2090 1243 1240	2650 2151 2090 1243 1240	2650 2151 2090 1243 1240	2650	PCN 66 / F / D / W / T Concrete / Asphalt Composite construction
26R	263.3° GEO 259.3° MAG	57 05 47.43N 009 52 36.63E	A/K J B H C	2650 2116 2082 1449 1449	2650 2116 2082 1449 1449	2650 2116 2082 1449 1449	2650	
08R	083.3° GEO 079.3° MAG	57 05 30.87N 009 50 07.68E	E	2551	2551	2551	2551	PCN 52 / F / D / X / U
26L	263.3° GEO 259.3° MAG	57 05 40.52N 009 52 38.07E	A	2551	2551	2551	2551	

RUNWAYS

RWY day marking 08L / 26R : THR, RWY NR, TDZ, Centre line, Edge.
08R / 26L : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
Lighting RWY 08L / 26R : PAPI, ALS, THR, TDZ 26R, Edge, Centre line, End.
Lighting RWY 08R / 26L : PAPI, ALS, THR, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAYS

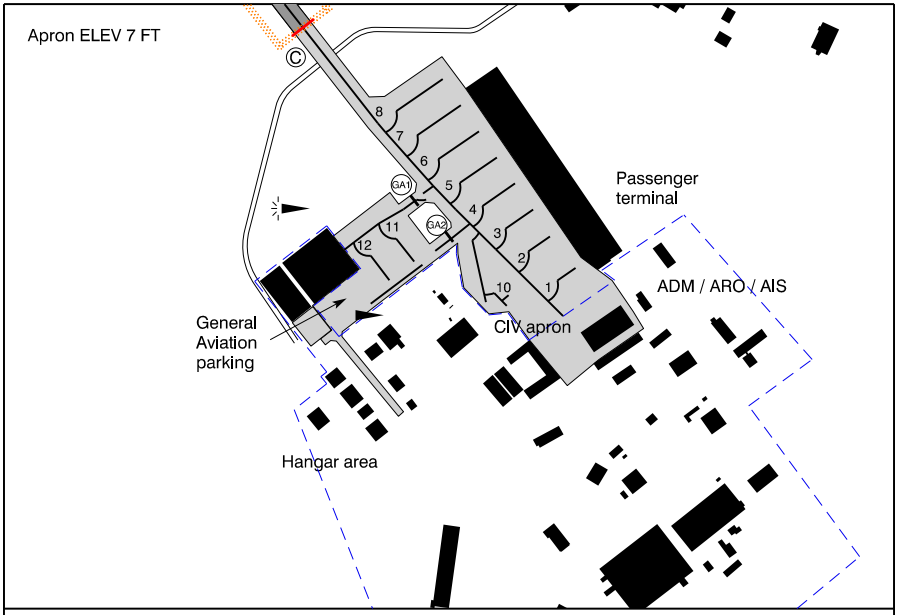
Width : A, C, D, E and G : 23 M. B and H : 15 M. F, N, J and K : 14 M.
M and L : 12 M. GA1 and GA2 : 20 M.
Pavement : Concrete / Asphalt
Strength : PCN 52 / F / D / W / T. Composite construction.
Day marking : Centre line, Edge, Holding position.

Lighting : A, C, D, E, F, G, H, K and N : Blue edge. RGL for RWY 08L/26R.

RWY slopes : Less than 1 %.

Changes : PAPI right side wingbars RWY 08R, 26L and 26R withdrawn.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKYT** — **Aalborg (CIV/MIL)**



CIV APRON PAVEMENT AND STRENTH

Stand 1
PCN 42 / F / D / W / T
Asphalt

Stand 2- 3
PCN 52 / R / D / W / T
Concrete

Stand 4 - 5
PCN 57 / R / D / W / T
Concrete

Stand 6 - 8
PCN 71 / R / D / W / T
Concrete

Stand 10
PCN 52 / F / D / W / T
Asphalt

Other parts og Apron :
PCN 39 / R / D / X / U
Other

Changes : Handover-point changed.

Aarhus

1. Location

19.4 NM NE of Århus
22.7 NM SE of Randers

2. Address

Aarhus Airport A/S
Ny Lufthavnsvej 24
DK-8560 Kolind

TEL: +45 87 75 70 00
Airport Office +45 87 75 70 50
AFS: EKAH
E-mail: aro@aar.dk

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: As AD
TWR: As AD
AD: Daily 0500-2100 (Daily 0400-2000)
ADO: As AD
ARO: As AD
AIS: As AD
MET: As ADO, otherwise
TEL: +45 39 15 72 72
FAX: +45 39 27 10 80

Outside said HR:

- PPR for non-scheduled traffic, submitted to ADO.
- PN for scheduled traffic, submitted to ADO.

5. Customs/Immigration

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

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

Fuel: 100LL (self-service only)
Jet A1 (1 truck)
Oil: NIL

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 7available 0530-2030 (0430-1930). Outside AD hours, category provided to commercial flights according to Aircraft category up to CAT 7. CAT 8 and 9 available on request no later than 8 hours before flight. CAT 8 - 9 subject to additional charge.

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

4 snowploughs, 4 sweepers, 1 snowblower and 2 runway deicers.

Chemicals: KFOR

1. Beliggenhed

19.4 NM NE for Århus
22.7 NM SE for Randers

2. Adresse

Aarhus Lufthavn A/S
Ny Lufthavnsvej 24
8560 Kolind

TEL: 87 75 70 00
Havnekontor 87 75 70 50
AFS: EKAH
E-mail: aro@aar.dk

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: Som AD
TWR: Som AD
AD: Dagligt 0500-2100 (Dagligt 0400-2000)
ADO: Som AD
ARO: Som AD
AIS: Som AD
MET: Som ADO, ellers
TEL: 39 15 72 72
FAX: 39 27 10 80

Uden for angivne tider:

- PPR for ikke-regelmæssig trafik, fremsat til ADO.
- PN for regelmæssig trafik, fremsat til ADO.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL (kun selvbetjening)
Jet A1 (1 tankvogn)
Olie: NIL

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

CAT 7 til rådighed 0530-2030 (0430-1930). I andet tidsrum er tjenesten tilpasset i overensstemmelse med den pågældende luftfartøjstype op til og med CAT 7. CAT 8 og 9 til rådighed efter anmodning. PPR senest 8 timer før start/landing. CAT 8 - 9 underlagt yderligere afgift.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

4 sneplove, 4 fejemaskiner, 1 snefræser og 2 baneafisere.

Kemikalier: KFOR

2. Clearance priorities:

1. Runway in use and associated access roads for Fire and Rescue
2. Taxiways from Apron to runway in use
3. Apron
4. Other runways and access roads for Fire and Rescue
5. Other areas

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM.
See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotel in airport

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

Aarhus
TEL: +45 87 31 50 10

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi and bus

16. Local Regulations/Remarks

a. Taxiing and parking

- TWR will allocate ACFT stand and give instructions for taxiing and parking. Request for marshaller assistance must be given to TWR on FREQ 118.530.
- TWY B approved for ACFT up to ICAO type D.
- TWY G approved for ACFT up to ICAO type B.
- On TWY A, B and G, the turning points for parking are marked by arrows with the ACFT stand number, where applicable. If marshaller assistance is required for parking, the ACFT must wait at the turning point. For parking in the GENERAL AVIATION area, wait for marshaller at turning point 15.
- ACFT with MTOM below 5700 KG and a wing span not wider than 15 M, shall normally park in the GENERAL AVIATION area.
- On ACFT stands 1C, 2, 3, 4, 5, 6, 7, parking without marshaller assistance may take place following guidance from A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System).
  On ACFT stands 15 and 16 no parking may take place without marshaller assistance.
  Marshaller assistance is required when a stand is used by more than one ACFT at the same time.

2. Rydningsprioriteter:

1. Bane i brug samt adgangsveje for Brand og Redning
2. Rulleveje fra Forplads til bane i brug
3. Forplads
4. Andre baner og adgangsveje for Brand og Redning
5. Øvrige områder

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Hotel i lufthavnen

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

Aarhus
TEL: 87 31 50 10

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa og bus

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Taxi og parkering

- TWR vil anvise parkeringsområde og give vejledning om taxi og parkering. Anmodning om marshaller assistance fremsættes til TWR på FREQ 118.530.
- TWY B er godkendt for luftfartøjer op til ICAO type D.
- TWY G er godkendt for luftfartøjer op til ICAO type B.
- På TWY A, B og G er positionerne for drej til parkering markeret ved pile med standpladsnummer, hvor relevant. Hvor marshaller assisteret parkering er nødvendig, skal luftfartøjet afvente ved en dreje position. Ved parkering i GENERAL AVIATION området afventes marshaller assistance ved drejeposition 15.
- Luftfartøjer med MTOM under 5700 KG og et vingespænd på ikke over 15 M, skal normalvis parkere i området for GENERAL AVIATION.
- Parkering på standpladserne 1C, 2, 3, 4, 5, 6, 7 kan ske uden marshaller assistance ved hjælp af A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System).

  Parkering på standplads 15 og 16 må dog ikke ske uden marshaller assistance.
  Marshaller assistance er påkrævet når en standplads anvendes af flere luftfartøjer på samme tid.

Marshaller assistance is compulsory for all stands and GA Parking.

- All ACFT stands are equipped with a stand number and a yellow STOP marking, extending left from the stand centre line. On ACFT stands 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7, an A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System) is installed.

b. De-icing and anti-icing of aircraft

De-icing and anti-icing of aircraft may take place on all parking stands, and can be requested via "Aarhus Airport Office" on frequency 131.555.

Information about treatment and consumption of fluid to be obtained from supervisor or from "Aarhus Airport Office" on frequency 131.555.

c. School Flights

Prior permission required (PPR) for all school flights. TEL +45 87 75 70 50

d. Flight plan

For all departing flights a complete flight plan or an abbreviated flight plan shall be submitted to the ATS reporting office at Aarhus before taxiing.

e. Removal of disabled aircraft from the runway.

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

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

f. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
10R	4E	PA-1
28L	4E	PA-2
10L	4B	NINST
28R	4B	NINST

g. Operational hours

Aarhus TMA and CTR may be established outside published AD hours of operation. REF ENR 1.1, chapter 6: As TMA, CTR and FIZ are not established H24, information as to whether the area concerned is established shall be obtained from ATS-unit ACC København (Callsign Copenhagen Control or Copenhagen Information)

h. Reduced Runway Separation Minima

1) With reference to VFG AD 1.1 section 4.2, reduced runway separation minima are ap-

Marshaller assistance er påkrævet for parkering på alle GA standpladser.

- Alle standpladser er forsynet med et standpladsnummer og gule STOP afmærkninger til venstre for standpladsens centerlinie. På standpladserne 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 er der etableret A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System) parkeringssystem.

b. Afisning og antiisbehandling

Afisning og antiisbehandling af luftfartøjer må udføres på alle parkeringspladser, og anmodning herom kan ske via "Aarhus Airport Office" på frekvensen 131.555.

Information om behandling og forbrug af væske kan indhentes hos "supervisor" eller hos "Aarhus Airport Office" på frekvensen 131.555.

c. Skoleflyvning

Skoleflyvning er kun tilladt efter forud indhentet tilladelse (PPR). TEL 87 75 70 50.

d. Flyveplan

For alle afgående flyvninger skal flyveplan eller forkortet flyveplan afgives til ATS meldekontoret på Aarhus før rulning påbegyndes.

e. Fjernelse af beskadiget luftfartøj fra bane.

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

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

f. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
10R	4E	PA-1
28L	4E	PA-2
10L	4B	NINST
28R	4B	NINST

g. Tjenestetider

Aarhus TMA og Kontrolzone kan være åbent udenfor publicerede åbningstider. REF ENR 1.1, kapitel 6: Hvor TMA, CTR og FIZ ikke er etableret H24, skal oplysning om hvorvidt det pågældende område er etableret, indhentes hos ATS-enhed ACC København (kaldesignal Copenhagen Control eller Copenhagen Information)

h. Reduceret minima for baneadskillelse:

1) I henhold til VFG AD 1.1 afsnit 4.2 anvendes reduceret baneadskillelse mellem luftfar-

proved for aircraft classified as category 1 or category 2.

2) The following reduced runway separation minima apply between aircraft and must exist when a succeeding landing aircraft has crossed the threshold or a succeeding departing aircraft commences the take-off run.

a) 600 M between preceding category 1/2 and succeeding category 1.

b) 1500 M between preceding catagory 1/2 and succeeding category 2.

3) ATC will provide traffic information to succeeding aircraft when reduced runway separation is applied.

i. Gliding

1) Glider Area within Aarhus CTA/TMA, see AD 2. EKAH - GLIDER AREA

2) Glider area will be activated on request by Aarhus Approach according to agreement between Aarhus ATC and Dansk Svæveflyver Union (DSvU).

3) VFR traffic may obtain information about active glider area on the TOWER/APPROACH frequency and will receive traffic information according to airspace classification.

4) IFR traffic will be separated from any active glider area.

Note: Gliding may take place below the area, whether the area is active or not.

tøjer kategoriseret som kategori 1 eller kategori 2.

2) Følgende minima for reduceret baneadskillelse skal være til stede når et foregående landende luftfartøj passerer banetærsklen, eller når et foregående afgående luftfartøj påbegynder sin start.

a) 600 M mellem foregående kategori 1/2 og efterfølgende kategori 1

b) 1500 M mellem foregående kategori 1/2 og efterfølgende kategori 2.

3) ATC vil udstede trafikinformation til efterfølgende luftfartøj, når reduceret baneadskillelse anvendes.

i. Svæveflyvning

1) Svæveflyveområde i Aarhus CTA/TMA, se AD 2. EKAH - GLIDER AREA.

2) Svæveflyveområde åbnes (aktiveres) af Aarhus Approach i henhold til samarbejdsaftale mellem Aarhus Approach og Dansk Svæveflyver Union (DSvU).

3) VFR-flyvninger kan indhente oplysninger om, hvorvidt svæveflyveområdet er aktivt på TOWER/APPROACH frekvensen og vil modtage trafikinformationer jf. luftrumsklasse.

4) IFR-flyvninger vil blive separeret fra et aktivt svæveflyveområde.

Note: Opmærksomheden henledes på, at der kan foregå svæveflyvning under området, uanset om dette er aktivt eller ej.

Visual Approach Chart - **EKAH**

Aarhus

AD ELEV : 82

ARP : 56 18 00.06N 010 37 08.43E

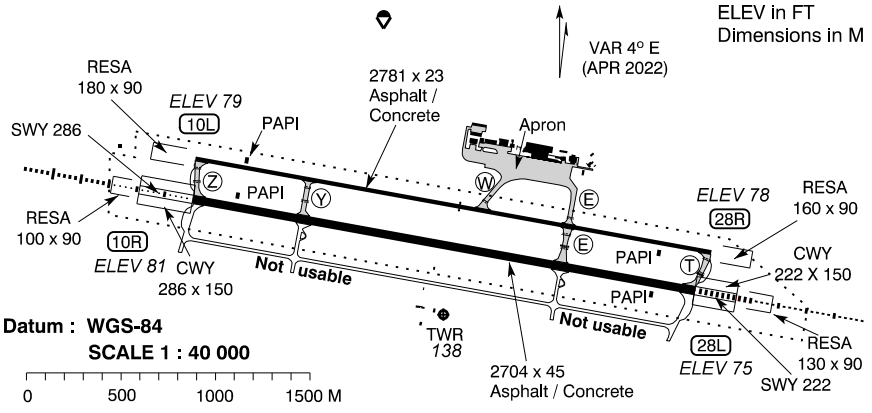
Aarhus Approach :	119.280 (FL 250 / 60 NM)
Aarhus Tower :	118.530 (4000 FT / 25 NM)
	121.500 Emergency
Aarhus Airport Office :	131.555
ATIS :	125.155
LOC 10R :	111.900
LOC 28L :	111.100

FIS : Aarhus Approach 119.280

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : ATIS FREQ changed.

Aerodrome Chart - **EKAH** **Aarhus**



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
10R	100.3° GEO 096.3° MAG	56 18 19.77N 010 35 51.24E	Z Y	2704 2135	2926 2357	2926 2357	2704	PCN 76 / R / B / X / U
28L	280.3° GEO 276.3° MAG	56 18 04.17N 010 38 25.84E	T E	2704 2000	2990 2286	2990 2286	2704	
10L	100.3° GEO 096.3° MAG	56 18 26.76N 010 35 52.07E	Z Y W E	2781 2188 1285 791	2781 2188 1285 791	2781 2188 1285 791	2781	PCN 120 / F / B / W / T
28R	280.3° GEO 276.3° MAG	56 18 10.71N 010 38 30.95E	T E W	2781 2012 1556	2781 2012 1556	2781 2012 1556	2781	

RWY day marking 10R / 28L : THR, RWY NR, TDZ, Centre line, Edge.
10L / 28R : THR, RWY NR, Aiming point, TDZ, Centre line.

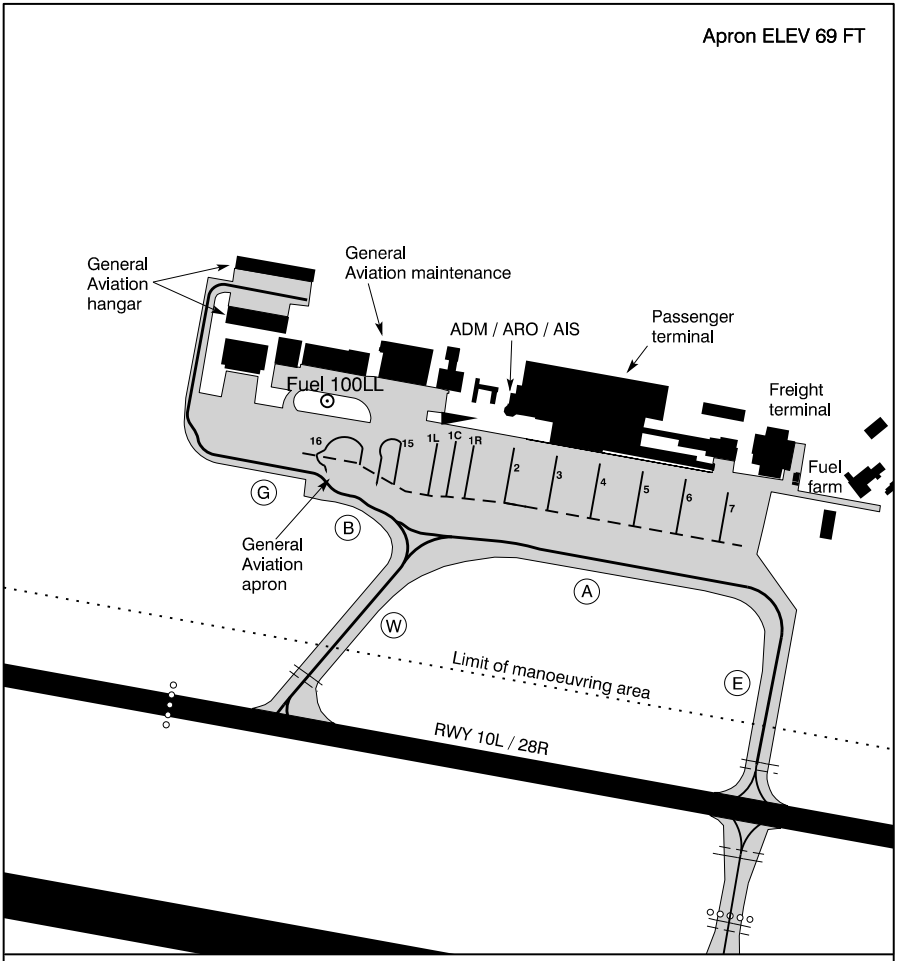
Lighting RWY 10R/ 28L : PAPI, ALS, THR, TDZ 28L, Centre line, Edge, SWY, End.
Lighting RWY 10L / 28R : THR, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAYS
Width : A, B, E, T, W, Y, Z : 23 M. G : 10 M.
Pavement : A, B, E, G, W, Y, Z : Asphalt. T : Asphalt / Concrete.
Strength : E, W, Y : PCN 120 / F / B / W / T. A, B : PCN 76 / F / B / X / U. T : PCN 76 / R / B / X / T.
Z : PCN 76 / R / B / X / U. G : 76 / R / B / X / U
Day marking : Centre line, Holding position.
Lighting : Blue edge LIL. RGL for RWY 10R / 28L at holding PSN TWY Z, Y, E and T, and RWY 10L / 28R north of RWY at holding PSN TWY E and W.
Centre line green / yellow on TWY E.
Taxiing guidance system : Sign boards.

All RWY slopes : Less than 0.07 %.

Changes : Declared distances PSN TWY W added.

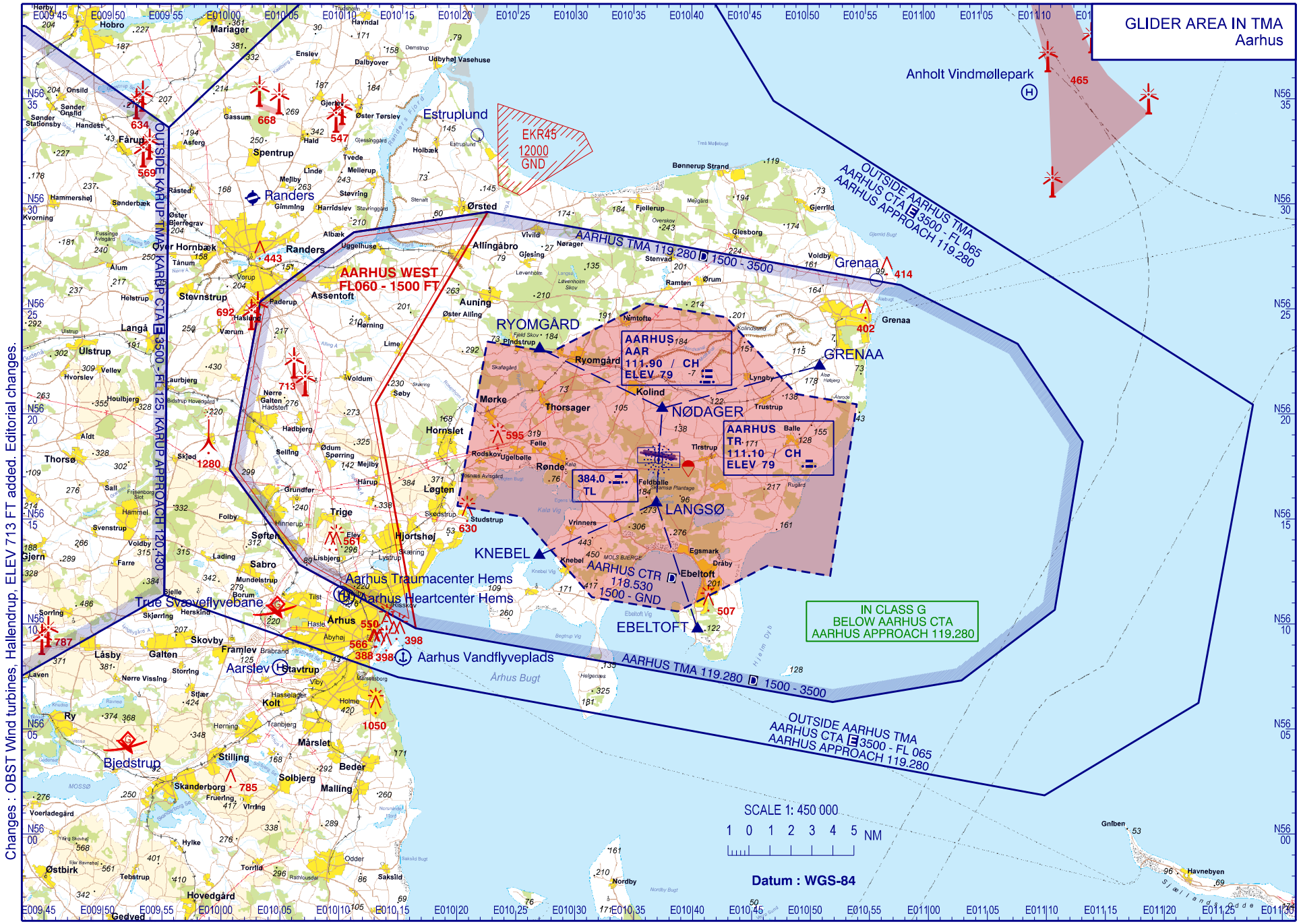
Aircraft Parking / Docking Chart - **EKAH** **Aarhus**



TAXIWAYS
See aerodrome chart

APRON
Pavement : Concrete
Strength : PCN 76 / R / B / X / U

Changes : WDI added.


GLIDER AREA IN TMA
Aarhus
Changes : OBST Wind turbines, Hallendrup, ELEV 713 FT added. Editorial changes.
AARHUS WEST
FL060 - 1500 FT
AARHUS TMA 119.280 D 1500 - 3500
OUTSIDE AARHUS TMA
AARHUS CTA E 3500 - FL 065
AARHUS APPROACH 119.280
OUTSIDE KARUP TMA
KARUP CTA E 3500 - FL 125, KARUP APPROACH 120.430
EKR45
12000
GND
RYOMGÅRD
AARHUS
AAR
111.90 / CH
ELEV 79
GRENAA
NØDAGER
AARHUS
TR
111.10 / CH
ELEV 79
384.0
TL
LANGSØ
KNEBEL
AARHUS CTR D
118.530
1500 - GND
EBELTOFT
IN CLASS G
BELOW AARHUS CTA
AARHUS APPROACH 119.280
Anholt Vindmøllepark
Estruplund
Randers
Grenaa
Aarhus Traumacenter Hems
Aarhus Heartcenter Hems
Aarhus Vandflyveplads
Aarslev
Bjedstrup
True Svæveflyvebane
SCALE 1: 450 000
1 0 1 2 3 4 5 NM
Datum : WGS-84

Anholt

1. Location

0.3 NM ESE of Anholt town.

2. Address

Copenhagen Air Taxi A/S
Københavns Lufthavn
Lufthavnsvej 34-38
DK-4000 Roskilde

TEL Administration: +45 46 19 11 14
TEL ADO: +45 21 54 57 57
Pay-phone (for coins): No

3. Approved for

a. VMC day operations
b. Self-service only

4. Operational hours

AD: Daily SR-SS (Daily SR-SS)

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

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

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen Countries. Customs clearance PN 1 HR, submitted within AD hours, TEL +45 21 54 57 57.

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

Fuel: No
Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No

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

-

12. Restaurant

-

13. Tourist Office

Anholt

TEL +45 86 31 91 33
FAX +45 86 31 92 07

14. Medical Facilities

-

15. Transport

-

16. Local Regulations/Remarks

a. Overflying Anholt town should be avoided.
b. Following types of operations from the aerodrome are not permitted:

1. Beliggenhed

0.3 NM ESE for Anholt by.

2. Adresse

Copenhagen Air Taxi A/S
Københavns Lufthavn
Lufthavnsvej 34-38
4000 Roskilde

TEL Administration: 46 19 11 14
TEL ADO: 21 54 57 57
Mønt TEL: Nej

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider:

AD: Dagligt SR-SS (Dagligt SR-SS)

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

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

5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra Schengenlande. Toldkontrol PN 1 HR, fremsat i flyvepladsens åbningstid, TEL 21 54 57 57.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Nej
Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

-

12. Restaurant

-

13. Turistkontor

Anholt

TEL 86 31 91 33
FAX 86 31 92 07

14. Lægehjælp

-

15. Transport

-

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Undgå overflyvning af Anholt by.
b. Flyvning er ikke tilladt i forbindelse med:

Sightseeing flights, parachute dropping flights, acrobatic flights, towing gliders, towing advertising banner (and the like), and dropping advertising material.

c. Permission is required from the administrative authority for landing exercises and flight with ultra light aircraft or helicopter. However, flight with helicopter is permitted in connection with ambulance flight, and search and rescue mission or the like.

d. Strips alongside runway are not usable due to rough surface and areas of loose sand.

e. Parking of aircraft within the marked parking area only due to loose sand. Parking in runway strips strictly prohibited.

f. Company frequency used for Operational Control: 131.500 MHZ
- Callsign: "AIRCAT ANHOLT".

g. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
03	1A	NINST
21	1A	NINST

Rundflyvning, faldskærmsflyvning, kunstflyvning, motorflyoptræk af svævefly, reklameflyvning med banner (og lign.) og reklamenedkastning.

c. Koncessionshaverens tilladelse skal indhentes ved Landingsøvelser og flyvning med ultralette luftfartøjer eller helikoptere. Helikopterflyvning er dog tilladt i forbindelse med ambulanceflyvning, eftersøgnings- og redningsmissioner og lignende.

d. Sikkerhedszonerne er uanvendelige på grund af ujævn overflade og områder med løst sand.

e. Parkering kun inden for det afmærkede parkeringsområde på grund af områder med løst sand. Parkering i sikkerhedszonen strengt forbudt.

f. Kompagnifrekvens til brug for operationel kontrol: 131.500 MHZ
- Kaldesignal: "AIRCAT ANHOLT".

g. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
03	1A	NINST
21	1A	NINST

Visual Approach Chart - **EKAT**

ANHOLT

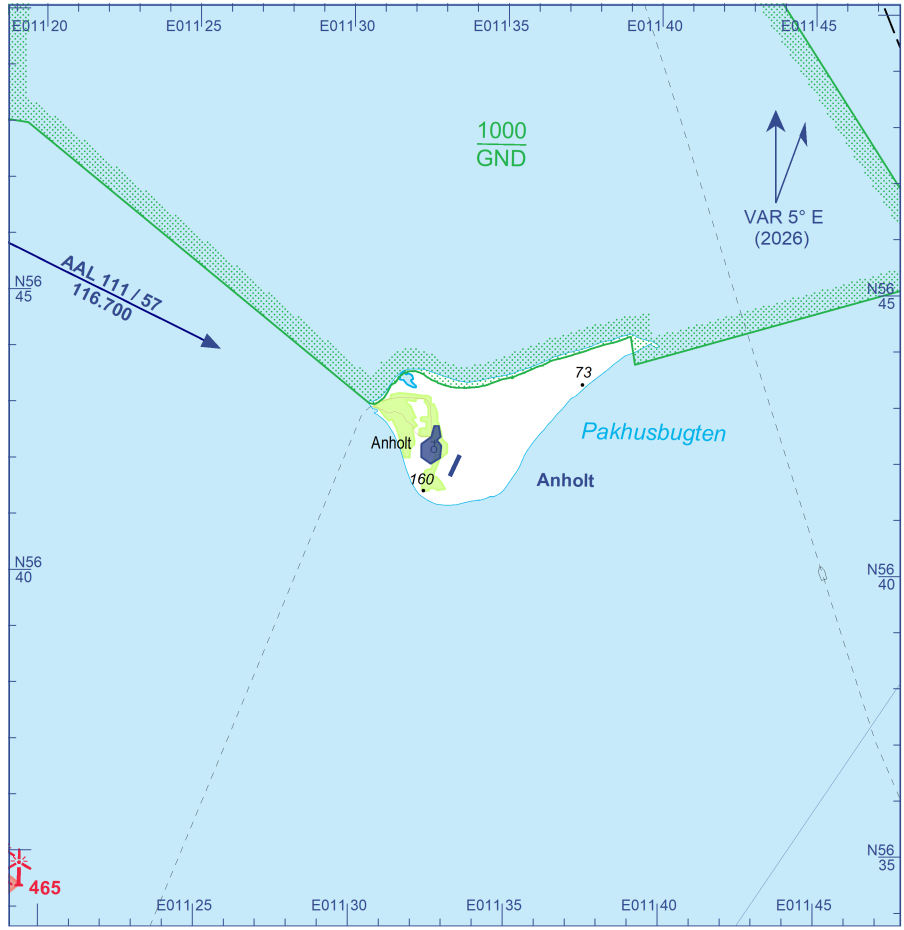
AD ELEV : 23

ARP : 56 41 56.00N 011 33 20.99E *

Radio : NIL

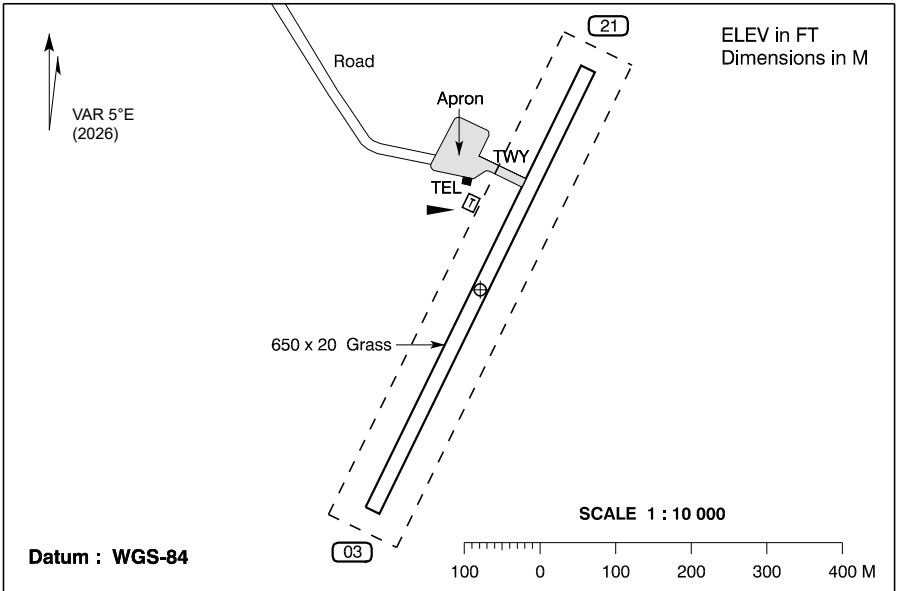
FIS : Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : VAR changed.

Aerodrome Chart - **EKAT** **Anholt**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
03	026º GEO 021° MAG	56 41 46N * 011 33 13E	650	650	650	650	-
21	206º GEO 201° MAG	56 42 05N * 011 33 29E					

RWY day marking : THR, Edge.

TAXIWAY
Width : 12 M
Pavement : Concrete

APRON
Pavement : Concrete

RWY slope : -

Changes : Chart ID, VAR and magnetic directions changed.

Billund

1. Location
1 NM NE of Billund

2. Address
Billund Lufthavn
Passagerterminalen 10
DK-7190 Billund

TEL:	+45 76 50 50 50
ATIS ARR TEL:	+45 76 50 50 79
ATIS DEP TEL:	+45 76 50 50 78
"Billund Marshaller":	131.505
E-mail Billund Airport:	info@bll.dk
E-mail, Operational requests:	briefing@bll.dk
Website:	bll.dk
AFS:	EKBI

3. Approved for
VMC day and VFR night operations

4. Operational hours
APP: H24
TWR: H24
AD: H24
ADO: H24
ARO: H24
AIS: H24
MET: H24
Rescue and Fire Fighting Services: See item 9

5. Customs/Immigration:
The airport is open for traffic to/from all States.
H24.
E-mail: toldbillund@toldst.dk
TEL: +45 72 38 05 40

6. Fuel, Oil and De-icing Fluid, etc.
Fuel: Jet A1 (2900 l/min),
Gravity refuelling possible.
Payment: Only accepted with carnet fuel cards from Air BP or DCC & Shell Aviation Denmark.
Oil: NIL
De-icing: See item 16

7. Hangar Space for Visitors
Via FBOs (Fixed Base Operator)

8. Repair Facilities Available
As per agreement

9. Rescue and Fire Fighting Service
CAT 7. CAT 8 available with PPR.

10. Seasonal Availability
All seasons.
1. Type of clearing equipment:
Mechanical snow clearing with plough and sweeper.
Chemicals: KFOR and NAFO.
2. Clearance priorities:
   1. Active runway, access roads from the fire station to runway in use and HEMS
   2. Taxiways towards the active runway
   3. Apron(s)
   4. Other access roads and other areas

1. Beliggenhed
1 NM NE for Billund

2. Adresse
Billund Lufthavn
Passagerterminalen 10
7190 Billund

TEL:	76 50 50 50
ATIS ARR TEL:	76 50 50 79
ATIS DEP TEL:	76 50 50 78
"Billund Marshaller":	131.505
E-mail Billund Airport:	info@bll.dk
E-mail, operative anliggender::	briefing@bll.dk
Hjemmeside:	bll.dk
AFS:	EKBI

3. Godkendt til
VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider
APP: H24
TWR: H24
AD: H24
ADO: H24
ARO: H24
AIS: H24
MET: H24
Brand- og Redningstjeneste: se punkt 9

5. Told/Pas
Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande.
H24
E-mail: toldbillund@toldst.dk
TEL: 72 38 05 40

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m
Brændstof:: Jet A1 (2900 l/min),
Pistoltankning muligt.
Betaling accepteres: Kun med carnet kort fra Air BP eller DCC & Shell Aviation Denmark.
Olie: NIL
Afisning: Se punkt 16

7. Hangarplads for besøgende
Via FBO´erne (Fix Base Operator)

8. Reparationsmuligheder
Efter aftale

9. Brand og redningstjeneste
CAT 7. Mulighed for CAT 8 med PPR.

10. Sæsonmæssig anvendelighed
Hele året.
1. Snerydningsudstyr til rådighed:
Snerydning med sneplov og fejemaskine.
Kemikalier: KFOR og NAFO.
2. Rydningsprioriteter:
   1. Aktiv bane, tilkørselsvej fra brandstation til aktiv bane og HEMS
   2. Rulleveje til aktiv bane
   3. Forplads(er)
   4. Andre tilkørselsveje og andre områder.

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM. See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel
Yes

12. Restaurant
Yes

13. Tourist Office
visitbillund.dk

14. Medical Facilities
University Hospitals in Aarhus and Odense. Hospitals in Grindsted, Kolding and Vejle.

15. Transport
Taxi, bus and rental car

16. Local Regulations/Remarks

Restrictions on Movement Area

Permission to enter Apron South via intermediate holding position west of Stand 1 must be obtained from Billund TWR FREQ 129.505 MHz.

Departure Clearance

Departure clearance shall be requested at Billund TWR on 129.505.

Noise abatement provisions

a. The noise abatement provisions may be deviated, if the Air Traffic Controller or the Pilot-in-Command judges it necessary for safety reasons (ex. CB´s etc. in the approach and take-off sectors)

b. Traffic circuits shall be executed north of the runway (except helicopters from Heligrass, ref. f)

c. In the period 2200-0700 local time valid for jet aeroplanes irrespective of weight and for propeller and turboprop aeroplanes MTOM above 5700 kg whenever possible:
- landing on RWY 09 shall be avoided, if RWY 27 is runway in use and
- take-off from RWY 27 shall be avoided, if RWY 09 is runway in use.

d. VFR departure RWY 27.
Overflying the city of Billund should be avoided whenever possible. Jet aircraft shall commence take-off from the end of the runway.

e. Departure restrictions

RWY 27:

Jet ACFT

Take-off shall be commenced from the beginning of the RWY, however, in the period 0700-2200 jet ACFT up to and including ICAO code letter C may take off from TWY M or east of it.

As far as possible, a right turn of minimum 30° shall be initiated when passing 700 FT MSL and the end of the runway has been passed at the same time. This direction shall be kept until further instructions from ATC.

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel
Ja

12. Restaurant
Ja

13. Turistkontor
visitbillund.dk

14. Lægehjælp
Universitetshospitaler i Aarhus og Odense. Hospitaler i Grindsted, Kolding og Vejle.

15. Transport
Taxa, bus og lejebil

16. Lokale regler/Bemærkninger

Restriktioner i Trafikområdet

Tilladelse til at benytte Apron Syd via mellemliggende venteposition vest for standplads 1 skal indhentes fra Billund TWR frekvens 129.505 MHz.

Afgangsklarering

Anmodning om afgangsklarering skal ske til Billund TWR på 129.505.

Støjbegrænsende bestemmelser

a. Der kan afviges fra støjrestriktionerne, såfremt ATC eller luftfartøjschef vurderer det nødvendigt af sikkerhedsmæssige grunde (f.eks. CB-aktivitet mv. i indflyvnings- eller udflyvningssektorerne).

b. Trafikrunder skal foretages nord for banen (undtagen helikoptere fra Heligrass, ref. f.).

c. I perioden 2200-0700 lokal tid gældende for jetluftfartøjer uanset vægt og for propel- og turboprop luftfartøjer med MTOM over 5700 kg skal så vidt muligt:
- landing på RWY 09 undgås, hvis RWY 27 er bane i brug og
- start på RWY 27 undgås, hvis RWY 09 er bane i brug.

d. VFR start RWY 27
Overflyvning af Billund by skal undgås, når det er muligt. Jetluftfartøjer skal starte fra baneenden.

e. Startrestriktioner

RWY 27:

Jet luftfartøjer

Start skal ske fra banens begyndelse, dog må jet-luftfartøjer til og med ICAO kodebogstav C i perioden 0700-2200 starte fra TWY M eller øst herfor.

Højredrej på minimum 30° skal så vidt muligt påbegyndes ved passage af 700 FT MSL, når baneenden samtidig er passeret. Denne retning skal holdes, indtil yderligere instruktion modtages fra ATC.

Propeller and turboprop ACFT

In the period 2300-0600 local time or if MTOM is above 5700 kg: Take-off shall be commenced from TWY M or east hereof and, as far as possible, a right turn of minimum 30° shall be initiated when passing 700 FT MSL and the end of the runway has been passed at the same time. This direction shall be kept until further instructions from ATC.

RWY09:

a. All departures will as far as possible be instructed to climb on runway direction until 2 NM east of THR RWY 27. This direction shall be kept until further instructions from the ATC are given or leaving CTR.

f. School and training flights

School and training flights are allowed only if prior permission (PPR) has been obtained from ARO or TWR. Permission will only be granted on weekdays 0900-1500 local time.

g Restrictions valid for helicopters

Take-off with turbine helicopters on RWY 27 with MTOM 5.700 kg shall be commenced from PSN B/F or east hereof.

Take-off and landing from Heligrass may take place only if prior permission has been obtained from Billund Airport.

Traffic circuits and routing to and from Heligrass are restricted. Specified instructions can be obtained from Billund Airport.

School and training flights with landing circuits from Heligrass are allowed only on weekdays in the period 0900-1700 local time.

Parking and handling

All operators, commercial and private, must make prior arrangements with a handling agent for services and/or parking at Billund Airport.

All aircraft above 3.500KG MTOM require slot coordination via Airport Coordination Denmark A/S (ACD): www.airportcoordination.com

For business traffic, taxi flights and general aviation Prior Permission Required (PPR) is mandatory via a Fixed Base Operator (FBO):

https://www.bll.dk/om-lufthavnen/aviation/business-and-general-aviation

Requests for military flights, calibration flights and other requests can be directed to Billund Airport: briefing@bll.dk

For flights within Schengen the following exemptions apply: Operators with residency at Billund Airport and intention to park directly at own apron/premises, aircraft with prior arrangement with a proprietor for parking at their apron/premises, aircraft in distress or urgency, flights engaged in Search and Rescue.

Propel- og turboprop luftfartøjer

I perioden 2300-0600 lokal tid eller hvis den maksimale startmasse er over 5700 kg skal luftfartøjer starte fra TWY M eller øst herfor og så vidt muligt påbegynde et højredrej på minimum 30° ved passage af 700 FT, når baneenden samtidig er passeret. Denne retning skal holdes, indtil yderligere instruktioner modtages fra ATC.

RWY 09:

a. Alle starter vil så vidt muligt blive instrueret i at fortsætte på baneretningen indtil 2 NM øst for THR RWY 27. Denne retning skal holdes indtil yderligere instruktion modtages fra ATC eller CTR forlades.

f. Skole- og øvelsesflyvning

Skole- og øvelsesflyvning er kun tilladt efter forud indhentet tilladelse (PPR) fra ARO eller TWR. Tilladelse vil kun blive givet på hverdage 0900-1500 lokal tid.

g. Restriktioner gældende for helikoptere

Turbinehelikoptere med MTOM > 5.700 kg skal på RWY 27 starte fra PSN B/F eller øst herfor.

Start og landing på Heligrass må kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra Billund Lufthavn.

Landingsrunder og ruteføring fra Heligrass er restrikterede. Detaljerede instruktioner kan indhentes fra Billund Lufthavn.

Skole- og træningsflyvning med landingsrunder fra Heligrass er kun tilladte på hverdage i perioden 0900-1700 lokal tid.

Parkering og handling

Alle operatører, kommercielle og private, skal på forhånd have en aftale med en handling agent for service og/eller parkering på Billund Lufthavn.

Alle luftfartøjer over 3.500KG MTOM kræver slotkoordinering via Airport Coordination Denmark A/S (ACD): www.airportcoordination.com

For forretningsfly, taxaflyvninger og privatflyvning er forudgående tilladelse påkrævet (PPR) via en fast baseoperatør (FBO):

https://www.bll.dk/om-lufthavnen/aviation/business-and-general-aviation

Forespørgsler på militærflyvninger, kalibreringsflyvninger og andre ønsker kan rettes til Billund Lufthavn: briefing@bll.dk

For flyvninger indenfor Schengen gælder følgende undtagelser: Operatører hjemmehørende på Billund Lufthavn med hensigt at parkere direkte på egen forplads/lokalitet, luftfartøjer med forudgående aftale med en ejer om parkering ved deres forplads/lokalitet, luftfartøjer i nød eller med prioritet, flyvninger involveret i eftersøgning og redning.

For commercial air traffic embarking and disembarking passengers, cargo and mail shall take place on the Aprons.

Apron North: C-SRA established permanently. Apron South: Demarcated area established permanently. Other security restricted areas (dynamic C-SRA or SRA) are established when required. Passenger commercial air traffic with MTOM below 15.000 kg must depart at least from demarcated area. Passenger commercial air traffic with MTOM 15.000 kg or above must depart from C-SRA. Cargo air traffic must depart at least from SRA, when departing with secured cargo. Arriving passenger and cargo air traffic must land at least to demarcated area. Non-commercial air traffic*) with MTOM below 45.500 kg must depart at least from demarcated area. Non-commercial air traffic with MTOM 45.500 kg or above must depart from C-SRA. Arriving non-commercial air traffic must land at least to demarcated area. Billund Airport accepts air traffic to Apron South with a maximum of 19 passengers. Air traffic with more than 19 passengers shall be handled from Apron North unless special agreement has been made with Billund Airport.

*) Rules for non-commercial air traffic includes SPO-, EMS-, HEMS- and ATO-operations.

De-icing

De-icing can be expected on de-icing platform, Apron North from OCT 01 to APR 30. Request de-icing at Billund Handling FREQ 131.905 MHz. When requesting ATC clearance please report, if de-icing has been requested.
Information about treatment and consumption of fluid to be obtained from the de-icing supervisor on FREQ 131.805 MHz (callsign "Billund de-icing North") or from "Billund Handling" on FREQ 131.905 MHz.

For VHF communication between the aircraft and Billund De-icing,the aircraft registration shall be used as callsign.

Removal of disabled aircraft from the runway.

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

If a damaged aircraft is not removed from the runway as quickly as considered necessary for reasonable dispatch of the traffic, the aircraft will be removed on the account of the owner or user.

Flight plan

All departing flights shall submit a flight plan or an abbreviated flight plan to ATS reporting office (ARO) before departure.

Gliding

Glider Areas.

Each glider area will be activated on request by Billund Approach according to agreement between Billund Approach and Dansk Svæveflyver Union.

Erhvervsmæssig flyvning skal benytte "Aprons" når de afsætter eller tager passagerer ombord, eller når de laster/losser fragt og post.

Apron Nord: C-SRA etableret permanent. Apron Syd: Demarkeret område etableret permanent. Andre security beskyttede områder (dynamisk C-SRA eller SRA) er etablerede efter behov. Erhvervsmæssig flyvning med passagerer med MTOM under 15.000 kg skal som minimum starte fra demarkeret område. Erhvervsmæssig flyvning med MTOM 15.000 kg eller derover skal starte fra C-SRA. Fragtflyvninger skal som minimum starte fra SRA, når de medbringer sikret fragt. Ankommende passager- og fragtflyvninger skal som minimum lande til demarkeret område. Ikke-erhvervsmæssig flyvning *) med MTOM under 45.500 kg skal som minimum starte fra demarkeret område. Ikke erhvervsmæssig flyvning med MTOM 45.500 kg eller derover skal starte fra C-SRA. Ankommende ikke-erhvervsmæssig flyvning skal som minimum lande til demarkeret område.Billund Lufthavn accepterer flyvninger til Apron Syd med et maksimum af 19 passagerer. Flyvninger med mere end 19 passagerer skal handles via Apron Nord med mindre der er indgået speciel aftale med Billund Lufthavn.

*) Regler for ikke-erhvervsmæssige flyvninger omfatter SPO-, EMS-, HEMS- og ATO-operationer.

Afisning

Afisning kan forventes på afisningsplatformen, Apron North fra 01 OCT til 30 APR. Anmod om afisning ved Billund Handling på FREQ 131.905 MHz. Ved anmodning om ATC clearance rapporter om de-icing er blevet bestilt.
Information om behandling og forbrug af væske kan fås af de-icing supervisor på FREQ 131.805 MHz(callsign "Billund de-icing North") eller "Billund Handling" på FREQ 131.905 MHz.

Ved VHF kommunikation mellem luftfartøj og Billund De-icing, skal luftfartøjets registrering bruges som kaldesignal.

Fjernelse af beskadiget luftfartøj fra bane.

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

I tilfælde af, at et beskadiget luftfartøj ikke fjernes fra banen så hurtigt, som det anses for nødvendig for en rimelig afvikling af trafikken, skal luftfartøjet fjernes for ejerens eller brugerens regning.

Flyveplan

Alle afgående flyvninger skal afgive flyveplan eller forkortet flyveplan til ATS meldekontoret (ARO) før afgang.

Svæveflyvning

Svæveflyveområder.

Svæveflyveområder åbnes (aktiveres) af Billund Approach i henhold til samarbejdsaftale mellem Dansk Svæveflyver Union og Billund Approach.

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.

When flying in an active area the requirement for transponder - in airspace class C - is suspended.

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

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.

Ved flyvning i et aktivt område er kravet om transponder - i luftrumsklasse C - suspenderet.

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 omdisse 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 safetyrapporteringssystem, 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

Log ind med adgangskode: EKBI#IQSMS_2025

Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
09	4E	PA-3B
27	4E	PA-3B

Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
09	4E	PA-3B
27	4E	PA-3B

Visual Approach Chart - **EKBI**

BILLUND

AD ELEV : 246

ARP : 55 44 25.16N 09 09 06.40E

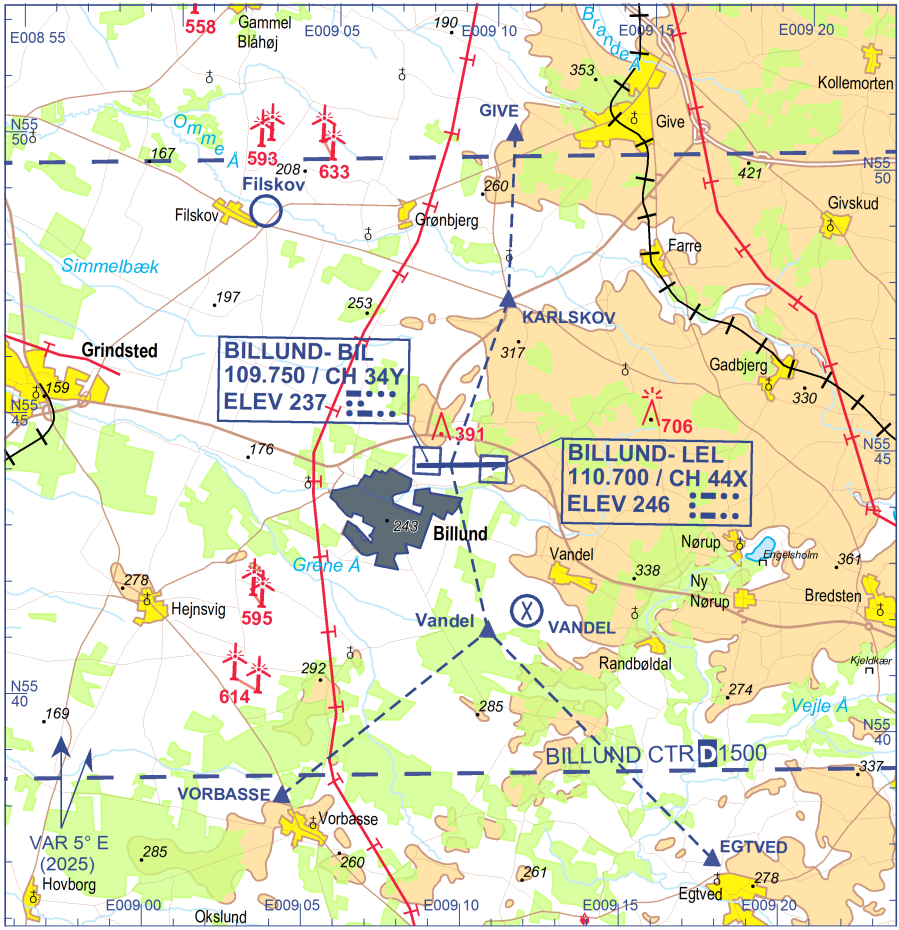
Billund Approach :	127.580	(FL 250 / 50 NM)
Billund Arrial :	119.255	(FL 200 / 50 NM)
Roskilde Tower :	119.005 (ARR)	(4000 FT / 25 NM)
	129505 (DEP)	(4000 FT / 25 NM)
	121.500 Emergency	
ATIS :	118.780 (ARR)	(FL 200 / 60 NM)
	129.105 (DEP)	(1000 FT / 5 NM)

LOC 09 : 109.750
LOC 27 : 110.700

FIS : Copenhagen Information 127.080

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA´s with airspace class C, not shown on chart. Refer to ANC 1:500 000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : Updated chart. AD ELEV and VAR changed. Editorial changes.

Aerodrome Chart - **EKBI**

Billund

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	086.8° GEO 082° MAG	55 44 23.26N 009 08 05.35E	D A B F C	3101 2887 2350 2323 2033	3101 2887 2350 2323 2033	3101 2887 2350 2323 2033	2951	PCN 110 / F / A / X / T
27	266.8° GEO 262° MAG	55 44 28.22N 009 10 45.66E	K M Y C B	2951 O / R 3101 2172 1551 1048 693	2951 O / R 3101 2172 1551 1048 693	3101 2322 1701 1198 843	2951	

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

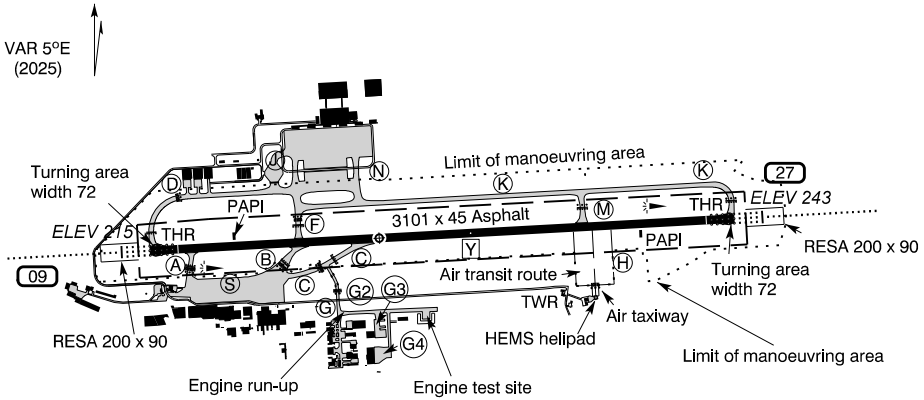
Pavement : Asphalt

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.

ELEV in FT
Dimensions in M



Datum : WGS-84

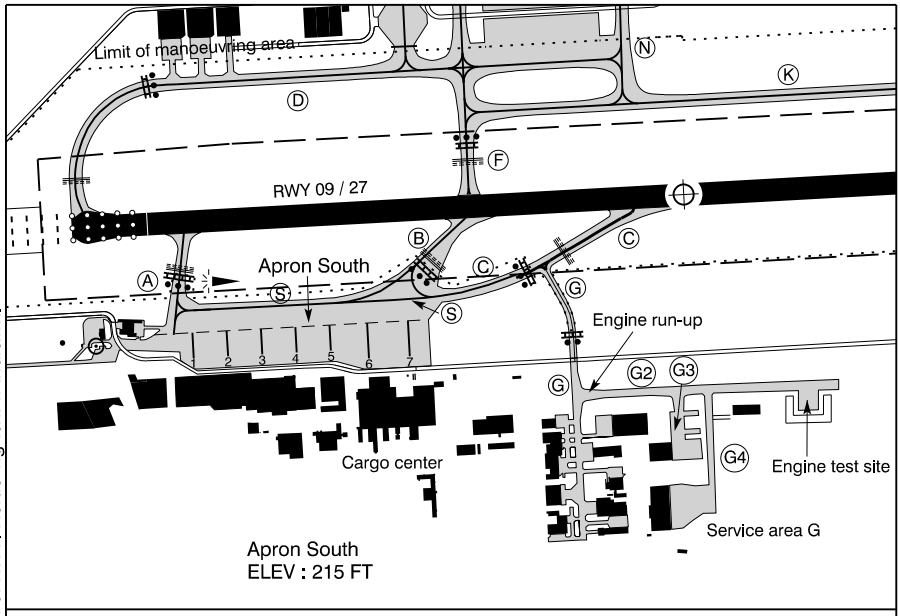
SCALE 1 : 40 000

0 500 1000 1500 M

Changes : THR ELEV and magnetic variation changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKBI**

Billund

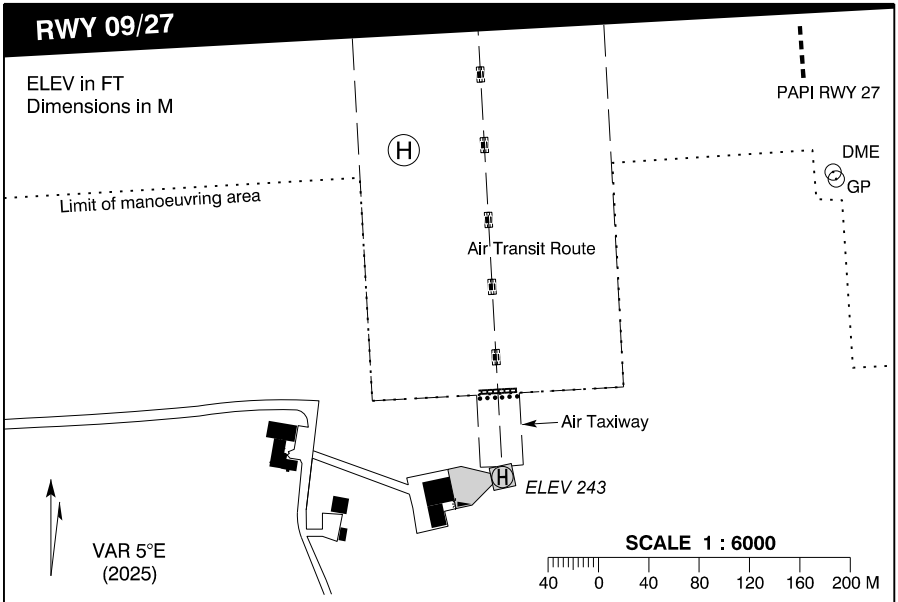


Apron South
Pavement : Concrete
Strength : PCN 110 / R / A / X / T

Note:
Permission to enter Apron South via intermediate holding position west of stand 1 must be obtained from Billund TWR, FREQ 129.505 MHZ.

Changes : Displaced THR marking added. TWY centerlines added north of RWY. Refuelling text withdrawn.

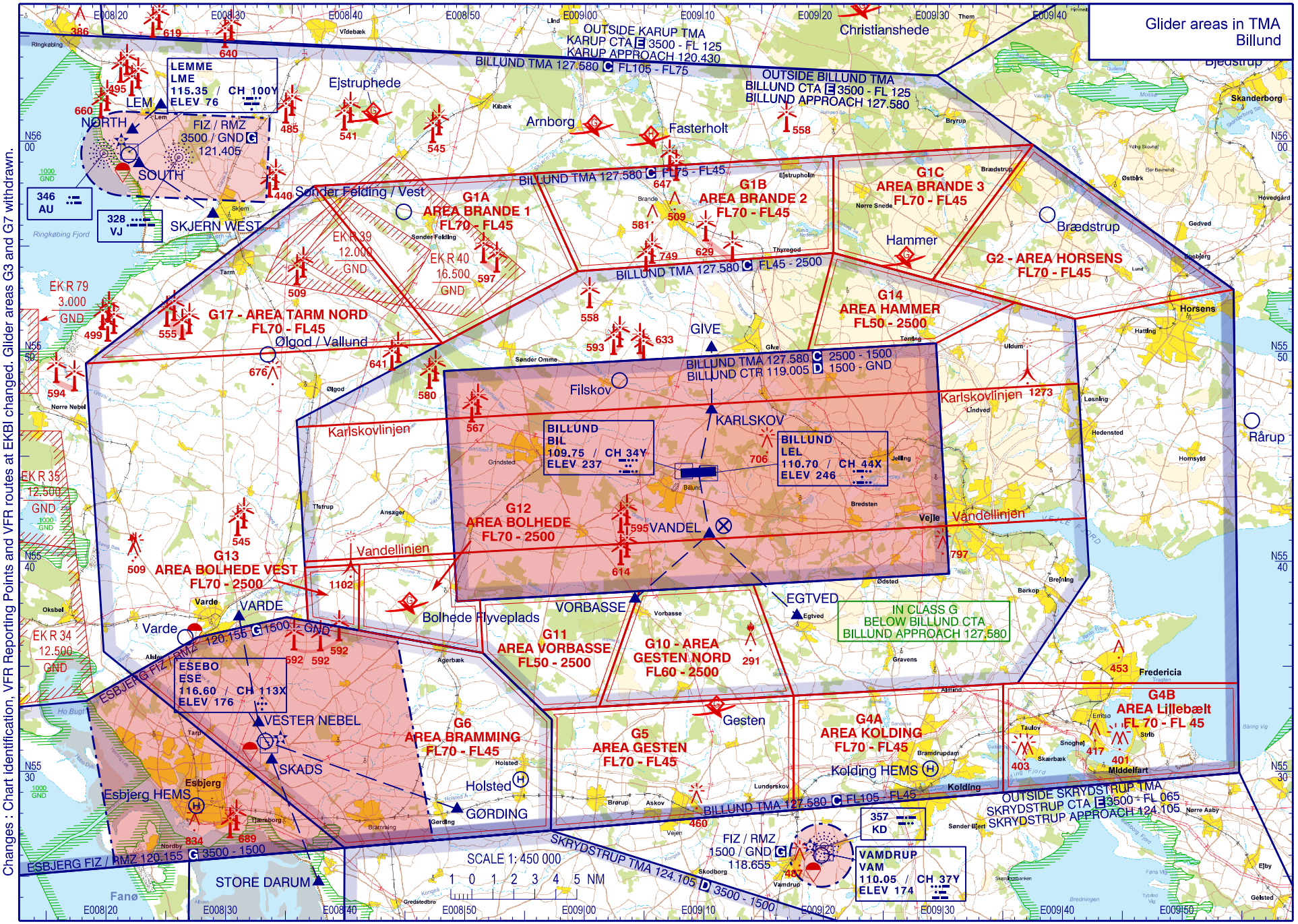
Heliport Chart - **EKBI** **Billund**



Remark: Helipad for use by HEMS only

FATO - TLOF coordinates	55 44 14.97N 009 10 12.12E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Diameter 17 M Concrete SF Coloc 6800 KG White edge and "H"
FATO bearings TLOF bearings	298.03° MAG to 090.03° MAG clockwise
Declared distances	-
TWY	Air Taxiway 57 M and Air Transit Route 288 M
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 - - - Green edge - Centre line, stop bar and RGL
Secondary power supply	-
Obstacles	-

Changes : Magnetic variation changed.



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

Bornholm/Rønne

1. Location

2.7 NM SE of Rønne

2. Address

Danish Civil Aviation and Railway Authority
Bornholms Lufthavn
Søndre Landevej 2
DK-3700 Rønne

TEL: +45 56 95 26 26
FAX: NIL
E-mail: ekrn@trafikstyrelsen.dk
AFS: EKRN

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: As AD

TWR: As AD

AD: MON - FRI 0500-2145 (0400-2045)
SAT 0700-1500 (0600-1700)
SUN 0700-2145 (0600-2045)

ADO: As AD

ARO: As AD

Submission of flight plan to Briefing EKCH
TEL: +45 32 47 82 72
FAX: -
URL: www.naviair.dk

AIS: As AD. Selfbriefing. Advisory/assistance by ATC

Delays in airport fee payment service likely to be experienced when the Airport Duty Officer is engaged in aircraft handling, security or safety matters.

MET: As AD. Selfbriefing. Advisory/assistance by ATC

Availability outside operational hours:

The airport may be requested open in the following cases:

a. For ambulance flights and other vital flights, e.g. transplantation flights PN (TEL +45 32 47 82 72).
b. For special flights approved by the airport administration in each individual case. PN (TEL: +45 56 95 26 26)
c. For handling of scheduled and charter flights having been delayed. PN (TEL +45 56 95 26 26)
d. For flights carrying mail. In connection with said flights transport of passengers are permitted.

Change of AD operational hours:

AD operational hours are subject to change during periods of winter-, summer holiday and danish public holidays. Advisory by NOTAM.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and Immigration are available when ADO is established. PN 1 HR.

1. Beliggenhed

2.7 NM SE for Rønne

2. Adresse

Trafikstyrelsen
Bornholms Lufthavn
Søndre Landevej 2
3700 Rønne

TEL: 56 95 26 26
FAX: NIL
E-post: ekrn@trafikstyrelsen.dk
AFS: EKRN

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer.

4. Tjenestetider

APP: Som AD

TWR: Som AD

AD: MAN - FRE 0500-2145 (0400-2045)
LØR 0700-1500 (0600-1700)
SØN 0700-2145 (0600-2045)

ADO: Som AD

ARO: Som AD

Afgivelse af flyveplan til Briefing EKCH
TEL: 32 47 82 72
FAX: -
URL: www.naviair.dk

AIS: Som AD. Selv-briefing. Rådgivning/assistance kan indhentes af ATC

Der kan forekomme forsinkelser i.f.m opkrævning af lufthavns afgifter, når den vagthavende havnebetjent er optaget med aircraft handling eller sager omhandlende sikkerhed.

MET: Som AD. Selv-briefing. Rådgivning/assistance kan indhentes af ATC

Beflyvning uden for normal åbningstid:

Lufthavnen kan rekvireres åben i følgende tilfælde:

a. For ambulanceflyvninger og anden livsvigtig flyvning, f.eks. transplantationsforsendelser. PN (TEL: 32 47 82 72).
b. For specialflyvninger, som er godkendt af lufthavnens havneadministration i hvert enkelt tilfælde. PN (TEL: 56 95 26 26).
c. For ekspedition af rute- og charter luftfartøjer, der er blevet forsinkede. PN (TEL: 56 95 26 26).
d. For postflyvninger. I forbindelse med post-flyvninger må passagerer medtages.

Ændring af AD operationelle åbningstid:

AD's operationelle åbningstid kan blive ændret ved vinter-, sommerferie og andre danske helligedage. Disse ændringer publiceres ved NOTAM.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret. PN 1 HR.

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

Fuel: Jet A1: 900 L/MIN

Oil: NIL

Fuelling operational hours:
From one hour after opening hours as AD until one hour before closing as AD.
Fuel O/R 1 HR before:
+45 56 95 26 26, ekrn@trafikstyrelsen.dk

Payment of fuel: Valid Shell contract, Shell Aviation Fuel & Fly card or Shell fuel release required for Jet A1.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

General Aviation mechanics and avionics repairs +45 91 54 75 30 or info@bornholm.aero.

9. Rescue and Fire Fighting Service

Hours of service: As AD.

CAT 5 and boats available for scheduled traffic.

For other traffic PPR, submitted not later than 1 HR before flight.

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

Snowploughs, sweepers and snowblower.

Chemicals: KFOR, UREA and NAFO.

2. Clearance priorities:

1. RWY in use and associated roads for Fire and Rescue
2. TWY from Apron to RWY in use
3. Apron
4. TWY D
5. Other access roads for Fire and Rescue
6. Other roads on airside
7. Areas on landside and parking areas

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM.
See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

Bornholm

TEL: +45 56 95 95 00
Email: info@bornholm.info
Homepage: www.bornholm.info

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi and bus

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Jet A1: 900 L/MIN

Olie: NIL

Brændstof åbningstider:
Fra en time efter lufthavnens åbningstid til en time før lufthavnens lukketid som annonceret.
Brændstof O/R 1 HR før:
56 95 26 26, ekrn@trafikstyrelsen.dk

Betaling af brændstof: Kræver gyldig Shell-kontrakt, Shell Fuel & Fly kort eller Shell fuel release for Jet A1.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

General Aviation mekanikere og flyelektronikreperationer +45 91 54 75 30 eller info@bornholm.aero.

9. Brand og redningstjeneste

Tjenestetid: Som AD.

CAT 5 og søredningsbåde til rådighed for rutetrafik.

For anden trafik PPR, fremsat senest 1 time før flyvning.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

Sneplove, sweepere og sneslynge.

Kemikalier: KFOR, UREA og NAFO.

2. Rydningsprioriteter:

1. Bane i brug og adgangsvej til/fra brandstation
2. Rulleveje fra Apron til bane i brug
3. Forplads
4. TWY D
5. Andre adgangsveje for Brand og Redning
6. Andre veje på airside
7. Områder på landside og parkeringsområder

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

Bornholm

TEL: 56 95 95 00
Email: info@bornholm.info
Hjemmeside: www.bornholm.info

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa og bus

16. Local Regulations/Remarks

a. Noise abatement provisions

The provisions apply to all aeroplanes, except propeller aeroplanes with a MTOM below 5700 KG.

RWY 11. Take-off restriction:
Overflying the town Arnager below 2000 FT MSL should be avoided.

RWY 29. Take-off restriction:
Overflying the city Rønne below 2000 FT MSL should be avoided.

b. Reduced Runway Separation Minima

1. With reference to the VFG AD 1.1 section, pt. 4.2, reduced runway separation minima at EKRN are approved for aircraft classified as Category 1 and Category 2.

2. At RWY 11 and RWY 29 the following reduced runway separation minima distances shall be applied between aircraft when succeeding landing aircraft crosses the threshold or succeeding departing aircraft initiates the take off roll.

• 600M between preceding Category 1 or 2 and succeeding Category 1

•1500M between preceding Category 1 or 2 and succeeding Category 2

3. Reduced runway separation will not be used between departing and preceding landed aircraft.

4. Traffic information will be given to succeeding aircraft.

c. Parking

PPR is required for parking on asphalt or concrete. Scheduled air traffic is exempted.

d. De-icing of aircraft

De-icing and anti-icing of aircraft may take place and can be requested via "Bornholm Handling" on frequency 131.550 MHZ for scheduled traffic.

e. School- and training flights

All school- and training flights requesting approach at EKRN must file a separate flight plan for both the inbound and the outbound flight. School- and training flights performed by aircraft with a MTOM above 5700 KG will be allowed only if prior permission has been obtained from the airport on TEL +45 56 93 02 30.

From 15 MAY to 15 SEP inclusive the following restrictions will apply:

1. School- and training flights are permitted only in the period 0700-1900 Danish time. However, propeller aeroplanes with a MTOM below 5700 KG are permitted to perform school- and training flights in the period 0700-2200 Danish time.

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Støjbegrænsende bestemmelser

Bestemmelserne gælder for alle flyvemaskiner, undtagen propellerflyvemaskiner med MTOM under 5700 KG.

RWY 11. Startrestriktion:
Overflyvning af byen Arnager 2000 FT MSL bør undgås.

RWY 29. Startrestriktion:
Overflyvning af Rønne by under 2000 FT MSL bør undgås.

b. Reducerede baneadskillelsesminima

1. Jævnfør VFG AD 1.1 pkt. 4.2, er det godkendt at benytte reducerede baneadskillelsesminima i EKRN for luftfartøjer klassificeret som Kategori 1 og Kategori 2.

2. For RWY 11 og RWY 29 gælder følgende reducerede baneadskillelsesminima mellem luftfartøjer, når det efterfølgende landende luftfartøj passerer tærsklen eller når efterfølgende startende luftfartøj igangsætter starten.

• 600M mellem foranflyvende luftfartøj Kategori 1 eller 2 og efterfølgende luftfartøj er Kategori 1.

• 1500M mellem foranflyvende luftfartøj Kategori 1 eller 2 og efterfølgende luftfartøj er Kategori 2.

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

4. Trafikinformation vil blive givet til det efterfølgende luftfartøj.

c. Parkering

PPR er påkrævet for parkering på asfalt eller beton. Planlagt trafik undtaget.

d. De-icing of aircraft

De-icing og anti-icing af flyvemaskiner kan udføres og rekvireres for rutetrafik via "Bornholm Handling" på frekvens 131.550 MHZ.

e. Skole- og træningsflyvning

Alle skole- og træningsflyvninger der ønsker anflyvning til EKRN skal sende en separat flyveplan for både den ankommende og den afgående flyvning. Skole- og træningsflyvning, der udføres med luftfartøjer med MTOM over 5700 KG, er kun tilladt efter forud indhentet tilladelse fra lufthavnen på TEL 56 93 02 30.

Fra 15 MAJ til og med 15 SEP gælder i øvrigt følgende begrænsninger:

1. Skole- og træningsflyvning er kun tilladt i Perioden 0700-1900 dansk tid, dog må propellerflyvemaskiner med MTOM under 5700 KG foretage skole- og træningsflyvning i perioden 0700-2200 dansk tid.

2. For aircraft with a MTOM above 20.000 KG, school- and training flights will be permitted only MON - FRI.

f. Parachuting

Parachuting may take place.

g. Arrestor gear for military aircraft

In certain situations and for short periods, cables will be suspended across the runway in use as follows:

- RWY 29: 175 M before RWY end.
- RWY 11: 250 M before RWY end.

Height of cables are APRX 7 CM. Diameter of rubber disks on cables are APRX 15 CM.

When the cables are established civil operations may not take place.

h. Distance markers

Seven distance signs for military aircraft is sited on both sides of RWY 11/29, APRX 20 M from runway shoulder at 1000 FT intervals.

i. Penetration of Transitional Surface

The end wall of a building, APRX 100 M north of TWA A and runway strip, is penetrating Transitional Surface.

The end wall is marked with low intensity red obstacle light.

j. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
11	4C	PA-1
29	4C	PA-1

2. For luftfartøjer med MTOM over 20.000 KG er skole- og træningsflyvning kun tilladt MAN - FRE.

f. Faldskærmsspring

Faldskærmsspring kan finde sted.

g. Fangkabler til militære luftfartøjer

Der kan i visse situationer i korte perioder være udspændt fangkabler tværs over bane i brug som følger:

- RWY 29: 175 M før baneende.
- RWY 11: 250 M før baneende.

Højden af kablerne er ca. 7 CM. Diameter af gummiskiverne på kablerne er ca. 15 CM.

Når fangkablerne er etableret, kan civile operationer ikke finde sted.

h. Afstandsskilte

Syv militære afstandsskilte er placeret i hver side af RWY 11/29, ca. 20 M fra RWY skulder og med et interval på 1000 FT.

i. Brydning af Transitional Surface

Bygningsendevæg placeret ca.100 M nord for Stoplinjen på TWY A bryder Transitional Surface.

Endevæggen er markeret med lav intensitet rød hindringslys.

j. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
11	4C	PA-1
29	4C	PA-1

Visual Approach Chart - **EKRN**

Bornholm / Rønne

AD ELEV : 52

ARP : 55 03 47.76N 014 45 34.41E

Rønne Tower : 118.330 (VDF) (FL 150 / 40 NM)
121.500 Emergency

LOC 11 : 109.350
LOC 29 : 110.300

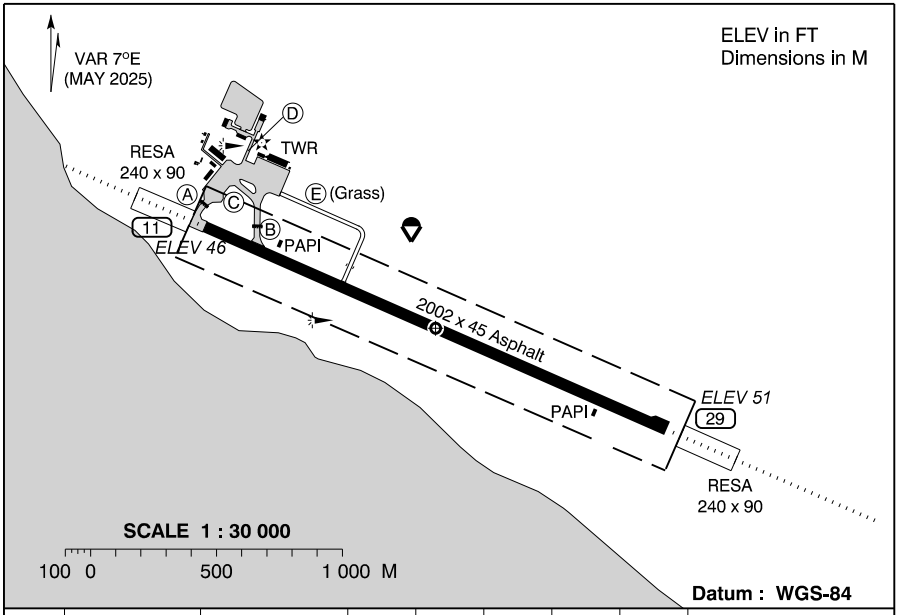
FIS : Within hours of service,
Rønne Tower 118.330
otherwise
Sweden Control 124.855

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA with airspace class D, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes: Magnetic variation changed. Editorial change.

Aerodrome Chart - **EKRN** — **Bornholm / Rønne**



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
11	113.7° GEO 107° MAG	55 04 00.78N 014 44 42.77E	A B	2002 1807	2002 1807	2002 1807	2002	PCN 38 / F / B / X / T
29	293.7° GEO 287° MAG	55 03 34.73N 014 46 26.05E		2002	2002	2002	2002	

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

TAXIWAYS

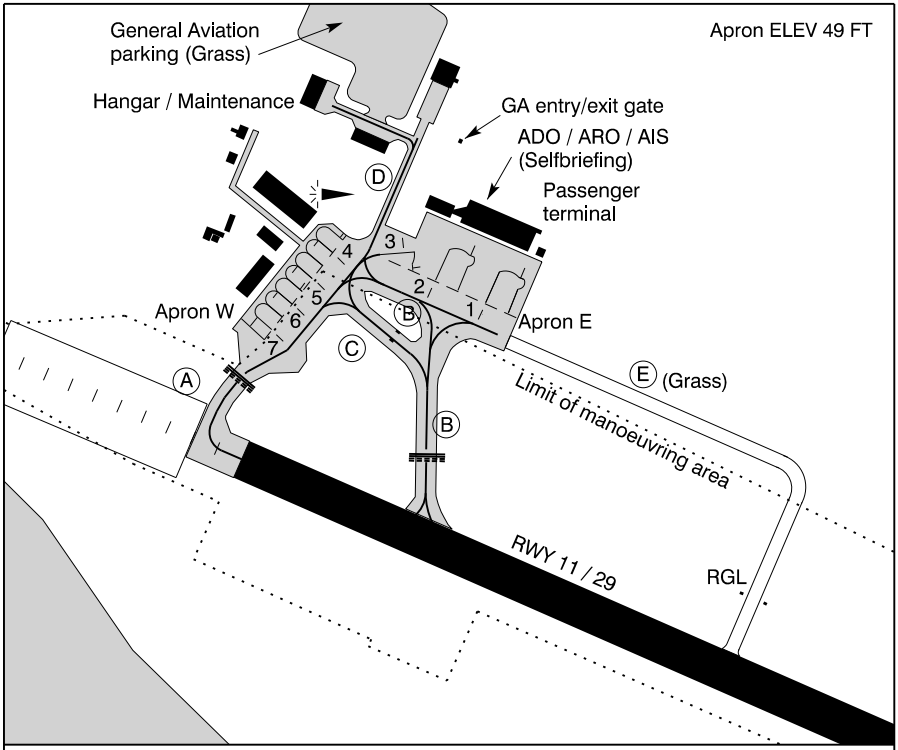
Width :	A/B/C	25 M, D 10,5 M, E 15 M.
Pavement :	A/B/C/D	Asphalt, E Grass
Strength :	A/B/C/D	PCN 38 / F / B / X / T
Day marking :	A/B	Centre line, Holding position, Side Stripes
	C	Centre line, Side Stripes, Intermediate holding position
	D	Centre line
	E	Edge markers
Lighting :	A/B	Blue edge. RGL
	C	Blue edge
	E	RGL

RWY slope : Less than 0.1 %.

Changes : Magnetic variation changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKRN**

Bornholm / Rønne



APRON
Pavement : Concrete and Asphalt
Strength : PCN 38 / R / B / X / T

Changes: AVGAS withdrawn.

Esbjerg

1. Location

5 NM NE of Esbjerg

2. Address

Esbjerg Lufthavn
John Tranums vej 20
DK-6705 Esbjerg Ø

TEL: +45 76 16 90 00
FAX: -
E-mail: ebj@esbjergkommune.dk
AFS: EKEB

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

AFIS: As AD

AD: MON-FRI 0600-2000 (0500-1900)
SAT 0700-1100 (0600-1000)
SUN 1230-1630 (1130-1530)

ADO: As AD

ARO: As AD

Submission of flight plan to
Briefing EKCH TEL: +45 32 47 82 72
FAX: -
URL: www.naviair.dk

AIS: As AD

MET: Normally as ADO, otherwise
TEL: +45 39 15 72 72
FAX: +45 39 27 10 80

Outside said HR: One hour PPR for AD/ADO submitted to ADO.

5. Customs/Immigration

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

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

Fuel: Jet A1 (1000 l/min)

Oil: NIL

Limitations to payment options for fuel: Only by Shell Carnet card or Shell Fuel & Fly.

De-icing facilities: Anti- and de-icing available from 01 NOV to 31 MAR.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 5 as AD. However, CAT 7 will be established according to relevant type of aircraft, (1 HR PPR for non-scheduled traffic). Outside said hours of services available on PPR, submitted within AD hours.

1. Beliggenhed

5 NM NE for Esbjerg

2. Adresse

Esbjerg Lufthavn
John Tranums vej 20
6705 Esbjerg Ø

TEL: 76 16 90 00
FAX: -
E-mail: ebj@esbjergkommune.dk
AFS: EKEB

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

AFIS: Som AD

AD: MON-FRI 0600-2000 (0500-1900)
SAT 0700-1100 (0600-1000)
SUN 1230-1630 (1130-1530)

ADO: Som AD

ARO: Som AD

Afgivelse af flyveplan til
Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72
FAX: -
URL: www.naviair.dk

AIS: Som AD

MET: Normalt som ADO, ellers
TEL 39 15 72 72
FAX 39 27 10 80

Uden for de angivne tider: En time PPR for AD/ADO fremsat til ADO.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Jet A1 (1000 l/min)

Olie: NIL

Begrænsninger i betaling for brændstof: Udelukkende med Shell Carnet card eller Shell Fuel & Fly.

Afisningsfaciliteter: Anti- og afisning til rådighed fra 01 NOV til 31 MAR.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

CAT 5 som AD. Dog vil CAT 7 blive etableret for visse typer af luftfartøjer, (1 times PPR for ikke-scheduleret trafik). Udenfor de angivne tider er tjenesten til rådighed på PPR, såfremt de er fremsat inden for AD's tjenestetider.

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

Snowplough and sweeper.
Chemicals: KFOR and NAFO.

2. Clearing priorities:
   1. Active runway
   2. Taxiway A
   3. Aprons
   4. Other taxiways
   5. Other areas

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM. See also Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

Esbjerg	TEL	+45 75 12 55 99
	FAX	+45 75 12 27 67

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. School and training flights
   - School and training flights are permitted daily 0700-2200 Danish time. However, PPR for series of flights, and flights with jet aircraft having a MTOM above 20.000 KG - TEL +45 75 46 87 00.
   - School and training flights with jet aircraft will be permitted only if they comply with the requirements in ICAO Annex 16, Chapter 3 regarding noise certification.

b. Right turns
   - With reference to the general rules of the air in the vicinity of an aerodrome, aircraft may execute right turns when approaching for landing and after taking off, if it does not endanger other air traffic and provided that the pilot reports his/her intentions to the AFIS-unit, before a right turn is initiated or, when departing, before take-off.

c. VFR Flights
   - VFR reporting points, VFR holdings and VFR routes are established, see ANC 1:500 000 - Denmark.
   - **VFR departure to helicopter decks in the North Sea.**

     Route A (south): Airport-Måde-North around Nordby-DINOK

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

Sneplov og fejemaskine.
Kemikalier: KFOR og NAFO.

2. Rydningsprioriteter:
   1. Bane i brug
   2. Rullevej A
   3. Forpladser
   4. Andre rulleveje
   5. Andre områder

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan i AD 1.2

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

Esbjerg	TEL	75 12 55 99
	FAX	75 12 27 67

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Skole- og træningsflyvning
   - Skole- og træningsflyvning er tilladt i perioden 0700-2200 dansk tid. Dog er der PPR for serier af flyvninger og for flyvning med jetflyvemaskiner med MTOM over 20.000 KG - TEL 75 46 87 00.
   - For jetflyvemaskiner er skole- og træningsflyvning kun tilladt, såfremt kravene til støjcertificering i ICAO Annex 16, kapitel 3 er opfyldt.

b. Højredrej
   - Med henvisning til de generelle luftrafikregler for manøvrering på og i nærheden af en flyveplads, kan luftfartøjer udføre højredrej under indflyvning til landing og efter start, hvis det ikke bringer anden lufttrafik i fare, og forudsat at piloten rapporterer sine hensigter til AFIS-enheden inden et højredrej påbegyndes ved anflyvning eller ved afgang inden start.

c. VFR Flyvninger
   - VFR rapporterings punkter, VFR holdings og VFR ruter er etableret, se ANC 1:500 000 - Danmark.
   - **VFR udflyvninger til helikopter dæk i Nordsøen.**

     Rute A (syd): Lufthavnen-Måde-Nord om Nordby-DINOK

Route B (west): Airport-Sædding-PEGAM

Route C (northwest): Airport-North around Bryndum-Marbæk (lake)-Grenen

Route D (north): Airport-Alslev-Billum

Route B only AVBL for DEP RWY 26.

Route A and D are preferential routes.

Climb out: MAX IAS 085 KT and MNM climb gradient 1000 FT/MIN until 2000 FT MSL. If unable advise ATC.

- **VFR arrival from helicopter decks in the North Sea.**

  Route A (south): DINOK-North around Nordby-Måde-Airport

  Route B (west): PEGAM-Sædding-Airport

  Route C (northwest): Grenen-Marbæk (lake)-north around Bryndum-Airport

  Route D (north): Billum-Alslev-Airport

  Route B only AVBL for ARR RWY 08.

  Route C and D are preferential routes.

  Approach height MNM 2000 FT MSL. Descent angle 6º (500 FT/MIN). If unable advice ATC

- **VFR flights to Horns Rev windmill farm.**

  Route C (see above) is the preferential route but MNM 2000 FT do not apply.

d. Gliding

A gliding area is established within Esbjerg FIZ/RMZ, see chart AD 2.EKBI - 11, Billund.

VFR flights may obtain information whether the area is active from Esbjerg Information.

e. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
08	4D	PA-1
26	4D	PA-2

Rute B (vest): Lufthavnen-Sædding-PEGAM

Rute C (nordvest): Lufthavnen-Nord om Bryndum-Marbæk (sø)-Grenen

Rute D (nord): Lufthavnen-Alslev-Billum

Rute B er kun AVBL for DEP RWY 26.

Rute A og D er præference ruter.

Stigning: MAX IAS 085 KT og MNM stigegradient 1000 FT/MIN indtil 2000 FT MSL. Såfremt dette ikke er muligt underret ATC.

- **VFR ankomster fra helikopter dæk i Nordsøen.**

  Rute A (syd): DINOK-Nord om Nordby-Måde-Lufthavnen

  Rute B (vest): PEGAM-Sædding-Lufthavnen

  Rute C (nordvest): Grenen-Marbæk (sø)-nord om Bryndum-Lufthavnen

  Rute D (nord): Billum-Alslev-Lufthavnen

  Rute B er kun AVBL for ARR RWY 08.

  Rute C og D er præference ruter.

  Ankomsthøjde MNM 2000 FT MSL. Nedstigningsvinkel 6º (500 FT/MIN). Såfremt dette ikke er muligt underret ATC.

- **VFR flyvninger til Horns Rev vindmøller.**

  Rute C (se ovenfor) er præference ruter, men MNM 2000 FT er ikke gældende.

d. Svæveflyvning

Et svæveflyveområde er etableret indenfor Esbjerg FIZ/RMZ, se kort AD 2.EKBI - 11, Billund.

VFR-flyvning kan indhente oplysning om, hvorvidt området er aktivt fra Esbjerg Information.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
08	4D	PA-1
26	4D	PA-2

Visual Approach Chart - **EKEB**

Esbjerg

AD ELEV : 97

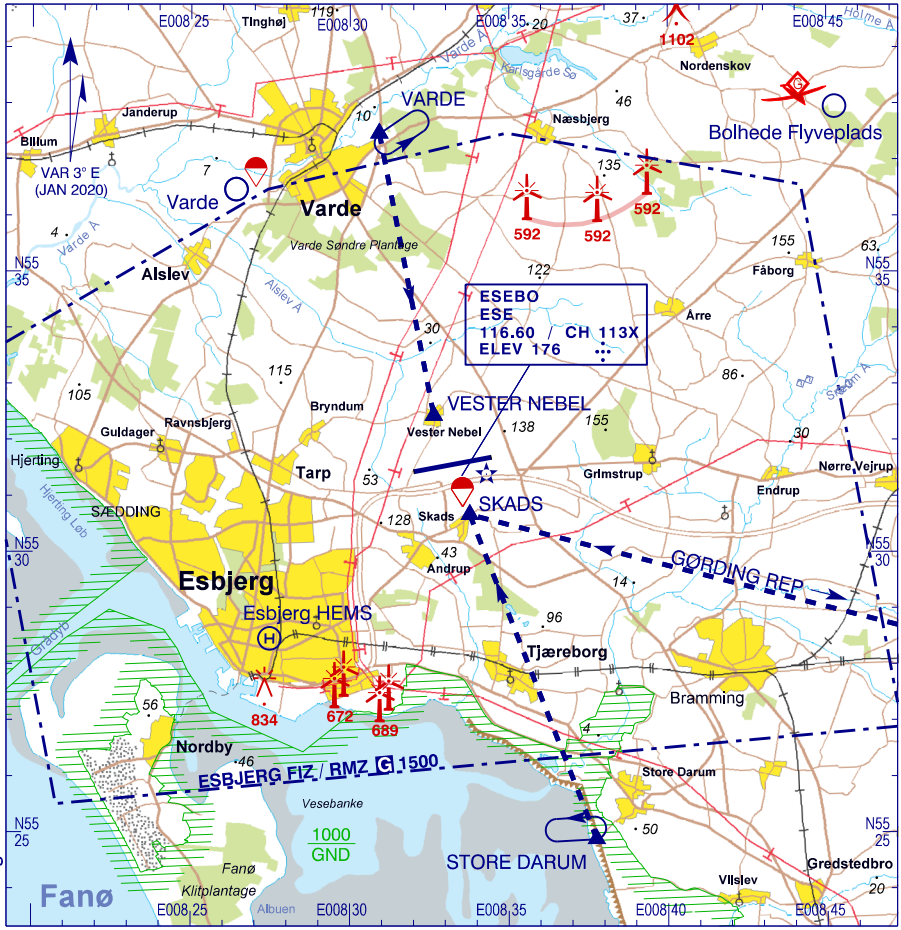
ARP : 55 31 33.39N 008 33 12.25E

Billund Approach :	127.580	(FL 250 / 50 NM)
Esbjerg Information :	120.155	(FL 100 / 40 NM)
	121.500	Emergency
Esbjerg Handling :	131.555	
LOC 08 :	109.100	
LOC 26 :	110.150	

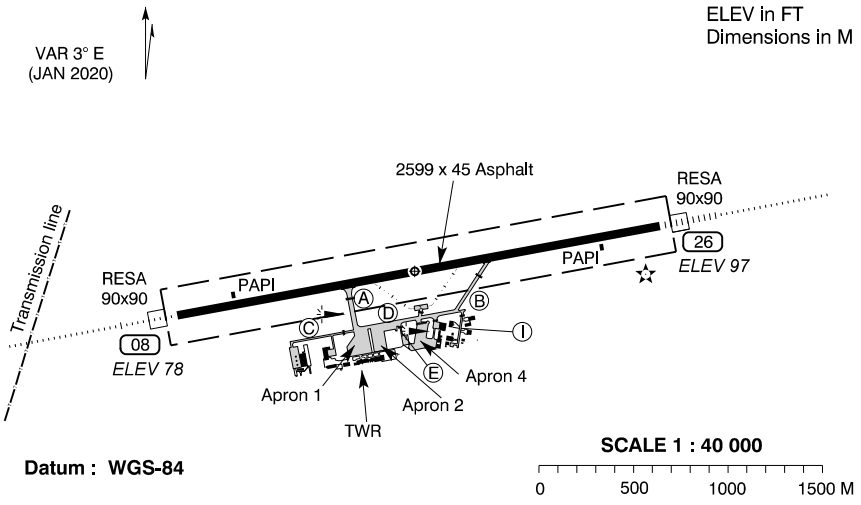
FIS : Billund Approach 127.580
Skrydstrup Approach 124.105
Copenhagen Information 124.000
129.475

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

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKEB** **Esbjerg**



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
08	079.5° GEO 077° MAG	55 31 25.84N 008 32 00.56E	 A B	2599 1670 921	2599 1670 921	2599 1670 921	2599	PCN 60 / F / A / W / T
26	259.5° GEO 257° MAG	55 31 41.16N 008 34 26.23E	 B A	2599 1649 905	2599 1649 905	2599 1649 905	2599	

RWY day marking : THR, RWY NR, TDZ, Centre line, Edge.
RWY lighting : PAPI, ALS, THR, TDZ 26, Centre line, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time 10 SEC.

TAXIWAYS
Width : TWY A : 23 M
TWY B, D: 15 M
TWY C, I : 7.5 M
TWY E : 6 M

Pavement : Asphalt, (TWY F concrete)

Strength : TWY A : PCN 60 / F / A / W / T
TWY B, C, D, E, I : PCN 60 / F / B / X / T

Day marking : Centre line, Side stripes, Holding position

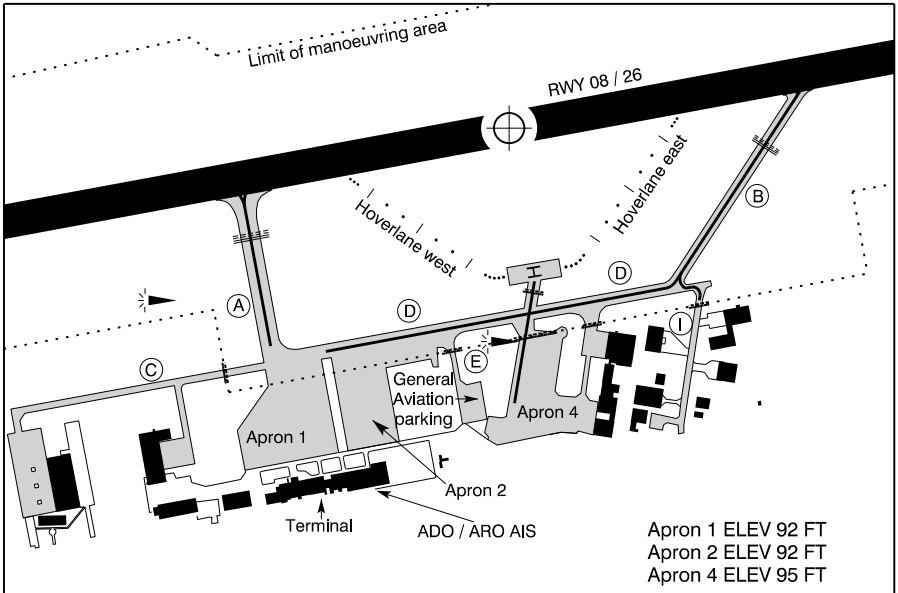
Lighting : Blue edge. RGL on A and B

RWY slope : Less than 0.3 %

Changes : Editorial changes.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKEB**

Esbjerg



Apron 1
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 60 / R / A / W / T

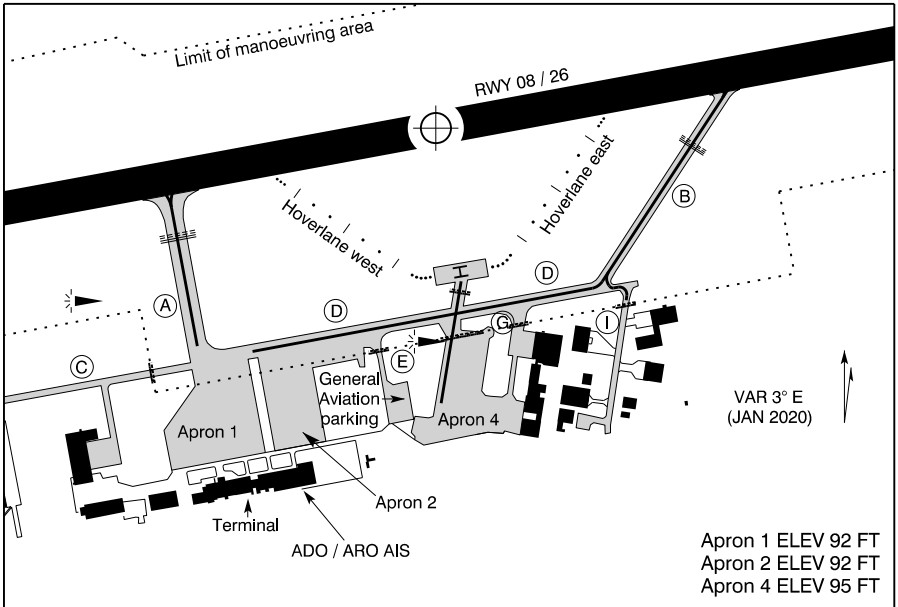
Apron 2
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 19 / F / D / X / T

Apron 4
Pavement : Concrete
Strength : Unlimited

Changes : General aviation apron renamed.

Heliport Chart - **EKEB**

Esbjerg



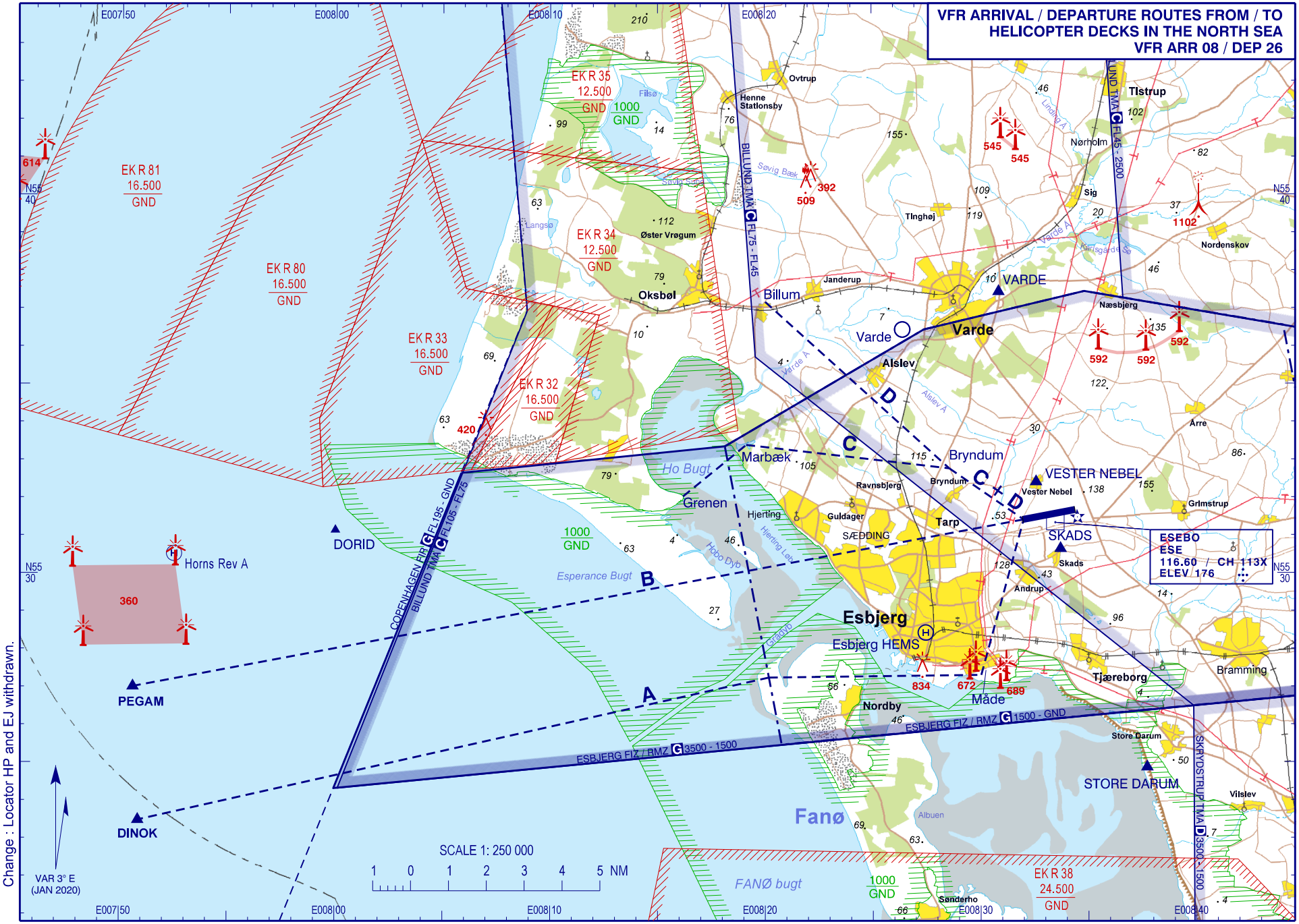
FATO - TLOF coordinates	55 31 27N 008 33 14E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	69 x 23 M Concrete Unlimited White edge, white "H"
FATO bearings TLOF bearings	077° MAG 257° MAG
Declared distances	-
TWY	15 M, asphalt
Lighting : Helipad beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 - - Yellow hover lane Green edge - Blue edge
Secondary power supply	MAX 15 SEC
Obstacles	-

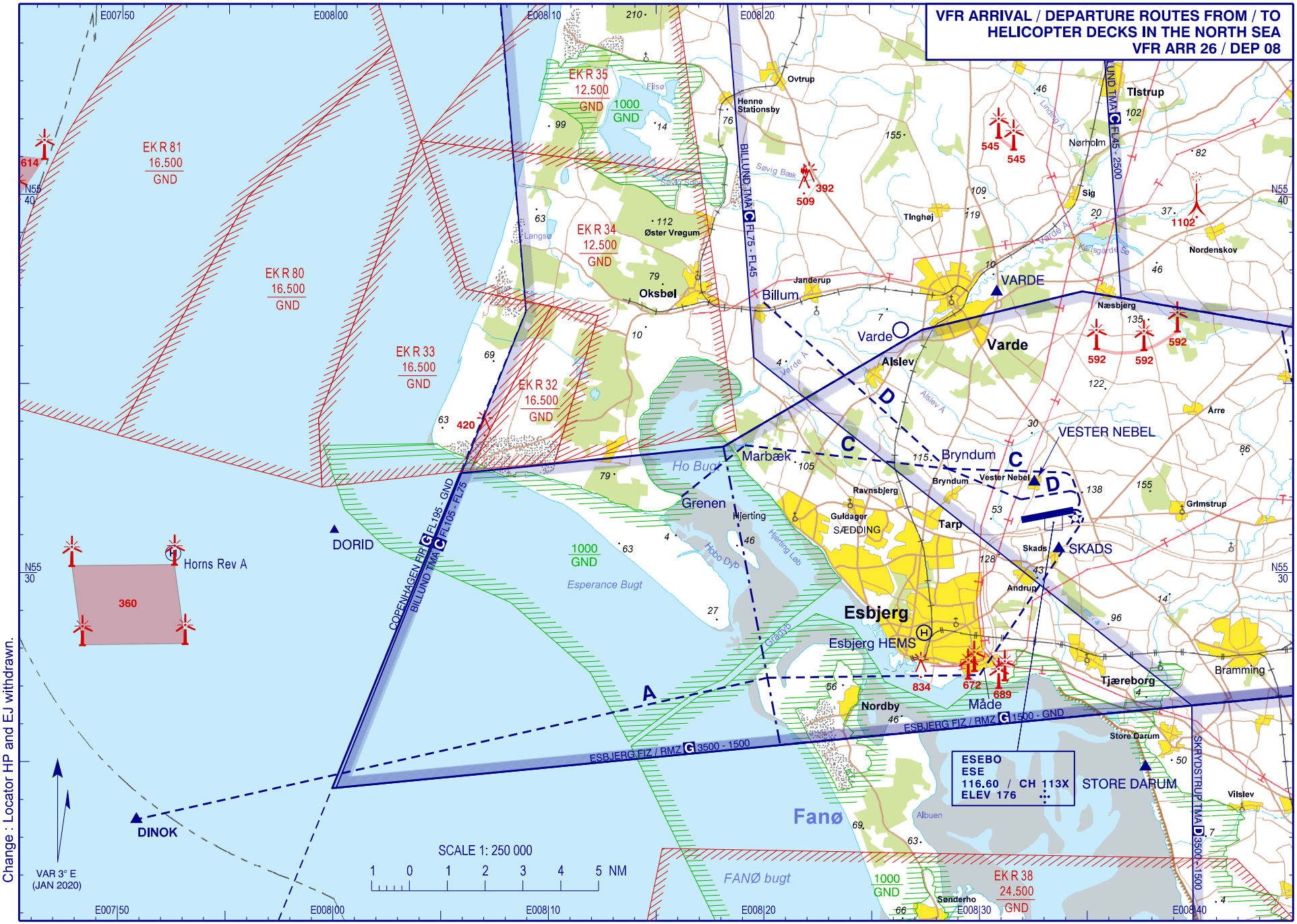
Apron 1
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 60 / R / A / W / T

Apron 2
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 19 / F / D / X / T

Apron 4
Pavement : Concrete
Strength : Unlimited

Changes : General aviation apron renamed.


VFR ARRIVAL / DEPARTURE ROUTES FROM / TO HELICOPTER DECKS IN THE NORTH SEA
VFR ARR 08 / DEP 26
EK R 81 16.500 GND
EK R 80 16.500 GND
EK R 33 16.500 GND
EK R 32 16.500 GND
EK R 35 12.500 GND 1000 GND
EK R 34 12.500 GND
EK R 38 24.500 GND
Horns Rev A
360
DORID
PEGAM
DINOK
Marbæk
Ho Bugt
Grenen
Esperance Bugt
Hjerting
Esbjerg
Esbjerg HEMS
Fanø
FANØ bugt
Oksbøl
Billum
Janderup
Varde
VARDE
Alslev
Bryndum
VESTER NEBEL
Vester Nebel
Ravnsbjerg
Guldager
SÆDDING
Tarp
SKADS
Skads
Andrup
Måde
Nordby
Tjæreborg
Bramming
Ovtrup
Henne Stationsby
Tlstrup
Nørholm
Sig
Tinghøj
Øster Vrøgum
Nordenskov
Næsbjerg
Årre
Grimstrup
STORE DARUM
Store Darum
Vilslev
Albuen
Sønderho
ESEBO
ESE
116.60 / CH 113X
ELEV 176
COPENHAGEN FIR G FL195 - GND
BILLUND TMA C FL105 - FL75
BILLUND TMA C FL75 - FL45
LUND TMA C FL45 - 2500
SKRYDSTRUP TMA D 3500 - 1500
ESBJERG FIZ / RMZ G 3500 - 1500
ESBJERG FIZ / RMZ G 1500 - GND
SCALE 1: 250 000
1 0 1 2 3 4 5 NM
VAR 3° E (JAN 2020)
Change : Locator HP and EJ withdrawn.


VFR ARRIVAL / DEPARTURE ROUTES FROM / TO HELICOPTER DECKS IN THE NORTH SEA
VFR ARR 26 / DEP 08
EK R 81 16.500 GND
EK R 80 16.500 GND
EK R 33 16.500 GND
EK R 32 16.500 GND
EK R 34 12.500 GND
EK R 35 12.500 GND
1000 GND
EK R 38 24.500 GND
614
420
360
392
509
545
592
1102
672
689
834
Horns Rev A
DORID
DINOK
Esbjerg
Esbjerg HEMS
Fanø
Grenen
Marbæk
Billum
Varde
VARDE
VESTER NEBEL
SKADS
STORE DARUM
ESEBO
ESE
116.60 / CH 113X
ELEV 176
Esperance Bugt
Ho Bugt
FANØ bugt
Albuen
Hjerting
Ovtrup
Henne Stationsby
Oksbøl
Janderup
Tlnghøj
Øster Vrøgum
Tistrup
Nørholm
Sig
Nordenskov
Næsbjerg
Alslev
Bryndum
Vester Nebel
Ravnsbjerg
Guldager
SÆDDING
Tarp
Skads
Andrup
Grimstrup
Årre
Tjæreborg
Bramming
Nordby
Måde
Store Darum
Vilslev
Sønderho
Filsø
Langsø
Søvig Bæk
Varde Å
Alslev Å
Hjerting Løb
Hobo Dyb
Tjæreby
Kærsgaarde Sø
BILLUND TMA C FL75 - FL45
LUND TMA C FL45 - 2500
COPENHAGEN FIR G FL195 - GND
BILLUND TMA C FL105 - FL75
ESBJERG FIZ / RMZ G 3500 - 1500
ESBJERG FIZ / RMZ G 1500 - GND
SKRYDSTRUP TMA D 3500 - 1500
A
C
D
SCALE 1: 250 000
1 0 1 2 3 4 5 NM
VAR 3° E (JAN 2020)
E007 50
E008 00
E008 10
E008 20
E008 30
E008 40
N55 40
N55 30
Change : Locator HP and EJ withdrawn.

Herning

1. Location

3.8 NM NNE of Herning

2. Address

S/I Herning Lufthavn
Skinderholmvej 25
DK-7400 Herning

TEL: +45 97 14 12 44
Service-TEL: +45 97 14 11 82
(Only for use of pre-defined phone-numbers)
WEB: www.ekhg.dk
AFS: EKHG

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD:	MON-FRI	0630-0200 (0530-0100)
	SAT, SUN, HOL	0700-1900 (0600-1800)
	24-26 DEC	CLSD
	27-30 DEC	daily 0700-1900
	31 DEC-01 JAN	CLSD
ADO:	MON-FRI	0730-1500 (0630-1400)
	SAT, SUN, HOL	CLSD
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 AD hours: PPR submitted to ADO not later than 1 hour before termination of service.

5. Customs/Immigration:

The aerodrome is open for traffic to/from all States. Customs clearance and Immigration are available when ADO is established, PN 1 hour.

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

Fuel: 100LL, Jet A-1 (Free flow only).

Oil: Aeroshell 15W-50, Multigrade AD80, Multigrade 20W50.

Fuel can be paid by credit card or local fuel card. Local card can be obtained upon request on telephone: +45 97 14 12 44.
Fuel paid with cash only accepted during ADO office hours.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Limited

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not AVBL, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available

1. Beliggenhed

3.8 NM NNE for Herning

2. Adresse

S/I Herning Lufthavn
Skinderholmvej 25
7400 Herning

TEL: 97 14 12 44
Service-TEL: 97 14 11 82
(Kun til brug af forud definerede tlf. numre)
WEB: www.ekhg.dk
AFS: EKHG

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AD:	MON-FRI	0630-0200 (0530-0100)
	SAT, SUN, HOL	0700-1900 (0600-1800)
	24-26 DEC	Lukket
	27-30 DEC	dagligt 0700-1900
	31 DEC-01 JAN	Lukket
ADO:	MON-FRI	0730-1500 (0630-1400)
	SAT, SUN, HOL	Lukket
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 angivne AD tider: PPR fremsendt til ADO ikke senere end 1 time før tjenestens ophør.

5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når ADO er etableret, PN 1 time.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL, Jet A-1 (ikke trykfyldning).

Olie: Aeroshell 15W-50, Multigrade AD80, Multigrade 20W50.

Brændstof kan betales med kreditkort eller lokalt tankkort. Lokal kort kan rekvireres ved henvendelse på telefon: 97 14 12 44.
Brændstof kan kun betales kontant inden for ADO's tjenestetid.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Begrænset

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

During summer: Occasionally at Dropzone Denmark
All year: In town

13. Tourist Office

Herning

TEL +45 96 27 22 22
WEB www.visitherning.com

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi O/R

16. Local Regulations/Remarks

a. RWY 09/27. All turns for LDG/TKOF shall take place south of the runway.

b. RWY15/33 may be used within hours of ADO only.

c. RWY 15/33. All turns for LDG/TKOF shall take place east of the runway.

d. A system to activate the RWY lighting etc. outside the hours of service by VHF 121.005.
3 clicks will activate lights.
7 clicks will intensify lights.
Further details to be obtained from the AD.

e. Launching of gliders by cable may take place from the strip north of RWY 09/27. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.

f. Gliders shall use frequency 121.005 during take off/landing and traffic circuit.

g. Parachuting may take place.

Downwind to RWY 09 and 27 should take place 2 NM south of the RWY when parachuting is taking place.

For further information about parachuting see www.ekhg.dk under Pilot Info / Operations Manual / Special Activities.

h. Model aircraft activities occur south of the airfield. During takeoff RWY 09 continue straight ahead, either 0.5 NM east of THR or to 1000 FT AGL, before turning south. Perform downwind legs at minimum 1000 FT AGL.

i. Landing circuits during school flights are on weekends only permitted between 10:00 and 16:00 local time. Weekends are defined as Friday from 22:00 local time until Monday 07:00 local time.

j. Landing circuits during school flights are not permitted 2 weekends per month. These weekends are published by NOTAM and on www.ekhg.dk/miljoe.

k. Landing circuits during school flights must, whenever possible, be varied between 4 corridors with respect of possible glider activity. Map of the corridors is published on www.ekhg.dk/pilot-info or can be obtained via ADO.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

I sommerhalvåret: Lejlighedsvis hos Dropzone Danmark
Hele året: I byen

13. Turistkontor

Herning

TEL 96 27 22 22
WEB www.visitherning.dk

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa O/R

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. RWY 09/27. Alle drej i forbindelse med LDG/TKOF skal udføres syd for banen.

b. RWY 15/33 må kun anvendes i ADO's tjenestetid.

c. RWY 15/33. Alle drej i forbindelse med LDG/TKOF skal udføres øst for banen.

d. Et system til at aktivere RWY belysning uden for AD åbningstider på VHF 121.005.
Ved 3 klik tændes banelys.
Ved 7 klik intensiveres lys.
Yderligere oplysninger kan indhentes fra AD.

e. Spilstart af svævefly kan finde sted fra arealet nord for RWY 09/27. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.

f. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 121.005.

g. Faldskærmsspring kan finde sted.

Medvind til RWY 09 og 27 bør foregå 2 NM syd for banen når faldskærmsspring er aktiv.

Yderligere information om faldskærmsspring kan findes på www.ekhg.dk under Pilot Info / Flyvepladshåndbog / Særlige Aktiviteter.

h. Modelflyvning forekommer syd for pladsen. Ved start RWY 09 fortsæt ligeud, enten til 0.5 NM øst for THR eller til 1000 FT AGL, inden drej mod syd. Medvindsben foretages i minimum 1000 FT AGL.

i. Skoleflyvning med landingsrunder er i weekender kun tilladt mellem 10:00 og 16:00 lokal tid. Weekender defineres fra fredag kl. 22:00 lokal tid til mandag kl. 07:00 lokal tid.

j. Skoleflyvning med landingsrunder er ikke tilladt i 2 weekender om måneden. Disse weekender offentliggøres ved NOTAM samt på www.ekhg.dk/miljoe.

k. Skoleflyvning med landingsrunder skal i videst muligt omfang varieres mellem 4 flyvekorridorer under hensyntagen til eventuel svæveflyvning. Kort over korridorer findes på www.ekhg.dk/pilot-info eller fås ved henvendelse til ADO.

l. Parachute activities and landing circuits during school flights should avoid overflying Herning, Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring and Sunds. Overflying is defined as flying inside town limits at altitudes below 3000 FT MSL.

m. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
09	2 C	NINST
27	2 C	NINST
15	1 C	NINST
33	1 C	NINST

l. Ved faldskærmsaktivitet samt under skoleflyvning med landingsrunder bør overflyvning af byområderne Herning, Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds i videst muligt omfang undgås. Med overflyvning forstås flyvning indenfor byzonen i højder op til 3000 FT MSL.

m. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
09	2 C	NINST
27	2 C	NINST
15	1 C	NINST
33	1 C	NINST

Visual Approach Chart - **EKHG**

Herning

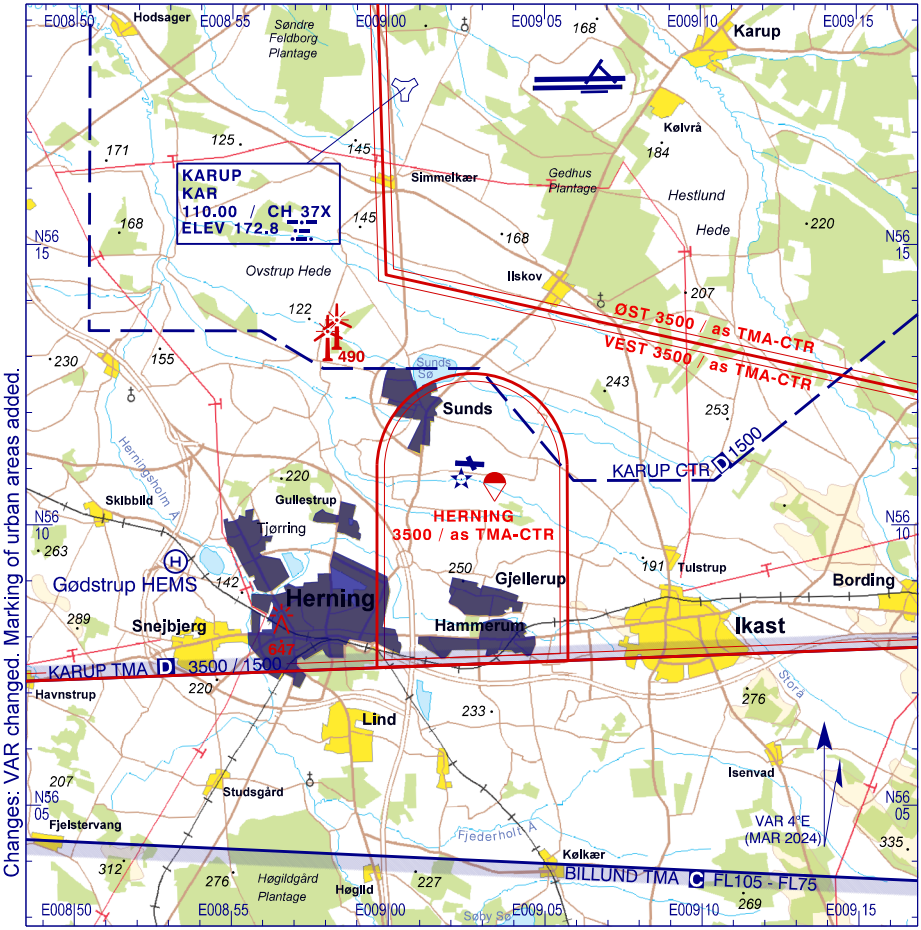
AD ELEV : 167

ARP : 56 11 05.09N 009 02 40.02E

Herning Radio : 121.005 (4000 / 25NM)

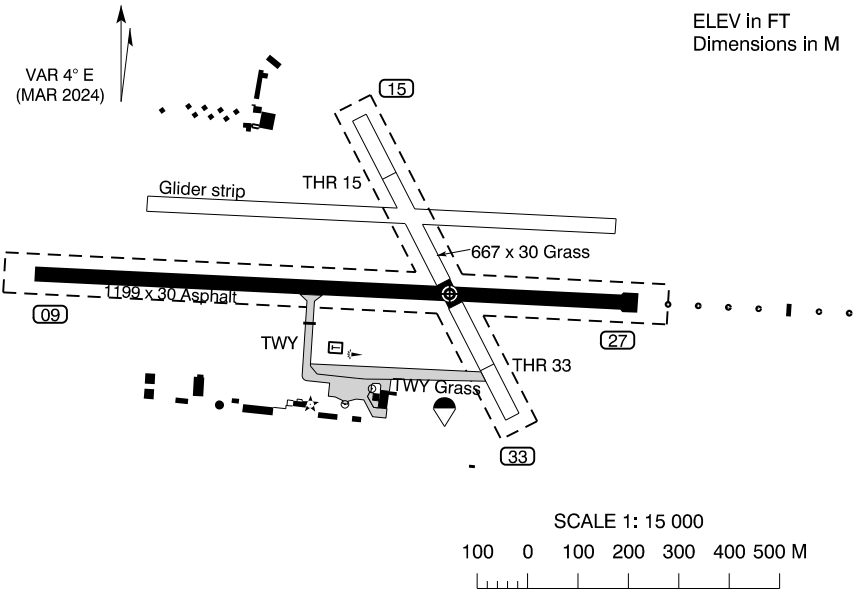
FIS : Karup Approach 120.430
Billund Approach 127.580

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKHG**

Hernlng



Datum : WGS-84

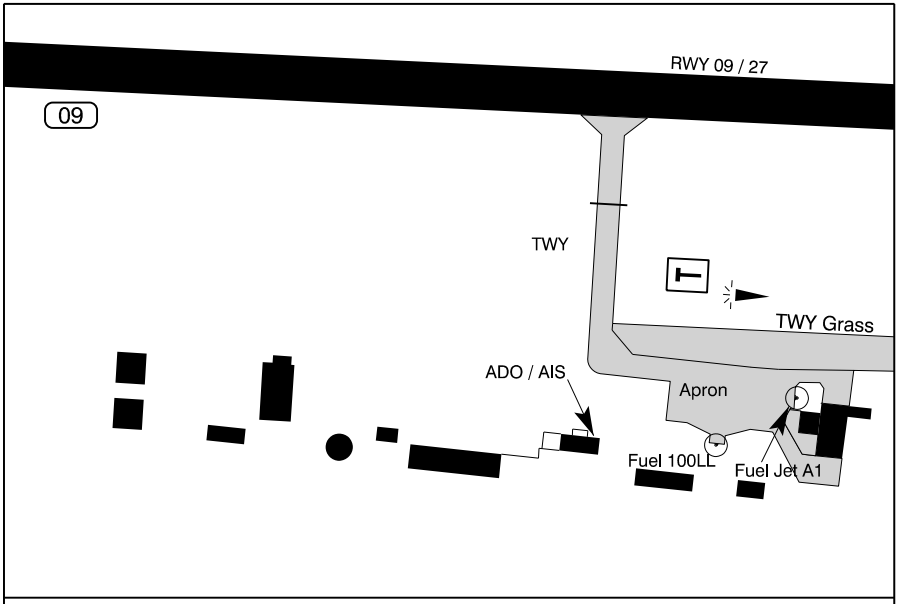
RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	092.8° GEO 088.8° MAG	56 11 06.37N 009 01 52.27E	1199	1199	1199	1199	PCN 11 / F / B / Y / T
27	272.8° GEO 268.8° MAG	56 11 04.51N 009 03 01.70E					
15	152.9° GEO 148.9° MAG	55 11 12.67N 009 02 33.08E	557	557	667	537	-
33	332.9 GEO 328.9° MAG	56 11 00.37N 009 02 44.35E	537	557	667	557	

RWY day marking 09 / 27 : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY day marking 15 / 33 : THR, Edge.
Lighting RWY 09 / 27 : ALS 27, THR, Edge, End.
A system to activate the RWY lighting etc. outside hours of service by VHF radio signals is established. Further details to be obtained from the AD.
Secondary power supply : NIL.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAY from Apron to RWY 09 / 27
Width : 15 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 11 / F / B / Y / T
Day marking : Centre line, Holding position
Lighting : Blue edge
RWY slope : -

Changes : New building added and apron changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKHG** — **Herning**



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 11 / F / B / Y / T

Changes : New building added and apron changed.

Kalundborg

1. Location

4.9 NM ENE of Kalundborg

2. Address

Kalundborg Kommune
Rådhuset
DK-4400 Kalundborg

TEL Administration: +45 59 51 33 11
TEL ADO: +45 20 45 49 11
+45 40 41 13 26
+45 41 10 88 85

3. Approved for

a. VMC day operations
b. Self-service only

4. Operational hours

AD: Daily SR-SS (Daily SR-SS)

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

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

5. Customs/Immigration

No

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

Fuel: 100LL
Oil: 80, AD80
O/R TEL +45 20 45 49 11
+45 40 41 13 26
+45 41 10 88 85

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons

11. Hotel

In town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Kalundborg
TEL +45 59 51 09 15
FAX +45 59 51 22 15

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi O/R

1. Beliggenhed

4.9 NM ENE for Kalundborg

2. Adresse

Kalundborg Kommune
Rådhuset
4400 Kalundborg

TEL Administration: 59 51 33 11
TEL ADO: 20 45 49 11
40 41 13 26
41 10 88 85

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: Dagligt SR-SS (Dagligt SR-SS)

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

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

5. Told/Pas

Nej

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL
Olie: 80, AD80
O/R TEL 20 45 49 11
40 41 13 26
41 10 88 85

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

I byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Kalundborg
TEL 59 51 09 15
FAX 59 51 22 15

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa O/R

16. Local Regulations/Remarks

a. Noise abatement provisions

- RWY 27 is the preferential runway, when the meteorological conditions so permit.
- Turns for LDG/TKOF are not allowed above the recreational area Kaldred Ferieby.
- For landing exercises PPR from the aerodrome (TEL +45 20 45 49 11, +45 40 41 13 26 and +45 41 10 88 85). Landing exercises are permitted on RWY 27 only and only in the periods MON-THU 0900-1900 and FRI 0900-1700 Danish time.

  Landing exercises are not permitted on holidays and in the month of july and august.
- Parachute dropping flights with TKOF from the aerodrome, and parachuting over the aerodrome or in its close vicinity are not permitted.
- Operation of helicopters and motorized para- and hang gliders are not permitted.

b. Gliding

Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.

c. Gliders shall use frequency 122.710 during take off/landing and traffic circuit.

d. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
09	1A	NINST
27	1A	NINST

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Støjbegrænsende bestemmelser

- RWY 27 er præferencebane, såfremt vejrforholdene tillader det.
- Drej i forbindelse med LDG/TKOF må ikke udføres over sommerhusområdet Kaldred Ferieby.
- Landingsøvelser er kun tilladt efter tilladelse fra flyvepladsen (TEL 20 45 49 11, 40 41 13 26 og 41 10 88 85) og kun på bane 27 MON-THU 0900-1900 og FRI 0900-1700 dansk tid.

  Landingsøvelser er ikke tilladt på helligdage samt i juli og august måned.
- Faldskærmsflyvning med start på pladsen og udspring over pladsen eller i dens umiddelbare nærhed er ikke tilladt.
- Helikopterflyvning og flyvning med motoriserede para- og hanggliders er ikke tilladt.

b. Svæveflyvning

Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.

c. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 122.710.

d. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
09	1A	NINST
27	1A	NINST

Visual Approach Chart - **EKKL**

Kalundborg

AD ELEV : 14

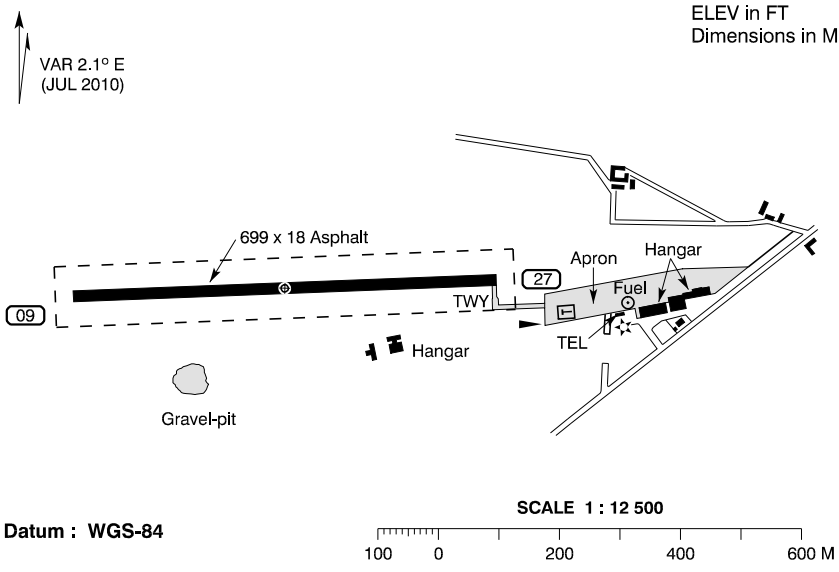
ARP : 55 42 00.12N 011 15 00.22E

Kalundborg Radio : 122.710 (DA)
by arrangement only

FIS : Copenhagen Information 127.080

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Aerodrome Chart - **EKKL** **Kalundborg**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	087.8° GEO 085.7° MAG	55 41 59.68N 011 14 40.21E	699	699	699	699	PCN 10 / F / B / Y / T
27	267.8° GEO 265.7° MAG	55 42 00.56N 011 15 20.23E					

RWY day marking : THR, Edge

TAXIWAY
Width : 7.5 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 10 / F / B / Y / T

APRON
Pavement : Grass

RWY slope : 0.4 %

Changes : MAG direction RWY 27 corrected.

Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV)

1. Location

10 NM NNE of Herning

2. Address

MIL: Karup Air Base
Kølvrå
DK-7470 Karup J

CIV: Midtjyllands Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
DK-7470 Karup J

E-mail: MIL: hw-ktp-wingops@mil.dk

TEL:	MIL:	+45 72 84 31 11
	CIV: AIS/ARO/ADO	+45 97 10 06 10
FAX:	CIV: AIS/ARO/ADO	+45 97 10 06 65
AFS:	MIL:	EKKAZTZX
	CIV:	EKKAYOYP

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)
AD: **PPR, see item 16 a.**

MON-FRI	0500-1700 (0400-1600)
SAT-SUN	CLSD

ADO: As AD
ARO: H24
AIS: As ADO
MET: H24
TEL: +45 72 84 14 41/
+45 72 84 14 42

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and Immigration are available when AD is open.

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

Fuel: F34 jet fuel. Military fuel service available (Truck). PPR required.
Oil: NIL.

De-icing/Anti-icing fluid and equipment available

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 5 generally, CAT 6 or 7 on request PPR no later than 3 HR before use.

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available.

1. Beliggenhed

10 NM NNE for Herning

2. Adresse

MIL: Flyvestation Karup
Kølvrå
7470 Karup J

CIV: Midtjyllands Lufthavn
N.O. Hansensvej 4
7470 Karup J

E-mail: MIL: hw-ktp-wingops@mil.dk

TEL:	MIL:	72 84 31 11
	CIV: AIS/ARO/ADO	97 10 06 10
FAX:	CIV: AIS/ARO/ADO	97 10 06 65
AFS:	MIL:	EKKAZTZX
	CIV:	EKKAYOYP

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)
AD: **PPR, se pkt. 16 a.**

MON-FRI	0500-1700 (0400-1600)
SAT-SUN	Lukket

ADO: Som AD
ARO: H24
AIS: Som ADO
MET: H24
TEL: 72 84 14 41/
72 84 14 42

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol er til rådighed når AD er åben.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: F34 jet fuel. Kun efter forudgående aftale med CIV AD (PPR).
Olie: NIL.

Afisnings- og antiisningsvæske og udstyr er til rådighed

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

CAT 5 generelt, CAT 6 eller 7 efter anmodning PPR mindst 3 timer før anvendelsen.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hotels within 20-30 KM

12. Restaurant

NIL

13. Tourist Office

NIL

14. Medical Facilities

Hospitals in Herning, Viborg, Skive and Holstebro

15. Transport

Taxi, busses to/from Viborg, pre-arranged Airport-taxi and Limo-service.

16. Local Regulations/Remarks

a. Use of Karup Air Base

PPR for use of Karup Air Base. Application on regular use of Karup Air Base shall be submitted to Tactical Air Command, Denmark via:

Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV), Airport Office
TEL: +45 97 10 06 10
FAX: +45 97 10 06 65

Request on permission for individual flights to use the military Karup Air Base, inside the civilian Karup / Midtjyllands Lufthavn ARO hours can be made by phone or telefax, as late as date-of-flight, by submitting the request to:

Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV), Airport Office
TEL: +45 97 10 06 10
FAX: +45 97 10 06 65

If the requested flight will be conducted outside the civilian Karup / Midtjyllands Lufthavn ARO hours, the request has to be submitted no later than one hour prior to closing time.

For civil flights the air base and civil terminal are available only within published AD hours, see item 4.

b. Handling

Handling of civil aircraft and passengers, and other services, is available by arrangement with the civil airport office (ADO). Operational hours of ADO see item 4.

c. Parking

TWR will allocate aircraft stand. For aircraft operating within the service hours of ADO request for marshaller assistance shall be submitted to TWR. For aircraft with planned operation outside the service hours of ADO, the request shall be submitted together with the application for use of the Air Base.

Due to Security regulations, General Aviation pilots and passengers are not allowed to leave the aircraft, unless a Marshall is present or other information is given from Airport Office (ARO). Therefore all aircraft must contact the Airport Office (ARO) on frequency 131.550 for Marshall assistance. As Marshall can be occupied elsewhere, some waiting time can be expected.

d. Noise Abatement Procedures.

11. Hotel

Hoteller inden for 20-30 KM

12. Restaurant

NIL

13. Turistkontor

NIL

14. Lægehjælp

Hospitaler i Herning, Viborg, Skive og Holstebro

15. Transport

Taxa, busser til/fra Viborg, forud bestilt lufthavns taxa og limousine-service.

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Benyttelse af Flyvestation Karup

PPR for benyttelse af Flyvestation Karup. Ansøgning om regelmæssig brug af Flyvestation Karup sendes til Flyvertaktisk Kommando via:

Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV), Havnekontoret
TEL: 97 10 06 10
FAX: 97 10 06 65

Anmodning om tilladelse for individuelle flyvninger om at bruge Flyvestation Karup, inden for Karup / Midtjyllands Lufthavns civile ARO åbningstid, kan fremsættes via telefon eller telefax, så sent som dagen for flyvningen, ved henvendelse til:

Midtjyllands Lufthavn (MIL/CIV), Havnekontoret
TEL: 97 10 06 10
FAX: 97 10 06 65

Hvis den anmodede flyvning vil finde sted uden for Karup / Midtjyllands Lufthavns civile ARO åbningstid, skal anmodningen fremsættes senest 1 time før lukketid.

Flyvestationen og den civile terminal vil kun være åben for civil beflyvning inden for de publicerede AD-tider, se pkt. 4.

b. "Handling"

"Handling" af civile fly og passagerer samt anden service er til rådighed efter forudgående koordination med det civile havnekontor (ADO) i tjenestetiden, se pkt. 4.

c. Parkering

TWR vil tildele standplads. Anmodning om marshaller assistance for luftfartøjer, som opererer inden for ADO's tjenestetid, skal fremsættes til TWR. For luftfartøjer med planlagt operation uden for ADO's tjenestetid skal anmodning fremsættes sammen med ansøgning om tilladelse til at anvende flyvestationen.

Grundet sikkerhedsregulativer, må General Aviation piloter og passagerer ikke forlade luftfartøjet, før en Marshall er til stede, eller anden anvisning er givet af havnekontoret. Derfor skal luftfartøjer kontakte havnekontoret på frekvens 131.550 for at rekvirere Marshall assistance. Marshall'en kan være optaget af andre opgaver og der kan forventes ventetid.

d. Støjbegrænsende procedurer

Noise abatement procedures for all jet aircraft and for propeller and turboprop aircraft MTOW above 5700 KG for departure or missed approach RWY 09L and 09R:

VMC: Avoid overflying the towns/villages Karup and Kølvrå below 2000 FT MSL.

e. Shooting Range.

Shooting range located APRX 1 NM N of RWY's. Activity all weekdays. Safe altitude 850 FT MSL.

f. Arrestor cables

Arrestor cables for military aircraft may be suspended across:

- RWY 09R, 361M from THR.
- RWY 27L, 361 M from THR.
- RWY 09L, 561 M from THR.
- RWY 27R, 580 M from THR.

g. RWY 03/21 and RWY 14/32

The runways are available for take-off and landing during daytime only.

h. RDAF flying school

Intensive light aircraft basic training activity will take place daily 0700-1430 (daily 0600-1330).

i. Gliding

Glider areas within Karup TMA/CTR, see AD 2. EKKA - Glider Areas.

VFR flights may obtain information as to whether a glider area is active on the TOWER or APPROACH frequency.

Use of Area ØST and Area VEST for gliding requires permission from Karup ATC and continuous monitoring of Karup Approach on FREQ 120.430 MHz.

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 receive traffic information and advice to avoid collision as prescribed for airspace class D.

Note: Observe the fact, that gliding may take place above and below the areas in airspace class E and G, whether the areas are active or not.

j. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
03	2A	NINST
09	2C	NINST
09L	2B	NINST
09R	4D	PA-1
14	1A	NINST
21	2A	NINST
27L	4D	PA-2
27R	2B	NINST
27	2C	NINST
32	1A	NINST

Støjbegrænsende procedurer for alle jet luftfartøjer og propeller og turboprop luftfartøjer MTOW over 5700 KG ved start fra eller overskydning af RWY 09R eller RWY 09L:

VMC: Karup og Kølvrå må ikke overflyves i højder under 2000 FT MSL.

e. Skydebane.

Skydebane ca. 1 NM nord for banesystemet. Aktiv på alle hverdage. Sikker højde 850 FT MSL.

f. Fangkabler

Fangkabler for militære luftfartøjer kan være udspændt på tværs af:

- RWY 09R, 361 M fra tærskel.
- RWY 27L, 361 M fra tærskel.
- RWY 09L, 561 M fra tærskel.
- RWY 27R, 580 M fra tærskel.

g. RWY 03/21 og RWY 14/32

Banerne må kun anvendes til start og landing om dagen.

h. RDAF flyveskole

Intensiv aktivitet med grundtræning i brug af lette luftfartøjer vil finde sted daglig 0700-1430 (daglig 0600-1330).

i. Svæveflyvning

Svæveflyvningsområder inden for Karup TMA/CTR, se AD 2. EKKA - Glider Areas.

VFR-flyvninger kan indhente oplysninger om, hvorvidt svæveflyveområderne er aktive på den relevante TOWER eller APPROACH frekvens.

Brug af område ØST og område VEST, til svæveflyvning, kræver tilladelse fra Karup ATC og med konstant lyttevagt af Karup Approach på FREQ 120.430 MHz.

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 trafikinformationer og råd til undgåelse af sammenstød, som foreskrevet for luftrum klasse D.

Note: Opmærksomheden henledes på, at der kan foregå svæveflyvning over og under områderne i luftrum klasse E og G, uanset om disse er aktive eller ej.

j. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
03	2A	NINST
09	2C	NINST
09L	2B	NINST
09R	4D	PA-1
14	1A	NINST
21	2A	NINST
27L	4D	PA-2
27R	2B	NINST
27	2C	NINST
32	1A	NINST

Visual Approach Chart - **EKKA**

Karup / Midtjyllands Lufthavn

AD ELEV : 171

ARP : 56 17 50.85N 009 07 28.66E

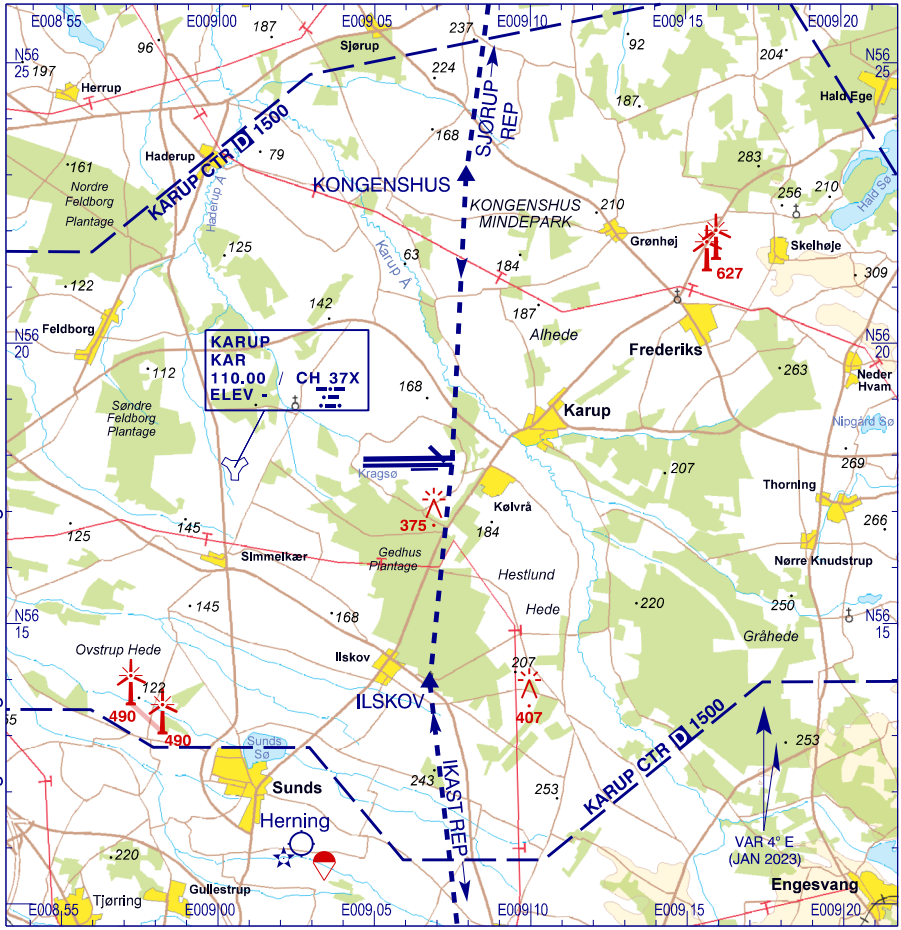
Karup Approach	: 120.430 (FL250 / 50 NM)
Karup Tower	: 119.580 (4000 FT / 25 NM)
	: 121.500 Emergency
ATIS	: 120.580
Karup Airport Office	: 131.550

FIS : Karup Approach 120.430

LOC 09R : 108.300
LOC 27L : 108.150

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA with airspace class D, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKKA**

Karup / **Midtjyllands Lufthavn**

(MIL AD, PPR)

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09R	089.3° GEO 085° MAG	56 17 49.74N 009 04 38.39E	W X *03/21	2929 2470 1254	2929 2470 1254	2929 2470 1254	2929	PCN 75 F / C / W / T
27L	269.3° GEO 265° MAG	56 17 50.85N 009 07 28.66E	THR E1 *03/21	2929 2794 1722	2929 2794 1722	2929 2794 1722	2929	
09L	089.3° GEO 085° MAG	56 17 56.70N 009 04 39.44E	W X *03/21	2992 2553 1195	2992 2553 1195	2992 2553 1195	2992	PCN 120 F / B / W / T
27R	269.3° GEO 265° MAG	56 17 57.84N 009 07 33.43E	E *03/21	2992 1840	2992 1840	2992 1840	2992	
03	034.3° GEO 030° MAG	56 17 53.78N 009 06 19.75E		880	880	880	880	PCN 90 F / C / W / T
21	214.3° GEO 210° MAG	56 18 17.29N 009 06 48.64E		880	880	880	880	
14	134.3° GEO 130° MAG	56 18 09.92N 009 06 45.99E		693	693	693	693	PCN 101 F / C / W / T
32	314.3° GEO 310° MAG	56 17 54.26N 009 07 14.80E		693	693	693	693	

* 03 / 21 : Intersection RWY 03 / 21 and RWY 09L / 27R - 09R / 27L.

RWY 09 : Direction 089.0° GEO, 085° MAG, Grass, TODA / LDA 850.
RWY 27 : Direction 269.0° GEO, 265° MAG, Grass, TODA / LDA 850.

Day marking runways : THR, RWY NR, TDZ 09R / 27L, Centre line, Edge.
Lighting RWY 09R / 27L : PAPI, ALS, THR, TDZ 27L, Centre line, Edge, End.
Lighting RWY 09L / 27R : PAPI, THR, Edge (yellow), End.
Lighting RWY 03 / 21 and 14 / 32 : Edge (blue TWY LGT).
Secondary power supply : Yes, switch-over time 15 SEC.

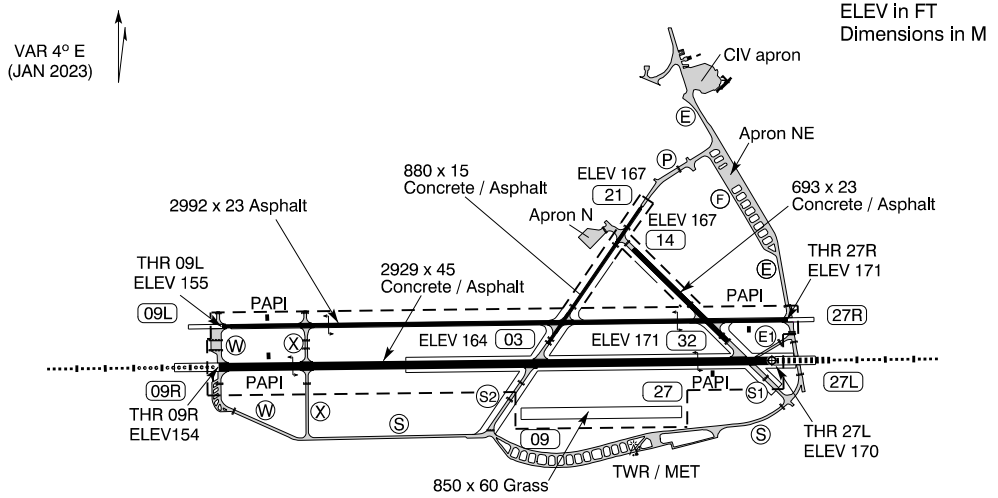
TAXIWAYS

Width :	TWY E1, S1, S2 and TWY X :	12 M	Strength:	TWY E1 and S :	PCN 120 F / A / W / T
	TWY W between THR 09L / R :	22.5 M		TWY E :	PCN 119 F / A / W / T
	TWY W otherwise :	15 M		TWY F :	PCN 74 F / A / W / T
	TWY E :	12-22.5 M		TWY C :	PCN 93 F / A / W / T
	TWY C :	13.5M		TWY P :	PCN 118 F / A / W / T
	TWY F :	10 M		TWY W :	PCN 94 F / A / W / T
				TWY X :	PCN 65 F / A / W / T
Pavement :	TWY E1, S1 and S2 concrete.			TWY S1 :	PCN 101 R / C / W / T
	All others asphalt / concrete.			TWY S2 :	PCN 120 R / C / W / T

Day marking : Yellow centre line, Holding positions.

Lighting : Blue edge. RGL for RWY 09R / 27L.

RWY slopes : Less than 1 %.



Datum : WGS-84

SCALE 1 : 40 000

0 500 1000 1500 M

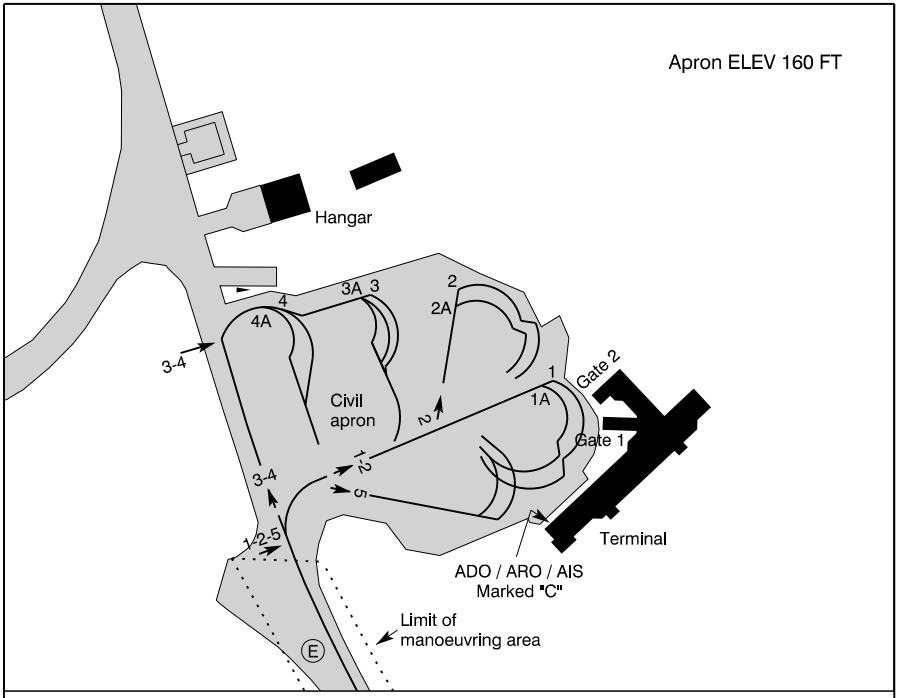
Arrestor cables for military aircraft
may be suspended across :
- RWY 09R, 391 M from THR
- RWY 27L, 391 M from THR
- RWY 09L, 561 M from THR
- RWY 27R, 580 M from THR

Cables disengaged in approach end.

Changes : Magnetic variation and directions changed. PAPI configuration changed.

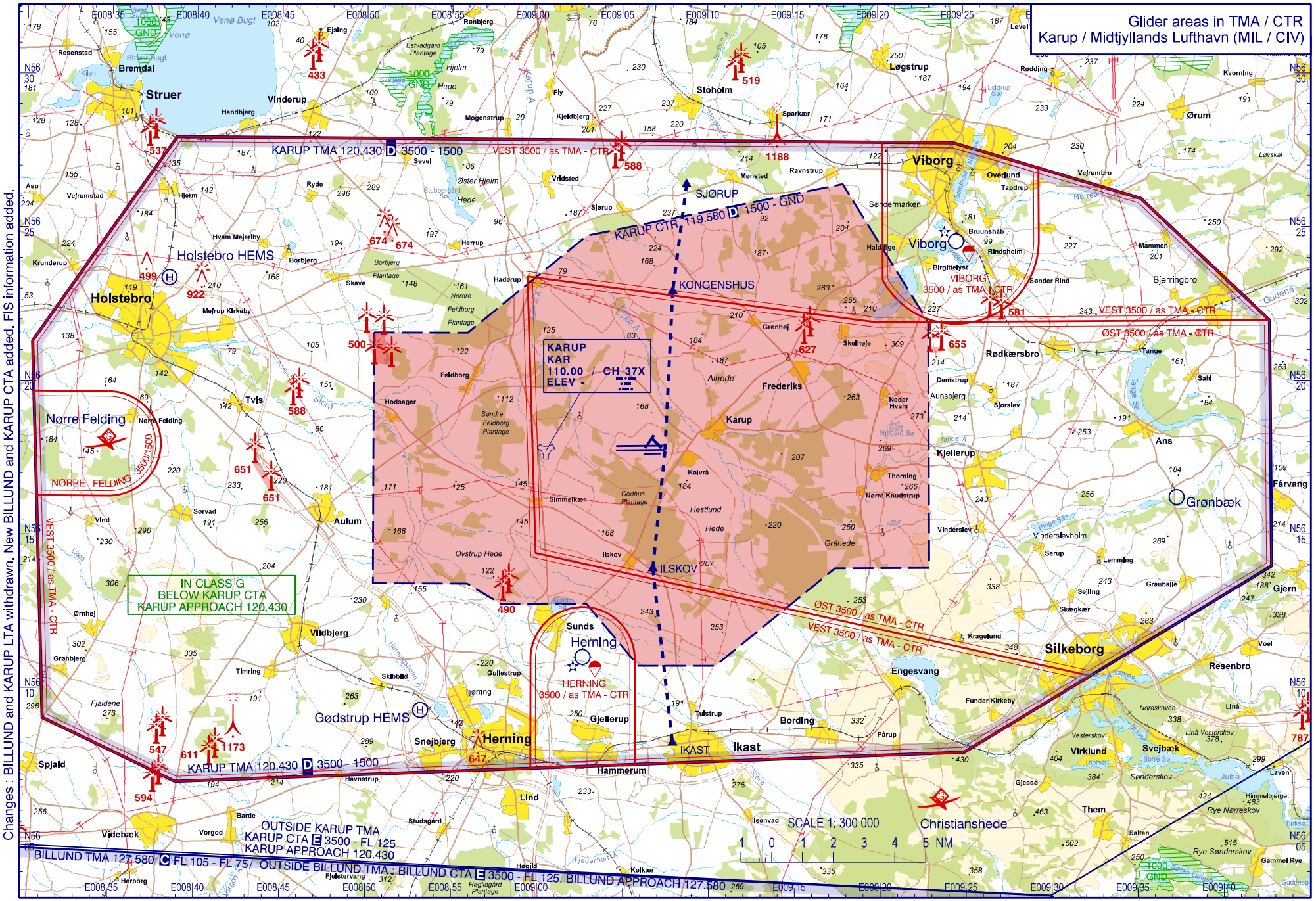
Aerodrome Parking / Docking Chart - **EKKA**

Karup / **Midtjyllands Lufthavn**
(MIL AD, PPR)



CIV APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 55 / F / B / X / T

Changes : General Aviation parking, Civil Helipad and Fuel withdrawn.


Glider areas in TMA / CTR
Karup / Midtjyllands Lufthavn (MIL / CIV)
KARUP TMA 120.430 D 3500 - 1500
VEST 3500 / as TMA - CTR
KARUP CTR 119.580 D 1500 - GND
SJØRUP
KONGENSHUS
ILSKOV
IKAST
HERNING
3500 / as TMA - CTR
VIBORG
3500 / as TMA - CTR
ØST 3500 / as TMA - CTR
KARUP
KAR
110.00 / CH 37X
ELEV -
Nørre Felding
NØRRE FELDING 3500/1500
IN CLASS G
BELOW KARUP CTA
KARUP APPROACH 120.430
Holstebro HEMS
Gødstrup HEMS
OUTSIDE KARUP TMA
KARUP CTA E 3500 - FL 125
KARUP APPROACH 120.430
BILLUND TMA 127.580 C FL 105 - FL 75/ OUTSIDE BILLUND TMA : BILLUND CTA E 3500 - FL 125. BILLUND APPROACH 127.580
SCALE 1: 300 000
1 0 1 2 3 4 5 NM
Changes : BILLUND and KARUP LTA withdrawn. New BILLUND and KARUP CTA added. FIS information added.

Kolding/Vamdrup

1. Location

5.4 NM SW of Kolding

2. Address

Kolding Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-6580 Vamdrup

TEL:	+45 75 58 18 77
E-mail:	afis@ekvd.dk
Internet:	ekvd.dk
AFS:	EKVD

3. Approved for

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

4. Operational hours

AFIS: As ADO. AD operating as self-service outside AFIS hours

AD: MON-FRI 0600-2100 (0500-2000)
SAT/SUN/HOL 0600-2100 (0500-2000)
24 DEC - 01 JAN CLSD. Self-service only.

ADO: MON-FRI 0700-1600 (0600-1500)
SAT/SUN/HOL 0800-1500 (0700-1400)
24 DEC - 01 JAN CLSD.

ARO: As ADO. Outside hours of service:
Submission and closure of flight plan:
Briefing EKCH TEL: +45 32 47 82 72
FAX: -

AIS: As ADO

MET: TEL: +45 39 15 72 72

PPR 1 HR PN for AFIS outside ADO service hours. PPR must be submitted not later than 1 hr before ADO closing time.

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from all States. Customs clearance and Immigration PN 1 HR to ADO. All flights originated outside Denmark with destination inside Denmark must state number of Schengen - and non-Schengen citizens onboard in flight plan (FPL) item 18.

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

Fuel: AVGAS 100LL (80 l/min)
Jet A1 (300 l/min).
Self-service 24H. Major credit cards accepted.

Oil: Can be bought at the aircraft repair shop in working hours.

7. Hangar Space for Visitors

No.

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

1. Beliggenhed

5.4 NM SW for Kolding

2. Adresse

Kolding Lufthavn
Lufthavnsvej 1
6580 Vamdrup

TEL:	75 58 18 77
E-mail:	afis@ekvd.dk
Internet:	ekvd.dk
AFS:	EKVD

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AFIS: Som ADO. AD opererr som selvbetjening uden for AFIS tjenestetid

AD: MON-FRI 0600-2100 (0500-2000)
SAT/SUN/HOL 0600-2100 (0500-2000)
24 DEC - 01 JAN lukket. Kun selvbetjening.

ADO: MON-FRI 0700-1600 (0600-1500)
SAT/SUN/HOL 0800-1500 (0700-1400)
24 DEC - 01 JAN lukket.

ARO: Som ADO. Uden for tjenestetiden:
Afgivelse og lukning af flyveplan:
Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72
FAX: -

AIS: Som ADO

MET: TEL: 39 15 72 72

PPR 1 HR PN for AFIS udenfor ADO åbningstid. PPR skal fremsendes ikke senere end 1 time før ADO lukketid.

5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol PN 1 HR til ADO. Gældende for alle ankomne flyvninger med start uden for Danmarks grænser, skal det angives i flyvplanens punkt 18, hvor mange af personerne om bord, der er bosat i et Schengen land og hvor mange der ikke er bosat i et Schengen land.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: AVGAS 100LL (80 l/min)
Jet A1 (300 l/min).
Selvbetjening 24H. Større udbydere af kreditkort accepteres.

Olie: Kan købes på værkstedet i deres åbningstid.

7. Hangarplads for besøgende

Nej.

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Seasonal Availability

All year.

1. Type of clearing equipment:

Mechanical snow clearing with snowplough and sweeper when personnel and material situation allows.

Chemicals: No chemical treatment used for snow clearing.

2. Clearance priorities:
   1. Active Runway(s)
   2. Taxiways towards the active runway(s)
   3. Apron(s)
   4. Other runways and access roads
   5. Other areas

3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM.
See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotels in Vamdrup and Kolding

12. Restaurant

No

13. Tourist Office

Kolding

TEL: +45 79 79 17 73
Internet: www.visitkolding.dk

14. Medical Facilities

Kolding Hospital +45 76 36 20 00.

In case of emergency call 112.

15. Transport

Bus and Taxi (Kolding Taxa +45 75 50 27 00).

16. Local Regulations/Remarks

a. **The following requirements are mandatory for right turns:**

With reference to the general rules of the air in the vicinity of an aerodrome, and provided that **the pilot reports his/her intentions to VAMDRUP INFORMATION before a right turn is initiated** or, when departing, before taking off, aircraft may execute right turns when approaching for landing and after taking off, if it does not endanger other air traffic.

b. In the period 2100-0600 (2000-0500) operations may take place only by PPR to ADO.

c. If operations are conducted outside ADO service hours, the **PIC must as soon as possible**, leave a note in the tower mailbox, send an e-mail to afis@ekvd.dk or use the reporting system on the airports webpage, informing about the operations made during the period with self service and PIC contact information.

d. PPR for use of RWY 07/25 within ADO service hours. **Runway is closed outside ADO service hours.**

e. For school and training flights reference aerodrome noise abatement regulations. These can be obtained on the airports website.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

Mekanisk snerydning med plov og kost når bemandings- og materielsituationen tillader det.

Kemikalier: Ingen kemisk snerydning.

2. Rydningsprioriteter:
   1. Bane(r) i brug
   2. Rulleveje til bane(r) i brug
   3. Forplads
   4. Andre baner og adgangsveje
   5. Andre områder

3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Hoteller i Vamdrup og Kolding

12. Restaurant

Nej

13. Turistkontor

Kolding

TEL: 79 79 17 73
Internet: www.visitkolding.dk

14. Lægehjælp

Kolding Hospital +45 76 36 20 00.

I nødstilfælde ring 112.

15. Transport

Bus og Taxa (Kolding Taxa 75 50 27 00).

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. **De følgende krav er obligatoriske for højredrej:**

Med henvisning til de generelle lufttrafikregler for manøvrering på og i nærheden af en flyveplads, og forudsat at **piloten rapporterer sine hensigter til VAMDRUP INFORMATION inden et højredrej påbegyndes** ved anflyvning eller, ved afgang, inden start, kan luftfartøjer udføre højredrej under indflyvning til landing og efter start, hvis det ikke bringer anden lufttrafik i fare.

b. I perioden 2100-0600 (2000-0500) må flyvninger kun gennemføres efter tilladelse (PPR) fra ADO.

c. Ved beflyvning uden for ADO tjenestetid skal **chefpiloten snarest muligt** aflevere en note i tårnets postkasse, sende en email til afis@ekvd.dk eller anvende flyveregistreringssystemet på lufthavnens hjemmeside og oplyse om de foretagede operationer på pladsen i selvbetjenings-perioden samt kontaktoplysninger.

d. PPR for anvendelse af bane 07/25 i ADO tjenestetid. **Udenfor ADO tjenestetid er banen lukket.**

e. Skole- og træningsflyvning refererer til flyvepladsens miljøbestemmelser. Disse kan ses på lufthavnens hjemmeside.

f. Avoid flying over built-up areas Hjarup, Skanderup and Vamdrup during TKOF and LDG as far as possible.

g. Parachuting may take place.

h. Due to the general complexity of air traffic at and in the vicinity of the aerodrome, aircraft are required to report intentions and manoeuvres on frequency 118.655 outside ADO service hours.

i. Vehicles other than aircraft must park outside the aerodrome perimeter unless it is absolutely necessary otherwise. Any movement of aircraft or any vehicle in the hangar area, on service roads, outside taxiways, apron and runways is at PIC or driver's own risk.

j. Payment with cash, major credit cards and MobilePay 268502 (leave aircraft registration in the remarks).

k. **Restrictions for Flights as Specified in the Environmental Approval of December 4, 2024**

1. Parachute Flights, Aerobatic Flights, and Circuit Patterns Related to Flight Training are restricted on certain weekends during the period from week 20 to 36. The specific weekends can be found on the airport's website and in issued NOTAMs.

2. Circuit Patterns Related to Helicopter Flight Training are permitted only during the hours of 7:00 AM to 7:00 PM local time.

3. Commercial Helicopter Sightseeing Flights are limited to weekdays from 7:00 AM to 7:00 PM and on Saturdays, Sundays, and public holidays from 7:00 AM to 4:00 PM local time.

4. Military Flights must inform the airport if a flight does not meet the conditions for exemption from environmental regulations as per Condition 57.

l. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
01	2 B	NONP
07	1 C	NINST
19	2 B	NONP
25	1 C	NINST

m. Customs

For international flights FPL is required at least 1 HR before arrival/departure.

f. Undgå overflyvning af bebyggede områder Hjarup, Skanderup og Vamdrup ifm. start og landing såvidt som muligt.

g. Faldskærmsspring kan finde sted.

h. Grundet den generelt komplekse trafik ved og i nærheden af flyvepladsen, skal luftfartøjer rapportere intentioner og manøvrer på frekvens 118.655 uden for ADO tjenestetid.

i. Køretøjer skal parkeres udenfor flyvepladsens perimeterhegn med mindre det er absolut nødvendigt andet. Enhver bevægelse med et luftfartøj eller køretøj i hangarområdet, på serviceveje, uden for rulleveje, forplads og baner er på chefpilotens eller førerens eget ansvar.

j. Betaling modtages med kontanter, større udbydere af kreditkort og MobilePay 268502 (anfør luftfartøjets registrering i kommentarer).

k. **Begrænsninger for flyvninger angivet i miljøgodkendelse af 4 dec. 2024**

1. Faldskærmsflyvning, Kunstflyvning samt Landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning er begrænset i visse weekender i perioden uge 20-36. De aktuelle weekender kan ses på lufthavnens hjemmeside og udsendes også på NOTAM.

2. Landingsrunder i forbindelse med helikopter skoleflyvning må kun foregå i tidsrummet 7.00-19.00 lokal tid.

3. Kommerciel rundflyvning med helikopter er begrænset til hverdage 7.00 – 19.00 og lørdag, søn- og helligdage 7.00 – 16.00 alle tider er lokaltid.

4. Militære flyvninger skal informere lufthavnen såfremt en flyvning ikke opfylder betingelserne for undtagelse fra miljøbestemmelserne jvf. vilkår 57. Miljøgodkendelsen kan læses på lufthavnens hjemmeside.

l. Baneklassifikation.

RWY NR	RWY KODE	TYPE
01	2 B	NONP
07	1 C	NINST
19	2 B	NONP
25	1 C	NINST

m. Told

For internationale flyvninger skal FPL fremsendes senest 1 time før ankomst/afgang.

Visual Approach Chart - **EKVD**

Kolding / Vamdrup

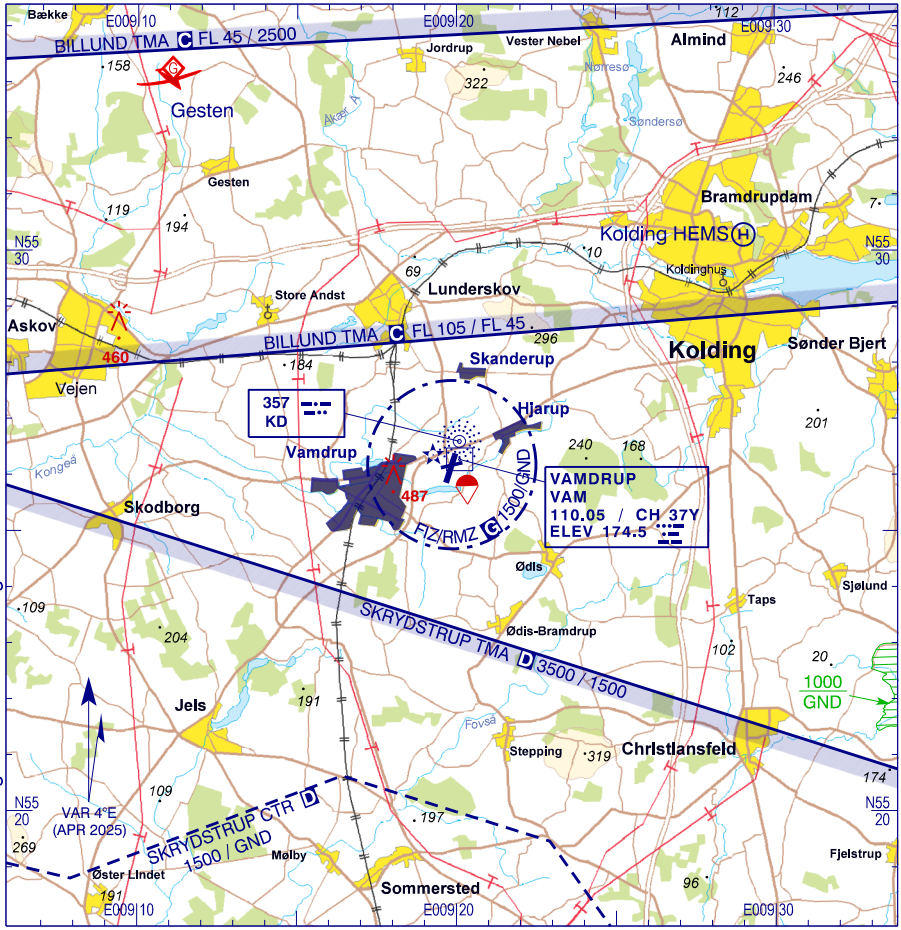
AD ELEV : 143

ARP : 55 26 10.62N 009 19 51.36E

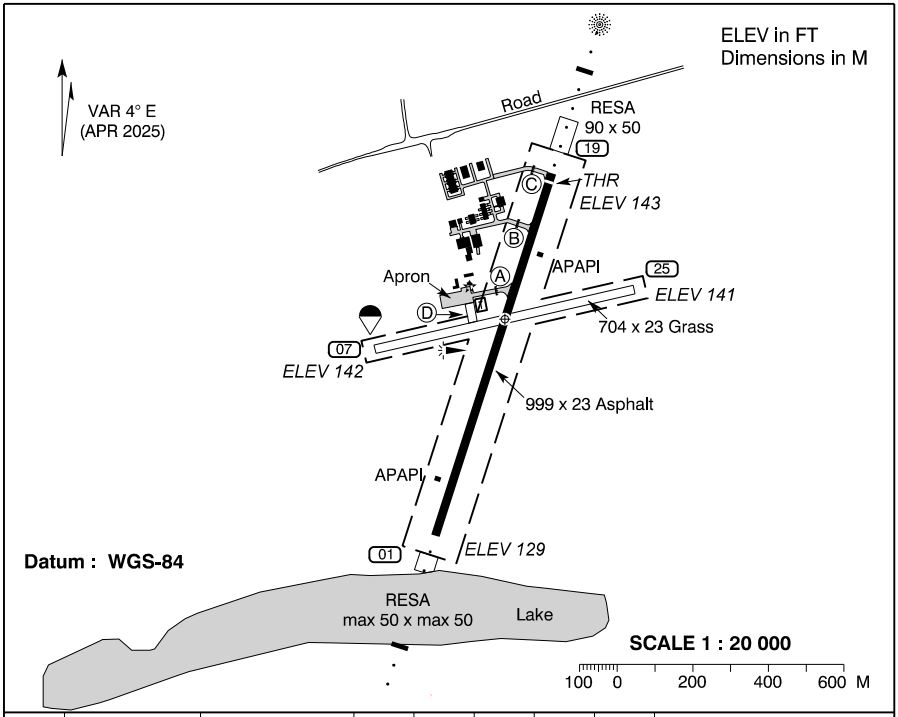
Vamdrup Information : 118.655 (4000 FT / 25 NM)

FIS : Skrydstrup Approach 124.105

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKVD** — **Kolding / Vamdrup**



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
01	017.6° GEO 014° MAG	55 25 52.10N 009 19 41.02E		975	975	999	999	PCN 17 / F / B / X / T
19	197.6° GEO 194° MAG	55 26 22.15N 009 19 57.79E	C B A	999 842 681	999 842 681	999 842 681	975	
07	076.8° GEO 073° MAG	55 26 08.01N 009 19 31.78E		704	704	704	704	-
25	256.8° GEO 253° MAG	55 26 13.21N 009 20 10.77E						

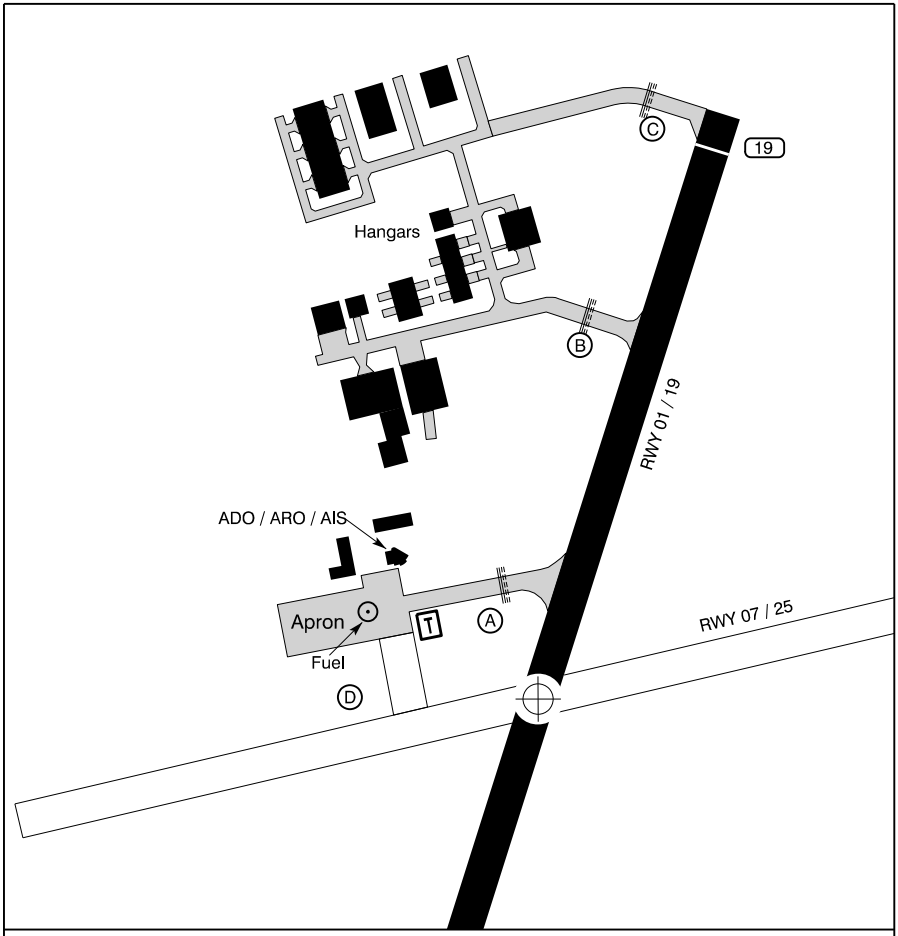
RWY day marking 01 / 19 : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY day marking 07 / 25 : THR, Edge.
Lighting RWY 01 / 19 : APAPI, ALS, THR, Edge, End.
A system to activate the RWY lighting etc. outside the ADO hours of service by VHF radio signals is established.
3, 5 or 7 clicks on 118.655 for low, medium or high lights.
Secondary power supply : Yes, switch-over time 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.
RWY 01 / 19 slope : Less than 0.5 %

TAXIWAYS
Width : A / B : 10.5 M C : 10.2 M D : 23 M
Pavement : A / B / C : Asphalt D : Grass
Day marking : A / C : Centre line, Side stripes, Holding position
B : Centre line, Holding position D : Blue/yellow cones
Lighting : TWY A : Blue edge LIL. TWY A / B / C : RGL

Changes : MAG VAR changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKVD**

Kolding / **Vamdrup**



APRON
Pavement : Concrete stones
Strength : -

Changes : Page title changed.

Kruså-Padborg

1. Location

3.8 NM NW of Padborg

2. Address

Kruså-Padborg flyveplads ApS
Flyvepladsen 22
6330 Padborg

ADO: +45 30 56 53 03
+45 22 27 33 43
E-mail: ekpbairport@gmail.com

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: SR-SS
+ civil twilight (see GEN 2.7)
VFR Night: PPR TEL: + 45 30 56 53 03

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

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

5. Customs/Immigration

No

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

No

7. Hangar Space for Visitors

Yes

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons

11. Hotel

-

12. Restaurant

-

13. Tourist Office

Kruså TEL: +45 74 67 21 71
FAX: +45 74 67 14 67

14. Medical Facilities

-

15. Transport

-

16. Local Regulations/Remarks

a. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
04	2C	NINST
22	2C	NINST

1. Beliggenhed

3.8 NM NW for Padborg

2. Adresse

Kruså-Padborg flyveplads ApS
Flyvepladsen 22
6330 Padborg

ADO: 30 56 53 03
22 27 33 43
E-mail: ekpbairport@gmail.com

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. Kun selvbetjening

4. Operationstider

AD: SR-SS
+ borgerlige tusmørke (se GEN 2.7)
VFR Nat: PPR TEL: 30 56 53 03

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

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

5. Told/Pas

Nej

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Nej

7. Hangarplads for besøgende

Ja

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

-

12. Restaurant

-

13. Turistkontor

Kruså TEL: 74 67 21 71
FAX: 74 67 14 67

14. Lægehjælp

-

15. Transport

-

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
04	2C	NINST
22	2C	NINST

Visual Approach Chart - **EKPB**

Kruså - Padborg

AD ELEV : 88

ARP : 54 52 13.10N 009 16 44.45E

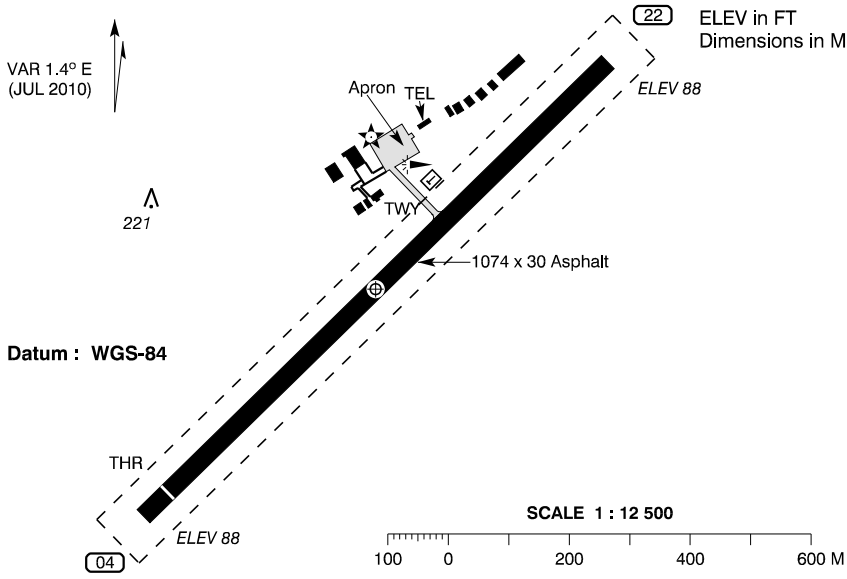
Padborg Radio : 122.075 by arrangement only

FIS : Skrydstrup Approach 124.105

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : Skrydstrup APP FREQ changed.

Aerodrome Chart - **EKPB** **Kruså - Padborg**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
04	045.6° GEO 044.2° MAG	54 52 02.22N 009 16 25.17E	1074	1074	1074	1018	PCN 8 / F / B / Y / U
22	225.6° GEO 224.2° MAG	54 52 25.24N 009 17 05.97E	1018	1018	1074	1074	

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : THR, Edge, End
Lighting system can only be activated by ground personel.
Further details to be obtained from AD within ARO telephone hours.

TAXIWAY
Width : 10 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 8 / F / B / Y / U
Day marking: Centre line, Edge, Holding position
Lighting: Blue edge

APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 8 / F / B / Y / U

RWY slope : 0

Changes : RWY NR, Lighting system.

© Trafikstyrelsen/Danish Transport Authority

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:	EKCHYDYX, only by appointment

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:	NIL
AIS:	NIL
MET:	NIL

At the Airport Office (H24), adjacent to Terminal 2 (see APDC), a PC for self-briefing is available, along with direct phonelines to AIS and MET.

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:	EKCHYDYX, kun efter aftale

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

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

Hos Airport Office (H24), ved siden af Terminal 2 (se APDC), er der adgang til en PC til selv-briefing samt direkte telefonlinjer til AIS og MET.

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

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_2: 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

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.

9. Brand og redningstjeneste

CAT 9

EKCH har ingen selvstændig kapacitet til at fjerne fly, men Aerodrome Coordinator for fjernelse af havarerede 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

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

Buses (public and free terminal buses), metro, taxis, trains and car rental companies (Avis/Budget, Enterprise, Europcar, GreenMobility, Hertz, Sixt and SwipeNgo).

16. Local Regulations/Remarks

a. Regulation of traffic. Provisions

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

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

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

Snerydning med fejemaskiner, sneslynger, sprøjtevogne (kemikalier), traktor-monteret kost / plov / sprøjte (kemikalier), lastbils-monteret plov / kemikaliespreder og gummiged.

Kemikalier: KFOR og NAFO.

2. Rydningsprioriteter:

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 redningsformål.
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

Busser (offentlige og gratis terminalbusser), metro, taxier, tog og biludlejningsselskaber (Avis/Budget, Enterprise, Europcar, GreenMobility, Hertz, Sixt og SwipeNgo).

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 enkeltflyvninger (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 trafikkategorier:

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 available at https://cphnow.service-now.com/public_kb?id=kb_article_view&sysparm_article=KB0010975.

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 weatherconditions.

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 ansøgningen oplyses.

c. Skole- og træningsflyvning samt teknisk prøveflyvning

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

Tilladelse vil ikke blive givet for følgende tidsrum:

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

Skole- og træningsflyvning, samt sådan teknisk prøveflyvning, som er dikteret af et krav om at konstatere et luftfartøjs luftdygtighed under flyvning (jfr. luftfartslovens §30), må kun finde sted på København/Kastrup under anvendelse af:
RWY 04 og 22 til start og landing,
RWY12 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. Bestemmelserne kan findes på https://cphnow.service-now.com/public_kb?id=kb_article_view&sysparm_article=KB0010975.

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

1) Betydning af afstribning og skilte.
2) Oplysninger vedrørende standpladser, herunder indstyringssystemer til standpladserne.
3) Oplysninger vedrørende udrulning fra standpladser, herunder tilladelse til udrulning.
4) Begrænsninger i større luftfartøjers operationsmuligheder, herunder begrænsninger i kørsel for egen kraft.
5) Helikopter operationer.
6) Marshallerassistance og bugseringsassistance.
7) Brug af motoreffekt udover tomgang.
8) Motoropstart og brug af APU.
9) Brændstofspild.
10) Forholdsregler ved ekstreme vejrforhold.

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

Flight crewmembers must wear high-visibility clothing while making external pre-flight inspection of their aircraft.

The high-visibility clothing and coverage must at a minimum cover the upper part of the body.

High-visibility clothing worn on the upper part of the body must be closed.

The color of the high-visibility clothing must be fluorescent yellow, orange or red.

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.

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 marshallers 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.

Flybesætningsmedlemmer skal bære advarselsklæder/synlighedsbeklædning, mens de foretager inspektion omkring flyet før afgang.

Synlighedsbeklædningen og dækningsgraden, skal som minimum dække overdelen af kroppen.

Synlighedsbeklædning som bæres på overdelen af kroppen, skal være lukket.

Farven på synlighedsbeklædningen skal være fluorescerende gul, orange eller rød.

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. 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.

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 marshallers.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

For godkendelse kontakt KASTRUP APRON.

Når et luftfartøj er standset "on-block" skal hovedmotorerne stoppes og samtidig skal højintensitet "strobelights", logolys 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 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 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.

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 rotorne 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 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 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 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 luftfartsselskabet eller ground handleren.

Afgangsklareringer

Anmodninger om afgangsklareringer skal fremsendes via Data Link Departure Clearance (DCL) senest TOBT - 30 minuter. 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 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 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.

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 motorerne før de er blevet placeret på en af de til formålet bestemt "start up" positioner på rullevejen og samtidig opstillet på dennes centerlinie.

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

j. Anvendelse af hjælpestartudstyr (APU)

Anvendelse af APU på standpladserne skal begrænses mest mulig.

Start eller standsning 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°C eller over +25°C eller lufthavnens installationer for elforsyning/"air conditioning" er ude af drift, må APU anvendes i stedet som følger:

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

Information om udendørs temperatur og tilstand af lufthavnens strøm og luftkonditioneringsudstyr skal indhentes fra Airside Operations FREQ 131.405 MHZ

Dispensation:

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

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

l. 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.

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 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.

l. 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, kalde-signal "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 klarering og kun når stopbar lyset er slukket.

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.

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.

Såfremt at en stopbar er ude af drift, vil nødprocedure 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.

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 allokerer 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 tilrådighed, 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. 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:

- 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.

n. Afisning af luftfartøjer

Afisning og antiisbehandling 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:
  - Kanal: 130.655/123.405.
  - Stopsystem: 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 for 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.
  - Stopsystem: 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 for 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.
  - Stopsystem: 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 friktionsbelægning, men alligevel kan de være glatte på grund af afisningsvæske.

o. Bird concentrations at the aerodrome

Airport surroundings.

The area north of the airport is built up with suburbs and Copenhagen City is located further north. A smaller suburban area is located south-east of the airport. These residential areas, together with other built-up and developed areas (industry, service businesses, infrastructure), constitute 58% of the land area within the 13 KM ICAO defined zone.

To the south, approximately ten square kilometers of agricultural land borders the airport. South-west of the airport are two larger forest areas. To the west, the large wetland Kalvebod Fælled (14 square kilometers) is located, and similarly large wetlands is Saltholm and Peber-holm, separated to the east by The Sound (Øresund). Both areas are protected and serve as bird sanctuaries.

Birds at the airport

The most common birds hit by aircraft are kestrel, swallows, swift and skylark. They have all a very low severity according to the annual Risk Assessment Matrix.

Corvids occur in flocks all year round, and in some years, starlings appear in large numbers in the summer months.

At sunrise and sunset, there is a movement of gulls from the night-roosting site on Saltholm and Peberholm to a large foraging area north and west of the airport.

Tens of thousands of geese migrate over the airport, particularly in OCT - NOV and again in APR - MAY. Resting and wintering geese stay in the fields near the airport.

In JUL - AUG there is a daily feeding migration of wood pigeons over runway 04L-22R.

The Wildlife Controller reports to TWR about special bird occurrences and, if necessary, informs about which information should be broadcast on ATIS.

When broadcast is no longer needed, the Wildlife Controller requests TWR to remove a given information from ATIS.

Mitigation of birds

Two Wildlife Controllers are performing active wildlife control at the airfield H24, using mainly pyrotechnique, broadcasting distress call of selected birds and shotgun. The take-off runway is continuous monitored during daylight.

Bird strikes during takeoff and landing should be notified to TWR via radio, after which a Wildlife Controller will inspect the runway for bird remains.

o. Koncentration af fugle ved lufthavnen

Lufthavnens omgivelser

Området nord for lufthavnen er bebygget med forstæder og København City ligger længere mod nord. Et mindre forstadsområde ligger sydøst for lufthavnen. Disse boligområder udgør sammen med andre bebyggede og udviklede områder (industri, servicevirksomheder, infrastruktur) 58 % af landarealet inden for den 13 KM ICAO-definerede zone.

Mod syd grænser cirka ti kvadratkilometer landbrugsjord til lufthavnen. Sydvest for lufthavnen ligger to større skovområder. Mod vest ligger det store vådområde Kalvebod Fælled (14 kvadratkilometer), og tilsvarende store vådområde er Saltholm og Peberholm, adskilt mod øst af Øresund. Begge områder er fredede og fungerer som fuglereservater.

Fugle på lufthavnen

De hyppigste fugle, der bliver ramt af fly, er tårnfalk, svaler, mursejler og sanglærke. De har alle, ifølge den årlige risikomatrix, en meget lav alvorlighed.

Kragefugle forekommer året rundt i flokke, og i visse år optræder stære talrigt i sommermånederne.

Omkring solopgang og solnedgang er der et overnatningstræk af måger fra natrastepladserne på Saltholm samt Peberholm og ud til et stort fødesøgningsområde nord og vest for lufthavnen.

Navnlig i OCT - NOV og igen i APR - MAY trækker titusinder af gæs over lufthavnen. Rastende og overvintrende gæs opholder sig på markerne nær lufthavnen.

I JUL - AUG er der et dagligt fødesøgningstræk af ringduer over bane 04L-22R.

Wildlife Controller melder til TWR om særlige fugleforekomster og informerer ved behov om, hvilken information der skal udsendes på ATIS.

Når der ikke længere er behov for udsendelse, anmoder Wildlife Controller TWR om, at fjerne en given information fra ATIS.

Mitigering af fugle

To Wildlife Controllere udfører aktiv fuglekontrol på lufthavnen H24, hovedsagelig ved hjælp af pyroteknik, afspilning af fugles angstskrig og haglgevær. Startbanen overvåges kontinuerligt i dagslys.

Bird strikes under start og landing bedes meddelt til TWR over radio, hvorefter en Wildlife Controller inspicerer banen for fuglerester.

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 suverænitetshævdelse.
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 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. 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 rapporteret 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 landingssystemer 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 luftfarstøjchefen anfører sikkerhedsmæssige årsager til anmodningen.

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:

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.

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. 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 luftfarstøjchefen anser det for påkrævet at lande.

d. Til landing, når luftfarstøjchefen 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 luftfarstøjchefen 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. Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above

1.1 *Landing restrictions*

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

Propeller and turboprop aeroplanes: 1500 FT

Jet aeroplanes ..... : 2500 FT

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

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

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

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

1.2 *Take-off restrictions*

1.2.1 *RWY 22L*:

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

1.2.1.b Departure shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (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. 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 (medmindre bane12 anvendes) skal følgende minimumshøjder over Greater Copenhagen (inden for 15 NM til DME KAS) overholdes:

Propel- og turboprop flyvemaskiner:1.500 FT

Jetflyvemaskiner .....:2.500 FT

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

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

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

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

1.2 *Startrestriktioner*

1.2.1 *Bane 22L:*

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

1.2.1.b Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (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 jetflyvemaskiner påbegynde start fra startposition 12-X eller TWY K2.

1.2.3.d Start skal udføres med stigning i banens retning indtil passage af 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 *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.

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 do 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.

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 Tidligt ankommende flyvninger med planlagt landing efter kl. 0600 dansk tid er undtaget fra ovennævnte bestemmelse. Forsinkede flyvninger med planlag 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 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:

a. Take-off and landing for vital flights, such as Search And Rescue, Hospital, Head of State, Medevac or Humanitarian flights.

b. Take-off and landing in connection with security control of the airport area.

c. Landing, where the pilot-in-command declares an emergency or urgency situation.

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

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

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

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

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

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

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

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

a. Start og landing for livsvigtige flyvninger, såsom eftersøgnings- og regnings-, hospitals-, stats-, Medevac eller humanitære flyvninger.

b. Start og landing i forbindelse med sikkerhedskontrol af lufthavnsområdet.

c. Landing, hvor farstøjchefen udsender en nød- eller il-melding

3.2 Anvendelse af banesystemet i perioden 0600-2300 dansk tid

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

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

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

3.2.4 Landing må kun finde sted på banerne.

3.3 Anvendelse af banesystem i perioden 2300-0600 dansk tid.

3.3.1 Lufthavnen er lukket for helikoptertrafik..

III. Reporting

1. ATC KØBENHAVN's reporting to the Danish CAA.

1.1 The ATC KØBENHAVN shall notify the Danish CAA:

a. every clearance according to the provisions in Part I, cf. items 2.2.5, 3.1.5 and Part 2, special meteorological conditions such as CBs, significant wind variations etc. and safety reasons, and emergency situations, cf. Part II items 3.1.

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

c. when observed that a pilot-in-command has misunderstood or did not follow the instructions related to the above noise abatement provisions for Copenhagen Airport, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) reporting to the Danish CAA

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

a. an aeroplane causes a noise level above the one allowed, cf. Part II, item 2.2.

b. an aeroplane takes off within the period 2300-0600, Danish time without having the necessary advance approval, cf. Part II, item 2.3.

c. an aeroplane after take-off from RWY 12, 22L/R or 30 crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, items 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d and 1.2.4.b.

d. an aeroplane during landing on RWY 04L/R crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, item 1.2.3.

e. an aeroplane has been observed to use reverse thrust exceeding idle reverse, cf. Part II, item 1.1.2.

f. a helicopter has been observed to deviate from the provisions in Part II, item 3.2.3.

3. The Danish 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).

III. Rapportering

1. ATC Københavns rapportering til Trafikstyrelsen

1.1 ATC København skal underrette Trafikstyrelsen om:

a. enhver klarering i henhold til bestemmelserne i afsnit I, jf. pkt. 2.2.5, 3.1.5, og de i afsnit II omtalte særlige vejrforhold såsom CB'er, betydelige vindvariationer mv. og sikkerhedsgrunde samt nødsituationer, jf. afsnit II pkt. 3.1.

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

c. når det observeres, at en luftfartøjschef har misforstået eller ikke har fulgt instruktioner, der relaterer sig til ovennævnte støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S' rapportering til Trafikstyrelsen

2.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, hvis

a. en flyvemaskine forårsager et støjniveau, der er højere end det tilladte, jf. afsnit II, pkt. 2.2,

b. en flyvemaskine starter inden for perioden 2300-0600 dansk tid uden at have fået den nødvendige forhåndsgodkendelse, jf. afsnit II, pkt. 2.3,

c. en flyvemaskine efter start fra bane 12, 22L/R eller 30 krydser sektorgrænserne vist på kortet AD EKCH Noise Monitoring System, jf, afsnit II, pkt. 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d og 1.2.4.b.

d. en flyvemaskine under landing på bane 04L/R krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, jf. afsnit II, pkt. 1.2.3,

e. det er blevet observeret, at en flyvemaskine har anvendt motorreversering ud over tomgangsreversering, jf. afsnit II, pkt. 1.1.2, og

f. det er blevet observeret, at en helikopter har afveget fra bestemmelserne i afsnit II, pkt. 3.2.3.

3. Trafikstyrelsens opfølgning på rapporterne

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

Visual Approach Chart - **EKCH**

KØBENHAVN/KASTRUP

AD ELEV : 17

ARP : 55 37 04.50N 012 39 21.50E

Copenhagen Approach :	119.805 (FL 250 / 50 NM)
Kastrup Tower :	118.705 (4000 FT / 25 NM) VFR
	118.105 (4000 FT / 25 NM)
	118.580 (4000 FT / 25 NM)
	121.500 Emergency
Kastrup Apron	121.630 (ARR)
	121.905 (DEP)
ATIS :	122.755 (ARR)
	122.855 (DEP)
Airside Operations :	131.405

FIS : Copenhagen Information 127.080

LOC 04 L : 110.500	LOC 04R : 109.300
LOC 22L : 109.500	LOC 22R : 110.900
LOC 12 : 109.900	LOC 30 : 108.900

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA´s with airspace class C, not shown on chart.
Refer to ANC 1:250 000 COPENHAGEN AREA or ANC 1:500 000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : Updated chart. Editorial changes.

Aerodrome Chart - **EKCH**

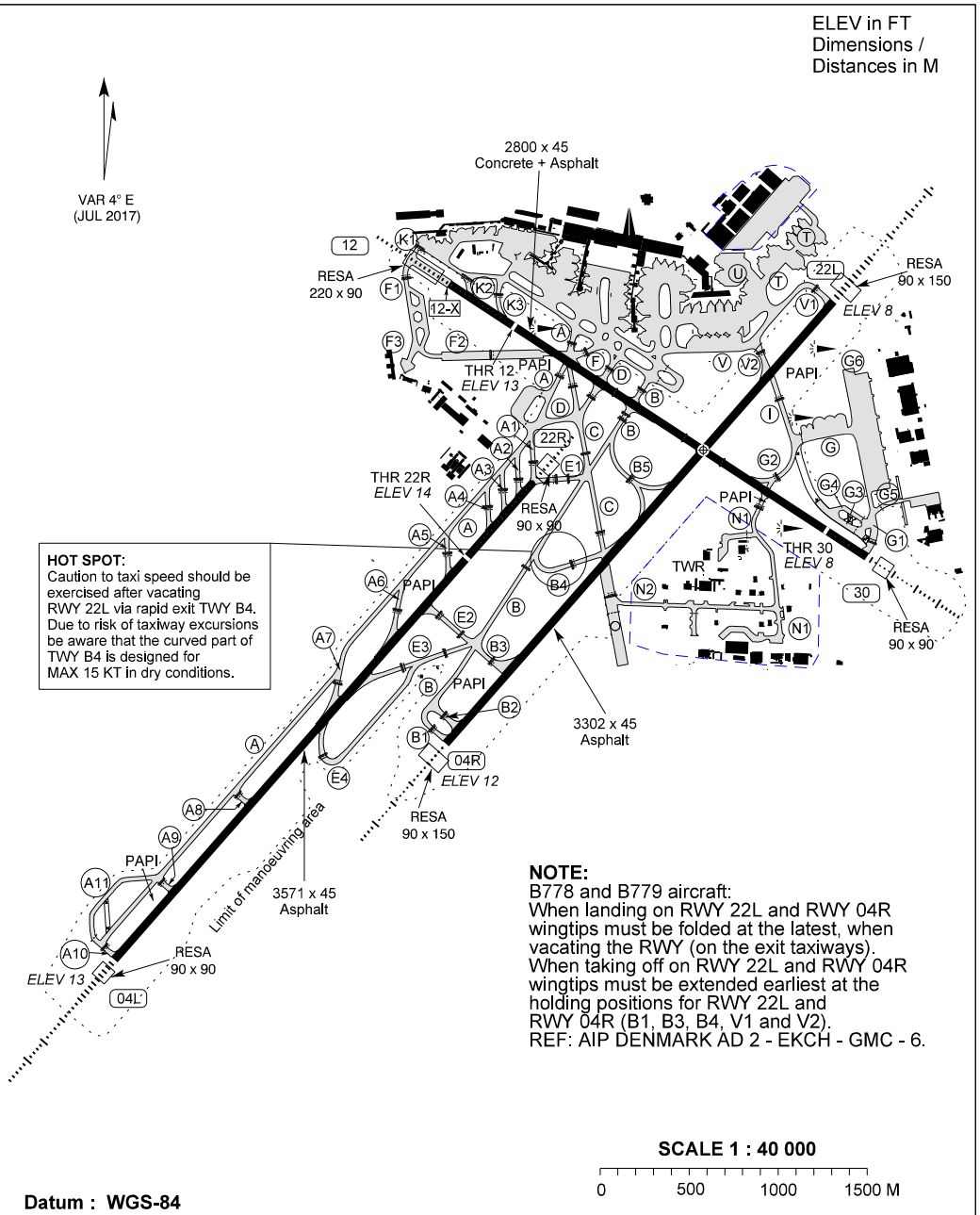
København / Kastrup

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

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 %.



Changes : Depiction aircraft stands E76, E77 and E78 changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKCH**

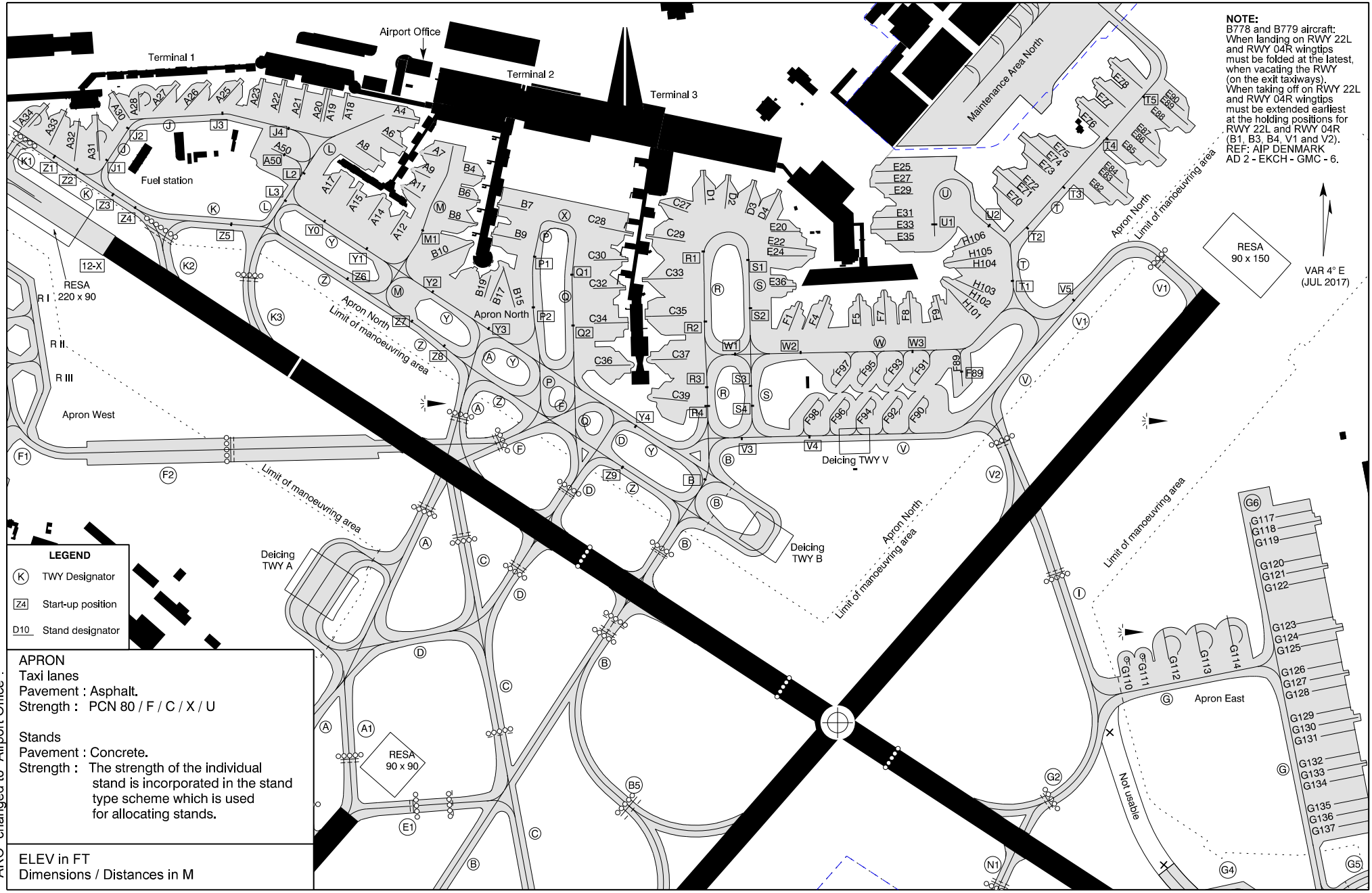
Apron ELEV : Apron West 16 FT -
Apron North 10 FT - Apron East 8 FT

Kastrup Apron : 121.905 121.630
Kastrup TWR : 118.580 118.105

Clearance Delivery : 119.905
ATIS (DEP) : 122.855

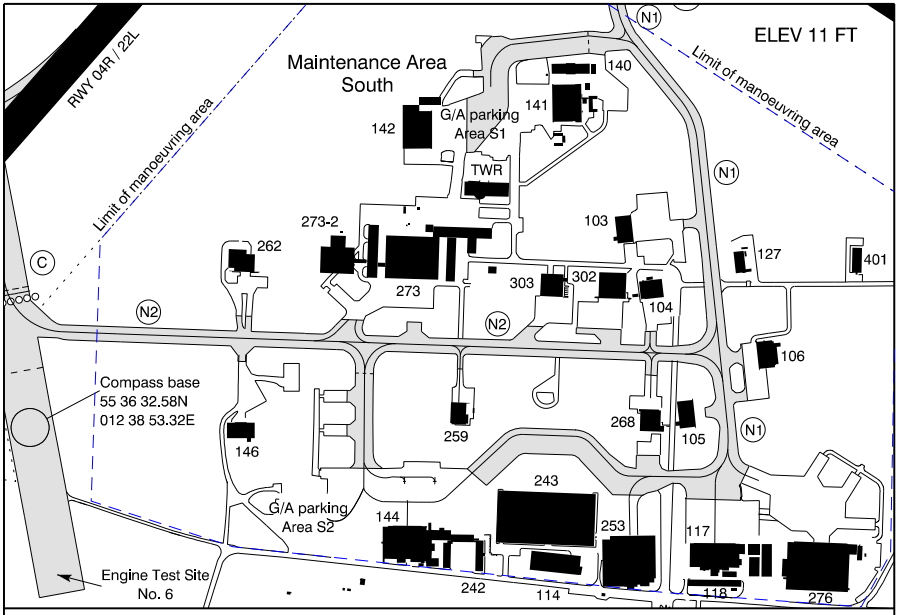
København / Kastrup

Changes : Apron names, depiction of aircraft stands E76, E77 and E78 changed. Lead-in lines changed and lead-out lines withdrawn. "ARO" changed to "Airport Office".



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.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKCH** **København / Kastrup (South)**



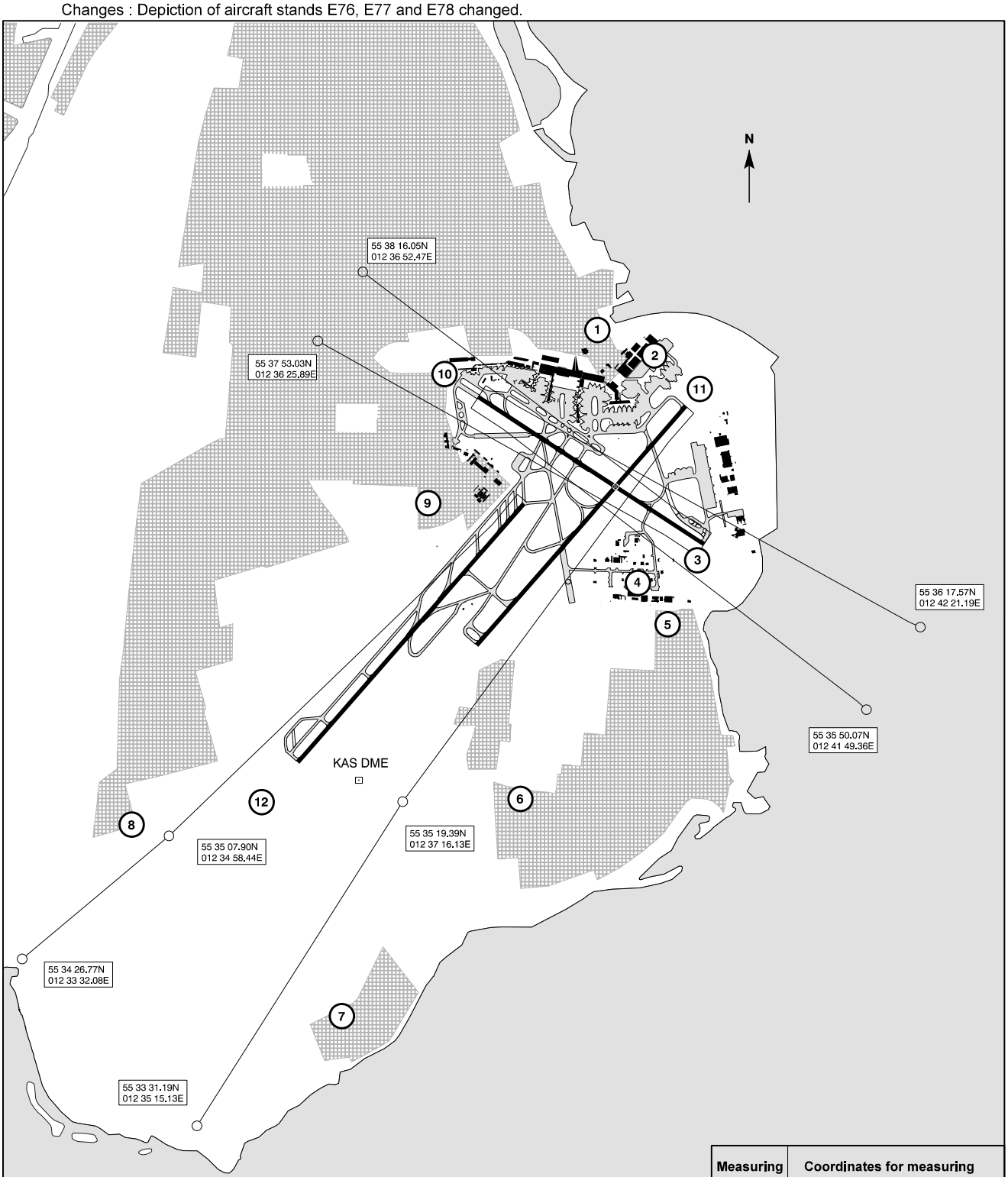
Kastrup TWR : 118.105 118.580 118.705 121.830

TAXIWAYS
(N1, N2 and shaded area shown on the chart south of the runways)
Width : N1 : 21 M and N2 : 20 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 40 / F / C / X / U

Maintenance Areas are not covered by EU regulation 139/2014.
Maintenance Area South: When entering the area from TWY N1 and TWY N2 a sign informs that you are now moving into a Maintenance Area. The taxiways have no centerline lights. Instead of centerline lights reflectors are embedded in the pavement on TWY N2 and on most of TWY N1. TWY N1 and TWY N2 have no TWY edge LGT AVBL, but are both provided with side stripe markings and centreline markings made in reflective materials to enhance visibility.
Marshaller assistance on TWY N1 and TWY N2 AVBL on REQ. The distance from the main gears of large aircraft to taxiway edges does not fully comply with EU regulation 139/2014. CPH is not responsible for aircraft movements and parking positions in the area.

Changes : Text "South Aerodrome" withdrawn.

Changes : Depiction of aircraft stands E76, E77 and E78 changed.



LEGEND	
Measuring position	4
Sector boundary	
Built-up area	

Measuring position:	Coordinates for measuring positions:	
1	55 37 56.70N	012 39 10.76E
2	55 37 50.04N	012 39 41.84E
3	55 36 42.42N	012 40 03.30E
4	55 36 33.87N	012 39 30.70E
5	55 36 18.56N	012 39 52.08E
6	55 35 20.29N	012 38 25.49E
7	55 34 07.82N	012 36 40.31E
8	55 35 11.64N	012 34 36.49E
9	55 36 58.92N	012 37 31.06E
10	55 37 41.56N	012 37 38.36E
11	55 37 35.63N	012 40 09.61E
12	55 35 19.38N	012 35 54.26E

København / Kastrup

København/Roskilde

1. Location

4 NM SSE of Roskilde

2. Address

Københavns Lufthavne A/S
Roskilde Lufthavn
Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
DENMARK

TEL: +45 32 31 32 31
E-mail: rkebriefing@cph.dk (administration)
TEL: +45 32 31 62 20 (direct AIS/ARO)
AFS: EKRK

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24)

TWR: H24 (H24)

AD: 0600-2100 (0500-2000).
Outside stated hours PPR for all traffic - submitted not later than 1 hour before closing time.
SAR, MIL, MEDEVAC, HOSP, HEMS and State OPS H24.

ADO As AD.

ARO: As AD.
For outbound traffic between 2100-0600 (2000-0500) submit FPL to ARO EKCH, TEL +45 32 47 82 72, www.naviair.dk

AIS: H24 (H24). Self briefing in Terminal building.

MET: H24 (H24). Self briefing in Terminal building.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for AD. PN 1 HR.

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

Fuel: 100 LL,
Jet A1 (Truck 600 L/MIN)
(Stand 130 L/MIN)

Oil: 80, W15W-50

De-icing Fluid: Type 1+2. Limited capacity.

Refuelling and de-icing (1 HR PN) H24. Outside AD Operational hours PPR –submitted not Later than 1 hour before AD closing time.

Refuelling Self-service possible H24 for holders of DANSK FUELS-carnet, SHELL-carnet and credit cards.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

During AD operational hours:
Default CAT 3. CAT 4 through 7 PPR submitted not later than 1 hour before flight.

1. Beliggenhed

4 NM SSE for Roskilde

2. Adresse

Københavns Lufthavne A/S
Roskilde Lufthavn
Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde

TEL: 32 31 32 31
E-mail: rkebriefing@cph.dk (administration)
TEL: 32 31 62 20 (direkte AIS/ARO)
AFS: EKRK

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24)

TWR: H24 (H24)

AD: 0600-2100 (0500-2000).
Udenfor dette tidsrum PPR for al trafik – indleveret ikke senere end 1 time før lukketid.
SAR, MIL, MEDEVAC, HOSP, HEMS og State OPS H24.

ADO: Som AD.

ARO: Som AD.
For udgående trafik mellem 2100-0600 (2000-0500) indlever FPL til ARO EKCH, TEL 32 47 82 72, www.naviair.dk

AIS: H24 (H24). Selvbriefing i Terminalbygning.

MET: H24 (H24). Selvbriefing i Terminalbygning.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for AD. PN 1 HR.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100 LL,
Jet A1 (Tankbil 600 L/MIN)
(Stander 130 L/MIN)

Olie: 80, W15W-50

Afisningsvæske: Type 1+2. Begrænset kapacitet.

Tankning og de-icing (1 HR PN) H24. Udenfor AD tjenestetid PPR indleveret ikke senere end 1 time før AD lukketid.

Tankning med selvbetjening, H24, for indehavere af DANSK FUELS-carnet, SHELL-carnet og kreditkort.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

I AD tjenestetid:
Standard CAT 3. CAT 4 til 7 PPR indleveret ikke senere end 1 time før flyvningen.

Outside AD operational hours:

CAT 3 through 7 PPR submitted not later than 1 hour before AD closing time.

10. Seasonal Availability

1. Type(s) of clearing equipment:
Snowblower, Spray truck with plough (disc spreader), Tractor-mounted broom/plough and Truck-mounted plough on spray truck.

2. Clearance priorities:
    1. Fire station, SAR & runways.
    2. Taxiways & Danish Home Guard Hangar.
    3. Apron.
    4. Maintenance Area.

3. Use of material for movement area surface treatment:
KFOR and NAFO.

4. Specially Prepared Winter Runways:
Specially prepared winter runways are not available.

5. Remarks:
The sequence for clearing runways and associated taxiways is continuously coordinated with TWR during execution. AD available all seasons.

11. Hotel

Hotels in Roskilde

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

NIL

14. Medical Facilities

Hospital in Roskilde

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Noise abatement provisions

1. General provisions

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

a. Ambulance flights, including HOSP and MEDEVAC, Flights for the National Police, search and rescue flights, environmental and surveillance flights, flights in connection with the assertion of sovereignty and flights in connection with humanitarian efforts.

b. Take-off and landing in connection with security control of the airport area.

1.2 Overflying the towns Gadstrup, Snoldelev, Tjæreby, Tune, Vindinge and Vor Frue should be avoided in connection with VFR take-off and landing, see the chart AD 2. EKRK - VAC. This provision is valid for all VFR flights to and from Roskilde Airport and for all flights (IFR and VFR) flying visual aerodrome traffic circuits for landing exercises.

Udenfor AD tjenestetid:

CAT 3 til 7 PPR indleveret ikke senere end 1 time før AD lukketid.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

1. Type(r) af snerydningsudstyr:
Mekanisk snerydning med fejemaskiner med monteret plov, sneslynger, sprøjtevogne, traktor med monteret kost / plov, kemikaliesprøjte, kemikaliespreder samt gummigeder.

2. Rydningsprioriteter:
    1. Brandstationen, SAR & baner.
    2. Rulleveje & Hjemmeværnets Hangar.
    3. Forplads.
    4. Vedligeholdelsesområdet.

3. Brug af materiale til behandling af trafikområdets overflade:
KFOR og NAFO.

4. Specielt forberedte vinterbaner:
Specielt forberedte vinterbaner er ikke tilgængelige.

5. Bemærkninger:
Rydningsprioriteten er under konstant koordinering med tårnet under udførsel af snerydningstjeneste. AD er tilgængelig hele året.

11. Hotel

Hoteller i Roskilde

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

NIL

14. Lægehjælp

Hospital i Roskilde

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Støjbegrænsende bestemmelser

1. Generelle bestemmelser

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

a. Ambulanceflyvninger, herunder HOSP samt MEDEVAC, flyvninger for Rigspolitichefen, eftersøgnings- og redningsmissioner, miljø- og overvågningsflyvninger, flyvninger i forbindelse med suverænitetshævdelse samt flyvninger i forbindelse med humanitær indsats.

b. Start og landing i forbindelse med sikkerhedskontrol af lufthavns området.

1.2 Overflyvning af byområderne Gadstrup, Snoldelev, Tjæreby, Tune, Vindinge og Vor Frue skal undgås i forbindelse med VFR- start og landing, se kortet AD 2. EKRK - VAC. Bestemmelsen gælder for alle VFR-flyvninger til og fra Roskilde Lufthavn, og for alle flyvninger (IFR og VFR), hvor der flyves visuelle trafikrunder i forbindelse med landingsøvelser.

1.3 Violation of the noise abatement provisions can be punished in pursuance of the Regulations for Civil Aviation BL 3-40 "Abatement of Noise from Controlled Aerodromes".

2. Jet aircraft

2.1 Jet aircraft may operate only, if they are noise certificated according to ICAO Annex 16, chapter 2 or chapter 3, and if they comply with the noise criteria given in ICAO Annex 16, chapter 2 for aircraft with a MTOM up to 34.000 KG.

2.2 School and training flights are prohibited with jet aircraft with a MTOM above 5700 KG, unless it can be documented that the noise level for the aircraft concerned is less than or equal to 80 dB (A), cf. Guidance Material no 5/1994 - issued by the Danish Environmental Protection Agency - concerning noise from aerodromes.

2.3 Before executing VFR school and training flights the Pilot-in-Command shall obtain more specified instructions from the Airport Office/Briefing.

2.4 VFR landing exercises carried out in connection with school flights are permitted only as stated in item 3.4.

3. Propeller and turboprop aeroplanes

3.1 After take-off the Pilot-in-Command should aim to use an air speed giving the best rate of climb.

3.2 School and training flights are prohibited with aircraft with a MTOM above 5.700 KG, unless it can be documented that the noise level for the aircraft concerned is less than or equal to 80 dB (A), cf. Guidance Material no 5/1994 - issued by the Danish Environmental Protection Agency - concerning noise from aerodromes (noise class I, II and III).

3.3 Before executing VFR school and training flights the Pilot-in-Command shall obtain more specified instructions from the Airport Office/Briefing.

3.4 VFR landing exercises and continuous approaches carried out in connection with school flights are permitted only:

a. From 1 MAY to 31 AUG:
MON-FRI, EXC HOL 0700-1900 Danish time
SAT, EXC HOL 0700-1400 Danish time
b. From 1 SEP to 30 APR:
MON-FRI, EXC HOL 0700-2200 Danish time
SAT, EXC HOL 0700-1400 Danish time

VFR landing exercises and continuous approaches carried out in connection with school flights are also permitted - from 1 SEP to 30 APR on certain Saturdays within the period 1400-1900 Danish time - by arrangement with the Airport Office.

1.3 Overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser vil kunne straffes i medfør af BL 3-40, "Bestemmelser om begrænsning af støjgener fra kontrollerede flyvepladser".

2. Jetluftfartøjer

2.1 Jetluftfartøjer må kun operere, såfremt de er støjcertificerede i henhold til ICAO Annex 16, kapitel 2 eller kapitel 3, og såfremt de opfylder de i ICAO Annex 16, kapitel 2 anførte støjmæssige krav til luftfartøjer med en MTOM på op til 34.000 KG.

2.2 Skole- og træningsflyvning er ikke tilladt med jetluftfartøjer med MTOM over 5.700 KG, med mindre det kan dokumenteres, at luftfartøjets støjtal er mindre end eller lig med 80 dB (A), jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser.

2.3 Inden VFR skole- og træningsflyvning påbegyndes, skal fartøjschefen indhente nærmere instruktion på havnekontoret/briefing.

2.4 VFR-landingsøvelser udført i forbindelse med skoleflyvning er kun tilladt som anført i punkt 3.4.

3. Propeller- og turbopropflyvemaskiner

3.1 Efter start bør det tilstræbes at anvende den flyvehastighed, der giver den bedste stigehastighed (rate of climb).

3.2 Skole- og træningsflyvning er ikke tilladt med luftfartøjer med MTOM over 5.700 KG med mindre det kan dokumenteres, at luftfartøjets støjtal er mindre end eller lig med 80 dB(A), jfr. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser (støjklasse I, II og III).

3.3 Inden VFR skole- og træningsflyvning påbegyndes, skal fartøjschefen indhente nærmere instruktion på havnekontoret/ briefing.

3.4 VFR landingsøvelser og gentagne anflyvningsøvelser udført i forbindelse med skoleflyvning er kun tilladt:

a. Fra 1 MAY til 31 AUG:
MON-FRI, EXC HOL 0700-1900 dansk tid
SAT, EXC HOL 0700-1400 dansk tid
b. Fra 1 SEP til 30 APR:
MON-FRI, EXC HOL 0700-2200 dansk tid
SAT, EXC HOL 0700-1400 dansk tid.

I perioden 1 SEP til 30 APR er VFR landingsøvelser og gentagne anflyvningsøvelser udført i forbindelse med skoleflyvning desuden tilladt på visse lørdage i tidsrummet 1400-1900 dansk tid efter nærmere aftale med havnekontoret.

3.4.1 VFR landing exercises and continuous approaches carried out by a holder of a licence in order to maintain the privileges of the licence are permitted all days between 0700-2200.

If performed outside the times specified in 3.4.1, the pilot license number must be submitted to the ARO.

4. Helicopters

4.1 School and training flights with helicopters with MTOM above 5.700 kg are prohibited.

4.2 Before executing VFR school and training flights, the Pilot-in-Command shall obtain more specified instructions from the Airport Office/Briefing.

4.3 VFR landing exercises carried out in connection with school flights are permitted only as stated in item 3.4.

5. Reporting

5.1 Reporting by the Pilot-in-Command to the Danish CAA.

5.1.1 The Pilot-in-Command shall as fast as possible report to the Danish CAA, when it has not been possible to comply with the provision in item 1.2 due to safety reasons.

5.2 Reporting by the Air Navigation Services KØBENHAVN to the Danish CAA.

5.2.1 The Air Navigation Services KØBENHAVN shall notify the Danish CAA of every clearance deviating from the above mentioned provisions.

5.2.2 The Air Navigation Services KØBENHAVN shall notify the Danish CAA of every clearance according to the provision in item 1.1.

5.2.3 The Air Navigation Services KØBENHAVN shall notify The Danish CAA when observing the towns overflown - mentioned in item 1.2 - in connection with VFR take-off or landing.

5.3 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) reporting to The Danish CAA.

5.3.1 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) shall notify The Danish CAA when it has been ascertained that jet aircraft has been operating against the regulation in item 2.1.

5.3.2 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) shall notify The Danish CAA when it has been ascertained that aircraft has executed school and training flights against the provisions in item 2.2, 3.2 or 4.1.

5.3.3 Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) shall notify The Danish CAA when it has been ascertained that school flight has taking place against the provisions in item 2.4, 3.4 or 4.3.

3.4.1 VFR landingsøvelser og gentagne anflyvningsøvelser udført af en certifikatindehaver med henblik på at opretholde certifikatets rettigheder er tilladt alle dage i tidsrummet 0700-2200.

Hvis udførelsen sker udenfor tidspunkterne anført i 3.4.1, skal pilot licens nummeret afleveres til ARO.

4. Helikoptere

4.1 Skole- og træningsflyvning er ikke tilladt med helikoptere med MTOM over 5.700 kg.

4.2 Inden VFR skole- og træningsflyvning påbegyndes, skal fartøjschefen indhente nærmere instruktion på havnekontoret/ briefing.

4.3 VFR-landingsøvelser udført i forbindelse med skoleflyvning er kun tilladt som anført i punkt 3.4.

5. Rapportering

5.1 Fartøjschefens rapportering til Trafikstyrelsen.

5.1.1 Fartøjschefen skal snarest muligt underrette Trafikstyrelsen såfremt det af sikkerhedsmæssige grunde ikke har været muligt at overholde bestemmelsen i punkt 1.2.

5.2 Flyvesikringstjensten Københavns rapportering til Trafikstyrelsen.

5.2.1 Flyvesikringstjenesten København skal underette Trafikstyrelsen om enhver klarering, der afviger fra ovenstående bestemmelser.

5.2.2 Flyvesikringstjenesten København skal underrette Trafikstyrelsen om enhver klarering i henhold til bestemmelsen i punkt 1.1.

5.2.3 Flyvesikringstjenesten København skal underrette Trafikstyrelsen, såfremt overflyvning af de i punkt 1.2 nævnte byområder observeres i forbindelse med en VFR start eller landing.

5.3 Københavns Lufthavne A/S rapportering til Trafikstyrelsen.

5.3.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, såfremt det konstateres, at et jetluftfartøj har opereret i strid med bestemmelsen i punkt 2.1.

5.3.2 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, såfremt det konstateres, at et luftfartøj har udført skole- og træningsflyvning i strid med bestemmelserne i punkt 2.2, 3.2 eller 4.1.

5.3.3 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, såfremt det konstateres, at der er udført skoleflyvning i strid med bestemmelserne i punkt 2.4, 3.4 eller 4.3.

5.4 The Danish CAA follow-up of reports.

5.4.1 The Danish CAA will make further investigation based on the received reports. The investigation will include an evaluation of whether liability to punishment shall be exercised according to Regulations for Civil Aviation BL-40.

b. Gliding and hang gliding

Gliding and hang gliding within Copenhagen Area, see ANC 1:250 000 - Copenhagen Area.

VFR flights may obtain information about active gliding and hang gliding areas from ROSKILDE TOWER/APPROACH.

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.

When flying in an active area the requirement for transponder - in airspace class C - is suspended.

Note: Observe the fact that gliding and hang gliding may take place below the lower limit of COPENHAGEN AREA whether the areas are active or not.

c. Parachuting

Parachuting may take place.

d. VFR-reporting points

Description of the VFR-reporting points:

BORUP: Railway and road intersection.
ISHØJ: Crossroads,
KØGE: Highway intersection,
VALBY: Store Valby town

All reporting points are situated outside Roskilde CTR.

e. Flight plan

For all flights departing from Roskilde a flight plan or abbreviated flight plan shall be submitted to ARO before the flight is commenced.

f. Reduction of landing distance available

In order to increase the runway capacity, the Landing Distance Available can be reduced for arriving aircraft.

When the Landing Distance Available has been reduced for a landing aircraft on runway 03 this runway may simultaneously be crossed by departing, landing or taxiing aircraft on runway 11/29 and by taxiing aircraft on taxiway Bravo.

When the Landing Distance Available has been reduced for a landing aircraft on runway 11 this runway may simultaneously be crossed by departing, landing or taxiing aircraft on runway 03/21

Air Traffic Control will assess in which cases the procedures for reduction of Landing Distance Available can be applied. However, the Pilot-in-Command of the aircraft involved is responsible for determining whether the

5.4 Trafikstyrelsens opfølgning på rapporter.

5.4.1 Trafikstyrelsen vil foretage en nærmere undersøgelse på baggrund af de modtagne rapporter. Undersøgelsen vil bl.a. omfatte en vurdering af, hvorvidt strafansvar skal gøres gældende i henhold til BL 3-40.

b. Svæve- og drageflyvning

Svæve- og drageflyvning inden for Copenhagen Area, se ANC 1:250 000 - Copenhagen Area.

VFR-flyvninger kan indhente oplysninger om, hvorvidt svæve- og drageflyveområderne er aktive hos ROSKILDE TOWER/APPROACH.

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.

Ved flyvning i et aktivt område bortfalder kravet om transponderudstyr for luftrum klasse C.

Note: Opmærksomheden henledes på, at der kan foregå svæve- og drageflyvning under bundgrænsen af COPENHAGEN AREA, uanset om områderne er aktive eller ej.

c. Faldskærmsspring

Faldskærmsspring kan finde sted.

d. VFR-rapporteringspunkter

Beskrivelse af VFR-rapportpunkterne:

BORUP: Kryds af jernbane og vej
ISHØJ: Vejkryds,
KØGE: Motorvejsudfletning,
VALBY: Store Valby by.

Alle rapportpunkter er beliggende uden for Roskilde CTR.

e. Flyveplan

For alle afgående flyvninger fra Roskilde, skal flyveplan eller forkortet flyveplan afgives til ARO, forinden flyvningen påbegyndes.

f. Nedsættelse af landingsdistance til rådighed

For at øge bane kapaciteten, kan landingsdistance til rådighed afkortes for ankommende luftfartøjer.

Når landingsdistance til rådighed er afkortet for et landende luftfartøj på bane 03, kan banen samtidig krydses af startende, landende eller kørende luftfartøjer på bane 11/29 og af kørende luftfartøjer på rullevej Bravo

Når landingsdistance til rådighed er afkortet for et landende luftfartøj på bane 11, kan banen samtidig krydses af startende, landende eller kørende luftfartøjer på bane 03/21

Flyvekontroltjenesten vil skønne, i hvilke tilfælde proceduren for nedsættelse af landingsdistance til rådighed kan anvendes, men fartøjschefen for det involverede luftfartøj er ansvarlig for at afgøre, om den nedsatte landingsdistance til rådig-

reduced Landing Distance Available in the actual situation is adequate for the aircraft in question.

The procedure for reduction of Landing Distance Available, will be used on the following conditions:

1) Landing Distance Available is reduced only during the daily period for VFR flights.
2) Landing distance available is reduced only when visual meteorological conditions (VMC) exists, and only when the pilots in command of the aircraft involved are able to see the other aircraft
3) If RWY surface condition is reported as Dry (RWYCC 6).
4) Two-way radio communication must be established between Roskilde Tower and the aircraft involved on the same frequency.
5) The landing aircraft will in due time be asked whether the reduction of the Landing Distance Available is acceptable.

   Following phraseology will be used:

   For Runway 03:
   "CONFIRM ABLE TO ACCEPT A SHORT LANDING RUNWAY 03, SO AS TO STOP THE AIRCRAFT NOT LATER THAN TAXIWAY A 3. LANDING DISTANCE AVAILABLE 740 METRES".

   For Runway 11:
   "CONFIRM ABLE TO ACCEPT A SHORT LANDING RUNWAY 11, SO AS TO STOP THE AIRCRAFT NOT LATER THAN TAXIWAY A. LANDING DISTANCE AVAILABLE 940 METRES".
6) Traffic information will be issued to both aircraft involved.
7) Involved aircraft must be in sight from Roskilde Tower from the time, where traffic information are issued and until landing.
8) Landing clearance will be issued with following phraseology:

   For Runway 03:
   "STOP THE AIRCRAFT NOT LATER THAN TAXIWAY A 3. RUNWAY 03 CLEARED TO LAND".

   For Runway 11:
   "STOP THE AIRCRAFT NOT LATER THAN TAXIWAY A. RUNWAY 11 CLEARED TO LAND".
9) The condition as well as the clearance must be read back by the landing aircraft.

   Reduced runway separation with reference to VFG AD 1.1 - 3, subsection 4.2, Reduced runway separation minima are approved for aircraft classified as category 1.

   The reduced runway separation, 600 meters between aircraft, must exist when a

hed er tilstrækkelig for det pågældende luftfartøj i den givne situation.

Proceduren for nedsættelse af landingsdistance til rådighed, anvendes på følgende betingelser:

1) Landingsdistance til rådighed nedsættes kun i den daglige periode for VFR-flyvning.
2) Landingsdistance til rådighed nedsættes kun under visuelle vejrforhold (VMC), og kun når luftfartøjscheferne på de implicerede luftfartøjer kan se det andet luftfartøj.
3) Tørre baneforhold svarende til RWYCC 6.
4) To-vejs radiokommunikation skal være etableret mellem Roskilde Tower og de implicerede luftfartøjer på samme frekvens.
5) Det landende luftfartøj vil i god tid blive forespurgt, om nedsættelsen af landingsdistance til rådighed vil kunne accepteres.

   Følgende fraseologi anvendes:

   Ved bane 03:
   "KAN DU ACCEPTERE EN KORT LANDING PÅ BANE 03, SÅLEDES AT LUFTFARTØJET STANDSES SENEST VED RULLEVEJ A 3. LANDINGSDISTANCE TIL RÅDIGHED 740 METER".

   Ved bane 11:
   "KAN DU ACCEPTERE EN KORT LANDING PÅ BANE 11, SÅLEDES AT LUFTFARTØJET STANDSES SENEST VED RULLEVEJ A. LANDINGSDISTANCE TIL RÅDIGHED 940 METER".
6) Der udstedes trafikoplysninger til de implicerede luftfartøjer.
7) De implicerede luftfartøjer skal være i syne for Roskilde Tower fra det tidspunkt, hvor der gives trafikinformationer og indtil landing.
8) Landingsklarering udstedes med følgende fraseologi:

   Ved bane 03:
   "STANDS LUFTFARTØJET SENEST RULLEVEJ A 3. BANE 03 TILLADT AT LANDE ".

   Ved bane 11:
   "STANDS LUFTFARTØJET SENEST VED RULLEVEJ A. BANE 11 TILLADT AT LANDE".
9) Såvel betingelsen som klareringen skal læses tilbage af det landende luftfartøj.

   Reducerede baneadskillelsesminima med reference til VFG AD 1.1 - 3 underafsnit 4.2, Reducerede baneadskillelsesminima godkendt for luftfartøjer klassificeret som kategori 1.

   Reducerede baneadskillelsesminima, 600 meter mellem luftfartøjerne, skal oprethol-

succeeding landing aircraft crossing the threshold or a succeeding departing aircraft commencing take-off run. ATC will provide traffic information to succeeding aircraft when reduced runway separation is applied.

g. Ground handling

It is mandatory for all aircraft above 3000 KG to contact “Roskilde Handling” 15 MIN prior to arrival, stating ETA, POB, fuel requirement, intention and to receive parking instructions. Ground handling is mandatory for non-resident commercial and private operators of aircraft with MTOM above 3000 KGs when using main apron facilities.

h. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
03	3C	NON-P
11	3C	PA-1
21	3C	PA-1
29	3C	NON-P

i. Use of auxiliary power unit (APU)

Use of APU on the apron shall be limited as much as possible.

APU may normally be used:

- 5 minutes after actual on-block time.

- 10 minutes before EOBT.

Extended use is permitted under the following exceptional conditions:

- If the outside air temperature (OAT) is below minus 10°C or above plus 25°C, or

- If the Ground Power Unit (GPU) is unservice able.

In these cases, APU may be used:

- 10 minutes after actual on-block time.

- 15 minutes before EOBT.

Contact ARO at least 15 minutes before ETA for GPU request.

For further information please contact ARO at frequency 131.555 or TWR at 118.905.

j. Apron regulations

1) All crew must wear high visibility vest on apron.

2) Passengers must be escorted on apron to/ from terminal building by the aircraft pilot.

3) On the apron area, minimum engine power shall be used as far as possible.

4) Unless otherwise instructed by ATC prior to entering apron, hold on TWY G or TWY E for mandatory marshaller guidance to parking. Outside AD operator operational hours, marshalling is not mandatory for MEDEVAC, HOSP and HEMS.

5) For start-up clearance on the apron contact TWR on FREQ 118.905.

des, når et efterfølgende, landende luftfartøj, overskrider tærskel, eller et efterfølgende, startende luftfartøj påbegynder take-off. ATC vil give trafikinformation når reducerede baneadskillelsesminima er i kraft.

g. Handling

Det er obligatorisk for alle luftfartøjer over 3000 KG at kontakte "Roskilde Handling" 15 MIN før ankomst, med melding om ETA, POB, brændstof behov og intentioner, samt for modtagelse af parkerings instruktioner. Handling er obligatorisk for alle kommercielle og private fly med MTOM over 3000 KG, der benytter lufthavnens forplads. Undtaget er fly hjemmehørende i EKRK.

h. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
03	3C	NON-P
11	3C	PA-1
21	3C	PA-1
29	3C	NON-P

i. Brug af hjælpestartudstyr (APU)

Brug af APU på standpladsen skal begrænses mest muligt.

APU må normalt anvendes:

- 5 minutter efter faktisk on-block-tid.

- 10 minutter før EOBT.

Udvidet brug er tilladt under følgende særlige forhold:

- Hvis den udendørs lufttemperatur (OAT) er under minus 10°C eller over plus 25°C, eller

- Hvis jordstrømsaggregatet (GPU) ikke er funktionsdygtigt.

I disse tilfælde må APU anvendes:

- 10 minutter efter faktisk on-block-tid.

- 15 minutter før EOBT.

Kontakt ARO senest 15 minutter før ETA for anmodning om GPU.

For yderligere information, kontakt venligst ARO på frekvens 131.555 eller TWR på 118.905.

j. Forpladsbestemmelser

1) Alle besætningsmedlemmer skal bære synlighedsbeklædning på forpladsen.

2) Passagerer skal eskorteres på forpladsen til/fra terminalbygning af luftfartøjets pilot.

3) Ved manøvrering på forpladsen skal minimum motorkraft så vidt muligt anvendes.

4) Før indkørsel på forpladsen, hold på TWY G eller TWY E og afvent marshaller assistance, med mindre andre instruktioner er givet af ATC. Udenfor AD tjenestetid er marshalling ikke obligatorisk for MEDEVAC, HOSP og HEMS.

5) For start-up clearance på apron, kontakt TWR på frekvens 118.905.

k. Bird concentrations at the aerodrome

Airport surroundings

The area north of the airport is characterised by past and ongoing mineral extraction. This has resulted in a rugged landscape with small freshwater lakes. Within the 13 km ICAO-defined zone, the only major towns are Roskilde City furthest to the northwest and Køge City furthest to the southeast. The rest of the area consists mainly of agricultural land.

Birds at the airport

A total of nine bird species makes up more than 80 percent of the recorded birds: corvids (Carrion crow, Rook, Jackdaw), gulls (Common and Herring Gull), raptors (Kestrel and Buzzard), and Wood Pigeons and Lapwing.

Corvids are the most frequent birds at the airport, accounting for more than 40% of the records, and they occur in flocks all year round.

Flocks of Greylag Goose and Barnacle Goose occur in the fields outside the airport, especially in spring and autumn.

The Wildlife Controller reports to TWR about special bird occurrences, and TWR can pass on the information via radio.

Mitigation of birds

Bird control services are carried out during airport opening hours, primarily using pyrotechnics, playback of distress calls from birds, and shotgun.

Bird strikes during takeoff and landing should be notified to TWR via radio, after which a Wildlife Controller will inspect the runway for bird remains.

k. Koncentration af fugle ved lufthavnen

Lufthavnens omgivelser

Området nord for lufthavnen er præget af tidligere og igangværende råstofudgravning. Det har medført et hullet landskab med små ferskvandssøer. Inden for den 13 KM ICAO definerede zone er de eneste større byer Roskilde længst mod nordvest og Køge længst mod sydøst. Det øvrige område består hovedsageligt af landbrugsland.

Fugle på lufthavnen

I alt ni fuglearter udgør mere end 80 procent af de registrerede fugle: kragefugle (gråkrager, råger, alliker), måger (stormmåge og sølvmåge), rovfugle (tårnfalk og musvåge) samt ringdue og vibe.

Kragefugle er de hyppigste fugle i lufthavnen med mere end 40% af registreringerne, og de forekommer året rundt i flokke.

Flokke af grågæs og bramgæs forekommer på markerne uden for lufthavnen og navnlig forår og efterår.

Wildlife Controller melder til TWR om særlige fugleforekomster, og TWR kan viderebringe informationen via radio.

Mitigering af fugle

Bird control tjeneste udføres i lufthavnens åbningstid, hovedsagelig ved hjælp af pyroteknik, afspilning af fugles angstskrig og haglgevær.

Bird strikes under start og landing bedes meddelt til TWR over radio, hvorefter en Wildlife Controller inspicerer banen for fuglerester.

Visual Approach Chart - **EKRK**

København / Roskilde

AD ELEV : 146

ARP : 55 35 08.04N 012 07 53.14E

Roskilde Approach :	125.530 (FL 150 / 50 NM)
Roskilde Tower :	118.905 (4000FT / 25 NM)
	119.655 (4000FT / 25 NM)
	121.500 Emergency
ATIS :	123.805
Roskilde Handling :	131.555

FIS : Copenhagen Information 127.080

LOC 11 : 111.500
LOC 21 : 108.700

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA's with airspace class C, not shown on chart.
Refer to ANC 1:250 000 COPENHAGEN AREA or ANC 1:500 000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes: VDF withdrawn.

Aerodrome Chart - **EKRK**

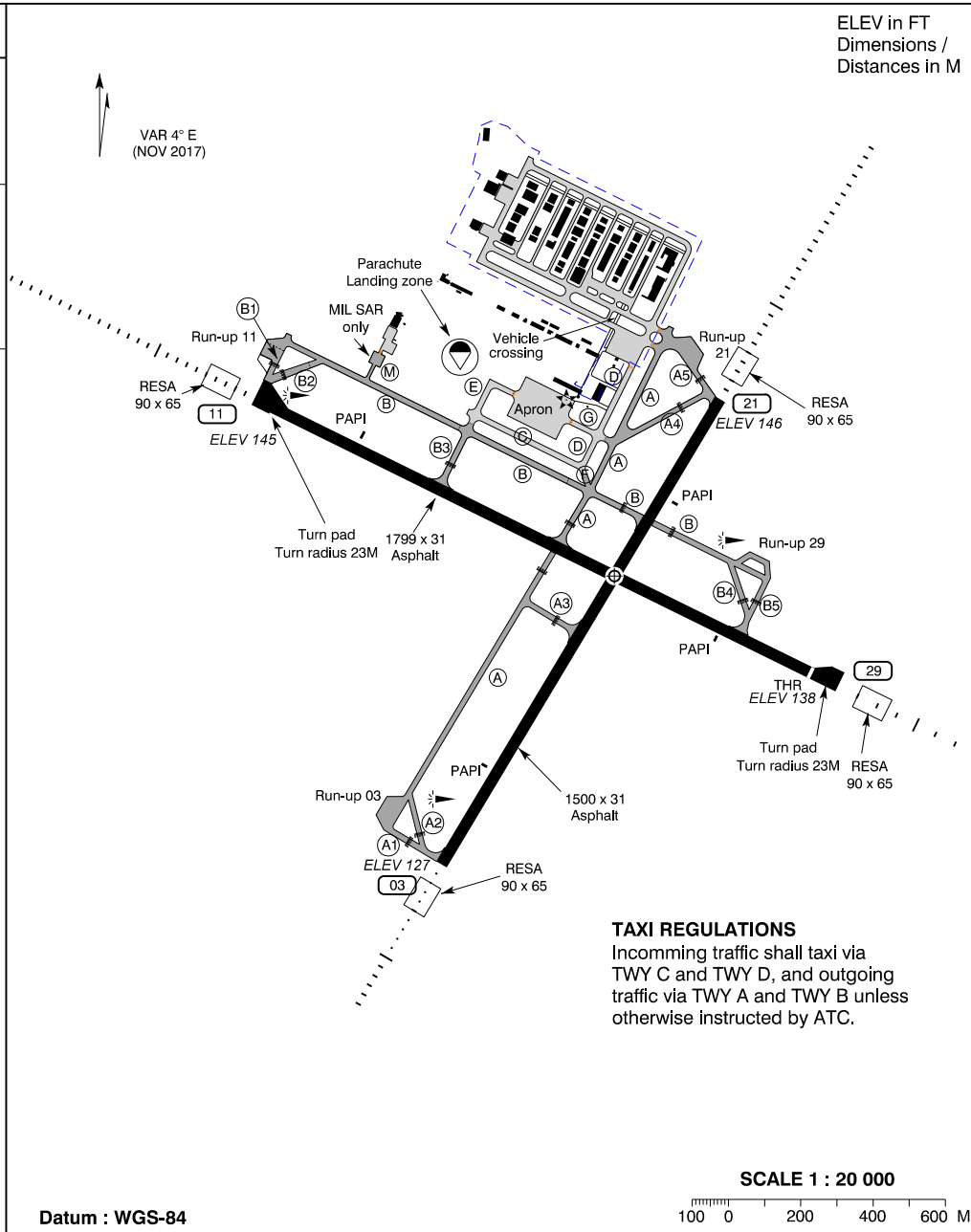
København / Roskilde

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

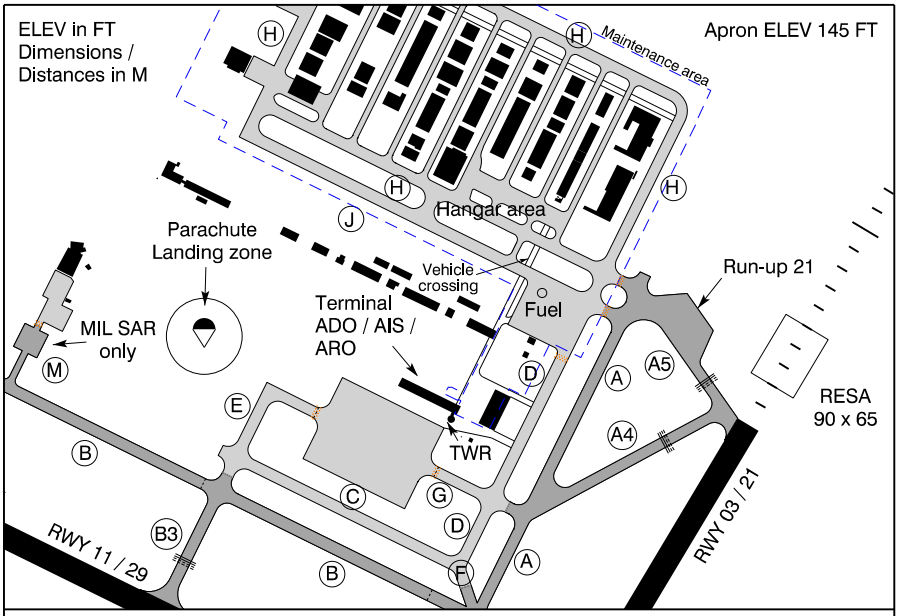
RWY slopes : Less than 0.4 %.



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

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKRK**

København / Roskilde

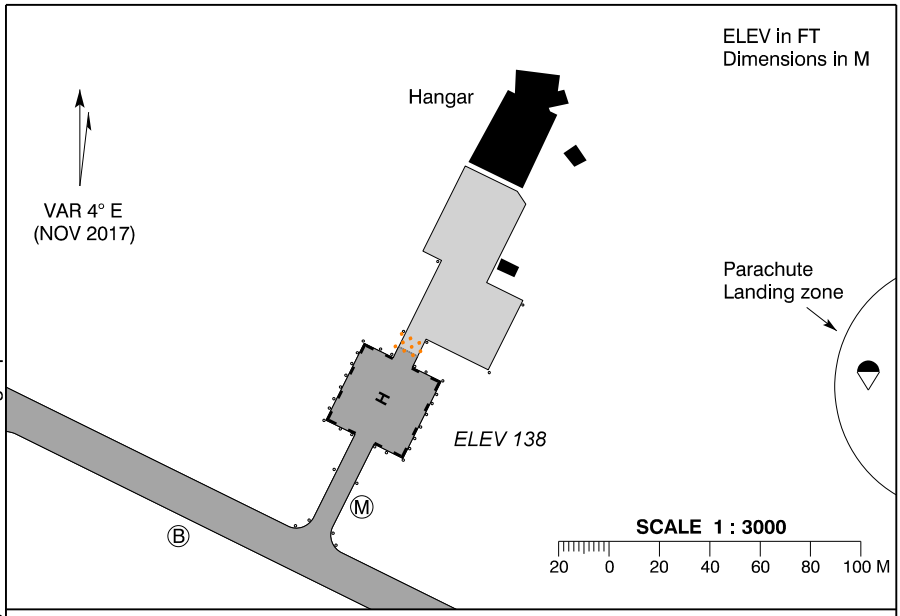


APRON
Pavement : Concrete
Strength : PCN 36 / R / C / X / U

Changes : Depiction of Holding position symbology changed.

Heliport Chart - **EKRK**

København / Roskilde



FATO - TLOF coordinates	55 35 27.54N 012 07 15.51E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	34 x 34 M Asphalt 15600 KG White edge, white "H"
FATO bearings TLOF bearings	116.3° GEO - 296.3° GEO
Declared distances	-
TWY	9 M
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 - - - Green edge - Blue edge
Secondary power supply	MAX 15 SEC
Obstacles	-

Changes : ATC service boundary added. Limit of manoeuvring area withdrawn. Buildings updated.

Lemvig

1. Location

2.7 NM S of Lemvig

2. Address

Lemvig Kommune
DK-7620 Lemvig

TEL Administration: +45 96 63 12 00
TEL AD: +45 97 82 13 68

3. Approved for

a. VMC day operations
b. Self-service only

4. Operational hours

AD: Daily SR-SS (Daily SR-SS)

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

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 available only by arrangement with AD, TEL +45 97 82 13 68.

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

Fuel: No
Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No

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

In town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Lemvig TEL: +45 97 82 00 77

14. Medical Facilities

-

15. Transport

-

16. Local Regulations/Remarks

a. RWY 08 is preferential runway, when wind conditions so permit.
b. After take-off RWY 26 overflying Lomborg town should be avoided.
c. For landing exercises PPR from the aerodrome (TEL +45 97 82 13 68).
d. Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aero

1. Beliggenhed

2.7 NM S for Lemvig

2. Adresse

Lemvig Kommune
7620 Lemvig

TEL Administration: 96 63 12 00
TEL AD: 97 82 13 68

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: Dagligt SR-SS (Dagligt SR-SS)

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

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 kun efter forudgående aftale med AD, TEL 97 82 13 68.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Nej
Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

I byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Lemvig TEL: 97 82 00 77

14. Lægehjælp

-

15. Transport

-

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. RWY 08 er præference bane, såfremt vindforholdene tillader det.
b. Efter start på RWY 26 bør overflyvning af Lomborg undgås.
c. Landingsøvelser er kun tilladt efter tilladelsefra flyvepladsen (TEL 97 82 13 68).
d. Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke over-

drome should be avoided below 2000 FT MSL.

e. Gliders shall use frequency 123.405 MHZ during take off/landing and traffic circuit.

f. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
08	1C	NINST
26	1C	NINST

flyves under 2000 FT MSL.

e. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 123.405 MHZ.

f. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
08	1C	NINST
26	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKLV**

Lemvig

AD ELEV : 100

ARP : 56 30 10.97N 008 18 41.59E

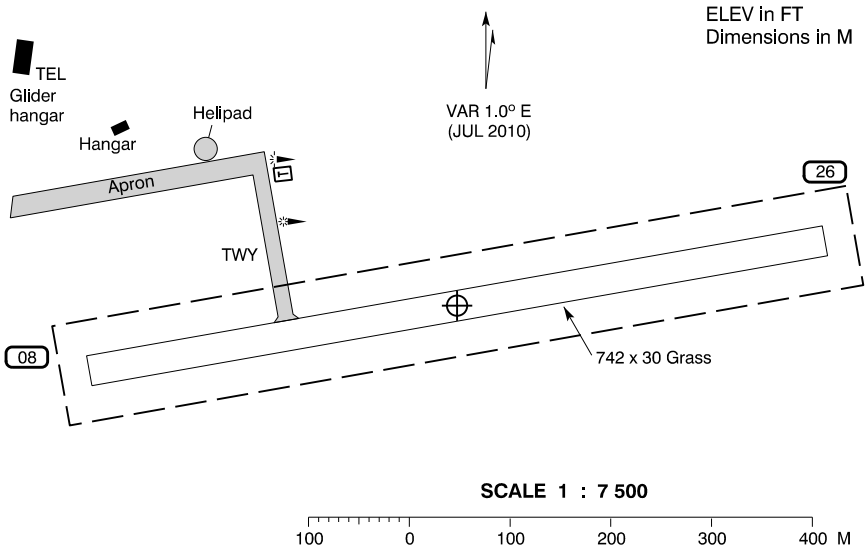
Lemvig Radio : 123.405 by arrangement only

FIS : Copenhagen Information 129.475
Karup Approach 120.430

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : OBST Høvsøre PSN and ELEV changed.

Aerodrome Chart - **EKLV** **Lemvlg**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
08	080.0° GEO 079.0° MAG	56 30 08.88N 008 18 20.24E	742	742	742	742	-
26	260.0° GEO 259.0° MAG	56 30 13.05N 008 19 02.94E					

RWY day marking : THR, Edge.

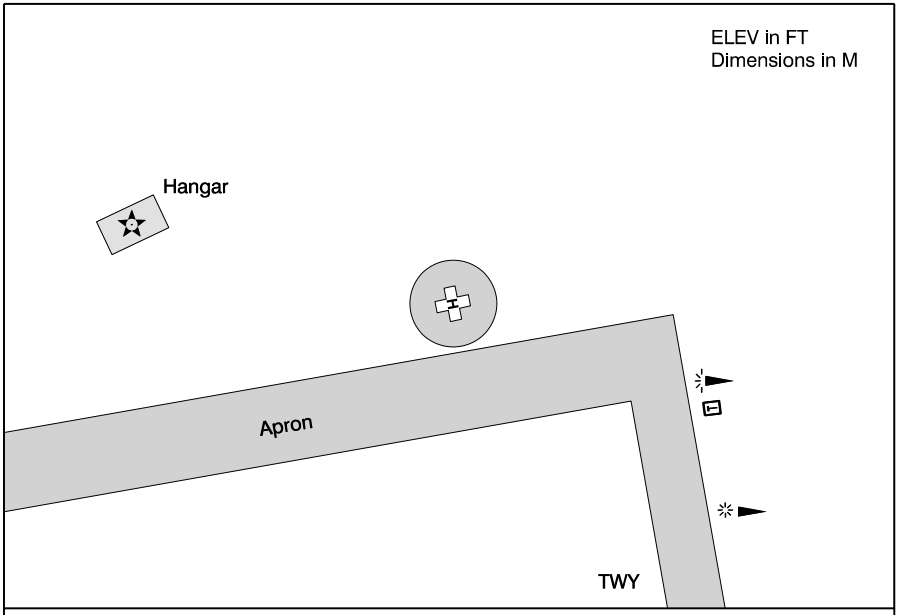
TAXIWAY
Width : 15 M
Pavement : Grass

APRON
Pavement : Grass

RWY slope : -

Changes : Page title changed.

Heliport Chart - **EKLV** **Lemvlg**



FATO - TLOF coordinates	56 30 16.7N 008 18 27.1E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Ø 23 M Concrete tiles 16000 KG White edge, white "+", red "H"
FATO bearings TLOF bearings	080° MAG, 260° MAG
Declared distances	-
TWY	-
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 White flashing "H" on hangar roof - - Green edge - -
Secondary power supply	-
Obstacles	-

Changes : Page title changed.

Lolland Falster/Maribo

1. Location

1.8 NM E of Rødby

2. Address

Lolland Falster Airport
Højbygårdvej 20 B
DK-4970 Rødby

TEL:	+45 54 60 61 13
E-mail:	lfair@lolland.dk
Website:	lollandfalsterairport.dk
AFS:	EKMB

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: H24 (H24)
The aerodrome is closed for all traffic on DEC 24, 25, 26, 31 and JAN 1.

ADO: MON-THU 0700-1500 (0600-1400)
FRI 0700-1200 (0600-1100)
SAT, SUN, HOL On request.
Outside said hours PN 1 HR.

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

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

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and immigration H24 PN 1 HR to ADO.

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

Fuel: 100LL (160 l/MIN)
Jet A1 (190 l/MIN)(Possibility for pressure fuelling on request)
Oil: (W15W-50)

Payment by credit card or Rusol fuelcard in payment terminal between the fuel tanks. Rusol fuel card can be requested by contacting the ADO.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Limited.

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons. Limited snow clearance equipment available.

11. Hotel

Hotels in Holeby, Rødby, Maribo

12. Restaurant

Cafeteria with limited product range in form of "Grab and Go".

1. Beliggenhed

1.8 NM E for Rødby

2. Adresse

Lolland Falster Lufthavn
Højbygårdvej 20 B
4970 Rødby

TEL:	54 60 61 13
E-post	lfair@lolland.dk
Internet:	lollandfalsterairport.dk
AFS:	EKMB

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AD: H24 (H24)
Flyvepladsen er lukket for al trafik DEC 24, 25, 26, 31 og JAN 1.

ADO: MON-THU 0700-1500 (0600-1400)
FRI 0700-1200 (0600-1100)
SAT, SUN, HOL Efter anmodning.
Uden for de nævnte timer PN 1 HR.

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

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

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told og paskontrol H24 PN 1 HR til ADO.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL (160 l/MIN)
Jet A1 (190 l/MIN)(Mulighed for tryktankning på anmodning)
Olie: (W15W-50)

Betaling med kreditkort eller Rusol tankkort i betalingsterminal ved fuel tankene. Rusol tankkort kan rekvireres ved henvendelse til ADO.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Begrænsede.

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed i begrænset omfang.

11. Hotel

Hoteller i Holeby, Rødby, Maribo

12. Restaurant

Cafeteria med begrænset sortiment i form af "Grab and Go".

13. Tourist Office

Maribo TEL: +45 70 22 89 01
Website: visitlolland-falster.dk

14. Medical Facilities

In Rødby, Maribo, Nakskov and Nykøbing F.

15. Transport

Taxi and bus

16. Local Regulations/Remarks

a. After TKOF VFR from RWY 27, follow the centerline until the highway, then turn north or south. Turn must be made before crossing the highway. The towns Nebbelunde, Rødby and Sædinge must be passed at greatest possible distance.

b. After TKOF from RWY 09 the towns Holeby and Torslunde must be passed at the greatest possible distance. Turn south only after crossing the road at the end of the airport.

c. All turns in connection with VFR landing exercises shall be performed south of RWY 09/27. Flying over buildings around the airport in the landing pattern must not take place.

d. School and training flights are not permitted after 1900 local time.

e. Launching of gliders/paragliders by cable may take place from grass strip north of RWY 09/27. When gliding/paragliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.

f. Gliders shall use frequency 130.580 MHZ during take off/landing and traffic circuit.

g. Parachuting may take place.

h. Activation of the runway lightning system outside AD opening hours on VHF 130.580 MHZ can only be used during the period between sunset and sunrise.
The duration of the key must be 1 second.
5 click - brightness 1%
7 click - brightness 3%
9 click - brightness 10%
Further details to be obtained from the AD.

i. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
09	2B	NINST
27	2B	NINST

13. Turistkontor

Maribo TEL: 70 22 89 01
Internet: visitlolland-falster.dk

14. Lægehjælp

I Rødby, Maribo, Nakskov og Nykøbing F.

15. Transport

Taxa og bus

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Efter TKOF VFR fra RWY 27 følges centerlinjen indtil motorvejen, hvorefter der drejes mod nord eller syd. Drej foretages før passage af motorvejen. Byområderne Nebbelunde, Rødby og Sædinge skal passeres i størst mulig afstand.

b. Efter TKOF fra RWY 09 skal by områderne Holeby og Torslunde passeres i størst mulig afstand. Drej mod syd må tidligst foretages efter passage af landevejen for enden af lufthavnen.

c. Alle drej i forbindelse med VFR landingsøvelser skal udføres syd for RWY 09/27. Overflyvning af bygninger omkring lufthavnen i landingsrunden må ikke finde sted.

d. Skole- og træningsflyvning er ikke tilladt efter 1900 lokal tid.

e. Spilstart af svævefly og paraglider kan finde sted fra græsarealet nord for RWY 09/27. Når der foregår svæveflyvning/paragliding, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.

f. Svævefly under start/landing og i landingsrunden skal anvende frekvensen 130.580 MHZ.

g. Faldskærmsspring kan finde sted.

h. Aktivering af banelyssystemet uden for AD åbningstider på VHF 130.580 MHZ kan kun benyttes i perioden mellem solnedgang og solopgang.
Varighed af klik skal være 1 sekund.
5 klik - lysstyrke 1%
7 klik - lysstyrke 3%
9 klik - lysstyrke 10%
Yderligere oplysninger kan indhentes fra AD.

i. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
09	2B	NINST
27	2B	NINST

Visual Approach Chart - **EKMB**

Lolland Falster / Maribo

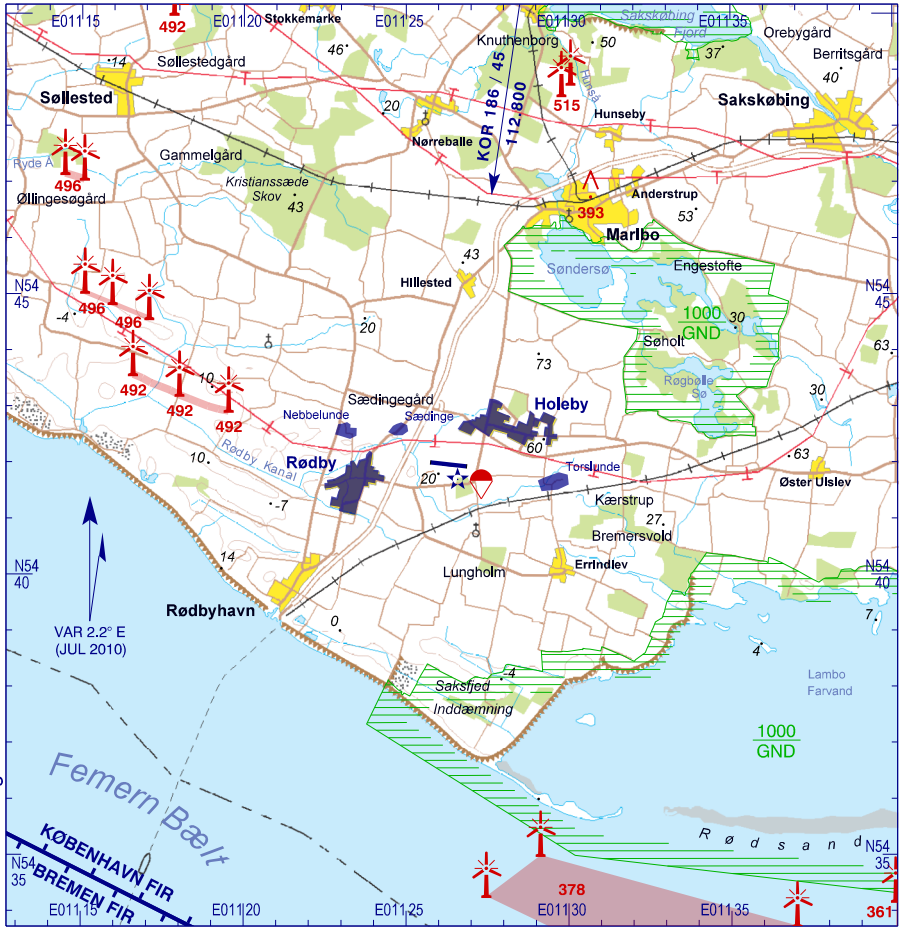
AD ELEV : 16

ARP : 54 41 57.64N 011 26 24.42E

Maribo Radio : 130.580

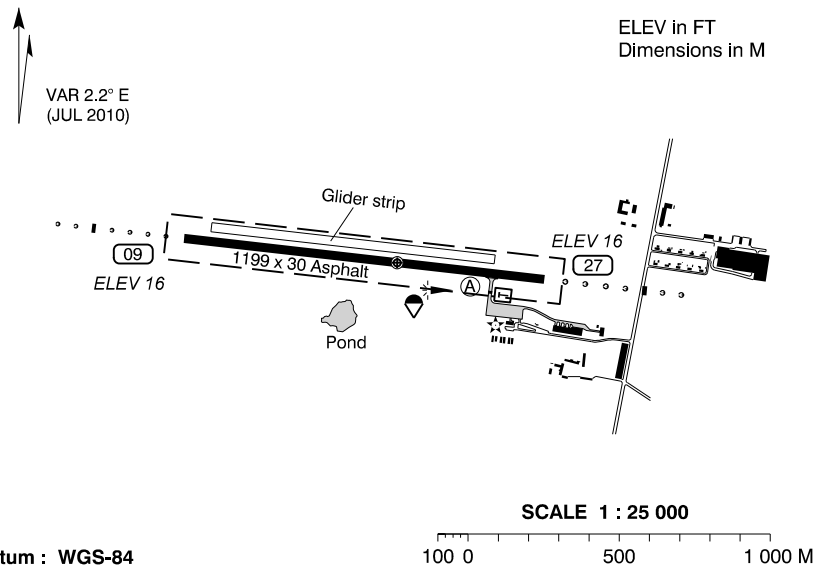
FIS : Copenhagen Information 127.080

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKMB**

Lolland Falster / **Marlbo**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	096.5° GEO 094.3° MAG	54 42 00.24N 011 25 45.05E		1199	1199	1199	1199	PCN 13 F / D / Y / T
27	276.5° GEO 274.3° MAG	54 41 55.86N 011 26 51.61E	A	1199 1031	1199 1031	1199 1031	1199	

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : ALS, THR, Edge, End.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAY
Width : 10.5 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 13 / F / D / Y / T
Day marking : Centre line, Edge, Holding position.
Lighting : Blue edge. RGL.

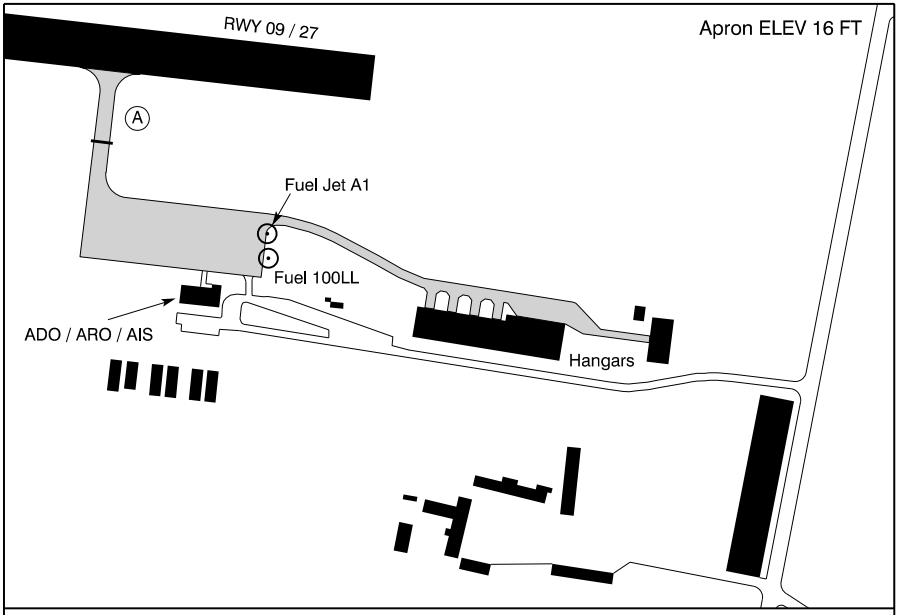
Activation of the runway lighting system: 5/7/9 click (duration 1 sec) on VHF FREQ 130.580 MHz.

RWY slope : 0 %

Changes : RWY Dimension corrected. RWY lighting system text added. Editorial change.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKMB**

Lolland Falster / **Maribo**



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 13 / F / D / Y / T

Changes : New hangar added. Fuel location changed.

Læsø

1. Location

1.4 NM N of Byrum

2. Address

Læsø Kommune
Doktorvejen 2
DK-9940 Læsø

TEL Administration: +45 24 98 35 95
Pay-phone (for coins): +45 98 49 10 88

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: H24 (H24)
ARO: Submission of flight plan:
Briefing EKCH TEL: +45 32 47 82 72
FAX: -
Closing a flight plan:
ACC TEL: +45 32 46 23 38
MET: TEL: +45 39 15 72 72
FAX: +45 39 27 10 80

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from Schengen countries.
Customs clearance PN 1 HR, TEL: +45 72 22 12 12
E-mail: toldkontrol.aalborg@toldst.dk
Web: toldst.dk

MON-WED 0700-1430 (0600-1330)
THU 0700-1630 (0600-1530)
FRI 0700-1200 (0600-1100)

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

Fuel: No
Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No

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 town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Læsø TEL: +45 98 49 92 42
FAX: +45 98 49 92 83

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
06	2B	NINST
24	2B	NINST

1. Beliggenhed

1.4 NM N for Byrum

2. Adresse

Læsø Kommune
Doktorvejen 2
9940 Læsø

TEL Administration: 24 98 35 95
Mønt TEL: 98 49 10 88

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: H24 (H24)
ARO: Afgivelse af flyveplan:
Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72
FAX: -
Afslutning af flyveplan:
ACC TEL: 32 46 23 38
MET: TEL: 39 15 72 72
FAX: 39 27 10 80

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra Schengen lande.
Toldkontrol PN 1 HR, TEL: 72 22 12 12
E-mail: toldkontrol.aalborg@toldst.dk
Web: toldst.dk

MON-WED 0700-1430 (0600-1330)
THU 0700-1630 (0600-1530)
FRI 0700-1200 (0600-1100)

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Nej
Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

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 byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Læsø TEL: 98 49 92 42
FAX: 98 49 92 83

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
06	2B	NINST
24	2B	NINST

Visual Approach Chart - **EKLS**

LÆSØ

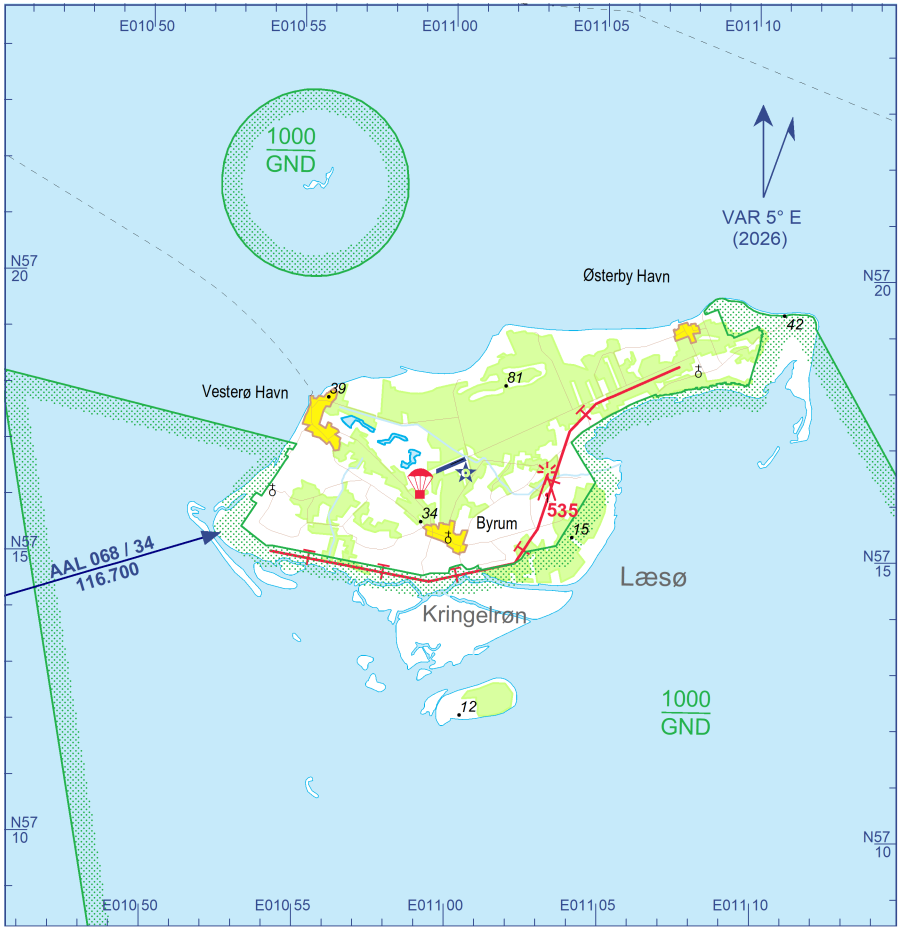
AD ELEV : 25

ARP : 57 16 38.02N 011 00 00.30E

Læsø Radio : 123.175 (DA)
By arrangement only

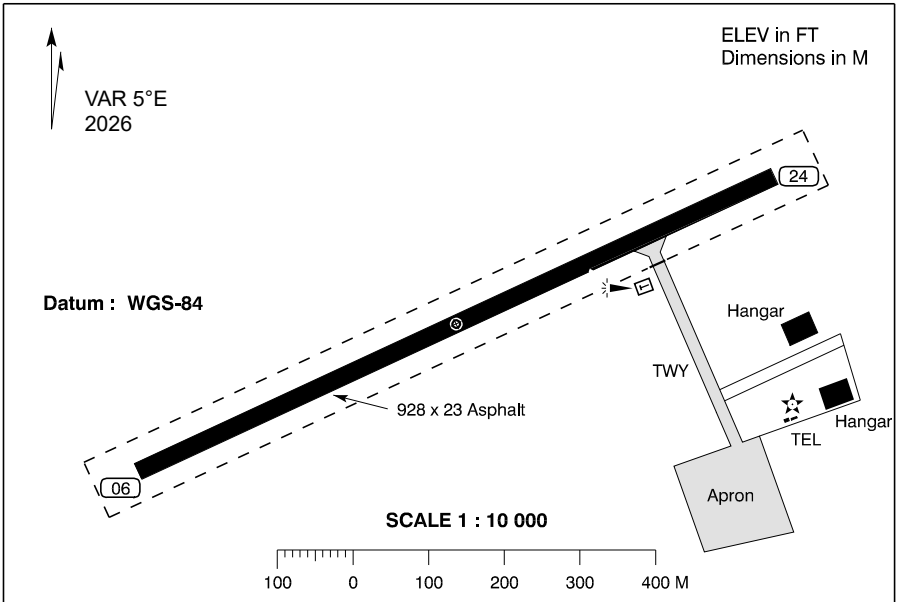
FIS : Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : FREQ Læsø Radio corrected.

Aerodrome Chart - **EKLS** **Læsø**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
06	065.1° GEO 061° MAG	57 16 31.71N 010 59 35.20E	928	928	928	928	AUW 5 700 KG
24	245.1° GEO 241° MAG	57 16 44.33N 011 00 25.41E					

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : THR, Edge, End.
Secondary power supply : NIL

RWY LGT activation FREQ 123.175 MHZ.
100 % LGT : Key mike 7 times within 5 SEC.
10 % LGT : Key mike 5 times within 5 SEC.
1 % LGT : Key mike 3 times within 5 SEC.
Light remain on for 30 MIN after last keying.

TAXIWAY
Width : 16 M
Pavement : Asphalt
Strength : AUW 5 700 KG
Day marking : Edge
Lighting : Blue edge

APRON
Pavement : Grass
Day marking : Edge

RWY slope : 0

Changes : Chart ID, VAR and magnetic directions changed.

Morsø

1. Location

2.7 NM NW of Nykøbing Mors

2. Address

Thisted Amts Svæveflyveklub "Svævethy"
Mors Flyveplads, Tødsø
DK-7900 Nykøbing Mors

TEL Administration: +45 20 33 17 71
TEL AD: +45 51 21 01 73
+45 20 66 56 65
Pay-phone (for coins): +45 97 72 00 04

3. Approved for

a. VMC day operations
b. Self-service only

4. Operational hours

AD: Daily SR-SS (Daily SR-SS)

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

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

5. Customs/Immigration

No

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

Fuel: No
Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No.

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

-

12. Restaurant

-

13. Tourist Office

Nykøbing Mors TEL: +45 97 72 04 88
FAX: +45 97 72 55 82

14. Medical Facilities

-

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Overflying the cities of Erslev and Tødsø in connection with departure and arrival, should be avoided.

b. Landing exercise is not permitted before 0900 and after 1900 SAT, SUN/HOL.

c. Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.

1. Beliggenhed

2.7 NM NW for Nykøbing Mors

2. Adresse

Thisted Amts Svæveflyveklub "Svævethy"
Mors Flyveplads, Tødsø
7900 Nykøbing Mors

TEL Administration: 20 33 17 71
TEL AD: 51 21 01 73
20 66 56 65
Mønt TEL: 97 72 00 04

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenstetider:

AD: Dagligt SR-SS (Dagligt SR-SS)

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

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

5. Told/Pas

Nej

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Nej
Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

-

12. Restaurant

-

13. Turistkontor

Nykøbing Mors TEL: 97 72 04 88
FAX: 97 72 55 82

14. Lægehjælp

-

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Overflyvning af byområderne Erslev og Tødsø bør så vidt muligt undgås i forbindelse med start og landinger

b. Landingsrunde er ikke tilladt før kl. 0900 og efter kl. 1900 lørdag, søndag og helligdage.

c. Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.

d. Gliders shall use frequency 122.075 MHZ during take off/landing and traffic circuit.

e. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
11	1C	NINST
29	1C	NINST

d. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 122.075 MHZ.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
11	1C	NINST
29	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKNM**

Morsø

AD ELEV : 60

ARP : 56 49 28.05N 008 47 10.92E

Morsø Radio : 122.075 by arrangement only

FIS : Aalborg Approach 123.980

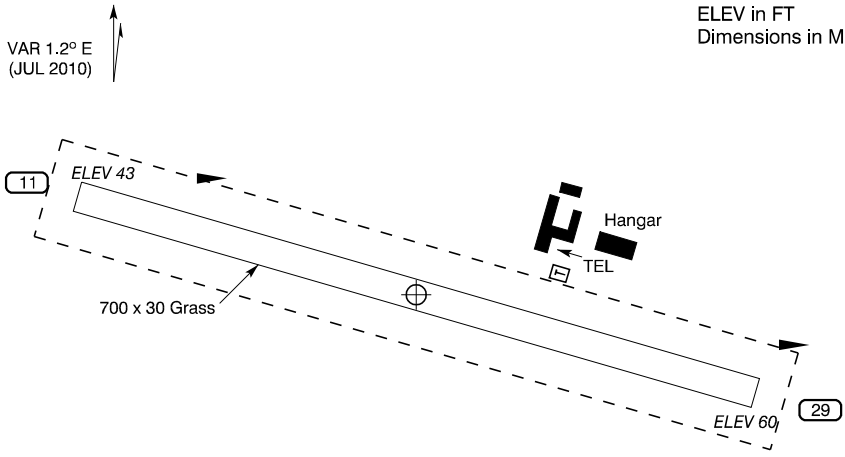
Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : FREQ Aalborg Approach changed.

NAVIAIR

AIRAC AMDT 09/23

Aerodrome Chart - **EKNM** **Morsø**



Datum : WGS-84

SCALE 1 : 7 500

100 0 100 200 300 400 M

RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
11	106.2° GEO 105.0° MAG	56 49 31.20N 008 46 51.10E	700	700	700	700	-
29	286.2° GEO 285.0° MAG	56 49 24.90N 008 47 30.74E					

RWY day marking : THR, Edge.

TAXIWAY
Pavement : Grass

APRON
Pavement : Grass

RWY slope : Less than 0.8 %.

Changes : VAR.

Odense/Hans Christian Andersen Airport

1. Location

5.4 NM NW of Odense

2. Address

Hans Christian Andersen Airport P/S
Lufthavnvej 131
DK-5270 Odense N

TEL: +45 65 95 50 72
FAX: NIL
E-mail: twr@hca-airport.dk
AFS: EKOD

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

AFIS: As AD

AD: MON-FRI 0700-1600 (0600-1600)
SAT 0800-1400 (0700-1500)
SUN/HOL 0800-1400 (0700-1500)

ADO: As AD

ARO: As AD

AIS: As AD

MET: Normally as AD, otherwise
TEL: +45 39 15 72 72
FAX: +45 39 27 10 80

Outside said hours: PPR. Request to be submitted not later than 1 hour before termination of service. Self-service AVBL for aircraft MTOW BLW 2000 Kg. VFR outside opening hours. Contact to EKOD outside Service hours phone manned from 0600-2200 local time on TEL +45 65 95 50 72.
NOTE: Opening charge will be collected outside Service Hours.

Fueling: MON-FRI: As AD
SAT: As AD
SUN/HOL: As AD

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for ADO. PN 1 HR.

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

Fuel: 100LL (110 L/MIN)
Jet A1 (200 L/MIN)

Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 5, CAT 6 and CAT 7 PPR, submitted within normal operational hours and not later than 24 hours before planned flight.

1. Beliggenhed

5.4 NM NW for Odense

2. Adresse

Hans Christian Andersen Airport P/S
Lufthavnvej 131
5270 Odense N

TEL: 65 95 50 72
FAX: NIL
E-mail: twr@hca-airport.dk
AFS: EKOD

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer.

4. Tjenestetider

AFIS: Som AD

AD: MON-FRI 0700-1600 (0600-1600)
SAT 0800-1400 (0700-1500)
SUN/HOL 0800-1400 (0700-1500)

ADO: Som AD

ARO: Som AD

AIS: Som AD

MET: Normalt som AD, ellers
TEL: 39 15 72 72
FAX: 39 27 10 80

Uden for de angivne tider: PPR. Anmodning skal fremsættes senest 1 time før tjenestens ophør. Selvbetjening til rådighed for luftfartøjer MTOW under 2000 Kg. VFR udenfor åbningstider. Kontakt EKOD udenfor åbningstider fra 0600-2200 lokal tid på TEL 65 95 50 72.
BEMÆRK: Åbningsafgift vil blive opkrævet udenfor åbningstider.

Brændstof: MON-FRI: Som AD
SAT: Som AD
SUN/HOL: Som AD

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for ADO. PN 1 HR.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL (110 L/MIN)
Jet A1 (200 L/MIN)

Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

CAT 5, CAT 6, CAT 7 PPR, fremsat inden for normal tjenestetid og ikke senere end 24 timer før planlagt flyvning.

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

Mechanical snow clearing with snowplough and sweeper.
Chemicals: KFOR and NAFO.

2. Clearing priorities:
    1. Active runway and access roads from the Fire station to runway in use
    2. Taxiways towards the active runway
    3. Apron(s)
    4. Other access roads and other areas
3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM. See also Runway Surface Condition Assessment and Reporting, and Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

Odense TEL: +45 63 75 75 20
FAX: -

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. School and training flights

PPR are required for all school and training flights.
To be submitted within operational hours.
School and training flights only in the period 0600-2200 (0500-2100). For big jet aeroplanes (MTOM above 34000 KG or with more than 19 seats), school and training flights are permitted only MON-FRI EXC HOL in the period 0600-2100 (0500-2000). Due to environmental reasons, traffic circuits in connection with landing exercises RWY 06/24 shall take place alternately north and south of the runway.

b. With reference to the general rules of the air in the vicinity of an aerodrome, aircraft may, subject to the Local Regulations specified in VFG Denmark, AD 2 section, item 16, execute right turns when approaching for landing and after taking off, if it does not endanger other air traffic and provided that the pilot reports his/her intentions to the AFIS-unit before a right turn is initiated or, when departing, before taking off.

c. Flights in the periods 2200-2300 (2100-2200) and 0500-0600 (0400-0500)

In the periods 2200-2300 (2100-2200) and 0500-0600 (0400-0500) the airport may be used

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

Mekanisk snerydning med sneplov og fejning med kost.
Kemikalier: KFOR og NAFO.

2. Rydningsprioriteter:
    1. Bane i brug og adgangsvejen fra brandstation
    2. Rulleveje til bane I brug
    3. Forplads
    4. Andre adgangsveje og områder
3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Vurdering og rapportering af baneoverfladens tilstand samt sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

Odense TEL: 63 75 75 20
FAX: -

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Skole- og træningsflyvning

PPR er påkrævet for al skole- og træningsflyvning.
Skal fremsættes indenfor åbningstiden.
Skole- og træningsflyvning må kun foretages i perioden 0600-2200 (0500-2100). For store jetflyvemaskiner (med MTOM over 34000 KG eller med mere end 19 sæder), er skole- og træningsflyvning kun tilladt MON-FRI EXC HOL i perioden 0600-2100 (0500-2000). Af miljømæssige hensyn, skal landingsrunder i forbindelse med landingsøvelser på RWY 06/24 foregå skiftevis nord og syd for banen.

b. Med henvisning til de generelle lufttrafikregler for manøvrering på og i nærheden af en flyveplads, kan luftfartøjer, med forbehold for bestemmelserne i VFG Danmark AD 2, pkt.16, udføre højredrej under indflyvning til landing og efter start, hvis det ikke bringer anden lufttrafik i fare, og forudsat at piloten rapporterer sine hensigter til AFIS-enheden inden et højre-drej påbegyndes ved anflyvning eller ved afgang inden start.

c. Flyvning i perioderne 2200-2300 (2100-2200) og 0500-0600 (0400-0500)

I perioderne 2200-2300 (2100-2200) og 0500-0600 (0400-0500) må beflyvning finde sted med

by the following aircraft:

- Aeroplanes and helicopters with MTOM not exceeding 5700 KG.
- Propeller aeroplanes with MTOM below 9000 KG and noise certificated according to ICAO Annex 16, chapter 6 or chapter 10.
- Jet and turboprop aeroplanes (irrespective of MTOM) noise certificated according to ICAO Annex 16, chapter 3 and which fulfil the lower limits of the requirements (Flyover 89 EPNdB, Lateral 94 EPNdB and Approach 98 EPNdB)

The number of those operations is limited to 100 per month.

d. Noise abatement procedures for aircraft with MTOM above 5700 KG

Take-off RWY 06:
Departure towards ALSIE VOR: Turn right - climb on track 238° MAG to VOR ALS radial 010 and proceed inbound ALSIE VOR.

Take-off RWY 24:
Right turn: Climb on track 238° MAG to OD DME 3.0 NM before turning right.

Departure towards ALSIE VOR: Climb on track 238° MAG to OD DME 4.0 NM before turning left.

Departure towards TRANO VOR and KORSA VOR: Climb on track 238° MAG to OD DME 4.0 NM before turning left if the aeroplane in question is a jet aeroplane noise certificated according to ICAO Annex 16, chapter 2.

e. Parachuting

Parachuting may take place.

f. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
06	4C	NONP
24	4C	PA-1

g. Drone operations may take place.
Check NOTAM for EKR25 and EKR26.
For additional information see ENR 5.1.4.

h. Helicopter

Within AFIS operating hours, helicopters shall contact AFIS before commencing hovertaxi for information regarding possible drone activity.

følgende luftfartøjer:

- Flyvemaskiner og helikoptere, hvis MTOM ikke overstiger 5700 KG.
- Propelflyvemaskiner med MTOM under 9000 KG, der er støjcertificerede i henhold til ICAO Annex 16, kapitel 6 eller kapitel 10.
- Jet- og turbopropflyvemaskiner (uden hensyntagen til MTOM), der er støjcertificerede i henhold til ICAO Annex 16, kapitel 3, og som opfylder kravene på dettes nedre plateau (Start 89 EPNdB, Sidelinie 94 EPNdB og indflyvning 98 EPNdB).

Omfanget af disse operationer må ikke overstige 100 pr. måned.

d. Støjbegrænsende procedurer for luftfartøjer med MTOM over 5700 KG

Start på bane 06:
Afgang mod ALSIE VOR: Højredrej - stig med retning 238° MAG til VOR ALS radial 010 og fortsæt til ALSIE VOR.

Start på bane 24:
Højredrej: Stig med retning 238° MAG til OD DME 3.0 NM før højredrej påbegyndes.

Afgang mod ALSIE VOR: Stig med retning 238° MAG til OD DME 4.0 NM før venstredrej påbegyndes.

Afgang mod TRANO VOR og KORSA VOR: Stig med retning 238° MAG til OD DME 4.0 NM før venstredrej påbegyndes, såfremt der er tale om jetflyvemaskiner, der er støjcertificerede efter ICAO Annex 16, kapitel 2.

e. Faldskærmsspring

Faldskærmsspring kan finde sted.

f. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
06	4C	NONP
24	4C	PA-1

g. Droneflyvning kan finde sted.
Se NOTAM om EKR25 og EKR26 er aktive.
For yderligere information se ENR 5.1.4.

h. Helikopter

Helikoptere skal inden for AFIS åbningstid, kontakte AFIS før start af hovertaxi for informationer angående mulig dronetrafik i området.

Visual Approach Chart - **EKOD**

**Odense /
Hans Christian Andersen Airport**

AD ELEV : 56

ARP : 55 28 35.99N 010 19 51.36E

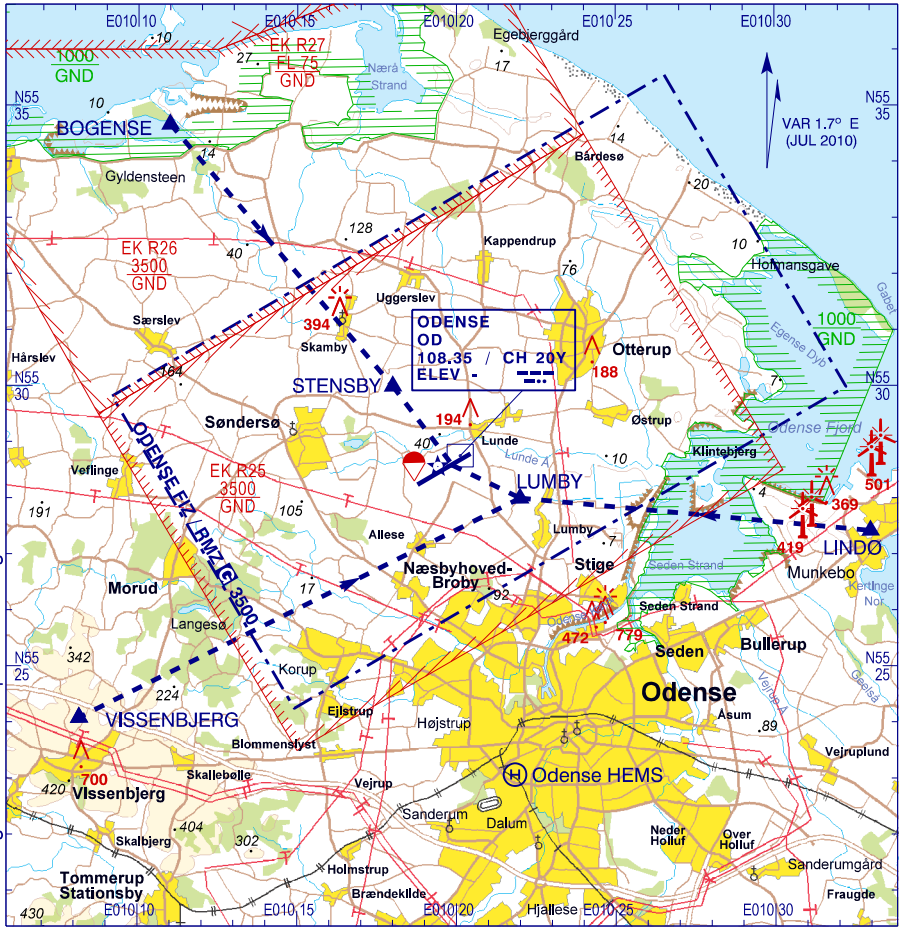
Odense Information : 119.530 (4000 FT / 25 NM)

LOC 24 : 108.350

FIS : Copenhagen Information 129.475

For information about restrictions regarding EK R25 see ENR 5.1.4.

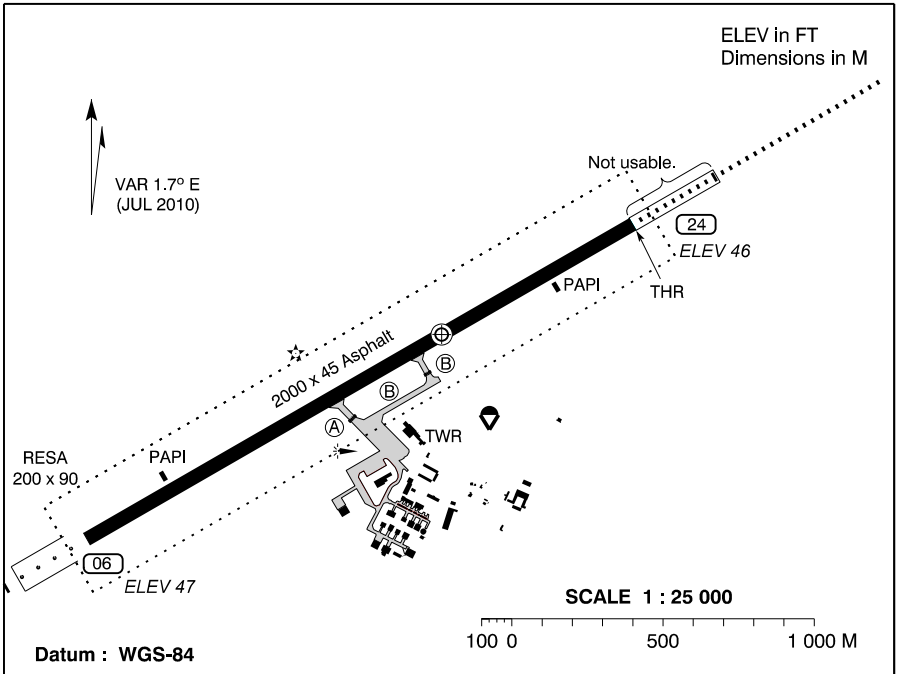
Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes: AD Beacon position changed.

Aerodrome Chart - **EKOD**

Odense / Hans Christian Andersen Airport



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
06	059.8° GEO 058.1° MAG	55 28 14.82N 010 18 47.44E	 A B	2000 1106 808	2000 1106 808	2000 1106 808	2000	PCN 50 R / D / X / U Composite construction
24	239.8° GEO 238.1° MAG	55 28 47.38N 010 20 25.78E	 B A	2000 1207 914	2000 1207 914	2000 1207 914	2000	

RWY day marking 06 / 24 : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
Lighting RWY 06 / 24 : PAPI, ALS, THR, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.

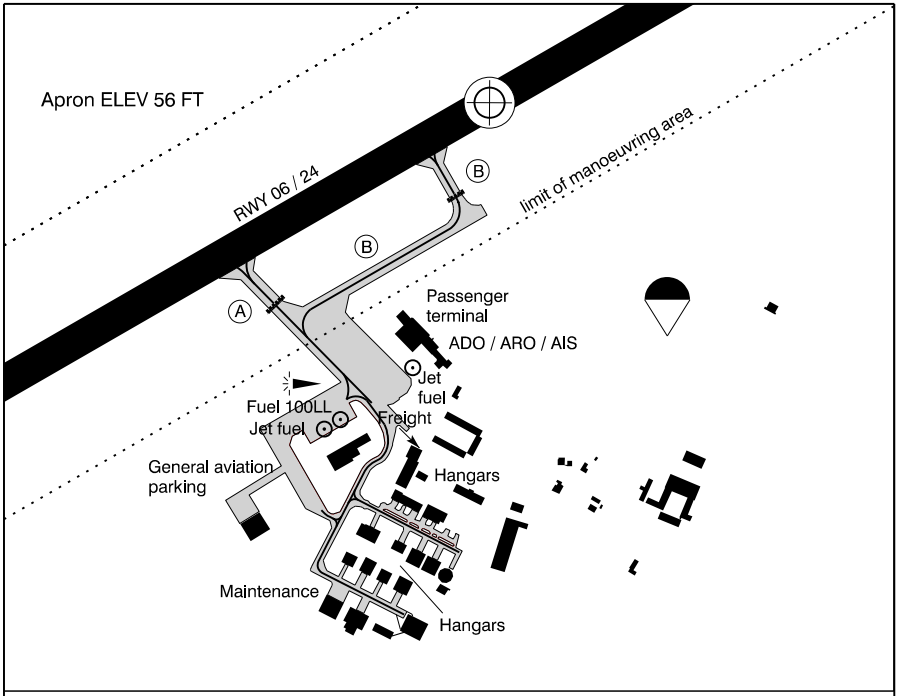
TAXIWAYS
Width : TWY A 23 M, TWY B 18 M.
Pavement : TWY A and TWY B : Asphalt
Strength : TWY A and TWY B : PCN 36 / F / D / X / U.
Day marking : TWY A and TWY B : Centre line, Edge, Holding position.
Lighting: TWY A and TWY B : Blue edge LIL. RGL.

RWY slopes : Less than 0.1 %.

Changes : AD Beacon position changed.

Aerodrome Parking / Docking Chart - **EKOD**

**Odense /
Hans Christian Andersen Airport**



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 36 / F / D / X / U

Changes : Buildings updated.

Randers

1. Location

2.5 NM N of Randers

2. Address

Randers Flyveplads
Højsletvej 21
DK-8930 Randers NØ

TEL: +45 86 40 40 11
FAX: +45 86 43 41 82
AFS: EKRD

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT/SUN/HOL 0800-2000 (0700-1900)
Telephone Hours:
MON-THU 0730-1430 (0630-1330)

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

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

Opening of AD outside said hours: PPR on telephone +45 86 40 4011 inside telephone hours for AD.

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen States only. Customs clearance and immigration are available on E-mail: told3.aarhus@skat.dk, PN 1 HR. Request for customs clearance and immigration shall contain following information:

a) Departure aerodrome
b) Callsign
c) Pilot-in-commands name
d) Total persons on board
e) Estimated arrival time

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

Fuel: 100LL
Jet A1 (150 L/MIN)

Refuelling: Self-service, pay by Dan Card or credit card. Local customer card can be obtained by calling phone +45 51 63 90 65.

Oil: W80, W100, 15W50.
Oil available within AD Telephone hours only.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations

10. Seasonal Availability

All seasons

1. Beliggenhed

2.5 NM N for Randers

2. Adresse

Randers Flyveplads
Højsletvej 21
8930 Randers NØ

TEL: 86 40 40 11
FAX: 86 43 41 82
AFS: EKRD

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer.
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT/SUN/HOL 0800-2000 (0700-1900)
Telefontid:
MON-THU 0730-1430 (0630-1330)

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

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

Åbning af flyvepladsen udenfor angivne tider: PPR på telefon +45 86 40 40 11 i telefontiden for AD.

5. Told/Pas

Flyvepladsen er kun åben for trafik til/fra Schengenlande.Told- og paskontrol er tilrådighed på
E-mail: told3.aarhus@skat.dk, PN 1 HR. Anmodning om told- og paskontrol skal indeholde følgende oplysninger:

a) Afgangsflyveplads
b) Kaldesignal
c) Luftfartøjschefens navn
d) Total antal personer om bord
e) Forventet ankomst tidspunkt

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL
Jet A1 (150 L/MIN)

Tankning sker ved selvbetjening. Dankort eller kreditkort kan anvendes.
Det er muligt at erhverve et lokalkundekort ved henvendelse på TEL: 51 63 90 65.

Olie: W80, W100, 15W50.
Olie kan kun fås i AD's telefontid

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Randers

TEL: +45 86 42 44 77

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi transport, bicycle- and car hire on request. Bus for Randers - bus stop approximately 1000 M from aerodrome.

16. Local Regulations/Remarks

a. The aerodrome is closed each night 2200-0500 (2100-0400), except for ambulance flights and similar vital flights.

b. RWY 25 is the preferential runway, when the meteorological conditions so permit.

c. Overflying the built-up areas Mejlby and Lem during TKOF and LDG must be avoided.

d. Transmitting blind on Randers Radio FREQ 122.075 in connection with TKOF and LDG is recommended

e. Parachute flights and landing exercises (touch and go) can only take place after permission from AD (PPR).

f. Maximum landing exercises per flight is 5 (no matter of the nature of the flight).

g. Flying at height below 500 FT GND above the training ground/shooting range, located APRX between 500 and 2100 M south of the aerodrome should be avoided.

h. As stated in the aerodrome hand book all operations, including touch and go and overshoot, must be entered in the aerodrome journal by the pilot, unless:
1) Randers Radio is manned.
2) Operations has to be reported on Randers Municipality Homepage, Trafikregistrering, within 24 HRS after operation.

The landing fee are kindly asked to be paid at Nordea account 2212-5909764988 or MobilePay 684007, stating the day of operation and the aeroplane reg. no within 8 days.

d. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
07	2B	NINST
25	2B	NINST

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Randers

TEL: 86 42 44 77

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa transport, cykel- og biludlejning efter anmodning. Stoppested for bus til Randers ca. 1000 M fra flyvepladsen.

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Flyvepladsen er lukket 2200-0500 (2100-0400), undtagen for ambulance flyvninger og tilsvarende livsvigtige flyvninger.

b. RWY 25 er præferencebane, såfremt vejrforholdene tillader det.

c. Overflyvning af byområderne Mejlby og Lem skal undgås i forbindelse med TKOF og LDG.

d. Det tilrådes at sende blindt på Randers Radio FREQ 122.075 i forbindelse med TKOF og LDG.

e. Faldskærmsflyvning og landingsøvelser (touch and go) må kun finde sted efter indhentet tilladelse fra AD (PPR).

f. Der må maksimum udføres 5 landingsøvelser pr. flyvning uanset flyvningens art.

g. Flyvning i højder under 500 FT GND over øvelsespladsen/skydebanen, beliggende ca. mellem 500 og 2100 M syd for flyvepladsen, skal undgås.

h. Flyvepladsjournalen skal føres af fartøjschefen ved alle operationer, herunder "touch and go", samt ved overskydninger, med mindre:

1) Randers Radio er bemandet.
2) Der indrapporteres via hjemmesiden Randers Flyveplads - Randers Kommune indenfor 24 timer efter operationen.

Startafgift bedes indbetalt på Nordea konto 2212-5908764988 eller MobilePay 684007, med angivelse af dato for besøg samt flyets reg. nr inden 8 dage.

d. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
07	2B	NINST
25	2B	NINST

Visual Approach Chart - **EKRD**

Randers

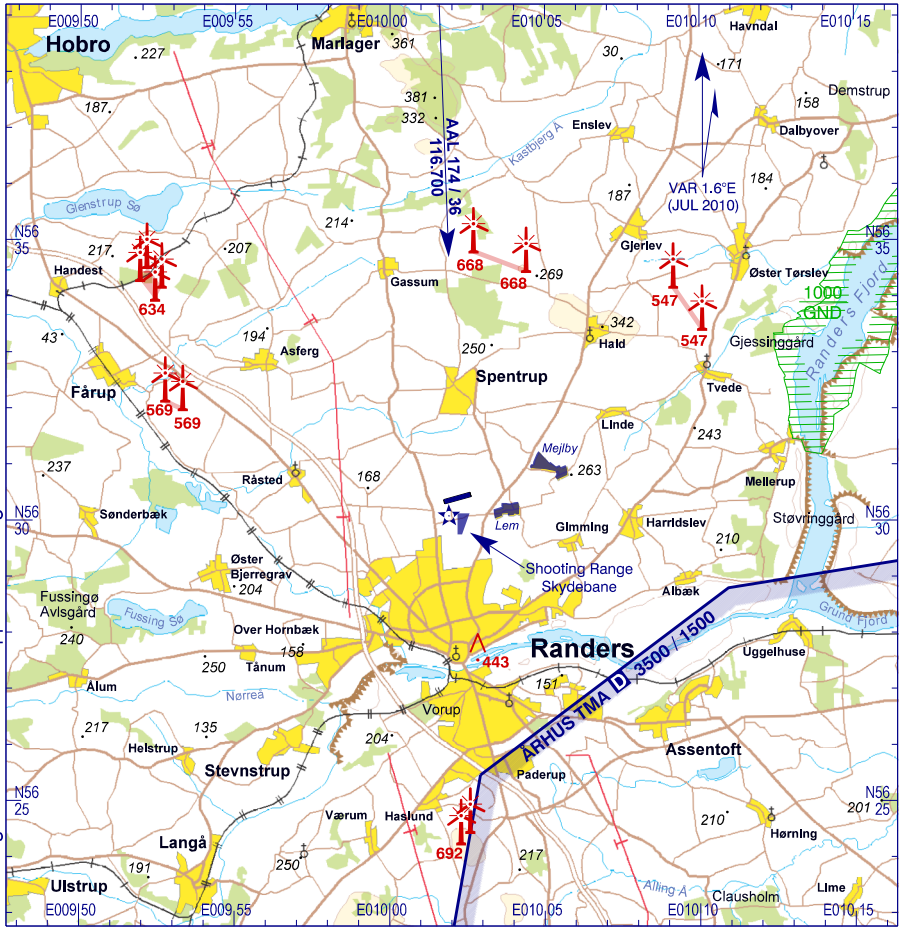
AD ELEV : 153

ARP : 56 30 24N 010 02 11E *

Randers Radio : 122.075 by arrangement only

FIS : Aarhus Approach 119.280

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

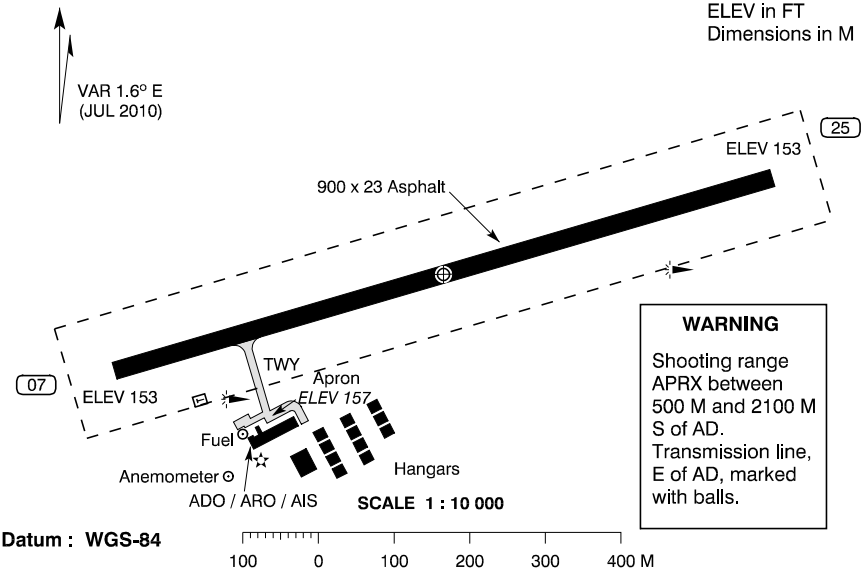


Changes : FREQ Aarhus Approach changed.

NAVIAIR

AIRAC AMDT 09/23

Aerodrome Chart - **EKRD** — **Randers**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
07	074.1° GEO 072.5° MAG	56 30 20N * 010 01 45E	900	900	900	900	AUW 5 700 KG
25	254.1° GEO 252.5° MAG	56 30 28N * 010 02 36E					

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : THR, Edge, End.
A system to activate the RWY LGT etc. outside the hours of service by VHF radio signals is established. Further details to be obtained from the AD.
Secondary power supply : NIL

TAXIWAY
Width : 10 M
Pavement : Asphalt
Strength : AUW 5 700 KG.
Day marking : Centre line, Holding position.
Lighting : Blue edge

APRON
Pavement : Asphalt
Strength : AUW 5 700 KG.

RWY slope: 0

Changes : VAR.

Ringsted

1. Location

1.0 NM SSE of Ringsted

2. Address

Midtsjællands Motorflyveklub
Ringsted Flyveplads
Haslevvej 58
DK-4100 Ringsted

TEL OPR: +45 20 29 34 28
Terminal TEL: +45 57 61 21 81
Web-site: www.ekrs.dk

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: Daily: 0600-2100 (0500-2000) UTC
Closed in the period 2100-0600 (2000-0500) UTC except for ambulanceflights.
PPR for use of the emergency medical heliport on TEL +45 57 65 16 00.

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

MET: TEL: +45 39 15 72 72

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen States only. Customs clearance PN 1 HR, FAX: +45 58 37 64 91. REQ for customs clearance must contain: Aerodrome of departure, CS, name of pilot-in-command, total number of persons on board, and ETA.

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

Fuel: 100LL
Oil: On request.

Payment of fuel: Payment terminal for Local card, Dankort, VISA and Mastercard.

Operational disturbances: Contact TEL +45 4270 2922.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons

11. Hotel

In town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Ringsted

TEL: +45 57 62 66 00
E-mail: info@visitringsted.dk
Internet: http://www.visitringsted.dk

1. Beliggenhed

1.0 NM SSE for Ringsted

2. Adresse

Midtsjællands Motorflyveklub
Ringsted Flyveplads
Haslevvej 58
4100 Ringsted

TEL OPR: 20 29 34 28
Terminal TEL: 57 61 21 81
Hjemmeside: www.ekrs.dk

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer og VFR nat operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: Dagligt: 0600-2100 (0500-2000) UTC
Lukket i tidsrummet 2100-0600 (2000-0500) UTC bortset fra ambulanceflyvninger.
PPR for anvendelse af ambulancehelikopterpladsen på TEL 57 65 16 00.

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

MET: TEL: 39 15 72 72

5. Told/Pas

Flyvepladsen er kun åben for trafik til/fra Schengenlande. Toldkontrol PN 1 HR, FAX: 58 37 64 91. Anmodningen om toldkontrol skal indeholde følgende oplysninger: Afgangsflyveplads, kaldesignal, luftfartøjschefens navn, total antal personer om bord og forventet ankomsttidspunkt.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100LL
Olie: På anmodning.

Betaling af brændstof: Betalingterminal til lokalt kort, Dankort, VISA og Mastercard.

Ved driftsforstyrrelser: Kontakt TEL 4270 2922.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

I byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Ringsted

TEL: 57 62 66 00
E-mail: info@visitringsted.dk
Internet: http://www.visitringsted.dk

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. All traffic at EKRS are requested to report position, altitude and intentions on Ringsted Radio (123,500 MHz) in concern to HEMS operations and other traffic.

b. HEMS operations may take place on short notice at the aerodrome. HEMS flying will be advised on Ringsted Radio (123.500 MHz) and by flashing beacon at the heliport. These operations has priority in relation to other traffic. Departing aircraft shall be aware of these conditions and stay in the runway strip or if possible abort take off. Approaching aircraft shall stay in the traffic circuit and maintain 1000FT AGL.

c. The traffic circuit is located southeast of the runway.

d. RWY 05 is the preferential runway for take-off, if wind conditions so permit.

e. TKOF RWY 23/LDG RWY 05: Departure and arrival shall take place in the runway direction until/from passage of the road Næstvedvej + 0.5 NM. All aircraft should follow the established traffic circuit and avoid overflying real estate wherever possible.

f. Overflying the urban areas marked on VAC in connection with take-off and landing should be avoided whenever possible.

g. An aircraft is allowed maximum 3 departures (incl. touch-and-go) within a period of 3 hours regardless of the type of flight. If more departures are required, PPR can be given on request.

h. Landing exercises are prohibited unless it can be proven that the noise figure of the aircraft are less than or equal to 80 dB(A), cf. the guidance material number 5/1994 from the Environmental Protection Agency about noise from aerodromes (noise class UL, I, II and III).

i. Flight training are always PPR, and can be given between MON-FRI in the period 2/10 - 30/4 (EXCL. HOL) 0800-1800 local time and SAT (EXCL. HOL) 0800-1400 local time. From 1/5-1/10 MON - FRI (EXCL. HOL.) 0800- 1700 local time and SAT (EXCL. HOL.) 0800-1300 local time. PPR can be requested via e-mail: ppr@ekrs.dk or TEL +45 2029 3428. Not SMS. Refer also to the information on https://www.ekrs.dk.

j. Schoolflights "touch-and-go" on Sundays and holidays are prohibited.

k. All operations including touch-and-go and missed approaches shall be entered in the airfield journal within 12 hours. Charges are paid according to the tariff regulations located on https://www.ekrs.dk and in the briefing room.

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Al flytrafik på EKRS anmodes om, af hensyn til ambulance helikopteren og anden trafik, at rapportere på Ringsted Radio (123,500 MHz) med angivelse af position, højde og intentioner.

b. Helikopterambulance udrykning kan med kort varsel forekomme på pladsen. Ambulanceflyvning vil annonceres på Ringsted Radio (123,500 MHz) og med blinkende beacon ved heliporten. Denne trafik har prioritet i forhold til anden trafik. Startende fly skal være opmærksomme på dette forhold og forblive i sikkerhedszonen eller hvis muligt afbryde starten. Landende fly skal forblive i landingsrunden og tilstræbe en højde på 1000FT AGL.

c. Landingsrunden ligger sydøst for banen.

d. RWY 05 er præferencebane for starter, såfremt vindforholdene tillader det.

e. TKOF RWY 23/LDG RWY 05: Ud- og indflyvning skal ske i banens retning indtil/fra passage af landevejen mellem Næstvedvej + 0.5 NM. Alle luftfartøjer skal følge den etablerede landingsrunde og så vidt muligt undgå overflyvning af ejendomme.

f. Overflyvning af byområderne markeret på VAC skal så vidt muligt undgås i forbindelse med start og landing.

g. Et luftfartøj må maksimum udføre 3 starter (incl. touch-and-go) inden for en periode af 3 timer uanset flyvningens art. Ved yderligere behov for starter kan der gives PPR.

h. Landingsøvelser er forbudt med mindre det kan dokumenteres, at luftfartøjets støjtal er mindre end eller lig med 80 dB(A), jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser (støjklasse UL, I, II og III).

i. Skoleflyvning er altid PPR og kan gives for perioderne MON-FRI i perioden 2/10-30/4 (EXCL. HOL.) fra 0800-1800 lokaltid og SAT (EXCL. HOL.) 0800-1400 lokaltid. MON-FRI i perioden 1/5-1/10 (EXCL. HOL.) 0800 - 1700 lokaltid og SAT (EXCL. HOL.) 0800-1300 Lokaltid. PPR kan anmodes på e-mail: ppr@ekrs.dk eller TEL 2029 3428. Ikke SMS. Se også plads information på https://www.ekrs.dk.

j. Skoleflyvning "touch-and-go" på søndage og helligdage er ikke tilladt.

k. Flyvepladsjournalen skal føres inden for 12 timer ved alle operationer, herunder "touch and go", samt ved overskydninger. Afgifter betales i henhold til takstregulativet der findes på https://www.ekrs.dk samt i briefing rummet.

l. The aerodrome is under video surveillance and a control fee is charged if operations are not entered in the airfield journal and/or charges are missing according to the tariff regulations.

m. A system to activate the RWY lights is established using VHF FREQ 123.500 MHz: 5 clicks within 5 seconds will activate the light for 30 minutes. 1 click with duration of 1 second within this period will extend the light period for another 30 minutes.

n. Parachute dropping flights with take-off from the aerodrome, and parachuting over the aerodrome or in its close vicinity are not permitted.

o. PPR for balloon flights take-off/landing from the aerodrome.

p. Towing of glider by aircraft is not permitted.

q. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
05	1C	NINST
23	1C	NINST

l. Pladsen er videoovervåget og der opkræves et kontrolgebyr ved manglende føring af journalen og/eller manglende betaling i forhold til takstregulativet.

m. Et system til aktivering af banelys via VHF FREQ 123,500 MHz er etableret: Ved 5 klik inden for 5 sekunder aktiveres lyset i 30 minutter. 1 klik med en varighed af 1 sekund inden for denne periode forlænger perioden med yderligere 30 minutter.

n. Faldskærm flyvning med start på pladsen og udspring over pladsen eller i dens umiddelbare nærhed er ikke tilladt.

o. PPR for ballonflyvning med start og landing på pladsen.

p. Optræk af svævefly ved flyslæb er ikke tilladt.

q. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
05	1C	NINST
23	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKRS**

Ringsted

AD ELEV : 115

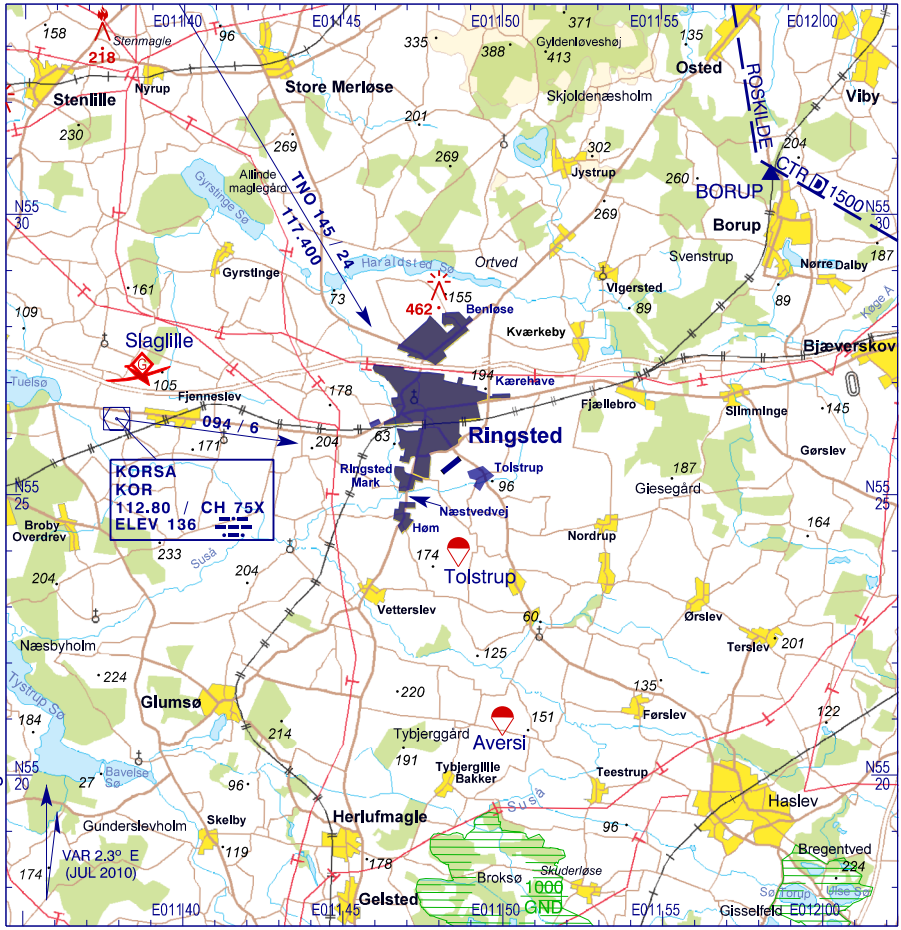
ARP : 55 25 33.07N 011 48 24.56E

Ringsted Radio : 123.500 (DA) by arrangement only

FIS : Copenhagen Information 127.080

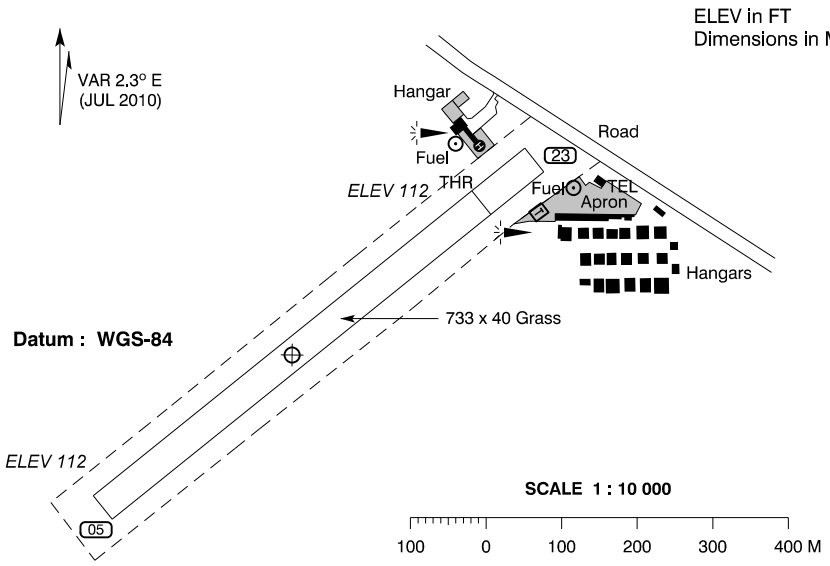
CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA's with airspace class C, not shown on chart.
Refer to ANC 1:250 000 COPENHAGEN AREA or ANC 1:500 000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : KAS VOR withdrawn.

Aerodrome Chart - **EKRS** **RIngsted**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
05	051.2° GEO 048.9° MAG	55 25 26.55N 011 48 10.31E	643	643	733	733	
23	231.2° GEO 228.9° MAG	55 25 39.59N 011 48 38.82E	733	733	733	643	

RWY day marking : THR, Edge.

RWY Lighting: THR, Edge, End.
Secondary power supply: NIL.

Activation of RWY LGT: Key mike 5 times within 5 SEC on VHF FREQ 123.500 MHZ.

Light remain on for 30 MIN after last keying.

APRON
Pavement : Grass

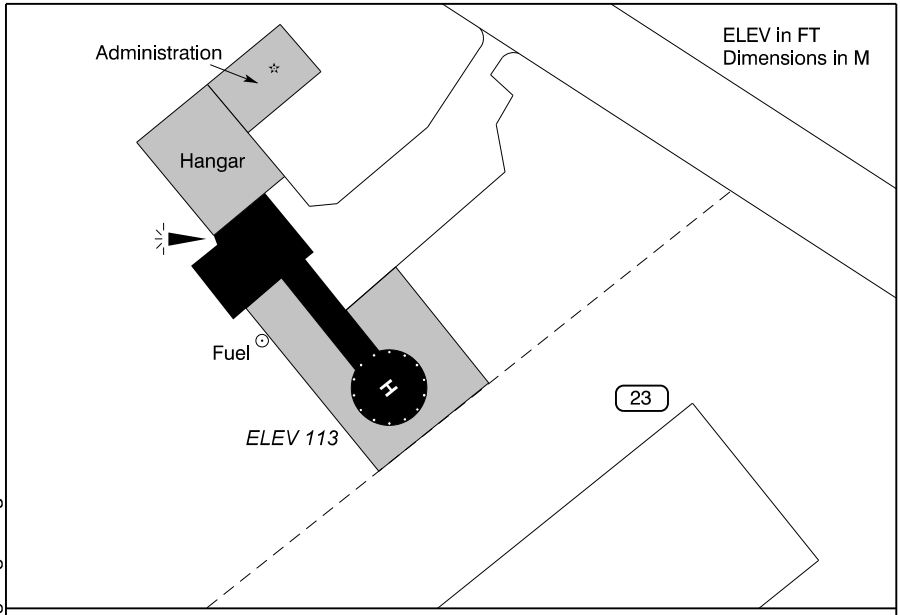
RWY slope : -

HELIPORT : For data, see AD 2. EKRS - 9

Changes : Missing light on windsock south of RWY added. Buildings updated.

Heliport Chart - **EKRS**

RIngsted



FATO - TLOF coordinates	55 25 42N 011 48 38E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Ø 15 Concrete 10.000 KG White edge, white "H"
FATO bearings TLOF bearings	050° MAG 230° MAG
Declared distances	-
TWY	-
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 On administration BLDG, FLG (4) W EV 2 SEC - - Green edge, white flood - -
Secondary power supply	-
Obstacles	-

Changes : Buildings updated. Description of heliport beacon lighting changed.

Samsø

1. Location

3.5 NM N of Tranebjerg

2. Address

Samsø Kommune
Langgade 1
DK-8305 Samsø

Administration:

Samsø Air Service
Flyvervej 10,Stauns
DK-8305 Samsø

TEL: +45 40 16 40 44
Pay-phone (for coins): +45 86 59 11 40
Website: www.flyv.dk

3. Approved for

a. VMC day operations
b. Self-service only

4. Operational hours

AD: Daily 0600-2100 (0500-2000)

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

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

5. Customs/Immigration

No

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

Fuel: No
Oil: No

7. Hangar Space for Visitors

No

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

Contact: Samsø Turistbureau
TEL: +45 86 59 14 00,see item 13
Cabin service 1,5 km from airfield
TEL: +45 86 59 07 07

12. Restaurant

Restaurants in Nordby, Ballen, Tranebjerg and Brundby

13. Tourist Office

Samsø TEL: +45 86 59 14 00
FAX: +45 86 59 31 73

14. Medical Facilities

Emergency TEL: +45 70 11 31 31

Medical service in Tranebjerg 0800-1600 local time:
TEL: +45 87 92 16 33

1. Beliggenhed

3.5 NM N for Tranebjerg

2. Adresse

Samsø Kommune
Langgade 1
8305 Samsø

Administration:

Samsø Air Service
Flyvervej 10, Stauns
8305 Samsø

TEL: 40 16 40 44
Mønt TEL: 86 59 11 40
Hjemmeside: www.flyv.dk

3. Godkendt til

a. VMC dag operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: Dagligt 0600-2100 (0500-2000)

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

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

5. Told/Pas

Nej

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: Nej
Olie: Nej

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

Kontakt: Samsø Turistbureau
TEL: 86 59 14 00, se pkt. 13
Hytte udlejning 1,5 km fra flyvepladsen
TEL: 86 59 07 07

12. Restaurant

Restauranter i Nordby, Ballen, Tranebjerg og Brundby

13. Turistkontor

Samsø TEL: 86 59 14 00
FAX: 86 59 31 73

14. Lægehjælp

Vagtlæge TEL: 70 11 31 31

Læge assistance i Tranebjerg 0800-1600 lokal tid:
TEL: 87 92 16 33

15. Transport

Taxa:

TEL: +45 40 60 19 00

Bikes for rent at airfield:
TEL: +45 40 16 40 44

16. Local Regulations/Remarks

a. All turns for LDG or after TKOF shall take place south of the RWY.

b. All approach to runway 10 shall use right hand circuit

c. After take-off runway 28 it is not allowed to turn before reaching the coast line. The camping area must not be overflown.

d. After take-off runway 10 it is not allowed to turn before reaching Besser Rev or the aeroplane is above 1000 FT MSL.

e. All approaches should be standard approach procedures by approaching in 1500 FT MSL above the airfield unless Samsø Radio can provide information about wind direction and runway in use.

f. Touch and go shall be avoided.

g. Parachuting may take place without prior notification.

h. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
10	1C	NINST
28	1C	NINST

15. Transport

Taxa:

TEL: 40 60 19 00

Cykler til leje på flyvepladsen:
TEL: 40 16 40 44

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Alle drej i forbindelse med landing og efter start skal udføres syd for banen.

b. Ved anflyvning af bane 10 skal der benyttes højre hånds trafikrunde.

c. Efter start fra bane 28 må der ikke drejes før kysten er passeret. Campingpladsen ikke må overflyves.

d. Efter start bane 10 må der ikke drejes før Besser Rev er passeret eller flyet er over 1000 FT MSL.

e. Ved anflyvning benyttes standard anflyvning over pladsen i 1500 FT MSL, med mindre Samsø Radio kan oplyse om vindretning og bane i brug.

f. “Touch and go” skal undgås.

g. Faldskærmsspring kan finde sted uden forudgående advisering.

h. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
10	1C	NINST
28	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKSS** — **SAMSØ**

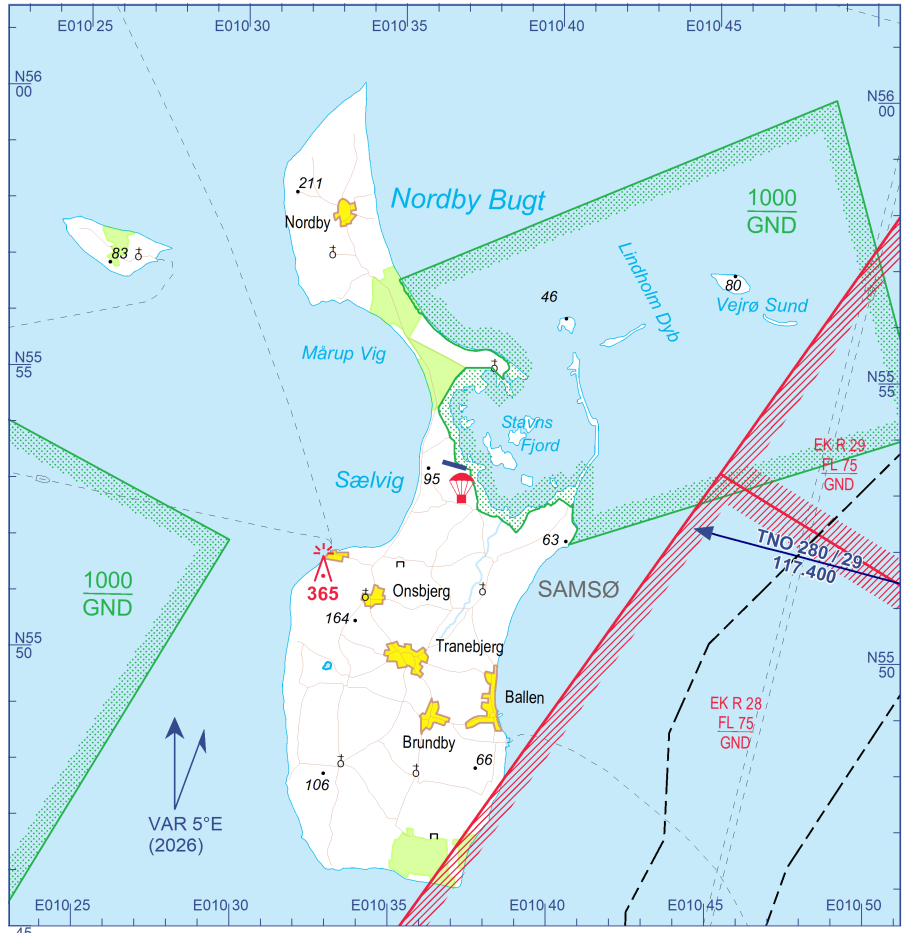
AD ELEV : 0

ARP : 55 53 23.51N 010 36 49.51E

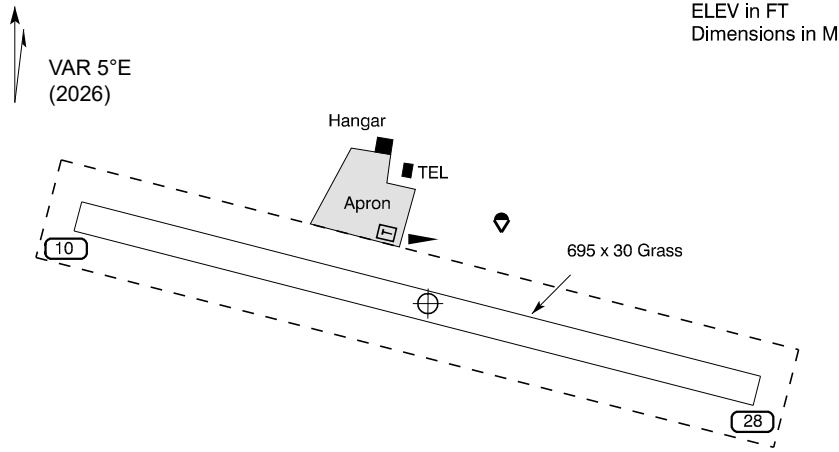
Samsö Radio : 123.500 (DA) by arragement only

FIS : Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 — Datum : WGS-84 — ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKSS** **Samsø**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
10	104.4° GEO 099° MAG	55 53 26.31N 010 36 29.53E	695	695	695	695	-
28	284.4° GEO 279° MAG	55 53 20.71N 010 37 08.28E					

RWY day marking : THR, Edge.

APRON
Pavement : Grass

RWY slope : -

Changes : Magnetic direction RWY 28 corrected.

Sindal

1. Location

2.0 NM NNE of Sindal

2. Address

Sindal Airport
Tågholtvej 170
DK-9870 Sindal

TEL: +45 98 93 58 00
E-mail: sindal-airport@mail.tele.dk
AFS: EKSN

3. Approved for

a. VMC day and VFR night operations
b. Self-service when ADO is closed.
PPR for self-service
TEL +45 98 93 58 00 - H24.

4. Operational hours

AD: AS ADO.

ADO:	MON-FRI	0730-1400 (0630-1300)
	SAT/SUN/HOL	CLSD
	24 DEC	CLSD
	31 DEC	CLSD

Outside hours of service, AD PPR via phone +45 9893 5800. After PPR is obtained, AD VMC selfservice only.

ARO: Submission of flight plan:

Briefing EKCH TEL:	+45 32 47 82 72
FAX:	-
Closing a flight plan:	
ACC TEL:	+45 32 46 23 38

AIS: As ADO

MET: Normally as ADO, otherwise

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

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Customs clearance and immigration are available when ADO is established. PN 1 HR.

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

Fuel: 100 LL (100 L/MIN)
Oil: No

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. Snow removal equipment available.

11. Hotel

Hotels in Hjørring and Frederikshavn.

12. Restaurant

Yes

1. Beliggenhed

2.0 NM NNE for Sindal

2. Adresse

Sindal Flyveplads
Tågholtvej 170
9870 Sindal

TEL: 98 93 58 00
E-mail: sindal-airport@mail.tele.dk
AFS: EKSN

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. Selvbetjening når ADO er lukket.
PPR for selvbetjening
TEL 98 93 58 00 - H24.

4. Tjenestetider

AD: Som ADO.

ADO:	MON-FRI	0730-1400 (0630-1300)
	SAT/SUN/HOL	Lukket
	24 DEC	Lukket
	31 DEC	Lukket

Uden for tjenestetiden kan PPR fås på tlf. 9893 5800. Når man har fået PPR, må pladsen kun bruges VMC selvbetjent.

ARO: Afgivelse af flyveplan:

Briefing EKCH TEL:	32 47 82 72
FAX:	-
Afslutning af flyveplan:	
ACC TEL:	32 46 23 38

AIS: Som ADO

MET: Normalt som ADO, ellers

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 1 HR.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100 LL (100 L/MIN)
Olie: Nej

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. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hoteller i Hjørring og Frederikshavn.

12. Restaurant

Ja

13. Tourist Office

No

14. Medical Facilities

Doctor in town

Hospital in Hjørring and Frederikshavn.

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Parachuting

Parachuting may take place.

b. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
08	2C	NINST
26	2C	NINST

13. Turistkontor

Nej

14. Lægehjælp

Læge i byen

Hospital i Hjørring og Frederikshavn.

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Faldskærmsspring

Faldskærmsspring kan finde sted.

b. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
08	2C	NINST
26	2C	NINST

Visual Approach Chart - **EKSN**

Sindal

AD ELEV : 92

ARP : 57 30 12.69N 010 13 45.74E

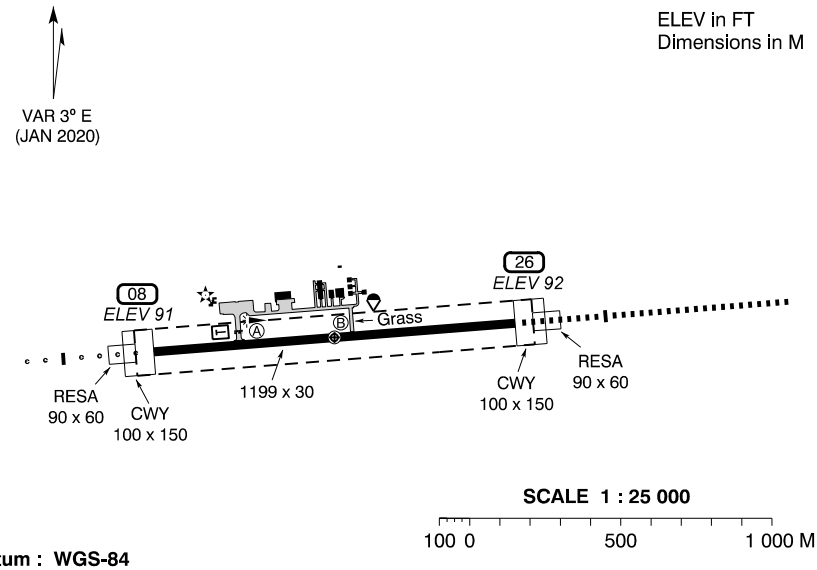
Sindal Radio : 118.750 (4000 FT / 25 NM)

FIS : Aalborg Approach 123.980

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : Sindal FIZ / RMZ and L SD withdrawn.

Aerodrome Chart - **EKSN** **SIndal**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
08	086.3° GEO 083.3° MAG	57 30 11.43N 010 13 09.81E	 A B	1199 922 545	1299 1022 645	1199 922 545	1199	PCN 24 F / B / Y / T
26	266.3° GEO 263.3° MAG	57 30 13.95N 010 14 21.66E	 B	1199 665	1299 765	1199 665	1199	

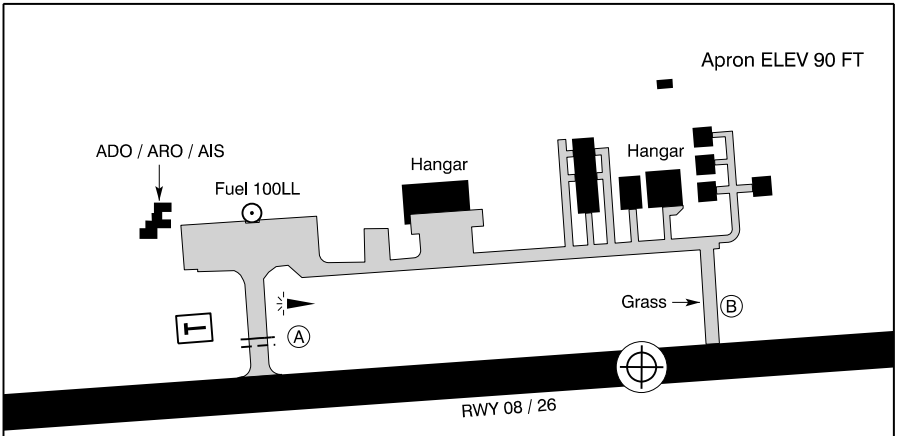
RWY day marking : THR, RWY NR, RAPM 26 only, Centre line, Edge.
RWY lighting : ALS, THR, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.

TAXIWAYS
Width : A: 15
B: 11
Pavement : A: Asphalt
B: Grass
Strength : A: PCN 24 / F / B / Y / T
Day marking : A: Centre line, Edge, Holding position
Lighting : A: Blue edge, RGL

RWY slope : Less than 0.1 %

Changes : Windsock east withdrawn.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKSN** **SIndal**



APRON
Pavement : Asphalt
Atrenght : PCN 24 / F / B / Y / T

Changes : Fuel, Jet A1 withdrawn.

Skive

1. Location

4.9 NM E of Skive

2. Address

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev

TEL: +45 61 29 57 77 (Mobile)
TEL ADM: +45 99 15 55 00

E-mail: eksv@eksv.dk

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: MON-FRI: 0800-1700 (0700-1900)
SAT/SUN/HOL: 0900-1700 (0800-1900)

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

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

Outside said hours:
PPR for AD submitted MON-FRI 0900-1500 (0800-1400) on TEL: +45 61 65 82 99.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration on PN submitted MON-FRI 0900-1500 (0800-1400) not later than 2 hours before flight is commenced.
TEL: +45 61 29 57 77.

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

Fuel: 100 LL (80L/min)
Oil: No
De-icing: No

No payment with BP Flight Card. Local card can be obtained upon request via e-mail eksv@eksv.dk. Fuel available with cash during PPR 2 HR PN on telephone: +45 20 77 54 12 between 0900 - 1500 (0800-1400).

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

Hotels in town

12. Restaurant

Restaurant in town

1. Beliggenhed

4.9 NM E for Skive

2. Adresse

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
7840 Højslev

TEL: 61 29 57 77 (Mobil)
TEL ADM: 99 15 55 00

E-mail: eksv@eksv.dk

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider:

AD: MON-FRI: 0800-1700 (0700-1900)
SAT/SUN/HOL: 0900-1700(0800-1900)

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

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

Uden for de angivne tider:
PPR for AD fremsat MON-FRI 0900-1500 (0800-1400) på TEL: 61 65 82 99.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. For told- og paskontrol skal der ansøges i tidsperioden MON-FRI 0900-1500 (0800-1400), dog ikke senere end 2 timer før flyvningens påbegyndelse på TEL: 61 29 57 77.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100 LL (80L/min)
Olie: Nej
Afisningsvæske: Nej

Ingen betaling med BP Flight Card. Lokal kort kan rekvireres ved henvendelse via e-mail eksv@eksv.dk. Brændstof kan betales kontant med PPR 2 HR PN på telefon: 20 77 54 12 i tidsrummet 0900 - 1500 (0800-1400).

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

Hoteller i byen

12. Restaurant

Restauranter i byen

13. Tourist Office

Skive

TEL: +45 96 14 76 77
E-mail: info@skiveet.dk

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxa TEL: +45 97 52 47 00

16. Local Regulations/Remarks

a. Overflying the town Vinkel 1,5 KM WNW of the airfield during TKOF/LDG and Landing exercises should be avoided.

b. Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL. Landing with gliders takes place NE of RWY.

Gliders shall use frequency 130.575 MHZ during take off/landing and traffic circuit.

c. The Airfield log must be updated for all operations(by the Pilot), including "Touch and Go" and "Low passes". All registrations must be updated not later than 12.00 the next working day, or by www.eksv.dk

d. Parachuting may take place. Landing will take place SW of RWY

e. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
14	2C	NINST
32	2C	NINST

13. Turistkontor

Skive

TEL: 96 14 76 77
E-mail: info@skiveet.dk

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa TEL: 97 52 47 00

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Overflyvning af Vinkel by 1,5 km VNV for pladsen bør undgås i forbindelse med start og landing samt landingsøvelser.

b. Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL. Landing med svævefly foregår NE for RWY.

Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 130.575 MHZ.

c. Flyvepladsjournalen skal føres (af piloten) ved alle operationer, herunder også " Touch and Go" samt ved overskydninger. Alle registreringer skal ske senest den efterfølgende hverdag kl. 12.00. Gerne via www.eksv.dk

d. Faldskærmsspring kan finde sted. Landing vil foregå SW for RWY:

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
14	2C	NINST
32	2C	NINST

Visual Approach Chart - **EKSV**

Skive

AD ELEV : 74

ARP : 56 33 00.75N 009 10 22.74E

Skive Radio : 130.575 by arrangement only

FIS : Karup Approach 120.430

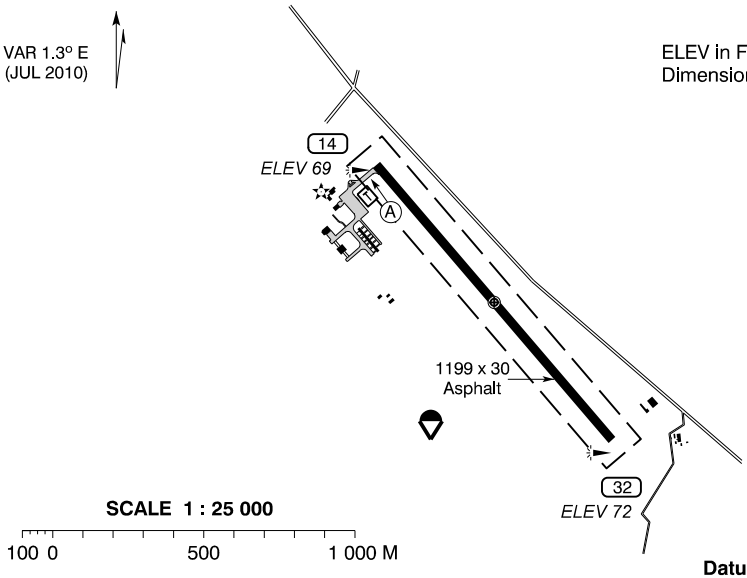
Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes : Hindborg-Skive obstacles added.

NAVIAIR

AIRAC AMDT 06/24

Aerodrome Chart - **EKSV** **Skive**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
14	139.4° GEO 138.1° MAG	56 33 15.47N 009 09 59.93E	1199	1199	1199	1199	PCN 12 / F / A / Y / T
32	319.4° GEO 318.1° MAG	56 32 46.03N 009 10 45.55E					

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : THR, Edge, End.
Secondary power supply : NIL.
All OBST are marked by day and night.

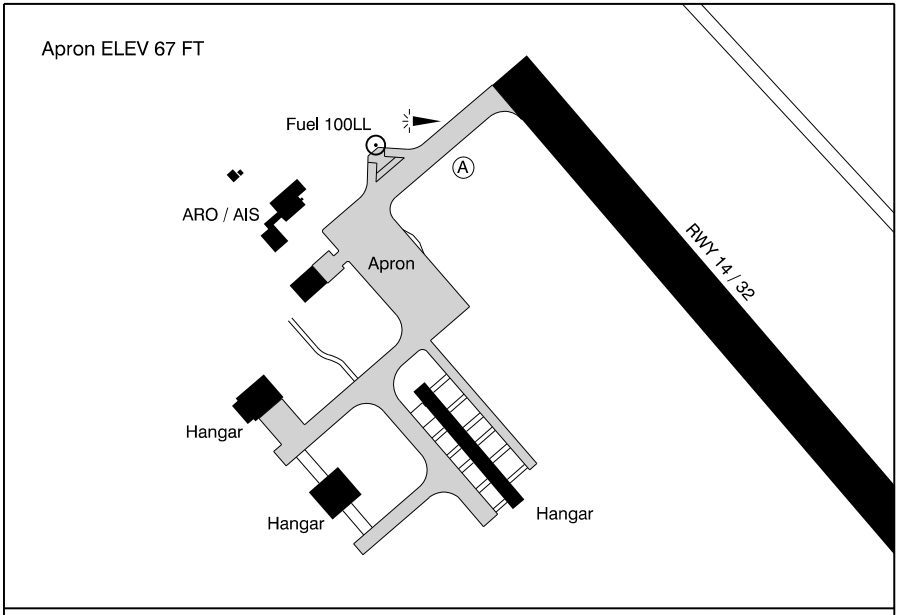
TAXIWAYS
Width : TWY A 15 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 12 / F / A / Y / T
Day marking : TWY A : Centre line, Edge, Holding position.
Lighting : TWY A : Edge. RGL.

Activation of RWY LGT etc. by radiosignals on 130.575 MHZ
1 % LGT : Key mike 5 times within 7 SEC.
10 % LGT : Key mike 6 times within 7 SEC.
30 % LGT : Key mike 7 times within 7 SEC.

RWY slope : Less than 0.2 %.

Changes : Page title changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKSV** **Skive**



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 12 / F / A / Y / T

Changes : Page title changed. Editorial change from left aligment to right alignment.

Stauning

1. Location

7 NM SSE of Ringkøbing

2. Address

Stauning Lufthavn a.m.b.a.
Lufthavnsvej 6
DK-6900 Skjern

TEL: +45 97 36 90 44
FAX: NIL
AFS: EKVJ
E-mail: ekvj@ekvj.eu

3. Approved for

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

4. Operational hours

AFIS: As ARO

AD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT, SUN, HOL 0900-2100 (0800-2000)

ADO: As ARO

ARO: MON-FRI 0700-1300 (0600-1200)
SAT, SUN, HOL CLSD
Outside hours of service:
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 ARO

MET: As ARO
Outside hours of service:
DMI TEL: +45 39 15 72 72

PPR 1 HR PN for AD/ADO/AFIS outside stated HR which has to be submitted not later than 1 HR before closing time to ADO.

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from all states. Customs clearance and immigration PN 1 HR before ARO closing time.

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

Fuel: 100 LL (80 L/MIN)
Jet A1 (220 L/MIN)
Oil: NIL

Fuelling AVBL as ARO.

7. Hangar Space for Visitors

NIL

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

NIL

10. Seasonal Availability

All season. Snow removal equipment available.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

In Ringkøbing, Stauning

1. Beliggenhed

7 NM SSE for Ringkøbing

2. Adresse

Stauning Lufthavn a.m.b.a.
Lufthavnsvej 6
6900 Skjern

TEL: 97 36 90 44
FAX: NIL
AFS: EKVJ
E-mail: ekvj@ekvj.eu

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AFIS: Som ARO

AD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT, SUN, HOL 0900-2100 (0800-2000)

ADO: Som ARO

ARO: MON-FRI 0700-1300 (0600-1200)
SAT, SUN, HOL CLSD
Uden for tjenestetiden:
Afgivelse af flyveplan:
Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72
Afslutning af flyveplan:
ACC TEL: 32 46 23 38

AIS: Som ARO

MET: Som ARO
Udenfor tjenestetid:
DMI TEL: 39 15 72 72

PPR 1 HR PN for AD/ADO/AFIS udenfor de angivne tider, som skal oplyses senest 1 HR før lukketid til ADO.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Told- og paskontrol PN 1 HR før ARO lukketid.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL (80 L/MIN)
Jet A1 (220 L/MIN)
Olie: NIL

Tankning til rådighed som ARO.

7. Hangarplads for besøgende

NIL

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

NIL

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

I Ringkøbing, Stauning

13. Tourist Office

In Ringkøbing

TEL: +45 70 22 70 01

14. Medical Facilities

Hospital in Ringkøbing

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Within ARO hours visual circuits are to be performed south of the field.

b. Parachuting may take place.

c. Overflying the summerhouse area west of the Aerodrome should be avoided in connection with TKOF and LDG. Overflying the towns within FIZ should be avoided.

d. Operations with VIS below 3000 M requires AFIS operational, and RWY lights on.

e. Due to obstacles (Velling windmills) it is prohibited to approach EKVJ overflying the area between 300 DEG and 360 DEG, marked on the VAC chart.

f. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
09	2C	NONP
27	2C	NONP

13. Turistkontor

I Ringkøbing

TEL: 70 22 70 01

14. Lægehjælp

Hospital i Ringkøbing

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Indenfor ARO's tjenestetid skal visuelle landingsrunder udføres syd for pladsen.

b. Faldskærmsspring kan finde sted.

c. Ved start/landing undgå overflyvning af sommerhusområdet vest for pladsen. Undgå overflyvning af byer indenfor FIZ.

d. Operationer med sigt under 3000 M kræver operationel AFIS og tændte banelys.

e. Grundet Luftfartshindringer (Velling vindmøller) er det ikke tilladt under anflyvning af EKVJ at overflyve området mellem 300 DEG og 360 DEG, markeret på VAC kortet.

f. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
09	2C	NONP
27	2C	NONP

Visual Approach Chart - **EKVJ**

Stauning

AD ELEV : 17

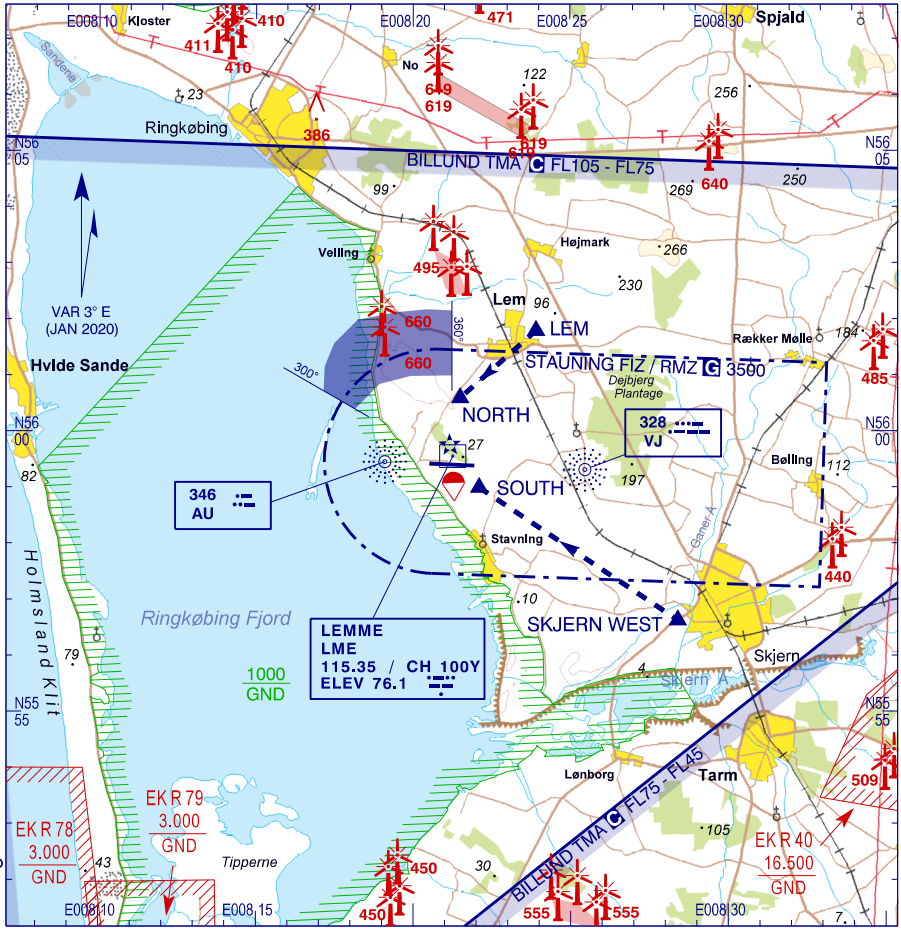
ARP : 55 59 24.44N 008 21 14.06E

Stauning Information : 121.405 (4000 FT / 25 NM)

LOC 27 : 110.100

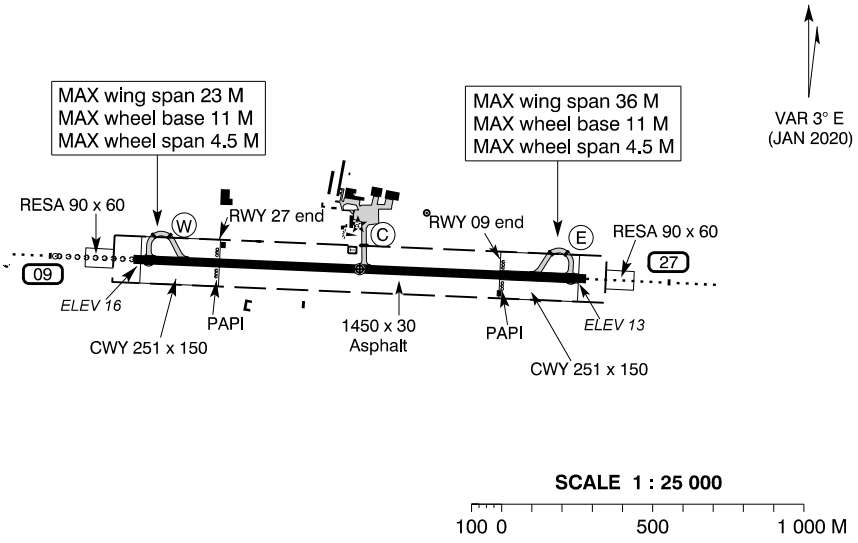
FIS : Billund Approach 127.580
Karup Approach 120.430
Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : DME LME name corrected.

Aerodrome Chart - **EKVJ** **Staunlng**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	092.4° GEO 089.4° MAG	55 59 25.46N 008 20 32.31E	1199	1450	1450	1199 251 M SWY AVBL	PCN 21 / F / A / Y / T
27	272.5° GEO 269.5° MAG	55 59 23.44N 008 21 55.84E					

RUNWAYS
RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge
RWY lighting : PAPI, ALS, THR, Edge, SWY, End.
A system to activate the RWY lighting etc. outside the hours of service by VHF radio signals is established. Further details to be obtained from the AD.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.

All OBST are marked by day and night.

RWY slope : Less than 0.1 %.

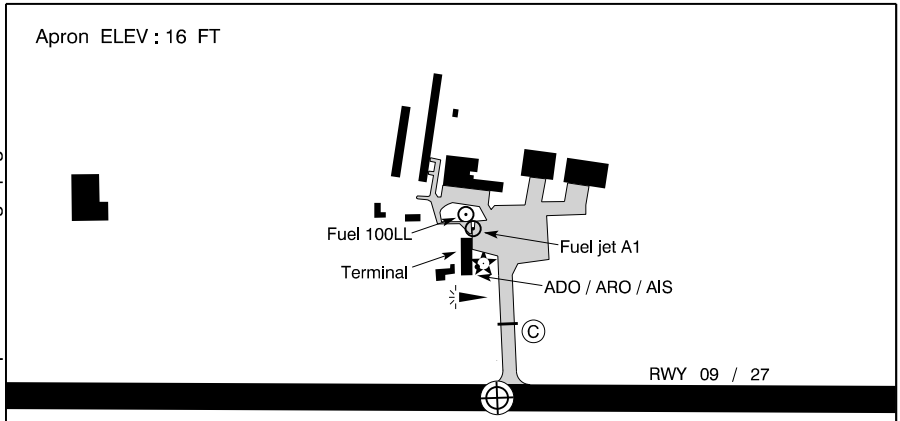
TAXIWAYS
Width : 15 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 21 / F / A / Y / T
Day marking : Centre line, Side stripes, Holding position.
LGT TWY C : Blue edge, RGL
TWY E and W : For use by day only

Changes : APCH LGT length RWY 27 changed. Stop LGT TWY C withdrawn.

Aerodrome Parking / Docking Chart - **EKVJ**

Stauning

Changes : Fuel indication corrected. Location of ADO/ARO/AIS corrected. Page title changed. Now published as single page.



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 21 / F / A / Y / T

Sønderborg

1. Location

3 NM N of Sønderborg

2. Address

Sønderborg Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-6400 Sønderborg

TEL AD:	+45 74 42 21 30
TEL AFIS:	+45 73 42 21 70 TEL are only manned during AD opening hours.
FAX AD:	NIL
E-mail:	handling@eksb.dk
AFS:	EKSB

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

AD:	MON-FRI	0600-2145 (0500-2045)
	SAT	0630-1600 (0530-1500)
	SUN	1400-1915 (1300-1815)
ADO:	As AD	
ARO:	As AD	
AIS:	As AD	
MET:	Normally as AD, otherwise	
	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.

Self briefing is available in the terminal building.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for ADO. PN 1 HR.

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

Fuel:	Jet A1 (300 l/min)
Oil:	No
De-icing:	available, from 01 NOV to 30 APR

Limitations to payment options for fuel: JET A1 requires valid DCC & Shell Aviation Denmark contract or Shell Carnet/Fuel & Fly card. Credit card/Debit card and cash are no longer accepted as payment options.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

1. Beliggenhed

3 NM N for Sønderborg

2. Adresse

Sønderborg Lufthavn
Lufthavnsvej 1
6400 Sønderborg

TEL AD:	74 42 21 30
TEL AFIS:	73 42 21 70 TEL er kun bemandet indenfor AD åbningstid.
FAX AD:	NIL
E-mail:	handling@eksb.dk
AFS:	EKSB

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

AD:	MON-FRI	0600-2145 (0500-2045)
	SAT	0630-1600 (0530-1500)
	SUN	1400-1915 (1300-1815)
ADO:	Som AD	
ARO:	Som AD	
AIS:	Som AD	
MET:	Normalt som AD, ellers	
	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.

Selv-briefing forefindes i terminalbygningen.

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for ADO. PN 1 HR.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof:	Jet A1 (300 l/min)
Olie:	Nej
Afisning:	til rådighed, fra 01 NOV til 30 APR

Begrænsninger i betalingsmuligheder for fuel: JET A1 kræver gyldig DCC & Shell Aviation kontrakt eller Shell Carnet/Fuel & Fly kort. Kreditkort/Debitkort og kontanter er ikke længere accepterede betalingsmuligheder.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 3 available for all flights. CAT 5 and boat available for scheduled flights. For other flights than scheduled flights PPR for CAT 5 shall be obtained 2 hours before the flight concerned. CAT 6 and CAT 7 only available on request.
See AD 1.2 - 1 concerning limitations when such services are not established.

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

Mechanical snow clearing with snowplough and sweeper.

Chemicals: KFOR, NAFO and UREA.

2. Clearance priorities:
   1. Runway in use
   2. Taxiways
   3. Apron
3. Remarks:

Information on snow clearance published from November to April in SNOWTAM.
See also Snow Plan in AD 1.2.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

No

13. Tourist Office

Sønderborg
TEL: +45 74 42 35 55
FAX: +45 74 42 57 47

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi and bus

16. Local Regulations/Remarks

a. Traffic circuits NE of RWY 14/32 only.

b. With reference to the general rules of the air in the vicinity of an aerodrome, aircraft may, subject to the Local Regulations specified in VFG Denmark, AD 2 section,item 16, execute right turns when approaching for landing and after taking off, if it does not endanger other air traffic and provided that the pilot reports his/her intentions to the AFIS-unit before a right turn is initiated or, when departing, before take-off.

c. PPR for sightseeing flights daily 1900-0700 Danish time.

d. PPR for acrobatic flights, UL-flights and parachute dropping flights in the period FRI 1900 - MON 0700 Danish time and daily 1900-0700 in the period MON 1900 - FRI 0700 Danish time.

9. Brand og redningstjeneste

CAT 3 til rådighed for al trafik. CAT 5 og båd til rådighed for scheduleret trafik. For anden trafik end scheduleret trafik gælder PPR for CAT 5. PPR skal være indhentet senest 2 timer før den påtænkte flyvning. CAT 6 og CAT 7 er kun til rådighed på anmodning.
Se AD 1.2 - 1 vedrørende begrænsninger når sådanne tjenester ikke er etableret.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Type af rydningsudstyr:

Mekanisk snerydning med sneplov og sweeper.

Kemikalier: KFOR, NAFO og UREA.

2. Rydningsprioriteter:
   1. Bane i brug
   2. Rulleveje
   3. Forplads
3. Bemærkninger:

Information om snerydning fra november til april forefindes i publicerede SNOWTAM.
Se også Sneplan i AD 1.2.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

Nej

13. Turistkontor

Sønderborg
TEL: 74 42 35 55
FAX: 74 42 57 47

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa og bus

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Trafikrunder kun NE for RWY 14/32.

b. Med henvisning til de generelle lufttrafikregler for manøvrering på og i nærheden af en flyveplads, kan luftfartøjer, med forbehold for bestemmelserne i VFG Danmark AD 2 pkt. 16, udføre højredrej under indflyvning til landing og efter start, hvis det ikke bringer anden lufttrafik i fare, og forudsat at piloten rapporterer sine hensigter til AFIS-enheden inden et højredrej påbegyndes ved anflyvning eller ved afgang inden start.

c. PPR for rundflyvning daglig 1900-0700 dansk tid.

d. PPR for kunstflyvning, UL-flyvning og faldskærmsflyvning i perioden FRI 1900 - MON 0700 dansk tid samt daglig 1900-0700 i perioden MON 1900 - FRI 0700 dansk tid.

e. Overflying the built-up areas Sønderborg and Kær during TKOF and LDG should be avoided as far as possible.

f. PPR for take-off with jet aeroplanes in the period 2200-0700 Danish time. Permission to be obtained from the Airport Office.

g. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
14	3C	NONP
32	3C	PA-1

e. Overflyvning af byområderne Sønderborg og Kær bør så vidt mulig undgås i forbindelse med start og landing.

f. PPR for start med jetflyvemaskiner i perioden 2200-0700 dansk tid. Tilladelsen skal indhentes fra havnekontoret.

g. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
14	3C	NONP
32	3C	PA-1

Visual Approach Chart - **EKSB**

Sønderborg

AD ELEV : 24

ARP : 54 57 51.72N 009 47 30.23E

Sønderborg Information : 126.405 (FL 100 / 40 NM)
121.500 Emergency

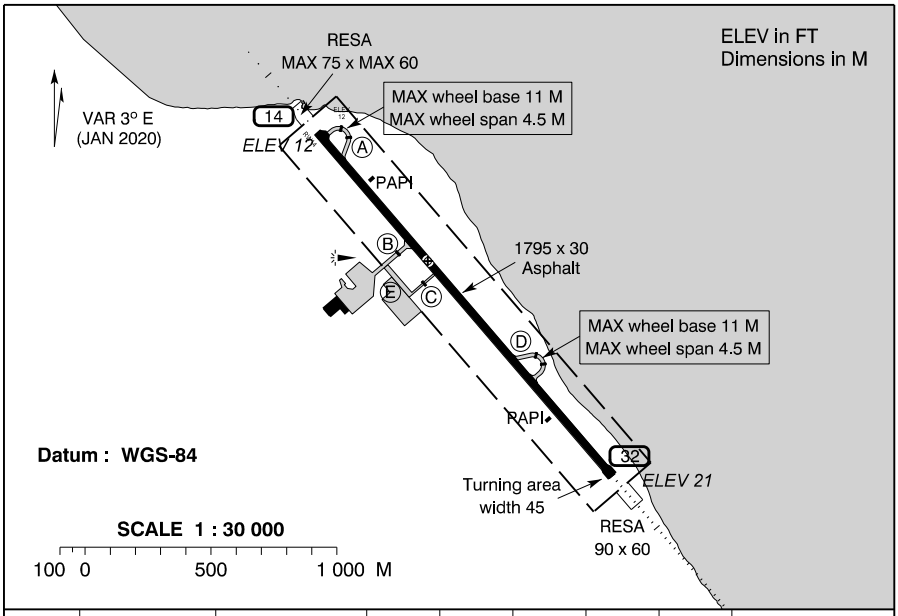
FIS : Copenhagen Information 129.475

LOC 32 : 111.150

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes: Sønderborg Information FREQ changed to 126.405.

Aerodrome Chart - **EKSB** — **Sønderborg**



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
14	139.4° GEO 136.4° MAG	54 58 08.23N 009 47 05.60E		1795	1795	1795	1795	PCN 40 F / A / W / T
32	319.4° GEO 316.4° MAG	54 57 24.14N 009 48 11.37E		1795	1795	1795	1795	

RWY day marking: THR, RWY NR, TDZ 32, Centre line.
RWY lighting: PAPI, ALS, THR, Edge, End.
Secondary power supply: Yes, switch-over time MAX 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.

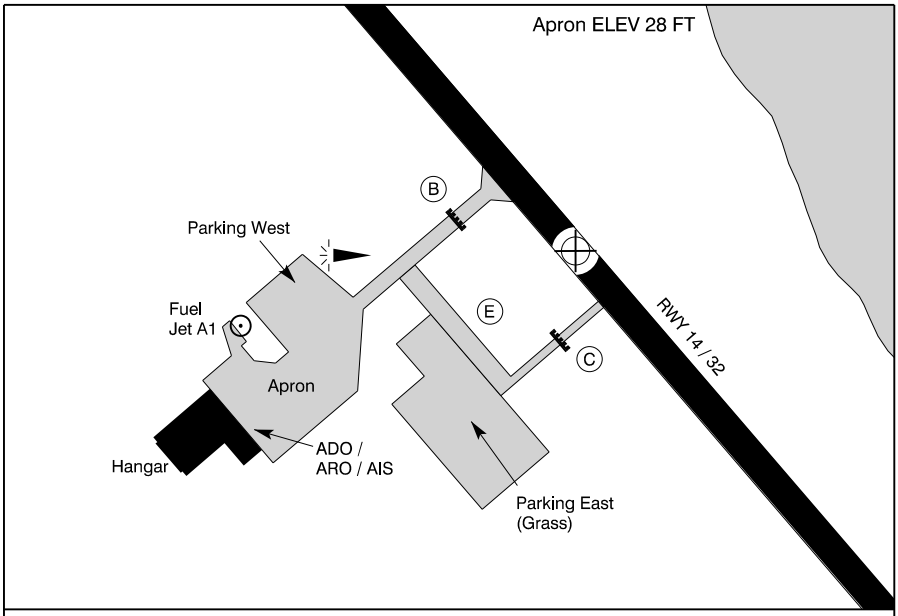
TAXIWAY
Width: A, B, D: 15 M. C: 8 M. E: 20 M.
Pavement: A, B, D: Asphalt. C, E: Grass.
Strength: A, B, D: PCN 40 / F / A / W / T.
Day marking: A, B, D: Centre line, Holding position. C, E: Edge.
Lighting: A, D: Blue edge LIL.
B: Blue edge LIL. RGL.

TWY C, E: For use by day only.

RWY slope: Less than 0.2 %.

Changes : Description of TWY lighting corrected.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKSB** **Sønderborg**



APRON
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 40 / F / A / W / T

Changes : AVGAS 100LL withdrawn and Jet A1 added.

Thisted

1. Location

6 NM N of Thisted

2. Address

Thisted Airport
Lufthavnsvej 10
DK-7730 Hanstholm

TEL: +45 99 17 37 80
E-mail: thisted-lufthavn@thisted.dk

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: MON-SUN 0400-2200 (0300-2100)
HOL CLSD

ADO: MON-FRI 0800-1500 (0700-1400)
SAT, SUN, HOL CLSD

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

MET: Normally as AD, otherwise
TEL: +45 39 15 72 72
FAX: +45 39 27 10 80

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

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for ADO. PN 1 HR.

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

Fuel: 100LL (70 L/MIN)
Jet A1 (350 L/MIN). Refuelling within AD hours only

Oil: NIL

7. Hangar Space for Visitors

Limited

8. Repair Facilities Available

Minor repairs only

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations.

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available.

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

NIL

13. Tourist Office

Thisted TEL: +45 97 92 19 00
FAX: +45 97 92 56 04

1. Beliggenhed

6 NM N for Thisted

2. Adresse

Thisted Lufthavn
Lufthavnsvej 10
7730 Hanstholm

TEL: 99 17 37 80
E-post: thisted-lufthavn@thisted.dk

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AD: MON-SUN 0400-2200 (0300-2100)
HOL Lukket

ADO: MON-FRI 0800-1500 (0700-1400)
SAT, SUN, HOL Lukket

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

MET: Normalt som AD, ellers
TEL: 39 15 72 72
FAX: 39 27 10 80

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

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for ADO. PN 1 HR.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL (70 L/MIN)
Jet A1 (350 L/MIN).Tankning kun i lufthavnens åbningstid

Olie: NIL

7. Hangarplads for besøgende

Begrænset

8. Reparationsmuligheder

Kun mindre reparationer

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

NIL

13. Turistkontor

Thisted TEL: 97 92 19 00
FAX: 97 92 56 04

14. Medical Facilities

Hospital in town

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
10	3C	NONI
28	3C	NONI

17. Aerodrome obstacles

Obstacles for Area 2 and 3 are not provided.

14. Lægehjælp

Hospital i byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
10	3C	NONI
28	3C	NONI

17. Lufthavnshindringer

Hindringer for Area 2 og 3 er ikke tilgængelige

Obstacles penetrating obstacle limiting surfaces

OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT (FT)	Markings / Type, Colour	Remarks
Hillerslev	Windmill	57 01 20N 008 45 06E	498	493	Day: LIM FLG W Night: LIM FLG R	Conical surface penetrated
		57 01 22N 008 44 49E	498	493		
		57 01 32N 008 45 46E	498	493		
		57 01 33N 008 45 29E	498	493		
		57 01 34N 008 45 12E	498	493		

Obstacles penetrating take-off flight path area obstacle identification surface

OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT (FT)	Markings / Type, Colour	Remarks
N/A						

Obstacles assessed as being hazardous to air navigation

OBST ID / Designation	OBST type	OBST position	ELEV (FT)	HGT (FT)	Markings / Type, Colour	Remarks
Data pending						

Visual Approach Chart - **EKTS**

Thisted

AD ELEV : 23

ARP : 57 04 07.68N 008 42 18.81E

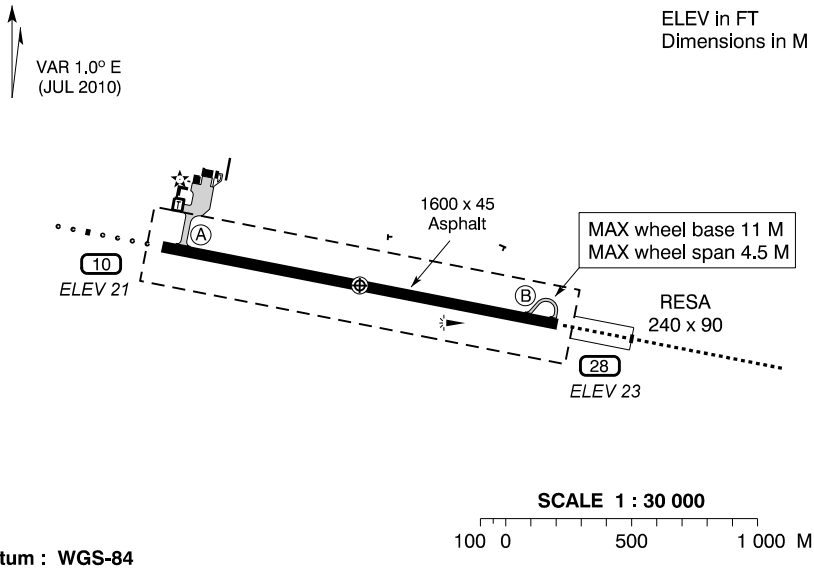
Thisted Radio : 118.125 (4000 FT / 25 NM)

FIS : Aalborg Approach 123.980
Copenhagen information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

E008 30
E008 35
E008 40
E008 45
E008 50
E008 55
N57 10
N57 05
N57 00
VAR 1.0°E
(JUL 2010)
Vig sø Bugt
Hanstholm
502
Rønnum
Hanstholm
Rønnum
Rønnum
Rønnum

Aerodrome Chart - **EKTS** **Thisted**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
10	100.1° GEO 099.1° MAG	57 04 12.21N 008 41 32.07E	1600	1600	1600	1600	PCN 25 / F / A / X / T
28	280.1° GEO 279.1° MAG	57 04 03.14N 008 43 05.54E					

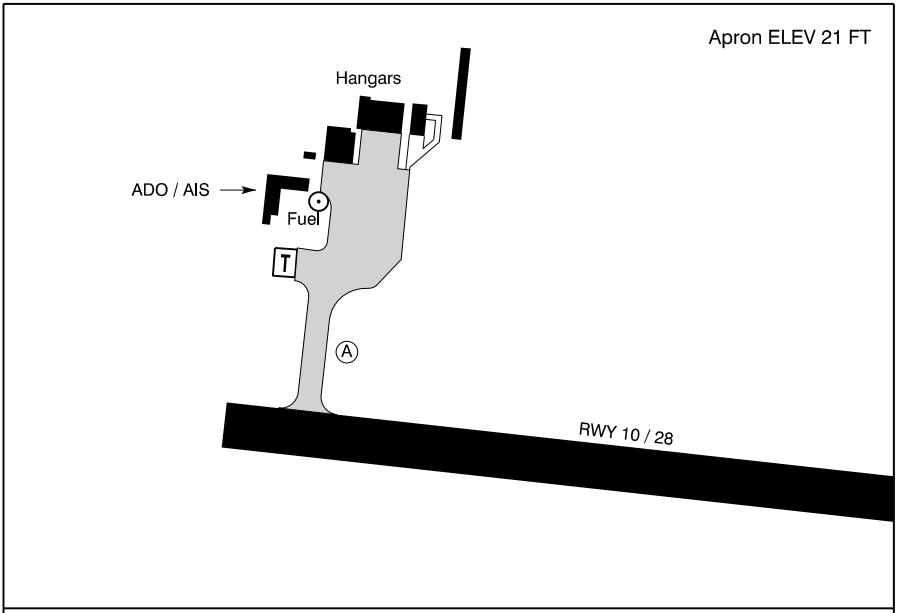
RWY day marking : THR, RWY NR, TDZ 28, Centre line, Edge.
RWY lighting : ALS, THR, Edge, End.
Secondary power supply : Yes, switch-over time MAX 15 SEC.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAYS
Width : A 23 M. B 15 M.
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 25 / F / A / X / T
Day marking : A: Centre line, Edge, Holding position.
B: Centre line, Holding position.
Lighting : A: Blue edge LIL. RGL
B: No light, VMC day use only.

RWY slope : Less than 0.1 %.

Changes : TWY B lighting changed.

Aircraft Parking / Docking Chart - **EKTS** **Thisted**



APRON
Pavement : Asphalt
Strenght : PCN 25 / F / A / X / T

Changes : ARO withdrawn. Editorial change.

Tønder

1. Location

0.8 NM WSW of Tønder

2. Address

Tønder Kommune
DK-6270 Tønder

TEL: +45 74 72 26 55

www.ektd.dk

3. Approved for

VMC day and VFR night operations
Self-service only

4. Operational hours

AD: H24

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

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen States only. Customs clearance PN 1 HR to +45 74 72 26 55

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

Fuel: 100LL
Oil: 80, 100
PPR

7. Hangar Space for Visitors

By prior arrangement only

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 town. Distance 1,5 km

12. Restaurant

In town. Distance 1,5 km

13. Tourist Office

Tønder

TEL: +45 73 70 96 50

www.romo-tonder.dk

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi. TEL:74 72 29 00
A limited amount of bicycles can be borrowed at the airfield.

16. Local Regulations/Remarks

a. The aerodrome may be used only by aircraft with a MTOM of 5700 KG or less. However, Royal flights and flights for the Danish Parliament are permitted with helicopters having a MTOM of 9700 KG or less.

b. In the period 2200-0700 Danish time TKOF and LDG may take place only with aircraft, for which it has been documented, that the noise figure of

1. Beliggenhed

0.8 NM WSW for Tønder

2. Adresse

Tønder Kommune
6270 Tønder

TEL: 74 72 26 55

www.ektd.dk

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer
Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: H24

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

5. Told/Pas

Flyvepladsen er kun åben for trafik til/fra Schengenlande. Toldkontrol PN 1 HR til 74 72 26 55

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL
Olie: 80, 100
PPR

7. Hangarplads for besøgende

Mod forudgående aftale

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 byen. Ca 1,5 km afstand

12. Restaurant

I byen. Ca 1,5 km afstand

13. Turistkontor

Tønder

TEL: 73 70 96 50

www.romo-tonder.dk

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa.TEL 74 72 29 00.
Cykler kan i begrænset omfang lånes på flyvepladsen

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Flyvepladsen må kun benyttes af luftfartøjer med MTOM på 5700 KG eller derunder. Ved flyvninger for Kongehuset og Folketinget kan flyvepladsen dog benyttes af helikoptere med MTOM på 9700 KG eller derunder.

b. I perioden 2200-0700 dansk tid må TKOF og LDG kun udføres med luftfartøjer, for hvilke det kan dokumenteres, at luftfartøjets støjtal er min-

the aircraft is less than or equal to 75 dB, cf. Guidance Material no 5/1994 - issued by the Danish Environmental Protection Agency - concerning noise from aerodromes.

c. All turns for LDG/TKOF shall be carried out south of RWY 12/30.

d. After TKOF RWY 30 turns shall be carried out before entering the town of Møgeltønder.

e. Overflying the built-up areas Møgeltønder and Tønder shall be avoided.

f. Parachuting may take place at the area south of the aerodrome. Regulation exist.

g. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
12	2C	NINST
30	2C	NINST

dre end eller lig med 75 dB, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser.

c. Alle drej i forbindelse med LDG/TKOF skal udføres syd for RWY 12/30.

d. Ved TKOF RWY 30 skal drej begyndes inden overflyvning af Møgeltønder.

e. Overflyvning af byområderne Møgeltønder og Tønder skal undgås.

f. Faldskærmsspring kan finde sted på området syd for pladsen. Reglement er udarbejdet.

g. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
12	2C	NINST
30	2C	NINST

Visual Approach Chart - **EKTD**

Tønder

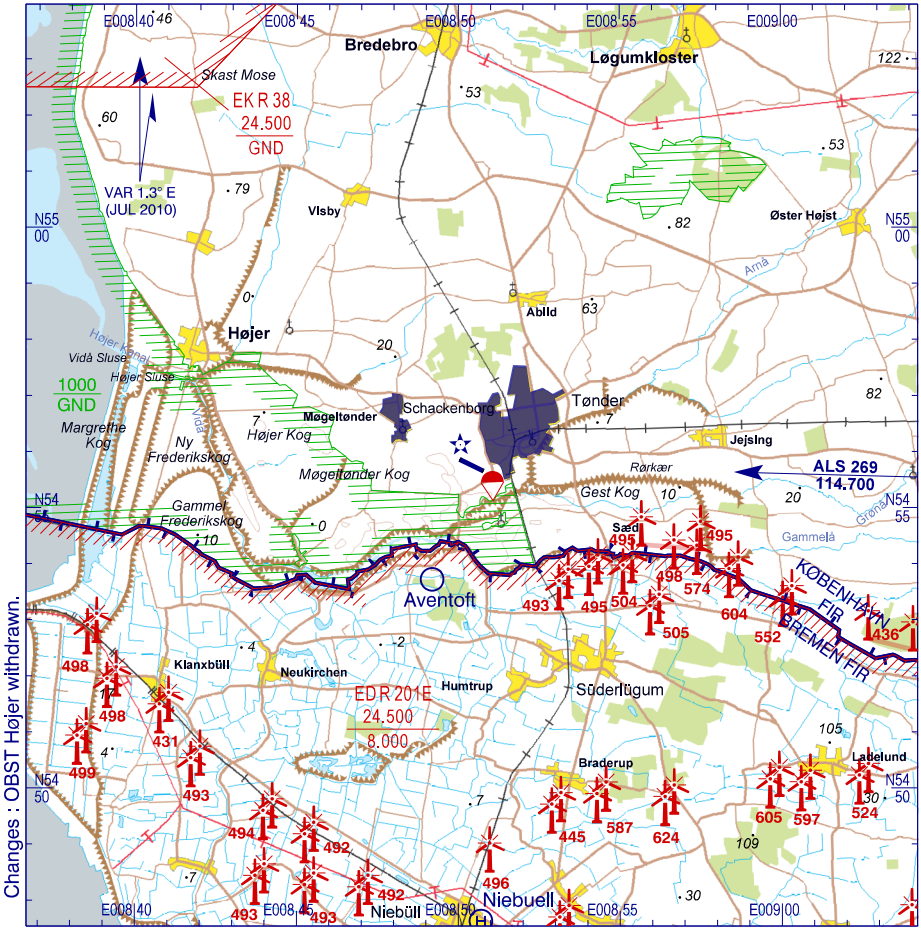
AD ELEV : 6

ARP : 54 55 46.65N 008 50 25.14E

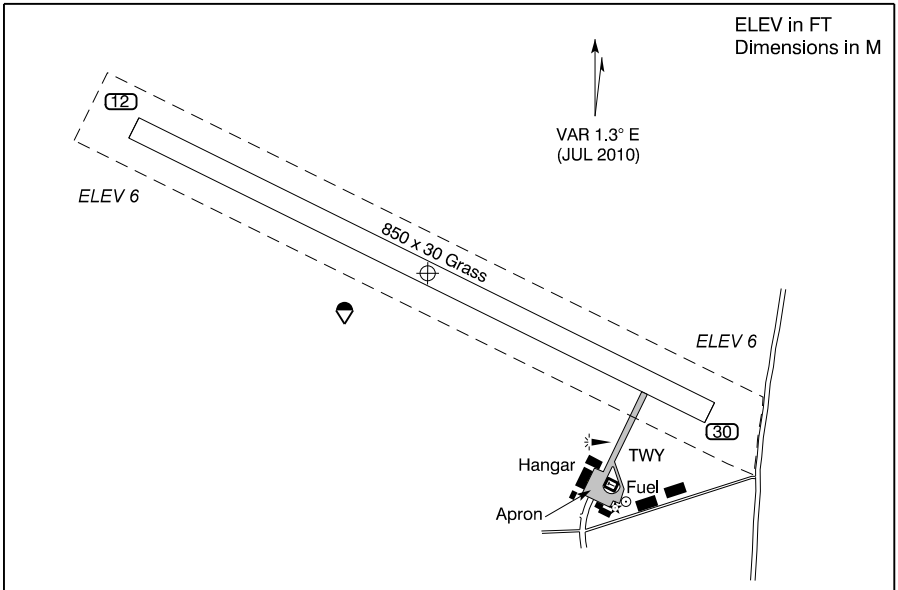
Tønder Radio : 122.500 (DA)

FIS : Skrydstrup Approach 124.105

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKTD** **Tønder**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
12	116.3° GEO 115.0° MAG	54 55 52N 008 50 03E	850	850	850	850	-
30	296.3° GEO 295.0° MAG	54 55 40N 008 50 46E					

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

TAXIWAY
Pavement : Reinforced grass / Asphalt
Day marking : Edge
Lighting : Blue edge

APRON
Pavement : Grass

RWY slope : 0

Changes : ADO / ARO / AIS withdrawn. Chart name changed.

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

a. VMC day and VFR night operations
b. 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

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. 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

a. RWY 11/29: After take-off climb to 500 FT before turning.

b. After take-off from RWY 11/29 the built-up areas Strammelse, Knudsbølle, and Rantzausminde shall be passed at the greatest distance possible.

c. Traffic Circuit south of runway only.

d. Helicopter not permitted, except for SAR missions and ambulance flights.

e Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
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

a. RWY 11/29: Efter start stig til 500 FT før drej påbegyndes.

b. Efter start på RWY 11/29 skal byområderne Strammelse, Knudsbølle og Rantzausminde passeres i størst mulig afstand.

c. Trafikrunde kun syd for banen.

d. Helikopterflyvning ikke tilladt, med undtagelse af SAR missioner og ambulanceflyvninger.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
11	2 B	NINST
29	2 B	NINST

Visual Approach Chart - **EKST**

Tåsinge / Elvira Madigan Airport

AD ELEV : 20

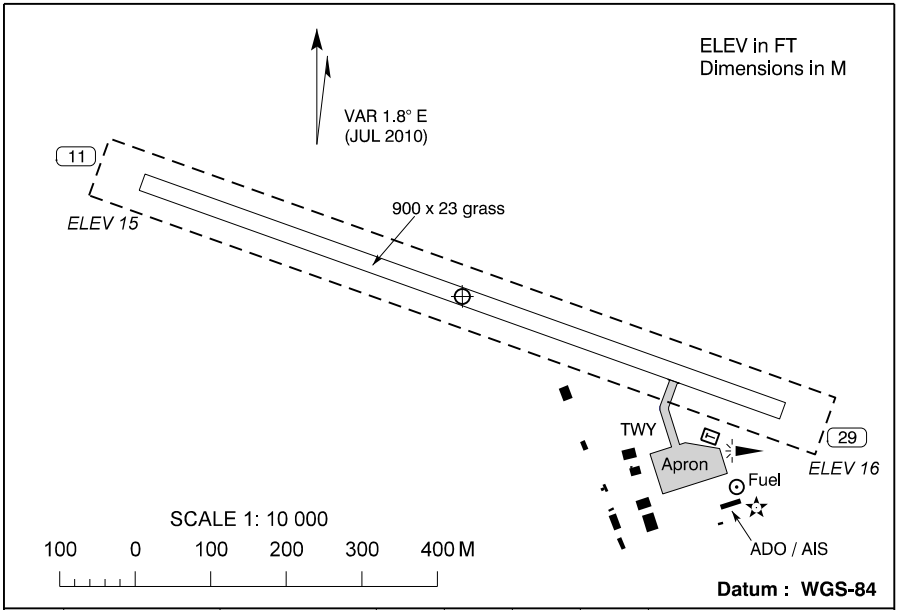
ARP : 55 00 59.40N 010 33 47.02E

Tåsinge Radio : 123.400

FIS : Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Aerodrome Chart - **EKST** — **Tåsinge / Elvira Madigan Airport**



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					

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 %

Changes : ARO withdrawn.

Vesthimmerland

1. Location

3.2 NM NW of Aars

2. Address

Vesthimmerlands Flyveplads
Vesthimmerland Kommune
Teknik & Økonomi Forvaltningen
Vestre Boulevard 7
DK-9600 Aars

TEL Administration: +45 99 66 73 85
ADM TEL Hours:

MON-WED	1000-1500 (0900-1400)
THU	1000-1700 (0900-1600)
FRI	1000-1230 (0900-1130)

TEL AD: +45 98 66 14 14

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: Daily 0700-1900 (Daily 0500-1700)

Availability of Aerodrome outside stated hours PPR 24H
TEL ADM + 45 99 66 73 85

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

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. For customs clearance and immigration PN to administrative authority, TEL +45 40 68 30 24, 1½ hour before flight is commenced.

PN shall be submitted: Within ADM TEL Hours. Due to customs control, arriving aircraft from foreign countries shall land as close as possible to the ETA stated in the flight plan. If an aircraft arrives earlier, the pilot-in-command is responsible that everybody stays near the aircraft until mentioned arrival time occurs. Thereafter they are permitted to leave the aerodrome.

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

Fuel: 100 LL

Payment of fuel: Credit card payment terminal. Service can be requested by phone +45 40 68 30 24 or E-mail: jfl@vesthimmerland.dk

7. Hangar Space for Visitors

No

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

1. Beliggenhed

3.2 NM NW for Aars

2. Adresse

Vesthimmerlands Flyveplads
Vesthimmerland Kommune
Teknik & Økonomi Forvaltningen
Vestre Boulevard 7
9600 Aars

TEL Administration: 99 66 73 85
ADM TEL tider:

MON-WED	1000-1500 (0900-1400)
THU	1000-1700 (0900-1600)
FRI	1000-1230 (0900-1130)

TEL AD: 98 66 14 14

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. Kun selvbetjening

4. Tjenestetider

AD: Dagligt 0700-1900 (Dagligt 0500-1700)

Åbning af flyvepladsen uden for de angivne tider PPR 24H
TEL ADM 99 66 73 85

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

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

5. Told/Pas

Flyvepladsen er åben for trafik til/fra alle lande. For told- og paskontrol PN til administrerende myndighed, TEL 40 68 30 24, 1½ time før flyvning påbegyndes.

PN skal fremsættes:Indenfor ADM TEL tider. Af hensyn til toldkontrol skal luftfartøjer, som ankommer fra udlandet, lande så tæt som muligt på ETA angivet i flyveplanen. Dersom luftfartøjet ankommer tidligere, er fartøjschefen ansvarlig for at alle ombordværende forbliver ved luftfartøjet indtil dette tidspunkt. Derefter må flyvepladsen forlades.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

Brændstof: 100 LL

Betaling af brændstof: Betalingsterminal til kreditkort. Service kan rekvireres på TEL 40 68 30 24 eller E-mail jfl@vesthimmerland.dk

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Aars

TEL: +45 98 62 51 99
FAX: +45 98 62 54 25

14. Medical Facilities

Hospital in Aalborg

15. Transport

Taxi available from Aars

16. Local Regulations/Remarks

a. Landing exercises in connection with school flights are permitted only:

MON-FRI EXC HOL 0700-1900 Danish time

SAT/SUN/HOL 0800-1900 Danish time

b. Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.

c. Parachuting may take place.

d. Gliders shall use frequency 122.225 MHZ during take off/landing and traffic circuit.

e. Runway Classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
11	2B	NINST
29	2B	NINST
17	1C	NINST
35	1C	NINST

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Aars

TEL: 98 62 51 99
FAX: 98 62 54 25

14. Lægehjælp

Hospital i Aalborg

15. Transport

Taxa til rådighed fra Aars

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning er kun tilladt:

MON-FRI EXC HOL 0700-1900 dansk tid

SAT/SUN/HOL 0800-1900 dansk tid

b. Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.

c. Faldskærmsspring kan finde sted.

d. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 122.225 MHZ.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
11	2B	NINST
29	2B	NINST
17	1C	NINST
35	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKVH**

Vesthimmerland

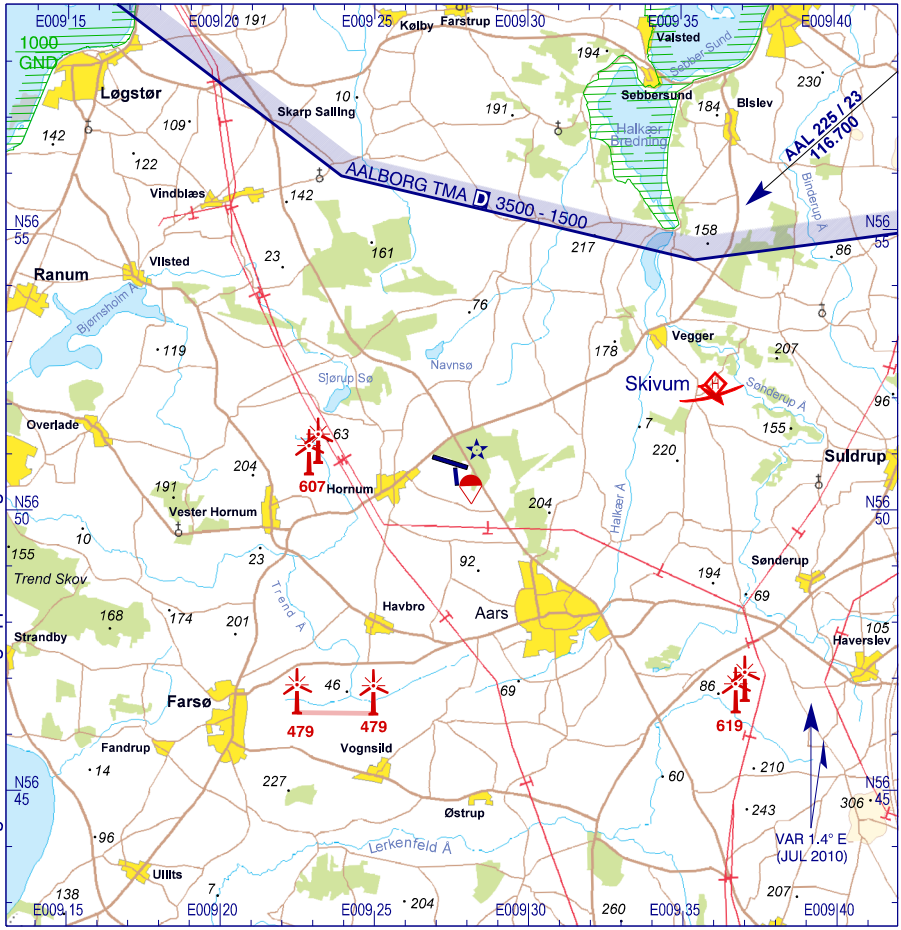
AD ELEV : 119

ARP : 56 50 49.28N 009 27 30.74E

Vesthimmerland Radio : 122.225 by arrangement only

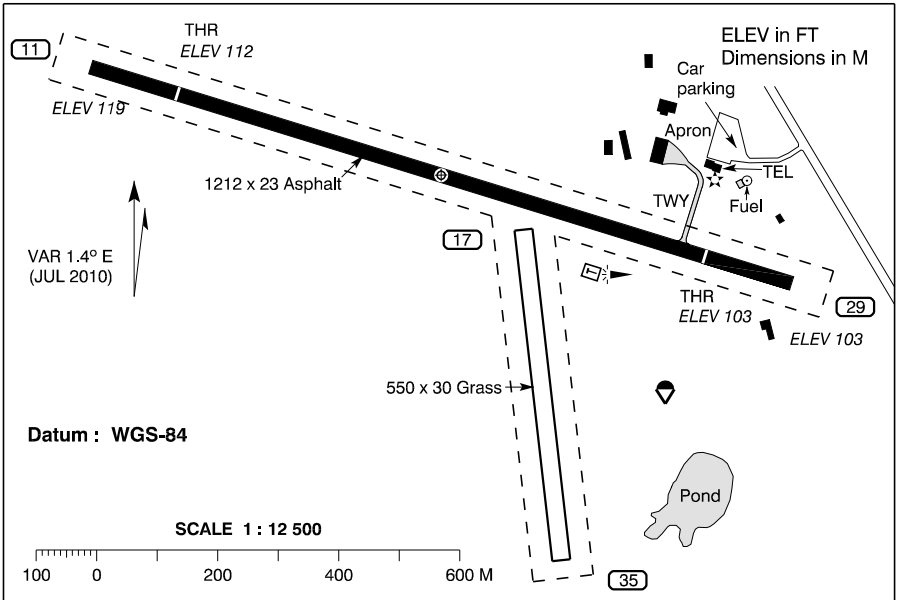
FIS : Aalborg Approach 123.980

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : FREQ Aalborg Approach changed.

Aerodrome Chart - **EKVH** **VesthImmerland**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
11	107.2° GEO 105.8° MAG	56 50 53.63N 009 27 05.03E	1062	1062	1212	1062	AUW 5 700 KG
29	287.2° GEO 285.8° MAG	56 50 44.93N 009 27 56.45E	1062	1062	1212	1062	
17	174 ° GEO 172.6 ° MAG	56 50 46N * 009 27 39E	550	550	550	550	-
35	354 ° GEO 352.6 ° MAG	56 50 29N * 009 27 42E					

RWY day marking 11 / 29 : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY day marking 17 / 35 : THR, Edge.
Lighting RWY 11 / 29 : THR, Edge, End.
Activation of RWY LGT by radio signals on 122.225 MHZ.
100 % LGT : Key mike 7 times within 5 SEC.
30 % LGT : Key mike 5 times within 5 SEC.
10 % LGT : Key mike 3 times within 5 SEC.

TAXIWAY
Width : 7.5 M
Pavement : Asphalt
Strength : AUW 5 700 KG.
Day marking : Centre line, Edge.
Lighting : Blue edge.

APRON
Pavement : Grass

RWY 11 / 29 slope : Less than 0.5 %.
RWY 17 / 35 slope : 0

Changes : VAR.

Viborg

1. Location

2.7 NM S of Viborg

2. Address

Viborg Flyveplads
Vedsøvej 10
DK-8800 Viborg

TEL ADO: +45 86 60 18 60
E-mail: ekvb@ekvb.dk

3. Approved for

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

4. Operational hours

AD: MON-FRI 0800-2100 (0700-2000)
SAT/SUN/HOL 0900-2100 (0800-2000)

ADO: MON-FRI 0800-1500(0700-1400)
SAT/SUN/HOL CLSD

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

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

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

5. Customs/Immigration

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen States only. Customs clearance PN 1 HR to ADO.

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

Fuel: 100LL
Oil: NIL

7. Hangar Space for Visitors

No

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 town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Viborg Website: www.visitviborg.dk
TEL: +45 86 82 19 11
E-mail: viborg@visitaarhus.com

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi

1. Beliggenhed

2.7 NM S for Viborg

2. Adresse

Viborg Flyveplads
Vedsøvej 10
8800 Viborg

TEL ADO: 86 60 18 60
E-mail: ekvb@ekvb.dk

3. Godkendt til

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

4. Tjenestetider

AD: MON-FRI 0800-2100 (0700-2000)
SAT/SUN/HOL 0900-2100 (0800-2000)

ADO: MON-FRI 0800-1500 (0700-1400)
SAT/SUN/HOL Lukket

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

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

Uden for angivne AD tider: PPR fremsendt til ADO ikke senere end 1 time før tjenestens ophør.

5. Told/Pas

Flyvepladsen er kun åben for trafik til/fra Schengen-lande. Toldkontrol PN 1 HR til ADO.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL
Olie: NIL

7. Hangarplads for besøgende

Nej

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 byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Viborg Hjemmeside: www.visitviborg.dk
TEL: 86 82 19 11
E-mail: viborg@visitaarhus.com

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa

16. Local Regulations/Remarks

a. No flights are permitted after 2100 (2000).

b. Gliding may take place by towing.

c. Parachuting may take place.

d. Departure with aeroplanes towing gliders and parachuting flights RWY 35 MON-FRI after 1800 (1700) and SAT/SUN/HOL. PPR.

e. After Departure RWY 35 make a left turn whenever it is safe. Overflying built-up areas at the end of the RWY should be avoided.

f. Overflying the towns Birgittelyst and Hald Ege should be avoided in connection with TKOF and LDG.

g. Landing exercises, with aeroplanes not associated to EKVB allowed MON-FRI 0800-1800 (0700-1700). PPR.

h. Gliders shall use frequency 123.500 during take off/landing and traffic circuit.

i. Parachute-pilots must be approved by Midtjysk Faldskærmsklub.

j. The Airfield log must be updated for all ope-rations (by the Pilot), including "Touch and Go" and "Low passes". All registrations must be updated not later than 12.00 the next working day, or by www.ekvb.dk.

k. Activation of RWY LGT on RWY 11/29 on Viborg Radio FREQ 123.500 MHZ (only between SS/SR):

   1) Activate (Full power): Key 4 times within 5 SEC.
   2) Lower: Key 5 times within 5 SEC.
   3) Lower again: Key 5 times within 5 SEC.
   4) Full power: Key 5 times within 5 SEC.

l. Runway classification:

RWY NR	RWY CODE	TYPE
11	1C	NINST
29	1C	NINST
17	1C	NINST
35	1C	NINST

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Flyvning efter 2100 (2000) er ikke tilladt.

b. Svæveflyvning kan finde sted med flyslæb.

c. Faldskærmsspring kan finde sted.

d. Start med flyslæb og faldskærmsfly på RWY 35 MON-FRI efter 1800 (1700) samt SAT/SUN/HOL. PPR.

e. Ved start på RWY 35 drejes til venstre, så snart det er forsvarligt. Overflyvning af bebyggelse for enden af RWY bør undgås.

f. Overflyvning af byområderne Birgittelyst og Hald Ege bør undgås i forbindelse med TKOF og LDG.

g. Landingsøvelser, med luftfartøjer der ikke er fast tilknyttet EKVB, tilladt MON-FRI 0800-1800 (0700-1700). PPR.

h. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 123.500.

i. Faldskærmspiloter skal være godkendt af Midtjysk Faldskærmsklub.

j. Flyvepladsjournalen skal føres (af piloten) ved alle operationer, herunder også " Touch and Go" samt ved overskydninger. Alle registreringer skal ske senest den efterfølgende hverdag kl. 12.00 (evt. via www.ekvb.dk).

k. Aktivering af banelys RWY 11/29 på Viborg Radio FREQ 123.500 MHZ (kun mellem SS/SR):

   1) Aktiver (Fuld styrke): Tast 4 gange inden for 5 SEC.
   2) Dæmp: Tast 5 gange inden for 5 SEC.
   3) Dæmp igen: Tast 5 gange inden for 5 SEC.
   4) Fuld styrke: Tast 5 gange inden for 5 SEC.

l. Baneklassifikation:

RWY NR	RWY KODE	TYPE
11	1C	NINST
29	1C	NINST
17	1C	NINST
35	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKVB**

Viborg

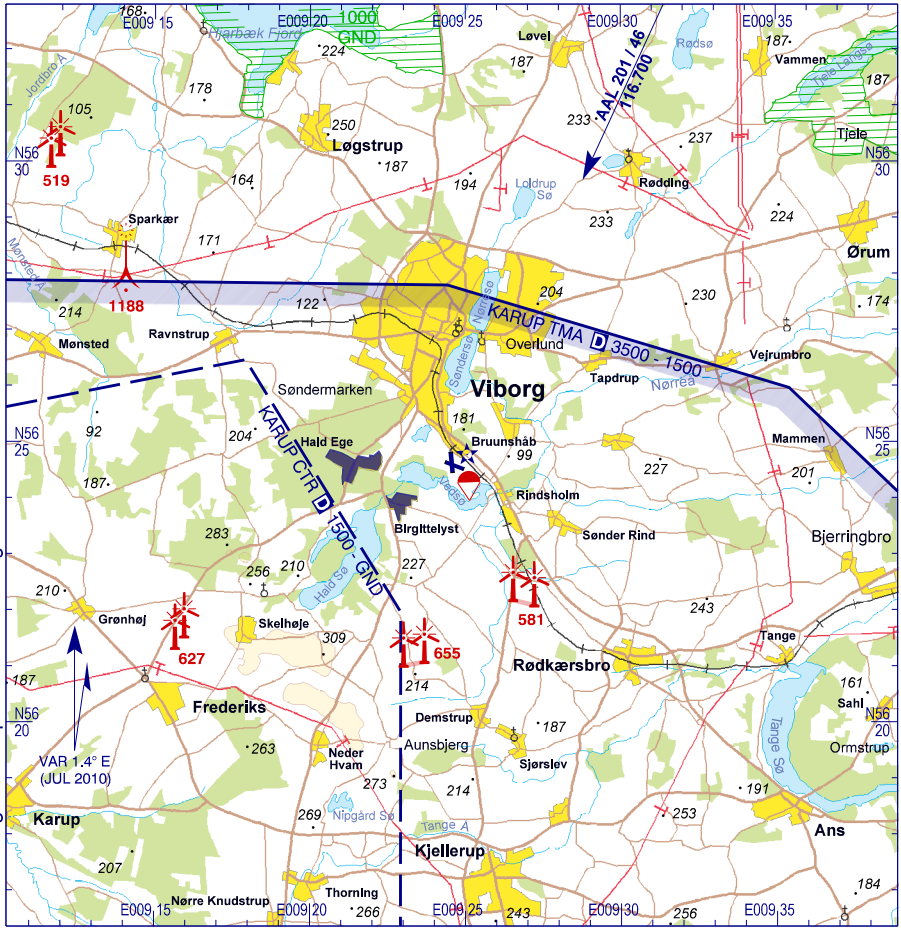
AD ELEV : 83

ARP : 56 24 35.82N 009 24 33.82E

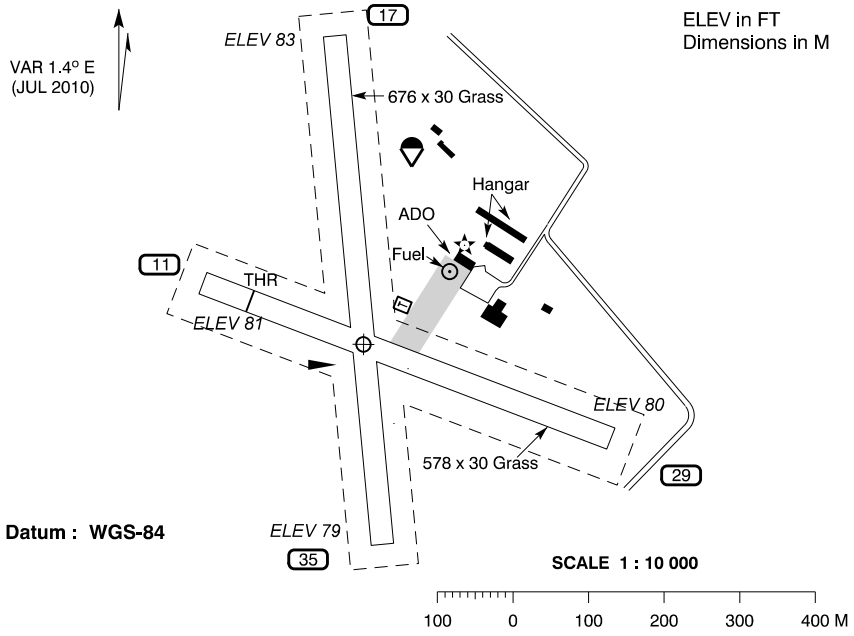
Viborg Radio : 123.500 (DA) by arrangement

FIS : Karup Approach 120.430

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKVB** **Vlborg**



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
11	110.9° GEO 109.5° MAG	56 24 37.67N 009 24 25.07E	578	578	578	511	-
29	290.9° GEO 289.5° MAG	56 24 31.79N 009 24 52.91E	511	511	578	578	
17	174.6° GEO 173.2° MAG	56 24 49.03N 009 24 31.59E	676	676	676	676	-
35	354.6° GEO 353.2° MAG	56 24 27.27N 009 24 35.27E					

RWY day marking : THR, Edge.
Lighting RWY 11 / 29 : THR, Edge, End.
Secondary power supply : NIL

TAXIWAY
Pavement : Grass
Lighting : Blue

APRON
Pavement : Grass

RWY slopes : 0

Changes : ARO and AIS withdrawn.

Vojens/Skrydstrup (MIL AD, PPR)

1. Location

1.5 NM S of Vojens

2. Address

MIL: Flyvestation Skrydstrup
DK-6500 Vojens

CIV: Vojens/Skrydstrup Airport
Lilholtvej 8
Skrydstrup
DK-6500 Vojens

TEL:	MIL	+45 72 84 81 22
	CIV	+45 74 59 16 54
FAX:	MIL	+45 72 84 81 26
	CIV	+45 74 54 00 06
E-mail:	MIL:	comm.skpops@mil.dk
	CIV:	airport@vojens.dk
Internet:	CIV:	http://vojenslufthavn.dk
AFS:	MIL:	EKSPZQZX

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)

AD: PPR. Application on use of Vojens/Skrydstrup shall be submitted to Tactical Air Command, Denmark via Vojens/Skrydstrup Airport (CIV, see above).

If the requested flight will be conducted outside the civilian ARO OPR HR, the request has to be submitted not later than one hour prior to closing time.

To obtain PPR call phone +45 72 84 81 21 or +45 72 84 81 24 Base Operations or use no later than 24 hours before ETA internetadr:

http://vojenslufthavn.dk/landing

For civil flights the air base and the civil terminal are available only within the following hours:

MON-FRI 0500-2300 (0400-2200)
SAT/SUN/HOL by arrangement

Handling and servicing of civil aircraft and passengers will take place by arrangement with ADO within published operational hours

ADO: As AD
ARO: As AD

MET:	MON - THU	0430-1430 (0330-1330)
	FRI	0430-1230 (0330-1130)

MWO EKKA: OUTSIDE MWO EKSP HR

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for ADO. PN 1 HR.

1. Beliggenhed

1.5 NM S for Vojens

2. Adresse

MIL: Flyvestation Skrydstrup
6500 Vojens

CIV: Vojens/Skrydstrup Lufthavn
Lilholtvej 8
Skrydstrup
6500 Vojens

TEL:	MIL	72 84 81 22
	CIV	74 59 16 54
FAX:	MIL	72 84 81 26
	CIV	74 54 00 06
E-mail:	MIL:	comm.skpops@mil.dk
	CIV:	airport@vojens.dk
Internet:	CIV:	http://vojenslufthavn.dk
AFS:	MIL:	EKSPZQZX

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24)
TWR: H24 (H24)

AD: PPR. Ansøgning om beflyvning af Vojens/Skrydstrup skal indsendes til Flyvertaktisk Kommando via Vojens/Skrydstrup Lufthavn (CIV, se ovenfor).

Dersom flyvningen skal udføres udenfor det civile meldekontors åbningstid, skal ansøgningen afgives senest 1 time før kontorets lukketid

For indhentning af PPR ring 72 84 81 21 eller 72 84 81 24 Base Operations eller anvend senest 24 timer før ETA internetadr:

http://vojenslufthavn.dk/landing

Flyvestationen og den civile terminal vil kun være åben for civil beflyvning indenfor følgende tider:

MON-FRI 0500-2300 (0400-2200)
SAT/SUN/HOL efter aftale

Håndtering og service af civile fly og passagerer vil finde sted efter forudgående koordination med ADO indenfor den publicerede tjenestetid

ADO: Som AD
ARO: Som AD

MET:	MAN - TOR	0430-1430 (0330-1330)
	FRE	0430-1230 (0330-1130)

MWO EKKA: UDENFOR MWO EKSP HR

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for ADO. PN 1 HR.

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

Fuel: Jet A1 (300 l/min) by arrangement, 100LL
Oil: No
De-icing: Yes

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

No

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 5 (H24)

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available.

11. Hotel

Hotels within 5-25 KM

12. Restaurant

No

13. Tourist Office

Visit Haderskev TEL:+45 73 70 92 21

14. Medical Facilities

Hospital in Aabenraa

15. Transport

Taxi on request.

16. Local Regulations/Remarks

a. Arrester cables for military aircraft may be suspended across:
   - RWY 10L, 596 M prior to runway end.
   - RWY 28R, 596 M prior to runway end.
   - RWY 10R, 596 M prior to runway end.
   - RWY 28L, 596 M prior to runway end.

b. Launching of gliders by cable may take place during weekends and holidays and outside hours of MIL operations

c. Gliders shall use frequency for Skrydstrup Approach and Tower during take off/landing and traffic circuit.

d. Area with sensitive fauna at Haderslev Dam and Slivsøen. Overflying at height below 1000 FT shall be avoided.

e. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
10L	4E	PA-1
10R	2B	NINST
28L	2B	NINST
28R	4E	PA-1

f. Special VFR routes for light aircraft and helicopters

ATC clearance for special VFR (SVFR) traffic will normally be issued via the following reporting points:
   - Christiansfeld (power lines crossing motorway),
     PSN 55 20 49N 009 26 42E.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: Jet A1 (300 l/min) efter aftale, 100LL
Olie: Nej
Afisning: Ja

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

CAT 5 (H24)

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hoteller i 5-25 KMs afstand

12. Restaurant

Nej

13. Turistkontor

Visit Haderskev TEL:+45 73 70 92 21

14. Lægehjælp

Hospital i Aabenraa

15. Transport

Taxa efter anmodning

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Fangkabler for militære luftfartøjer kan være udspændt på tværs af:
   - RWY 10L, 596 M før baneende.
   - RWY 28R, 596 M før baneende.
   - RWY 10R, 596 M før baneende.
   - RWY 28L, 596 M før baneende.

b. Spilstart af svævefly kan finde sted i weekender og på helligdage samt uden for tidspunkterne for MIL operationer

c. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen for Skrydstrup Approach og Tower.

d. Naturfølsomme områder ved Haderslev Dam samt Slivsøen. Overflyvning lavere end 1000 FT skal undgås.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
10L	4E	PA-1
10R	2B	NINST
28L	2B	NINST
28R	4E	PA-1

f. Special VFR ruter for lette fly og helikoptere

Special VFR (SVFR) trafik vil normalt blive klareret via følgende rapportpunkter:

   - Christiansfeld (højspændingsledninger, som krydser motorvejen),
     PSN 55 20 49N 009 26 42E.

- Jels (Southern edge of Skodborg forest), PSN 55 22 21N 009 11 21E.
- Vojens (intersection North of Vojens town), PSN 55 16 05N 009 17 20E.

Arriving VFR traffic may be instructed to hold at one of the reporting points.

Altitude as instructed by ATC.

- Jels (sydlige kant af Skodborg skov), PSN 55 22 21N 009 11 21E.
- Vojens (vejkryds nord for Vojens by), PSN 55 16 05N 009 17 20E.

Ankommende VFR-trafik kan blive dirigeret i holding ved et af rapportpunkterne.

Flyvehøjde tildeles af ATC.

Visual Approach Chart - **EKSP**

Vojens / Skrydstrup

AD ELEV : 141

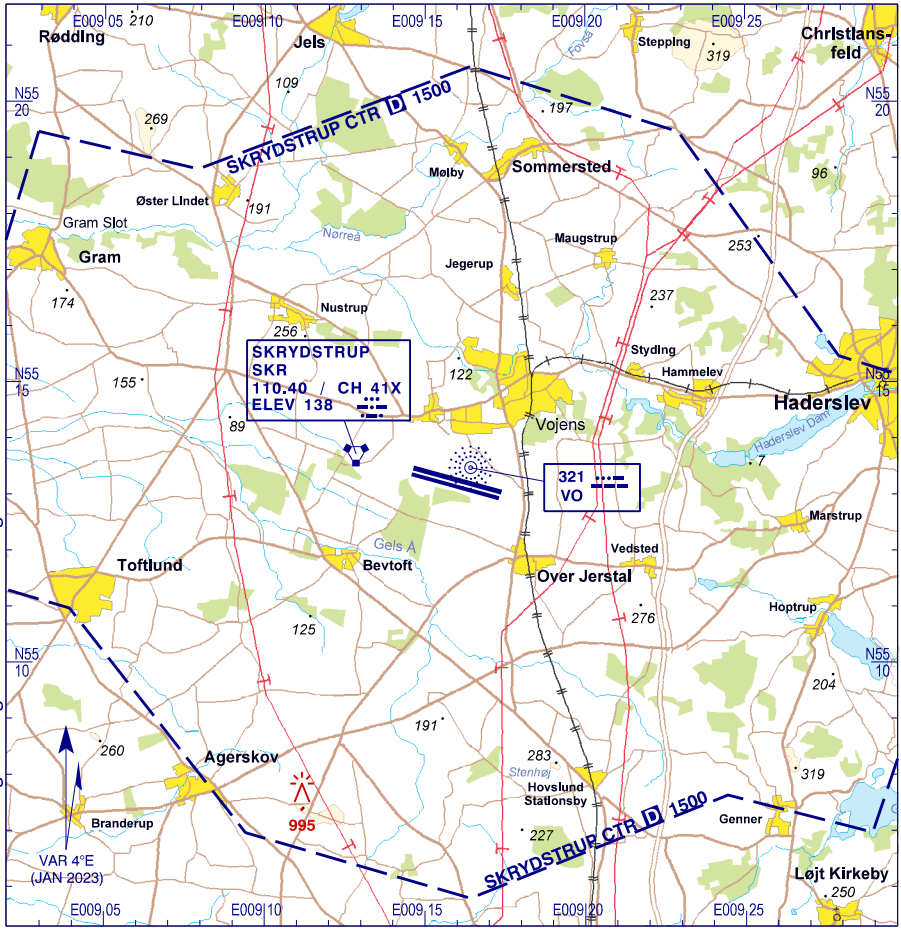
ARP : 55 13 31.99N 009 15 50.15E

Skrydstrup Approach :	124.105 (FL 250 / 50 NM)	FIS : Skrydstrup Approach 124.105
Skrydstrup Tower :	118.280 (4000 FT / 25 NM)	
	121.500 Emergency	
ATIS :	133.905	

LOC 28R : 109.350
LOC 10L : 109.350

CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA with airspace class D, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Aerodrome Chart - **EKSP**

Vojens / Skrydstrup
(MIL AD, PPR)

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
10L	105.4° GEO 101° MAG	55 13 28.56N 009 14 38.19E	D C B	3006 2217 806	3006 2217 806	3006 2217 806	3006	PCN 90 F/B/W/T
28R	285.4° GEO 281° MAG	55 13 02.67N 009 17 22.11E	A B C	3006 2262 865	3006 2262 865	3006 2262 865	3006	
10R	105.4° GEO 101° MAG	55 13 21.71N 009 14 35.91E	D C B	2971 2154 719	2971 2154 719	2971 2154 719	2971	PCN 77 F/B/W/T
28L	285.4° GEO 281° MAG	55 12 56.12N 009 17 17.95E	A B C	2971 2273 841	2971 2273 841	2971 2273 841	2971	

RUNWAYS

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.

Lighting RWY 10L / 28R : PAPI, ALS, THR, Edge, End, SWY.

Lighting RWY 10R / 28L : PAPI, THR-wing bars, Edge, End-wing bars.

Secondary power supply : Yes, switch-over time 15 SEC.

All OBST are marked by day and night.

TAXIWAYS

Width : D north : 24 M N : 22 M Other : 15 M

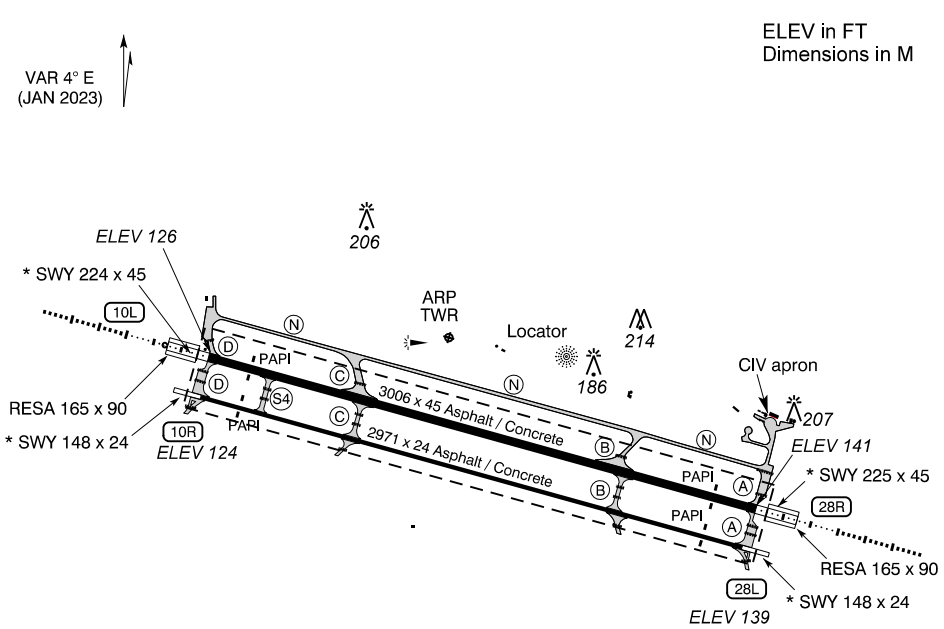
Pavement : Asphalt / Concrete

Strength : A north, A south, C north, C south and D south : PCN 90/F/D/W/T
B north : PCN 85/F/C/W/T
B south : PCN 90/F/C/W/T
D north : PCN 83/F/D/W/T
N : PCN 90/F/A/W/T
S4 : PCN 31/F/D/W/T

Day marking : Centre line, Holding position.

Lighting : Blue edge. Stop bars. RGL.

RWY slopes : Less than 0.2 %.



* SWY not for civil use

Arrester cables for military aircraft may be suspended across the runways 596 M prior to runway ends.
Cables disengaged in approach end.

SCALE 1 : 40 000

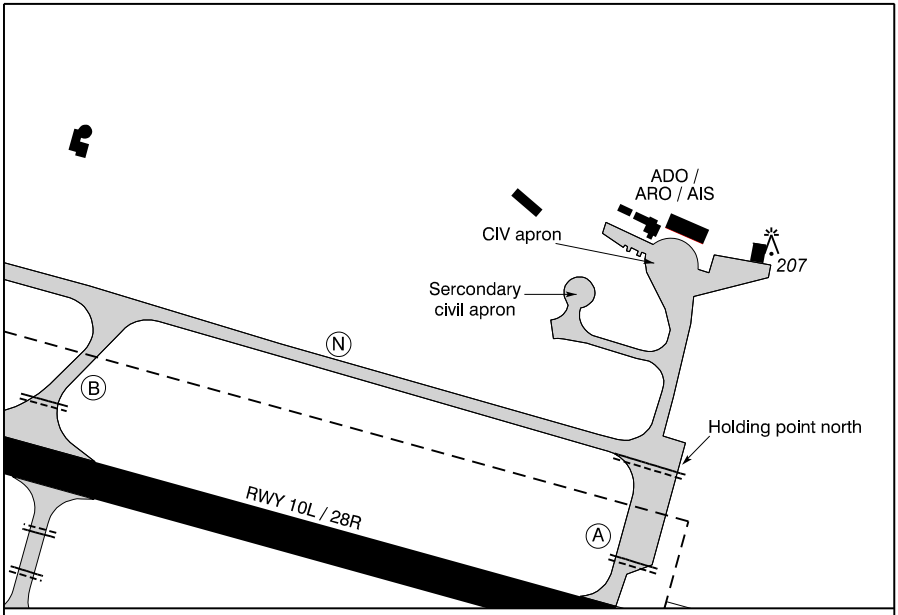
0 500 1000 1500 M

Datum : WGS-84

Changes : Magnetic variation changed.

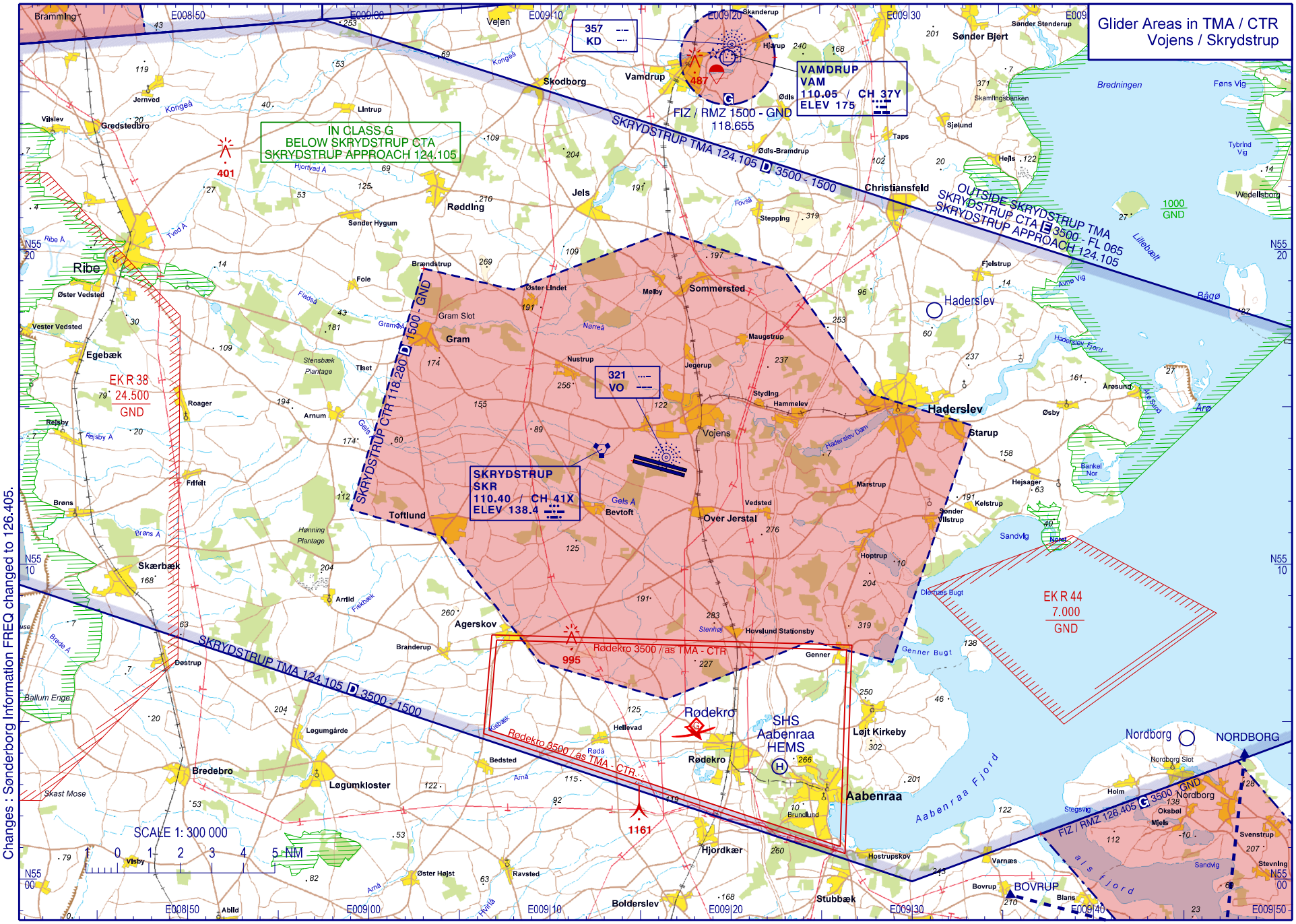
Aircraft Parking / Docking Chart - **EKSP**

Vojens / Skrydstrup
(MIL AD, PPR)



CIVIL APRON
Pavement : Concrete
Strength : LCN 90
INS position : 55 13.3N 009 17.5E (Apron centre)

Changes : Northern TWY changed to N.


Glider Areas in TMA / CTR
Vojens / Skrydstrup
Changes : Sønderborg Information FREQ changed to 126.405.
VAMDRUP
VAM
110.05 / CH 37Y
ELEV 175
FIZ / RMZ 1500 - GND
118.655
357
KD
IN CLASS G
BELOW SKRYDSTRUP CTA
SKRYDSTRUP APPROACH 124.105
SKRYDSTRUP TMA 124.105 D 3500 - 1500
OUTSIDE SKRYDSTRUP TMA
SKRYDSTRUP CTA E 3500 - FL 065
SKRYDSTRUP APPROACH 124.105
SKRYDSTRUP CTR 118.280 D 1500 - GND
Gram Slot
321
VO
SKRYDSTRUP
SKR
110.40 / CH 41X
ELEV 138.4
EK R 38
24.500
GND
EK R 44
7.000
GND
Rødekro 3500 / as TMA - CTR
Rødekro 3500 / as TMA - CTR...
SHS
Aabenraa
HEMS
FIZ / RMZ 126.405 G 3500 GND Nordborg
SCALE 1: 300 000
0 1 2 3 4 5 NM
Bramming
Vejen
Skodborg
Vamdrup
Skanderup
Sønder Bjert
Sønder Stenderup
Jernved
Vilslev
Gredstedbro
Llintrup
Ødis
Ødis-Bramdrup
Sjølund
Taps
Hejls
Christiansfeld
Jels
Rødding
Sønder Hygum
Stepping
Fovsø
Ribe
Øster Vedsted
Vester Vedsted
Egebæk
Brændstrup
Fole
Øster Lindet
Mølby
Sommersted
Maugstrup
Jegerup
Nustrup
Gram
Tlset
Styding
Hammelev
Vojens
Hadersley
Fjelstrup
Haderslev
Starup
Årøsund
Øsby
Hejsager
Kelstrup
Sønder Vilstrup
Marstrup
Vedsted
Over Jerstal
Bevtoft
Toftlund
Roager
Arnum
Rejsby
Frifelt
Brøns
Skærbæk
Arrild
Agerskov
Branderup
Døstrup
Løgumgårde
Løgumkloster
Bredebro
Bedsted
Hellevad
Rødekro
Løjt Kirkeby
Aabenraa
Aabenraa Fjord
Hjordkær
Hostrupskov
Varnæs
Bovrup
Blans
Stubbæk
Bolderslev
Ravsted
Øster Højst
Visby
Abild
Skast Mose
Ballum Enge
Hønning Plantage
Stensbæk Plantage
Hjortvad A
Kongeå
Ribe Å
Tved Å
Fladså
Gram Å
Gels Å
Rejsby A
Brøns Å
Bredå A
Fiskbæk
Rødå
Arnå
Hvrlå
Bredningen
Føns Vig
Tybrind Vig
Wedellsborg
Lillebælt
Bågø
Årø
Haderslev Fjord
Haderslev Dam
Bankel Nor
Sandvig
Nolvel
Dlønæs Bugt
Genner Bugt
Genner
Hovslund Stationsby
Nordborg
NORDBORG
Nordborg Slot
Holm
Oksbøl
Mjels
Svenstrup
Stevning
Sandvig
401
487
995
1161
N55 20
N55 10
N55 00
E008 50
E009 00
E009 10
E009 20
E009 30
E009 40
E009 50

Ærø

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

a. VMC day and VFR night operations
b. 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

a. VMC dag og VFR nat operationer
b. 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 periode 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

RWY NR	RWY CODE	TYPE
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.ærø.dk

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
15	1C	NINST
33	1C	NINST

Visual Approach Chart - **EKAE**

ÆRØ

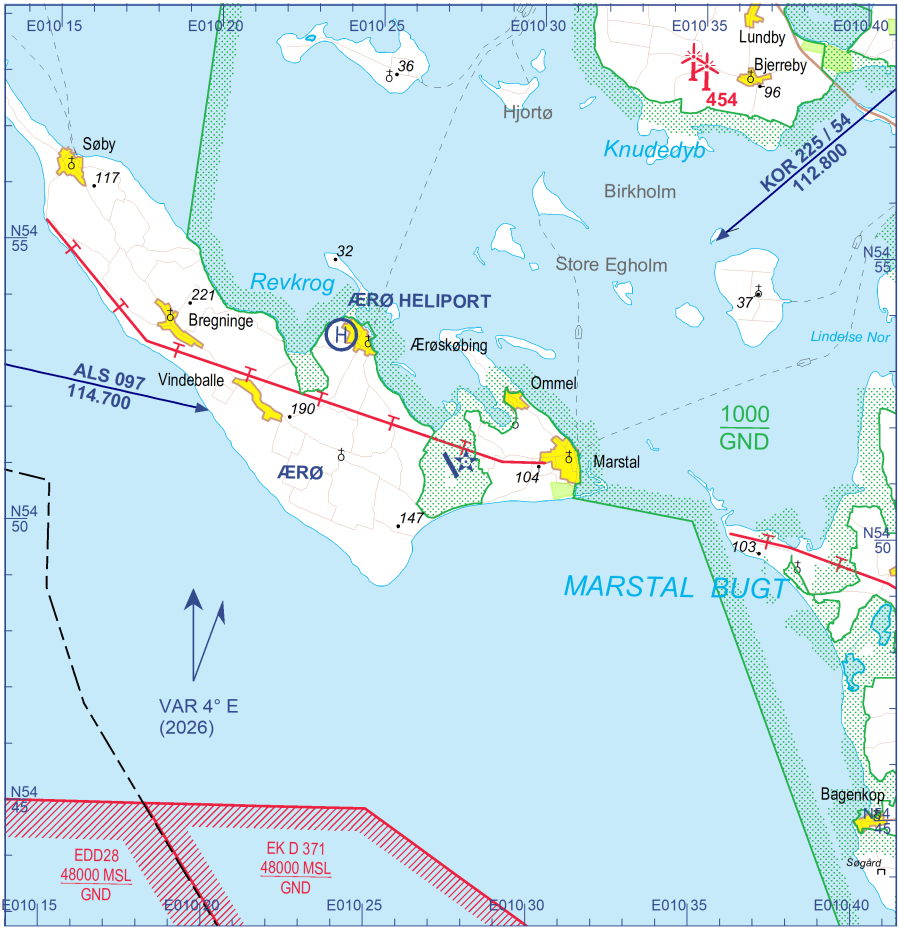
AD ELEV : -3

ARP : 54 51 09.35N 010 27 23.05E

Ærø Radio : 123.175

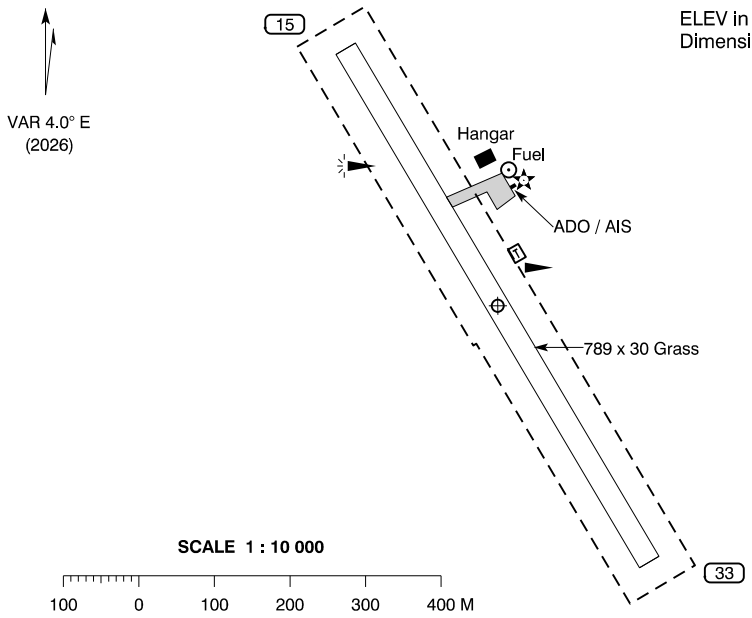
FIS : Copenhagen Information 129.475

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes : VAR changed.

Aerodrome Chart - **EKAE** **Ærø**



Datum : WGS-84

RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
15	149.4° GEO 145° MAG	54 51 20.35N 010 27 11.77E	789	789	789	789	-
33	329.4° GEO 325° MAG	54 50 58.39N 010 27 34.28E					

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

Changes : VAR changed.

AD 3 HELIPORTS

AD 3.1 Heliports and Helidecks

1. Heliports

Separate public heliports are presently not established

2. Helicopter operations on aerodromes

Helicopter operations may normally take place on public aerodromes

3. Helidecks located on oil and gas installations in the North Sea

These helidecks are available only after prior arrangement with operator

AD 3 HELIKOPTERFLYVEPLADSER

AD 3.1 Helikopterflyvepladser og Helikopterdæk

1. Helikopterflyvepladser

Offentlige helikopterflyvepladser er ikke etableret

2. Helikopteroperationer på flyvepladser

Helikopteroperationer kan normalt foregå på offentlige flyvepladser

3. Helikopterdæk på gas- og olieinstallationer i Nordsøen

Disse helikopterdæk må kun anvendes efter forudgående aftale med operatøren.

Station/Location Indicator	CS	FREQ (MHZ)	HR	NDB/ID (KHZ)	PSN (WGS-84)	Operator/Operatør
DAN F EKDF	DAN F RADIO	123.450	HO	-	55 28 41.16N 005 06 19.98E	TotalEnergies EP Danmark A/S
GORM C EKGC	GORM C RADIO	123.450	HO	-	55 34 47.46N 004 45 32.09E	TotalEnergies EP Danmark A/S
HALFDAN A EKHA	HALFDAN A RADIO	123.450	HO	-	55 31 51.09N 005 00 15.03E	TotalEnergies EP Danmark A/S
HALFDAN B EKHB	HALFDAN B RADIO	123.450	HO	-	55 32 19.01N 005 02 00.00E	TotalEnergies EP Danmark A/S
HARALD EKHD	HARALD RADIO	131.775	HO	336.00 HWB	56 20 38.83N 004 16 18.92E	TotalEnergies EP Danmark A/S
SIRI EKSI	SIRI RADIO	131.775	HO	391.00 SIR	56 28 57.77N 004 54 40.06E	INEOS E&P A/S
SKJOLD EKSC	SKJOLD RADIO	123.450	HO	434.00 JL	55 31 53.74N 004 54 24.08E	TotalEnergies EP Danmark A/S
SYD ARNE EKAR	SOUTH ARNE RADIO	131.775	HO	361.00 SRN	56 04 49.01N 004 13 49.44E	INEOS E&P A/S
TYRA E EKTE	TYRA E RADIO	123.450	HO		55 43 07.04N 004 47 35.68E	TotalEnergies EP Danmark A/S

4. Unattended helidecks located on oil and gas installations in the North Sea

Available only after prior arrangement with operator.

4. Helikopterdæk uden betjening på gas- og olieinstallationer i Nordsøen

Må kun anvendes efter forudgående aftale med operatøren.

Station/Location Indicator	CS	FREQ (MHZ)	HR	NDB/ID (KHZ)	PSN (WGS-84)	Operator/Operatør
CECILIE EKCE	CECILIE RADIO	131.775	HO	-	56 24 07.61N 004 45 34.64E	INEOS E&P A/S
NINI EKNI	NINI RADIO	131.775	HO	-	56 38 26.90N 005 19 16.04E	INEOS E&P A/S
NINI EAST HELIDECK EKNE	NINI RADIO	131.775	HO	-	56 40 29.39N 005 24 45.64E	INEOS E&P A/S
SYD ARNE NORD EKAN	OSSAN RADIO	131.775	HO	-	56 05 45N 004 13 09E	INEOS E&P A/S

5. Helidecks located in vicinity of off-shore Wind Farms

Available only after prior arrangement with operator.

5. Helikopterdæk lokaliseret i nærheden af Hav-vindturbinefarme

Må kun anvendes efter forudgående aftale med operatøren.

Station/Location Indicator	CS	FREQ (MHZ)	HR	NDB/ID (KHZ)	PSN (WGS-84)	Operator/Operatør
ANHOLT VIND-MØLLEPARK EKAV	ANHOLT RADIO	130.650	HO	-	56 35 26.96N 011 09 06.11E	Energinet
BUTENDIEK EKBU	-	-	HO	-	55 01 10.27N 007 47 59.17E	-
DANTYSK EKDT	-	-	HO	-	55 07 21.58N 007 14 01.43E	-
FINO3 EKFI	-	-	HO	-	55 11 42N 007 09 30E	-
HORNS REV A EKHR	HORNS REV A RADIO	123.400	HO	-	55 30 32.22N 007 52 29.70E	Energinet
HORNS REV B EKHN	HORNS REV B RADIO	122.075	HO	-	55 36 00.60N 007 37 25.74E	Energinet
HORNS REV C EKHO	-	-	HO	-	55 41 42.10N 007 41 16.30E	Energinet
SANDBANK EKSF	-	-	HO	-	55 11 56.26N 006 51 17.17E	-
SYLWIN ALPHA EKSW	-	-	HO	-	55 03 44N 007 14 29E	-

Bornholm HEMS

1. Location

Rønne sydvestlige kvarter.

2. Address

Bornholms hospital
Ullasvej 8
3700 Rønne

TEL Administration:	+45 56 95 11 65
TEL Alternative:	+45 56 90 98 85

3. Approved for

a. VMC day and VFR night operations

b. Helicopters with a total length(including rotor blades) of 23 meters or less.

4. Operational hours

AD:	H 24	
AIS:	Briefing EKCH TEL:	+45 32 47 82 72
	FAX:	+45 39 27 10 10
MET	DMI:	+45 39 15 72 72
	FAX	+45 39 27 10 80

5. Rescue and Fire Fighting Service

Not available

6. Seasonal Availability

All seasons.

7. Local Regulations/Remarks

a. Heliport approved for Hospital related transport only.

b. PPR
Request to be submitted to Helepad Manager TEL: +45 56 95 11 65.

c. Heliport located inside Rønne CTR.

1. Beliggenhed

Rønne sydvestlige kvarter.

2. Adresse

Bornholms hospital
Ullasvej 8
3700 Rønne

TEL Administration:	56 95 11 65
TEL Alternativ:	56 90 98 85

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer

b. Helikoptere med en totallængde (incl. Rotorer) på 23 m og derunder.

4. Tjenestetider

AD:	H 24	
AIS:	Briefing EKCH TEL:	32 47 82 72
	FAX:	39 27 10 10
MET	DMI:	39 15 72 72
	FAX	39 27 10 80

5. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret

6. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

7. Lokale regler/Bemærkninger

a. Helikopterflyvepladsen er alene godkendt til hospitalsrelaterede transporter.

b. PPR
Anmodning skal fremsættes til Flyvepladschefen TEL 56 95 11 65.

c. Helikopterflyvepladsen er beliggende inden for Rønne CTR.

Visual Approach Chart - **EKRB**

Bornholm HEMS

AD ELEV : 62

ARP : 55 05 26.70N 014 42 29.13E

Rønne Tower :	118.330
Bornholms Hospital :	121.075

FIS : Within hours of service,
Rønne Approach 118.330
otherwise
Sweden Control 124.855

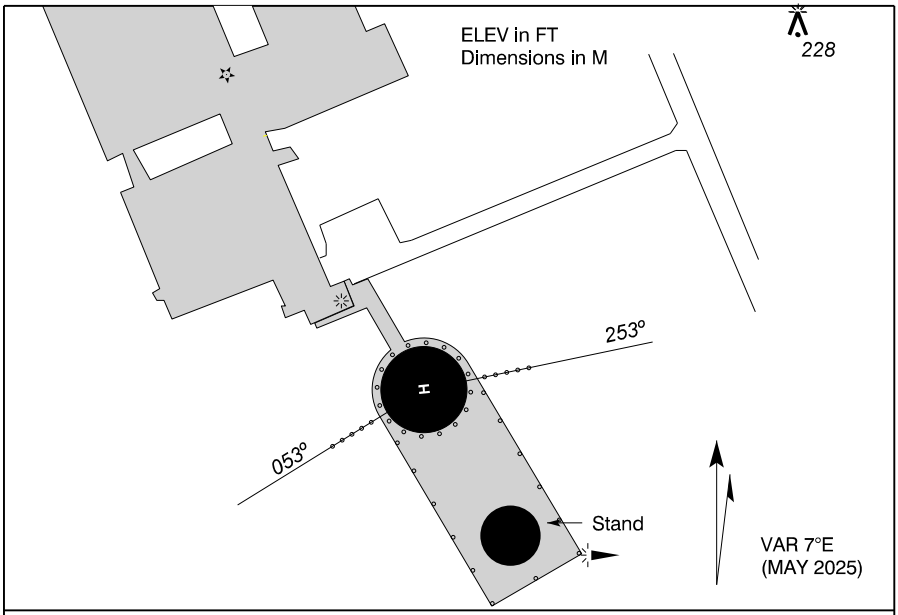
CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA with airspace class D, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT

Changes: Magnetic variation changed. Editorial change.

Heliport Chart - **EKRB**

Heliport Bornholms Hospital



FATO - TLOF coordinates	55 05 26.70N 014 42 29.13E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Ø 22,8 M Concrete 19000 KG White edge, white "+", red "H"
FATO bearings TLOF bearings	043°MAG, 253° MAG
Declared distances	-
TWY	27,4 M
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 White flashing beacon "H" on hospital roof White Direction 053° and 253° MAG* Green - - Blue edge
Secondary power supply	MAX 15 SEC
Obstacles	Chimney marked with red lights
Stand	Marked with yellow circle

Remark:
* Be aware that white direction light 053° is 10° off approach direction

Changes : Magnetic variation changed.

Rigshospitalet HEMS

1. Location

Copenhagen North East Area

2. Address

Rigshospitalet
Blegdamsvej 9
2100 København Ø

TEL Administration: +45 35 45 33 45

3. Approved for

a. VMC day and VFR night operations

b. Helicopter-operations performance class 1

c) Helicopters with a total length(including rotor blades) of 23 meters or less.

4. Operational hours

AD:	H 24	
AIS:	Briefing EKCH TEL:	+45 32 47 82 72
	FAX:	+45 39 27 10 80
MET		+45 39 15 72 72
	FAX	+45 39 27 10 80

5. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, 2 Monitors 500l/m

6. Seasonal Availability

All seasons. Heated FATO/TLOF

7. Local Regulations/Remarks

a. Heliport approved for Hospital related transport and only Helicopter performance class 1 operations.

b. PPR
Request to be submitted to Helepad Manager
TEL: +45 35 45 33 45,
outside Office hours +45 35 45 33 50
30 Minutes prior to all Operations

c. Heliport located inside Copenhagen CTR.

1. Beliggenhed

Københavns nordøst kvarter

2. Adresse

Rigshospitalet
Blegdamsvej 9
2100 København Ø

TEL Administration: 35 45 33 45

3. Godkendt til

a. VMC dag og VFR nat operationer

b. Helikopteroperationer i performanceklasse 1

c. Helikoptere med en totallængde (incl. Rotorer) på 23 m og derunder.

4. Tjenestetider

AD:	H 24	
AIS:	Briefing EKCH TEL:	32 47 82 72
	FAX:	39 27 10 80
MET		39 15 72 72
	FAX	39 27 10 80

5. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, 2 stk skummonitorer 500l/m

6. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. FATO/TLOF er opvarmet

7. Lokale regler/Bemærkninger

a. Helikopterflyvepladsen er alene godkendt til hospitalsrelaterede transporter med helikoptere, hvor alle operationer skal udføres som performance klasse 1 operationer.

b. PPR
Anmodning skal fremsættes til Flyvepladschefen TEL 35 45 33 45,
udenfor normal kontortid TEL 35 45 33 50
senest 30 minutter for alle operationer

c. Helikopterflyvepladsen er beliggende indenfor Københavns CTR.

Visual Approach Chart - **EKRH**

Rigshospitalet HEMS

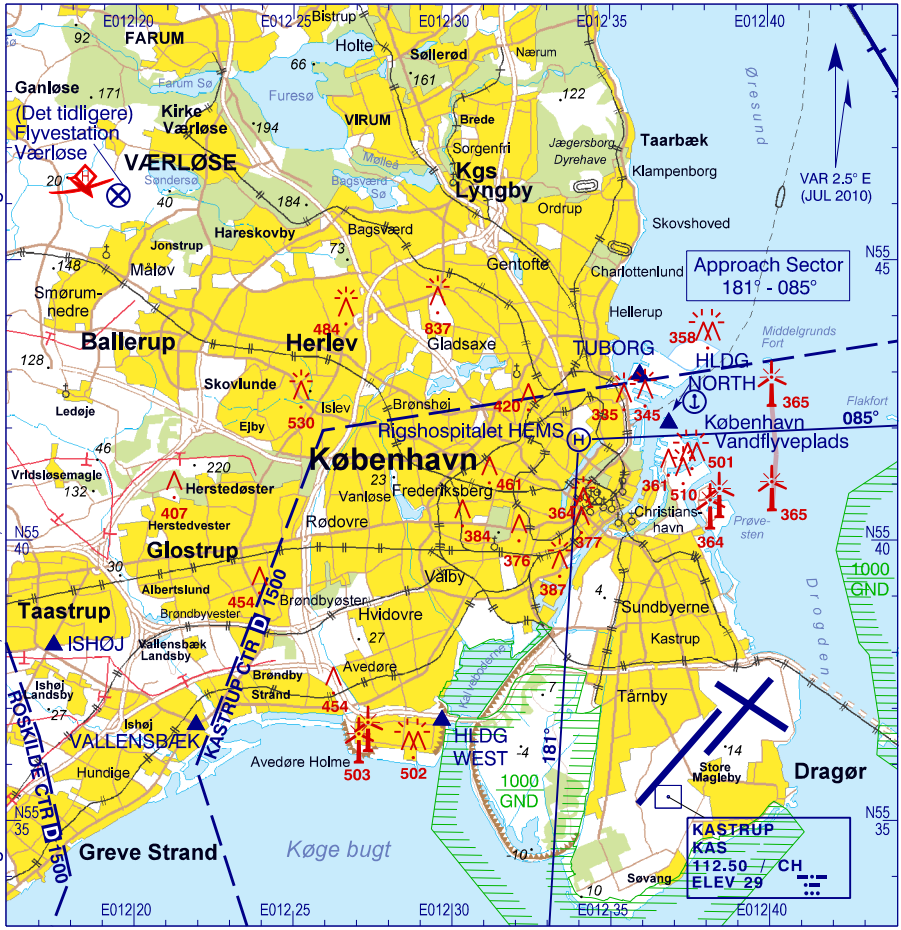
AD ELEV : 262

ARP : 55 41 47.99N 012 34 00.33E

Copenhagen App. :	119.805 (FL 250 / 50 NM)	FIS : Copenhagen Information 127.080
Kastrup Tower :	118.705 (4000 FT / 25 NM) VFR	
	121.500 Emergency	
Kastrup ATIS :	122.755 (ARR)	
	122.855 (DEP)	
Rigshospitalets Radio :	121.600	

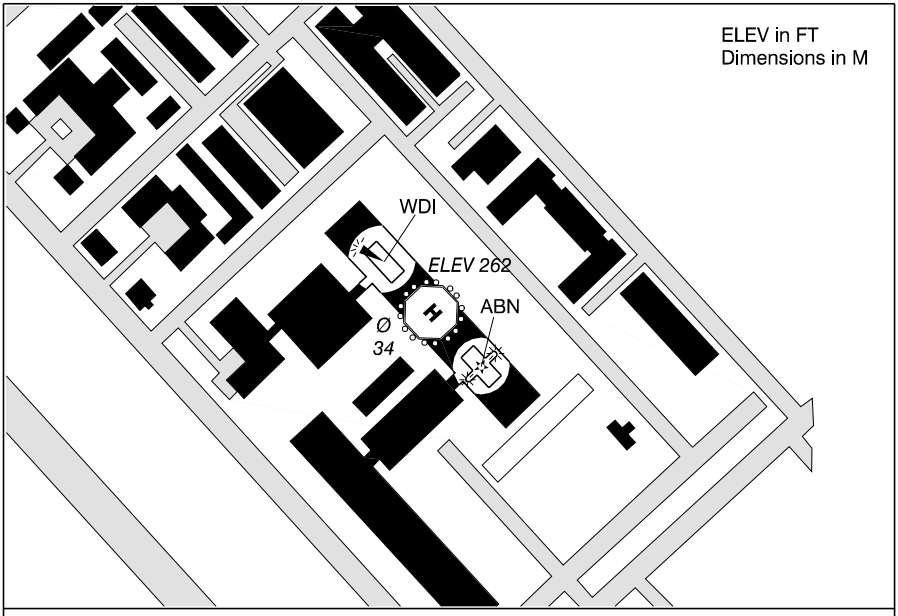
CAUTION
Airspaces above 1500 FT, including TMA's with airspace class C, not shown on chart.
Refer to ANC 1:500.000 DENMARK for further info.

Scale 1 : 250 000 Datum : WGS-84 ELEV in FT



Changes: OBST "København, Nordhavn", ELEV 358 FT added. Editorial changes.

Heliport Chart - **EKRH** — **Rigshospitalet**



FATO - TLOF coordinates	55 41 47.99N 012 34 00.33E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Ø 34 M Aluminium 15000 KG White edge, yellow aiming circle r=5.8 M, red "H"
FATO bearings TLOF bearings	181° - 085° MAG
Declared distances	-
TWY	-
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	 On hospital top, showing white "H" - - Green edge - -
Secondary power supply	MAX 15 SEC
Obstacles	-

Changes : Heliport data.

© CAA / SLV

AD 4 PRIVATE AERODROMES

AD 4.1 List of Private Aerodromes

1. Private Aerodromes. Criteria for publishing

A private aerodrome is an aerodrome, which are not open to the public (cf. the Air Navigation Act § 59). Such aerodrome can be included in the following list and shown on the Aeronautical Chart 1:500 000 Denmark, if the owner so desire, provided

- that the aerodrome is registered according to Regulations for Civil Aviation BL 3-7, and
- that the runway length is at least 500 M, and
- that at least 100 operations are taking place in the busiest month of the year, or
- that the aerodrome is approved by the The Danish CAA.
- it will appear by the remarks, if the aerodrome in question is approved by the The Danish CAA.

RMK: A four letter ICAO location indicator can be allocated a private aerodrome only after application, and provided that

- The Aerodrome is registered according to Regulation for Civil Aviation BL 3-7.
- That the runway length is at least 500 M.
- That at least 100 operations are taking place in the busiest month of the year.
- Is registered by it´s geografical position using WGS 84.
- Has obtained the required permissions from other Authorities.

2. Use of private aerodromes

2.1 For use of private aerodromes generally applies that prior permission must be obtained from the owner.

2.2 Private aerodromes may be affected by local environmental restrictions regarding the maximum permitted number of operations, the permitted periods for use and compulsory routings to/from the aerodrome. Information about this shall be obtained from the owner.

2.3 Under "Local Regulations/Remarks", information about conditions are generally included only if approval by the The Danish CAA is required.

2.4 NOTAM for private aerodromes will not be issued.

AD 4 PRIVATE FLYVEPLADSER

AD 4.1 Liste over private flyvepladser

1. Private flyvepladser. Kriterier for publicering

Ved private flyvepladser forstås flyvepladser, der ikke står åben for offentligheden (jf. Luftfartsloven § 59). Sådanne flyvepladser kan optages i efterfølgende liste og vises på "Aeronautical Chart 1:500 000 Denmark", hvis ejeren ønsker det og under forudsætning af

- at flyvepladsen er registreret jf. BL 3-7, og
- at banelængden er mindst 500 M, og
- at der er mindst 100 operationer i årets travleste måned, eller
- at flyvepladsen er godkendt af Trafikstyrelsen.
- Det vil fremgå af bemærkningen, om den pågældende flyveplads er godkendt af Trafikstyrelsen.

RMK: En firebogstavs ICAO stedbetegnelse kan kun tildeles en flyveplads efter ansøgning, og kun under forudsætning af

- At flyvepladsen er registreret jf. BL 3-7.
- Har en banelængde på mindst 500 meter.
- Har mindst 100 operationer i årets travleste måned.
- Er angivet og meddelt ved sin geografiske position i system WGS 84.
- Har indhentet nødvendige tilladelser fra andre myndigheder.

2. Anvendelse af private flyvepladser

2.1 For anvendelse af private flyvepladser gælder generelt, at forudgående tilladelse skal indhentes fra ejeren.

2.2 Private flyvepladser kan være omfattet af lokale miljørestriktioner med hensyn til det maksimalt tilladte antal operationer, de tilladte perioder for anvendelse og obligatoriske ind- og udflyvnings ruter. Information herom skal indhentes hos ejeren.

2.3 I listen under "Lokale regler/Bemærkninger" er almindeligvis kun optaget informationer om forhold, der kræver godkendelse af Trafikstyrelsen.

2.4 NOTAM om private flyvepladser udsendes ikke.

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Annisse EKHE	55 59 05.47N 012 12 52.10E 2.0 NM S of/for Helsinge		+45 20 44 33 33 +45 48 28 72 40 FAX	
Bogense	55 32 33N 010 01 55E * 2.4 NM WSW of/for Bogense		+45 64 81 31 46	
Brædstrup EKBR	55 56 37N 009 39 12E 2.2 NM SE of/for Brædstrup		+45 25 30 14 68 +45 22 33 45 79 +45 75 76 30 62	PPR: Environmental restrictions. PPR: Miljøbegrænsninger. OPR: Brædstrup Flyveklub. Internet: www.ekbr.dk
Elsesminde EKEM	55 56 16.92N 010 14 41.28E 1.5 NM N of/for Hov Havn.		+45 26 13 06 13	Når vindforholdene tillader det, skal bane 10 benyttes til starter og bane 28 til landinger. Starter på bane 10 og landinger på bane 28 skal finde sted i baneretningen på strækningen mellem flyvepladsen og kysten. Ved start på bane 28 må drej mod nord først finde sted efter passage af Boulstrup. Ved landing på bane 10 skal ankommende fly fra nord passere vest om Boulstrup før drej. Undgå overflyvning af og hold størst mulig afstand til campingpladsen samt de nærliggende by- og sommerhusområder. Undgå overflyvning af enkeltstående ejendomme. Faldskærmsflyvning med udspring over pladsen eller dens nærmeste omgivelser er ikke tilladt.

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/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	132.080/ Grenå Radio	+45 21 35 37 25	OPR: Grenå Flyveklub.
Grønbæk	56 16 14N 009 37 24E *		+45 20 70 90 63	

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Grønholt EKGH	55 56 23N 012 22 55E * 2.4 NM S of/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 www.ekgh.dk. Special arrival and departure routes due to environmental restrictions. Visit website for further information www.ekgh.dk. PPR anmodning fremsendes mindst 24 timer før planlagt flyvning via PPR formularen på www.ekgh.dk. Specifikke ankomst - og afgangsruter pga. miljøbegrænsninger. Se website for yderlig info www.ekgh.dk.
Gørlev EKGO	55 33 10N011 11 43E * 1,1 NM NW of/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 www.ekgo.dk. PPR anmodning, kontakt venligst bestyrelsen før planlagt flyvning. Specifikke ankomst- og afgangsruter pga. miljøbegrænsninger. Se website for yderlig info www.ekgo.dk.
Haderslev EKHV	55 18 08N 009 31 21E * 3.3 NM NNE of/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 signalplatformen. PPR for landingsøvelser. OPR: Haderslev Flyveklub.

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Holbæk EKHK	55 43 58N 011 36 10E * 3.8 NM WNW of/for Holbæk	125.880 Holbæk Radio	+ 45 51 53 00 10 Formand Lars E. Petersen	OPR: Holbæk Flyveklub. Ny Hagested, Hagested, Tuse and Mårsø are built-up Areas/Ny Hagested, Hagested, Tuse og Mårsø er bymæssig bebyggelse. After take-off RWY 28 Ny Hagested shall be passed at the greatest distance possible/Efter start på RWY 28 skal Ny Hagested passeres i størst mulig afstand.
Holsted EKHL	55 29 48.00N 008 54 39.00E	123.175/ Holsted Radio	+45 75 39 32 04	Heliport/Helikopterflyveplads Approved by The Danish CAA/ Godkendt af Trafikstyrelsen
Korsør EKKO	55 20 13N 011 14 30E * 3.7 NM E of/for Korsør		+45 58 37 00 35 +45 58 38 52 17 +45 20 13 88 35	
Koster Vig EKMN	54 57 55.54N 012 11 46.56E * 3 NM SW of/for Stege		+45 40 10 52 86	OPR: Carsten B. Svendsen Stenkær 27, 2765 Smørum Mobil tlf.: 4010 5286
Nordborg EKNB	55 04 30N 009 45 14E * 1.2 NM N of/for Nordborg	123.500/ Nordborg Radio	+45 42 22 00 05	OPR: NordAls Flyveklub.
Orupgaard	54 46 13N 011 56 50E * 2.4 NM E of/for Nykøbing Falster		+45 54 85 32 40 +45 54 85 24 05	
Rolfsted EKRO	55 19 33N 010 34 55E * 1.1 NM N of/for Ferritslev, Fyn		+45 30 11 11 19 soeren.lykkegaard @danbolig.dk	

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Rårup EKRA	55 46 43N 009 56 20E * 4.7 NM NNW of/for Juelsminde	122.500/ Rårup Radio		OPR: Horsens Flyveklub (Horsens Flying Club). Radio and telephone watch only when AD is operating/Radio- og telefon-vagt kun når pladsen er i brug. PPR og telefonnumre se: www.horsensflyveklub.dk Motor glider not wanted due to runway width/ Motorsvævefly uønsket på grund af bane-vidde mellem banelys.
Schelenborg EKSG	55 32 38N 010 38 09E		+45 65 34 15 65	Heliport/Helikopterflyveplads PPR only/Kun PPR
Stagsted	57 09 28N 010 11 50E * 1.8 NM ESE of/for Hjallerup		+45 98 28 13 27 +45 98 28 18 12 + FAX +45 20 45 58 23	

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Sæby/Ottestrup EKSA	57 20 48N 010 24 25E* 3.5 NM WNW of/for Sæby	122.505/ Sæby Radio	+45 28 44 99 38 +45 21 75 64 26	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place./ Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Sæby Flyveklub. All aircraft (except gliders) must submit PPR via www.eksa.dk/index.php/en/eksa-ppr. Alle luftfartøjer (undtagen svævefly) skal søge PPR via www.eksa.dk/index.php/en/eksa-ppr. Aircraft must comply with local restrictions on departures - valid for all aircraft (except gliders). Luftfartøjer skal efterleve lokale startrestriktioner - gældende for alle luftfartøjer (undtagen svævefly). When glider activities take place - all motor powered aircraft performs traffic circuits north of the field, and gliders south of the field. Når der er svæveflyve aktivitet - skal alle motordrevne fly lave landingsrunder nord for pladsen, og svævefly syd for pladsen. For further information visit www.eksa.dk. For yderligere oplysninger se www.eksa.dk.
Sønder Felding/ Vest	55 56 48N 008 44 36E * 1.3 NM WNW of/for Sønder Felding	123.500/ Sønder Felding Radio	+45 96 99 64 00 +45 96 99 64 10 FAX	
Varde EKVA	55 36 28N 008 26 25E * 1.6 NM WSW of/for Varde		+45 50 99 70 07 besbensen@gmail.com	Parachuting may take place/Faldskærmsspring kan finde sted

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Callsign/Kaldesignal	Telefon/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Vejrø EKVO	55 01 33N 011 20 55E		+45 20 27 23 60	PPR not required. RWY 06/24: 550x23 M Grass. Safetyzone (marked) both ends 30 M and both sides 18.5 M. No restrictions for approach and departure. Futher Information on http://www.vejroe.dk
Ølgod/Vallund	55 49 58N 008 33 10E * 2.7 NM WNW of/for Ølgod		+45 75 24 69 29 +45 75 24 51 93 FAX	OPR: Ølgod Flyveklub.
Årslev EKCB	56 08 04N 010 04 52E		+45 27 95 86 42	Heliport/Helikopterflyveplads PPR only/Kun PPR

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 of/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 of/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: Vestjysk Svæveflyveklub
Christianshede EKCR	56 06 18N 009 23 34E 2.4 NM SE of/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: Vestjyllands Svæveflyveklub
Frederikssund Nord EKFN	55 51 08N 012 04 26E* 0.9 NM NNE of/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 of/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 svæveflyudfører 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
Gørløse EKGL	55 53 08N 012 13 41E* 3.8 NM SW of/for Hillerød	122.655/ Gørløse 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 of/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 pga. 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 kontaktinfo på www.vsk.dk. OPR: Hammer Svæveflyveplads
Kongsted EKKS	55 15 08N 012 03 46E* 1.7 NM W of/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. kunststofwire 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

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio Callsign/ Kalde-signal	Telephone/ Telefon/ Telefax	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Lindtorp	56 23 48N 008 26 31E* 5.9 NM WNW of/for Holstebro	122.500/ Lindtorp Radio	+45 97 48 75 73	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place. Parachuting may take place/ Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. Faldskærmsspring kan finde sted. OPR: Lindtorp Flyvecenter
Nr.Felding	56 17 38N 008 34 55E 3.5NM SSV of/from Holstebro	123.380/ Nr. Felding Radio	+45 97 40 20 97	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Holstebro Svæveflyveklub
Rødekro	55 04 43N 009 18 05E* 1.1 NM WNW of/for Rødekro	129.980/ Rødekro Radio	+45 74 66 28 66	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. OPR: Sønderjysk Flyveklub.
Slaglille EKSL	55 27 08N 011 38 41E NM NE of/for Sorø	123.430/ Slaglille Radio	+45 57 80 94 04	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted./PPR at least 2 hours before planned flight/Environmental restrictions/ PPR mindst 2 timer før planlagt flyvning/Miljøbe-grænsning OPR: Midtsjællands Svæveflyveklub
True svæveflyvebane EKAS	56 10 43N 010 04 35E 0,5 NM SE of/for Tilst	123.355 True Radio		Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted/Kun tilladt for svævefly i spilstart/For Cable launch gliders only. OPR: Aarhus Svæveflyveklub

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio Callsign/ Kalde-signal	Telephone/ Telefon/ Telefax	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Tølløse EKTO	55 34 53N 011 45 36E*	123.430/ Tølløse Radio		Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. Hang-gliding/Para-gliding activity. Cable launch up to 1500 FT AGL may take place/Drageflyvning/Glideskærme aktivitet. Spilstart op til 1500 FT AGL kan finde sted. OPR: Tølløse Flyveklub.
Vøjstrup EKFS	55 14 52N 010 12 15E	129.980/ Vøjstrup Radio	+45 62 63 13 31	Gliding activity. Cable launch up to 2000 FT AGL may take place/Svæveflyveaktivitet. Spilstart op til 2000 FT AGL kan finde sted. For Cable launch gliders only/Kun tilladt for svævefly i spilstart. OPR: Fyns Svæveflyveklub