

Effective Date: 19 FEB 2026

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

This AIRAC AMDT contains the following changes:

General - GEN

GEN 0.5 - FREQ on SØNDERBORG label changed.

GEN 3.1 - Change of available publications at København/Kastrup in subsection 5. Pre-flight Information Service at Aerodromes/Heliports.

En Route - ENR

ENR 5.4 - Change of OBST type and position at Rønland.

Aerodromes - AD

EKKA - Change of Fuel and Oil types and Fueling facilities in subsection 6. Fuel, Oil and De-icing Fluid, etc.

EKCH - Aeronautical fixed service changed.
- Operational hours of AIS, MET briefing office and ATS reporting office changed.
- Sub-chapter Bird concentration at the aerodrome added to chapter 23. additional information.
- Apron names, depiction of aircraft stands E76, E77 and E78, lead-in lines changed and lead-out lines withdrawn on relevant charts. "ARO" changed to "Airport Office".

EKRK - Change of Clearing equipment and Clearance priorities in subsection 10. Seasonal Availability.
- New subsection Bird concentrations at the aerodrome added to subsection 16. Local Regulations/Remarks.
- Editorial changes.

EKSB - Sønderborg Information FREQ changed.

EKSP - Sønderborg Information FREQ changed.

AD 4.1 - Grenaa/EKGR - Change of Radio and Telephone.

Destroy the following pages:
Annuler følgende sider:

GEN 0.2 - 1	22 JAN 26
GEN 0.4 - 1	22 JAN 26
GEN 0.4 - 2	22 JAN 26
GEN 0.4 - 3	22 JAN 26

Ikrafttrædelsesdato: 19 FEB 2026

Vedlagte sider skal indsættes i VFG på ikrafttrædelsesdatoen

Denne AIRAC AMDT indeholder ændringer til:

Generelt - GEN

GEN 0.5 - FREQ på SØNDERBORG label ændret.

GEN 3.1 - Ændring af tilgængelige publikationer i København/Kastrup i underafsnit 5. Pre-flight informationstjeneste på flyvepladser/helikopterflyvepladser.

En Route - ENR

ENR 5.4 - Ændring af OBST type og position ved Rønland.

Aerodromes - AD

EKKA - Ændring af brændstof- og olietyper og faciliteter i underafsnit 6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m.

EKCH - Luftfartens faste tjeneste ændret.
- Tjenestetider for ARO, AIS og MET ændret.
- Underafsnit koncentration af fugle ved lufthavnen tilføjet under punkt 16. lokale regler/bemærkninger.
- Apron navne, visning af standpladserne E76, E77 og E78, lead-in linjer ændret og lead-out linjer nedlagt på relevante kort. "ARO" ændret til "Airport Office".

EKRK - Ændring af Snerydningssudstyr og Rydningsprioriteter i underafsnit 10. Sæsonmæssig anvendelighed.
- Nyt underafsnit Koncentration af fugle ved lufthavnen tilføjet underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger.
- Redaktionelle ændringer.

EKSB - Sønderborg Information FREQ ændret.

EKSP - Sønderborg Information FREQ ændret.

AD 4.1 - Grenaa/EKGR - Ændring af Radio og Telefon.

Insert the following pages:
Indsæt følgende sider:

GEN 0.2 - 1	19 FEB 26
GEN 0.4 - 1	19 FEB 26
GEN 0.4 - 2	19 FEB 26
GEN 0.4 - 3	19 FEB 26

GEN 0.4 - 4	22 JAN 26	GEN 0.4 - 4	19 FEB 26
GEN 0.5 - 5	22 JAN 26	GEN 0.5 - 5	19 FEB 26
GEN 3.1 - 5	22 JAN 26	GEN 3.1 - 5	22 JAN 26
GEN 3.1 - 6	22 JAN 26	GEN 3.1 - 6	19 FEB 26
GEN 3.1 - 7	22 JAN 26	GEN 3.1 - 7	19 FEB 26
ENR 5.4 - 23	23 JAN 25	ENR 5.4 - 23	19 FEB 26
ENR 5.4 - 24	23 JAN 25	ENR 5.4 - 24	19 FEB 26
ENR 5.4 - 25	23 JAN 25	ENR 5.4 - 25	19 FEB 26
ENR 5.4 - 26	23 JAN 25	ENR 5.4 - 26	19 FEB 26
ENR 5.4 - 27	23 JAN 25	ENR 5.4 - 27	19 FEB 26
ENR 5.4 - 28	17 APR 25	ENR 5.4 - 28	19 FEB 26
ENR 5.4 - 29	17 APR 25	ENR 5.4 - 29	19 FEB 26
AD 2. EKKA - 1	05 SEP 24	AD 2. EKKA - 1	19 FEB 26
AD 2. EKKA - 2	05 SEP 24	AD 2. EKKA - 2	05 SEP 24
AD 2. EKCH - 1	27 NOV 25	AD 2. EKCH - 1	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 2	27 NOV 25	AD 2. EKCH - 2	27 NOV 25
AD 2. EKCH - 13	27 NOV 25	AD 2. EKCH - 13	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 14	27 NOV 25	AD 2. EKCH - 14	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 15	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 15	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 16	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 16	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 17	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 17	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 18	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 18	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 19	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 19	19 FEB 26
AD 2. EKCH - 20	22 JAN 26	AD 2. EKCH - 20	19 FEB 26
AD 2. EKCH - ADC	27 NOV 25	AD 2. EKCH - ADC	19 FEB 26
AD 2. EKCH - APDC	27 NOV 25	AD 2. EKCH - APDC	19 FEB 26
AD 2. EKCH - APDC SOUTH	10 JUL 25	AD 2. EKCH - APDC SOUTH	19 FEB 26
AD 2. EKCH - Noise monitoring system	30 OCT 25	AD 2. EKCH - Noise monitoring system	19 FEB 26
AD 2. EKRK - 1	04 SEP 25	AD 2. EKRK - 1	04 SEP 25
AD 2. EKRK - 2	04 SEP 25	AD 2. EKRK - 2	19 FEB 26
AD 2. EKRK - 3	21 MAR 24	AD 2. EKRK - 3	19 FEB 26
AD 2. EKRK - 4	21 MAR 24	AD 2. EKRK - 4	19 FEB 26
AD 2. EKRK - 5	21 MAR 24	AD 2. EKRK - 5	19 FEB 26
AD 2. EKRK - 6	23 JAN 25	AD 2. EKRK - 6	23 JAN 25
AD 2. EKRK - 7	22 JAN 26	AD 2. EKRK - 7	22 JAN 26
		AD 2. EKRK - 8	19 FEB 26
AD 2. EKSB - VAC	16 MAY 24	AD 2. EKSB - VAC	19 FEB 26
AD 2. EKSP - Glider Areas	07 AUG 25	AD 2. EKSP - Glider Areas	19 FEB 26
AD 4.1 - 3	27 NOV 25	AD 4.1 - 3	19 FEB 26
AD 4.1 - 4	13 SEP 18	AD 4.1 - 4	13 SEP 18

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

A3074/25 and B4981/25.

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

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

NIL.

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

A3074/25 og B4981/25.

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

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

NIL.

GEN 0.4 Checklist of Pages

GEN 0.4 Kontrolliste over sider

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

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

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

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
EKAE - ADC	27 NOV 25				
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				

Affected Charts/ Berørte Kort	Location/ Beliggenhed	Introduced by/ Inkluderet med
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Change ELEV 667 FT MSL to ELEV 909 FT MSL for "Windturbines - group in line. Lighted" and "Obstacles. Lighted" at Høvsøre, PSN 56 27 12N 008 09 07E 56 26 56N 008 09 06E - 56 26 41N 008 09 04E 56 26 25N 008 09 03E - 56 26 10N 008 09 02E 56 27 08N 008 08 46E - 56 27 16N 008 08 36E 56 26 56N 008 08 33E - 56 26 42N 008 08 32E 56 26 29N 008 08 32E - 56 26 15N 008 08 31E 56 27 07N 008 08 59E - 56 26 16N 008 08 55E.	AIRAC AMDT 11/25
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Remove the following "VFR Reporting Point": Højen at PSN 55 39 50N 009 30 44E. Sønder Omme at PSN 55 50 18N 008 55 55E. Tørring at PSN 55 50 16N 009 30 33E. Vorbasse Vest at PSN 55 37 30N 009 03 30E. Change PSN of the following "VFR Reporting Point": Give from PSN 55 51 58N 009 14 55E to 55 50 22N 009 10 42E. Vandel from PSN 55 42 06N 009 12 38E to 55 41 30N 009 10 30E. Add the following "VFR Reporting Point": Vorbasse at PSN 55 38 24N 009 04 14E. Egtved at PSN 55 37 36N 009 17 52E.	AIRAC AMDT 12/25
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Add symbol for "Wind turbine and group. Lighted", Hallendrup, ELEV 713 FT MSL. PSN: 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.	AIRAC AMDT 01/26
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Change label BILLUND Elevation in FT from 247 to 246.	AIRAC AMDT 01/26
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 45	Change FREQ on label SØNDERBORG from 126.400 to 126.405.	AIRAC AMDT 02/26

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: Bottlang Airfield Manual: Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Ireland, Netherlands, Norway, Sweden, Switzerland, United Kingdom
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

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/Colour	REMARKS
		<i>(continued)/ (fortsat)</i>				
		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				LIM FLG W
		54 32 07 N 011 37 06 E				LIL F R
		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				LIM FLG W
		54 33 21 N 011 29 28 E				LIL F R
		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				LIM FLG W
		54 32 17 N 011 32 49 E				LIL F R
		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				LIM FLG W
		54 31 38 N 011 36 30 E				
		54 31 35 N 011 37 01 E				
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	
Skamleebæk	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	
Stenille	Flare stack	55 32 58N 011 37 25E	218	82	NIL	
Stignæs	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	
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	
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	

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Tombygård	3 Wind turbines	55 09 37N 014 45 47E 55 09 43N 014 45 38E 55 09 50N 014 45 29E	640	414	LIL F R	
Tower crane Nordhavn	Crane	55 42 24N 012 36 06E	345	345	LIM F R	
Tranekær	3 Wind turbines	55 01 05N 010 53 48E 55 01 14N 010 53 52E 55 01 24N 010 53 56E	420	410	LIL F R	
Trikelshøj	3 Wind turbines	56 32 08N 009 52 45E 56 32 03N 009 53 02E 56 31 59N 009 53 19E	569	426	LIL F R	
Troldhede	6 Wind turbines	56 01 07N 008 43 51E 56 00 49N 008 44 07E 56 00 48N 008 44 32E 56 01 02N 008 44 24E 56 00 32N 008 44 24E 56 01 16N 008 44 47E	529	492	LIL F R	
Try	3 Wind turbines	57 07 45N 010 14 12E 57 07 53N 010 14 36E 57 07 37N 010 13 47E	529	492	LIL F R	
Turebylille	5 Wind turbines	55 21 04N 012 06 02E 55 21 17N 012 05 59E 55 21 30N 012 05 55E 55 21 43N 012 05 52E 55 21 56N 012 05 48E	560	492	LIL F R	
Tvis, 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	
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	

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/Colour	REMARKS
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 *	509	476	LIM FLG R	
		55 40 15N 008 22 09E *	392	361	LIM FLG R	
Varde, Nordenskov	Mast	55 39 25N 008 40 17E *	1102	1036	LIH FLG W	
Vedduum	9 Wind turbines	56 46 57N 010 11 48E	505	492	LIL F R	
		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						
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	Day OBST LGT Night OBST LGT
					LIM FLG R	
Vemb	12 Wind turbines	56 22 06N 008 21 19E	502	459	LIL F R	
		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						
Vester Barde	5 Wind turbines	56 07 41N 008 41 06E	611	460	LIM FLG R	
		56 07 53N 008 40 39E				
		56 07 47N 008 40 53E				
		56 08 05N 008 40 13E				
		56 07 59N 008 40 26E				

OBST ID or designation	OBST type	OBST position (WGS-84)	ELEV (FT)	HGT AGL (FT)	OBST LGT Type/ Colour	REMARKS
Vesterhav Nord	21 Wind turbines	56 39 24N 008 01 29E	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
		56 39 01N 008 01 30E				
		56 38 38N 008 01 30E				
		56 38 15N 008 01 30E				
		56 37 52N 008 01 31E				
		56 37 29N 008 01 31E				
		56 37 06N 008 01 31E				
		56 36 43N 008 01 31E				
		56 36 20N 008 01 32E				
		56 35 57N 008 01 32E				
		56 35 34N 008 01 32E				
		56 35 11N 008 01 33E				
		56 34 48N 008 01 33E				
		56 34 25N 008 01 33E				
		56 34 02N 008 01 34E				
		56 33 40N 008 01 34E				
		56 33 16N 008 01 34E				
		56 32 53N 008 01 34E				
		56 32 30N 008 01 35E				
		56 32 07N 008 01 35E				
56 31 44N 008 01 35E						
Vesterhav Syd	20 Wind turbines in a row	56 08 14N 007 57 12E	633	633	LIM FLG W LIM FLG R	Day OBST LGT Night OBST LGT
		56 07 52N 007 57 12E				
		56 07 30N 007 57 12E				
		56 07 07N 007 57 12E				
		56 06 45N 007 57 12E				
		56 06 23N 007 57 12E				
		56 06 00N 007 57 13E				
		56 05 39N 007 57 13E				
		56 05 17N 007 57 13E				
		56 04 54N 007 57 13E				
		56 04 32N 007 57 13E				
		56 04 10N 007 57 13E				
		56 03 47N 007 57 13E				
		56 03 25N 007 57 13E				
		56 03 03N 007 57 13E				
		56 02 41N 007 57 13E				
		56 02 19N 007 57 13E				
		56 01 57N 007 57 13E				
		56 01 35N 007 57 13E				
		56 01 13N 007 57 13E				
Vesthimmerland, Bjørnstrup	6 Wind turbines in a row	56 52 35N 009 29 10E	611	492	LIL F R	
		56 52 45N 009 29 15E				
		56 52 56N 009 29 20E				
		56 53 07N 009 29 25E				
		56 53 18N 009 29 31E				
56 53 29N 009 29 36E						
Viborg	Flare Stack	56 38 25N 009 25 03E	197		NIL	
Viborg, Sparkær	Mast	56 27 42N 009 14 04E *	1188	1037	LIH FLG W	
Videbæk	Mast	56 08 27N 008 42 18E *	1173	1051	LIH FLG W	
Videbæk	4 Wind turbines	56 06 48N 008 37 49E	594	459	LIL F R	
		56 06 45N 008 36 43E				
		56 06 46N 008 37 05E				
		56 06 48N 008 37 28E				

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

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

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

9. Brand og redningstjeneste
CAT 9

Rescue Equipment/Redningsudstyr	Extinguisher Agent Capacity/Slukningskapacitet
Crashtender 1/Skumtender 1 (SK1)	Water/Vand: 12.500 L Foam/Skum: 1.500 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 2/Skumtender 2 (SK2)	Water/Vand: 12.500 L Foam/Skum: 1.500 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 3/Skumtender 3 (SK3)	Water/Vand: 12.000 L Foam/Skum: 1.200 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: Powder/Pulver: 225 KG
Crashtender 4/Skumtender 4 (SK4)	Water/Vand: 12.000 L Foam/Skum: 1.200 L Solberg, Re-healing RF 3X6 Complementary agent/ Supplerende slukningsmiddel: CO 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.

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

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

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

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.

- 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.

- 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 Peberholm, separated to the east by The Sound (Øresund). Both areas

- For Deicing TWY A:
 - Kanal: 130.655/123.405.
 - Stopssystem: Gule stopmarkeringer.
 - Post-afsningsprocedure:
Efter at have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet, skal luftfartøjet køre fremad i afsningsområdet og stoppe før den oplyste stoplinje før at fuldføre post-afsningsprocedurer og tjeklister. Når luftfartøjet er klar til at forlade afsningsområdet skal ATC kontaktes for udrulningsklarering.

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

og

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

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

- 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 syd-øst 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

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 continuously 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.

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:

- 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.
- Flights in connection with humanitarian efforts.

The provisions are divided into three parts:

- Rules for use of the runway system
- Take-off and landing restrictions
- 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.

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 natrasteplasserne 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, herefter en Wildlife Controller inspicerer banen for fuglerester.

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:

- Ambulanceflyvninger, herunder HOSP samt MEDEVAC.
- Flyvninger for Rigspolitichefen.
- Eftersøgnings- og redningsmissioner.
- Miljø- og overvågningsflyvninger.
- Flyvninger i forbindelse med suverænitets-hævdelse.
- Flyvninger i forbindelse med humanitær indsats.

Bestemmelserne er inddelt i 3 afsnit:

- Regler for anvendelse af banesystemet
- Start- og landingsrestriktioner
- Rapportering

For så vidt angår motorkøring og anvendelse af APU, se Lokale Bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup, og AIP Danmark DK 2 - EKCH-6/8 - 20. Local Aerodrome Regulations.

Note: The noise abatement provisions for Copenhagen Airport, Kastrup are established in pursuance of § 82 of the Danish Air Navigation Act, cf. Consolidation Act. no. 1036 of 28 August 2013, and Regulations for Civil Aviation, "Bestemmelser for Civil Luftfart" (BL), BL 3-40, Regulations on the abatement of noise from controlled aerodromes, Edition 2, 17 March 2003.

Chapter 7 of BL 3-40 reads as follows:

"7. Punishment

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

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

I

Rules for the use of the runway system

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

1. General provisions

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

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

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

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

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

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

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: 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 forvandsstraf."

I

Regler for anvendelse af banesystemet

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

1. Generelle bestemmelser

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

1.2 Præferencebanerne skal anvendes i størst mulig udstrækning.

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

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

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

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

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

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

3.1 The following provisions shall apply to all aeroplanes:

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

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

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

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

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

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

- 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

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

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

- a. at tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT,
- b. at friktionskoefficienten er under 0,30 på en hvilken som helst del af præferencebanerne,
- c. at vejrforholdene er under minima for landing på præferencebanerne,
- d. snerydning,
- e. flyhavari,
- f. arbejde på baner eller rulleveje,
- g. i forbindelse med inspektion eller test af landings-systemer og procedurevalideringsflyvninger eller
- h. banernes tilstand.

2.2.4 Bane 30 kan dog anvendes til landing uden restriktioner.

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

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

3.1 Følgende bestemmelser gælder for alle flyvemaskiner:

3.1.1 Start må kun finde sted, hvis en forhåndsgodkendelse er udstedt af Københavns Lufthavn 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,

is planned as alternate airport and RWY 04L/R - 22L/R are no longer available after the flight has commenced and the use of any other alternate airport is not possible;

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

II

Take-off and landing restrictions

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

The restrictions are divided into three parts:

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

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

1.1 Landing restrictions

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

Propeller and turboprop aeroplanes: 1500 FT

Jet aeroplanes : 2500 FT

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

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

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

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

1.2 Take-off restrictions

1.2.1 RWY 22L:

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

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

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 jettflyvemaskiner 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. Støjbeholdende bestemmelser for helikoptere.

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

1.1 Landingsrestriktioner

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

Propel- og turboprop flyvemaskiner: 1.500 FT

Jettflyvemaskiner: 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

shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System will be investigated by the authorities

1.2.2 RWY 22R:

1.2.2.a Departures shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (RUBAT 55 34 08.50N 012 34 03.90E) before turn is commenced.

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

1.2.3 RWY 12:

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

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

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

1.2.3.d Departure must be performed with climb on RWY track to cross SEZAC 55 35 48.03N 012 42 48.07E (SEZAC is shown on VAC) before turn is commenced.

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

1.2.4 RWY 30:

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

1.2.4.b Departure shall be performed with climb on RWY track to cross BAFIQ 55 38 23.98N 012 35 46.56E (BAFIQ is shown on VAC) before turn is commenced.

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

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

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

2.1.1 RWY 04R:

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

2.2 Limitations in the maximum sound pressure level.

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

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

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 turbo-prop flyvemaskiner påbegynde start fra TWY K2 eller TWY D.

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

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

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

1.2.4 Bane 30:

1.2.4.a Start skal påbegyndes fra TWY G1.

1.2.4.b Start skal udføres med stigning i banens retning indtil passage af BAFIQ 55 38 23.98N 012 35 46.56E (BAFIQ er vist på VAC), før drej påbegyndes.

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

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

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

2.1.1 Bane 04R:

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

2.2 Begrænsninger i det maksimale lydtryk niveau.

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

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

exempted from the provision above in the period 2300-0100 Danish Time.

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

2.3 Advance approval for take-offs in the night period

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

2.3.2 If no advance approval exists, take-off may exceptionally take place if the operator obtains a permission from the ACD (for contact information see AIP Denmark AD 2 - EKCH 20. Local Aerodrome Regulations, Item 1.3) either based on noise certification documentation or based on the knowledge of Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) that corresponding aeroplanes have the ability to comply with noise requirement mentioned in 2.2.

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

2.3.4 For landing, no advance approval is required.

3. Noise abatement provisions for helicopters

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

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

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

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

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

taget fra ovennævnte bestemmelse i perioden 2300-0100 dansk tid.

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

2.3 Forhåndsgodkendelse til start i natperioden

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

2.3.2 Hvis der ikke foreligger en forhåndsgodkendelse, kan start ekstraordinært finde sted, hvis operatøren får en tilladelse fra ACD (for kontaktinformation, se AIP Danmark AD 2 - EKCH, 20. Local Aerodrome Regulations, pkt. 1.3) baseret enten på dokumentation vedrørende støjcertificering eller på Københavns Lufthavne A/S' viden om, at tilsvarende flyvemaskiner kan overholde det støjkrav, der er nævnt i pkt. 2.2.

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

2.3.4 Forhåndsgodkendelse kræves ikke til landing.

3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere

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

- Start og landing for livsvigtige flyvninger, såsom eftersøgnings- og regnings-, hospitals-, stats-, Medevac eller humanitære flyvninger.
- Start og landing i forbindelse med sikkerhedskontrol af lufthavnsområdet.
- Landing, hvor førststøjchefen 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.

is permitted.

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

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

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

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

III Reporting

1. ATC KØBENHAVN's reporting to the Danish CAA.

1.1 The ATC KØBENHAVN shall notify the Danish CAA:

- 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).

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

3.2.4 Landing må kun finde sted på banerne.

3.3 *Anvendelse af banesystem i perioden 2300-0600 dansk tid.*

3.3.1 *Lufthavnen er lukket for helikoptertrafik..*

III Rapportering

1. ATC Københavns rapportering til Trafikstyrelsen

1.1 ATC København skal underrette Trafikstyrelsen om:

- 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 afvejet fra bestemmelserne i afsnit II, pkt. 3.2.3.

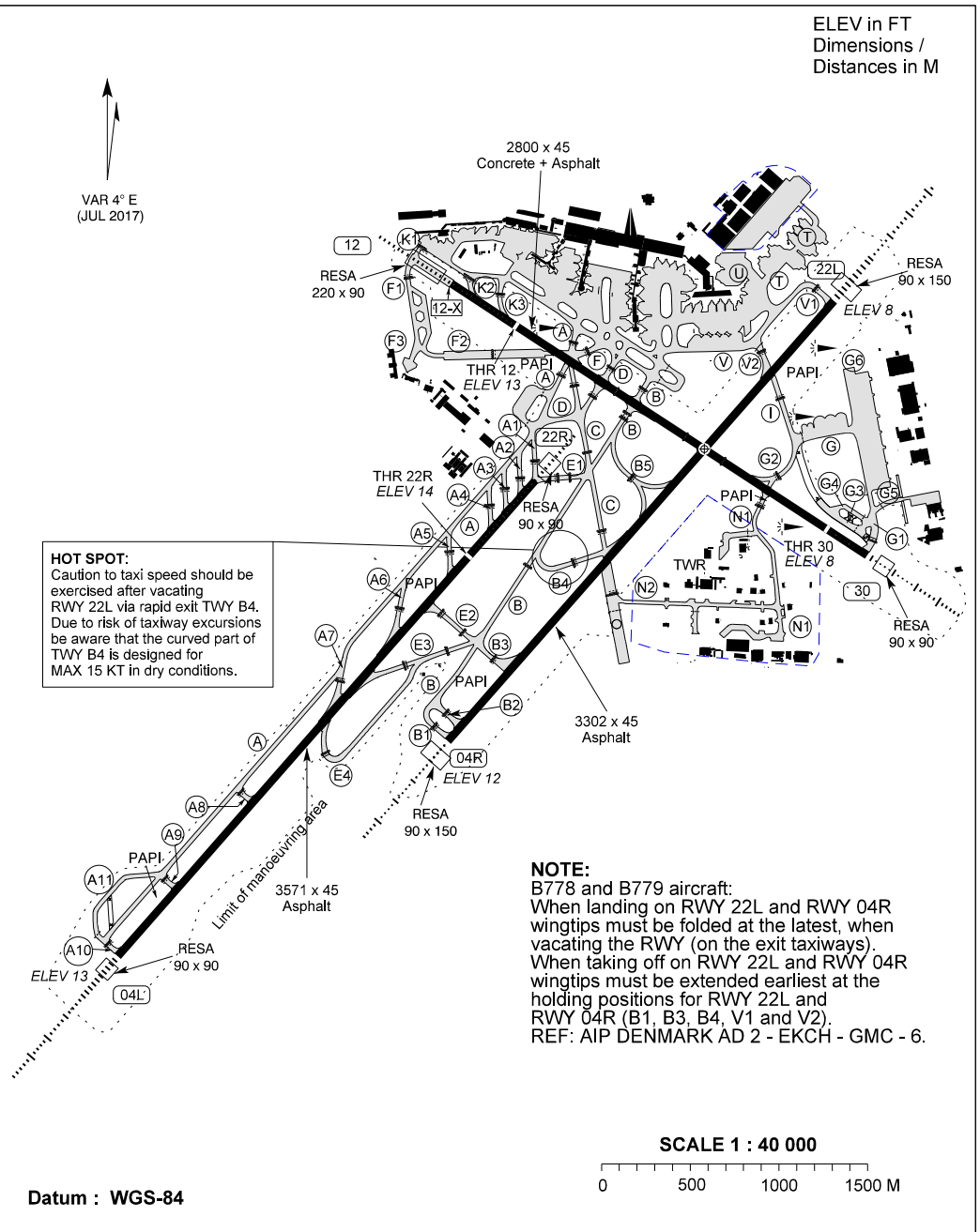
3. Trafikstyrelsens opfølgning på rapporter

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

Aerodrome Chart - EKCH

København / Kastrup

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



Changes : Depiction aircraft stands E76, E77 and E78 changed.

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

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

Aircraft Parking / Docking Chart - EKCH

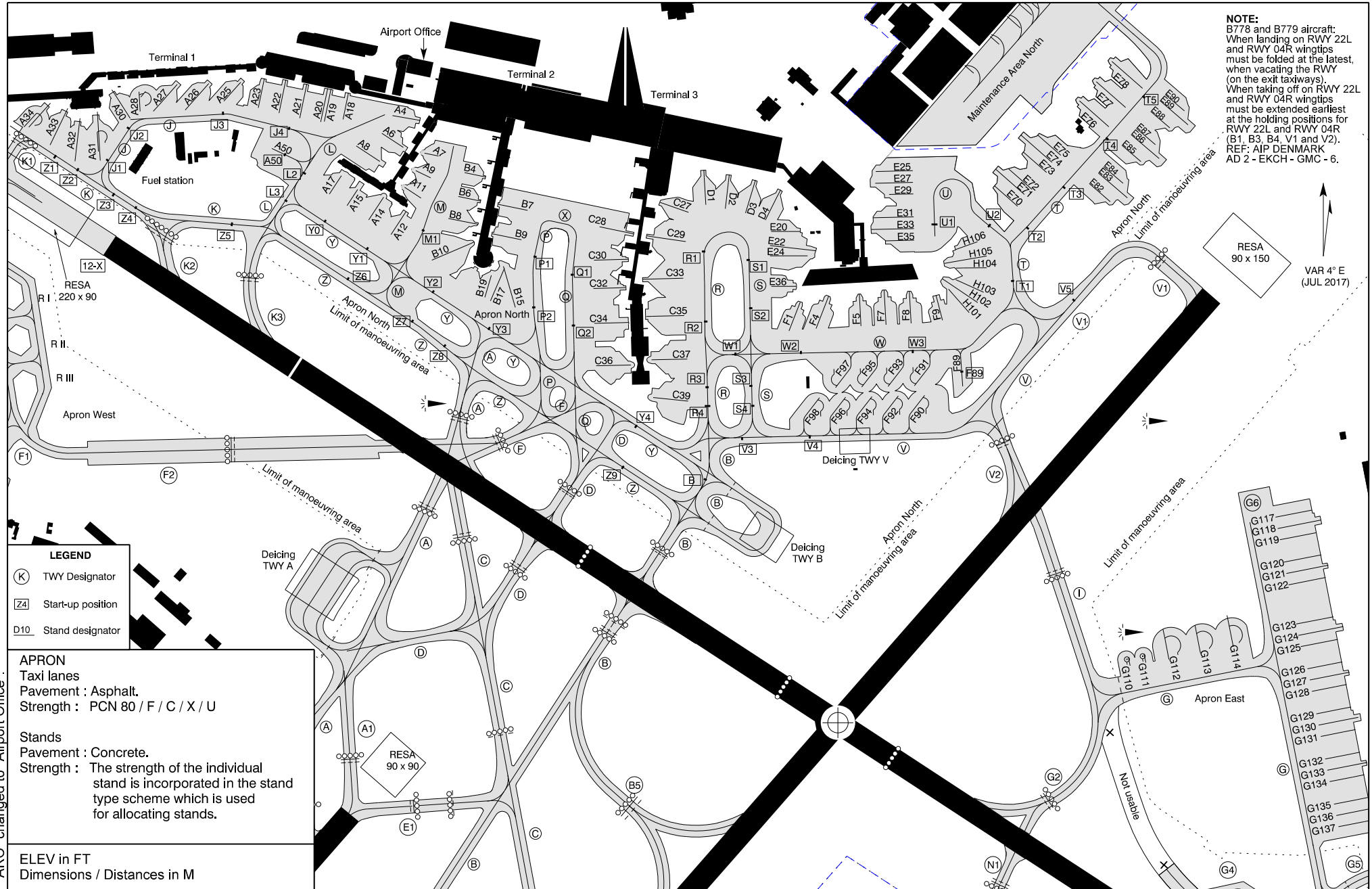
Apron ELEV : Apron West 16 FT -
Apron North 10 FT - Apron East 8 FT

Kastrup Apron : 121.905 121.630
Kastrup TWR : 118.580 118.105

Clearance Delivery : 119.905
ATIS (DEP) : 122.855

København / Kastrup

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.

LEGEND

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

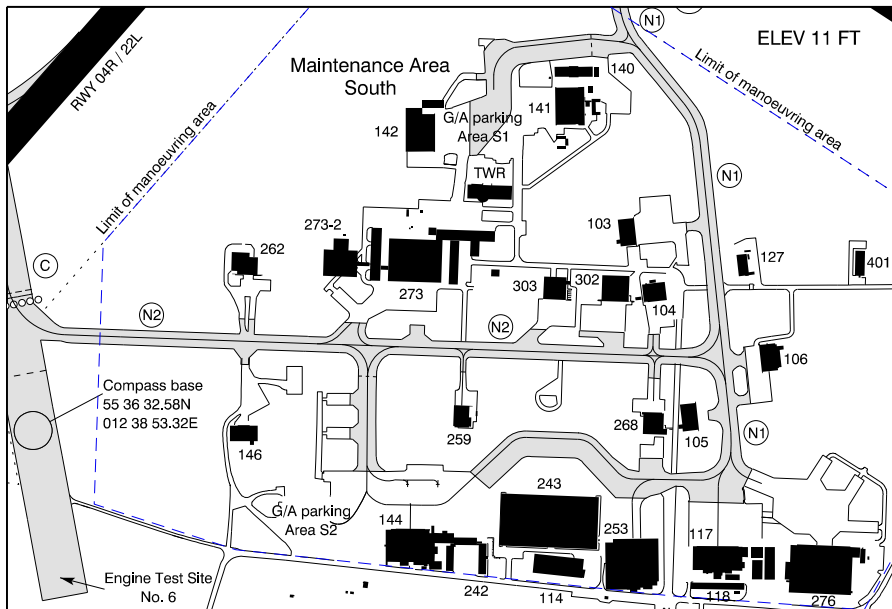
APRON
Taxi lanes
Pavement : Asphalt.
Strength : PCN 80 / F / C / X / U

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

ELEV in FT
Dimensions / Distances in M

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.

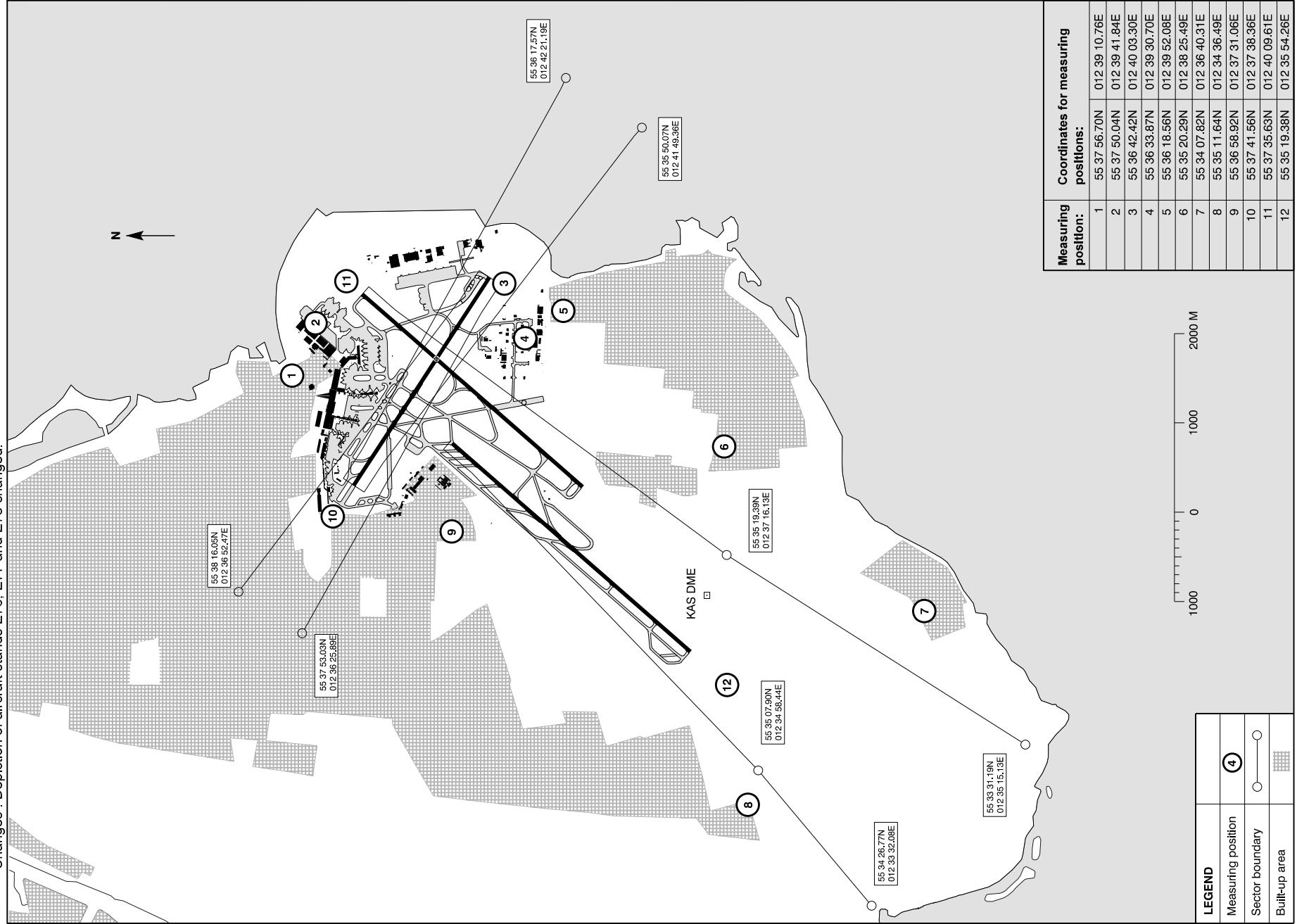
Maintenance Area South: When entering the area from TWY N1 and TWY N2 a sign informs that you are now moving into a Maintenance Area. The taxiways have no centerline lights. Instead of centerline lights reflectors are embedded in the pavement on TWY N2 and on most of TWY N1. TWY N1 and TWY N2 have no 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.

København / Kastrup

Changes : Depiction of aircraft stands E76, E77 and E78 changed.



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

LEGEND

Measuring position	④
Sector boundary	○—○
Built-up area	▒

København/Roskilde

1. Location

4 NM SSE of Roskilde

2. Address

Københavns Lufthavne A/S
København/Roskilde Airport
Lufthavnsvej 20
DK-4000 Roskilde

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
København/Roskilde Airport
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 flyvning.

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 fejmaskiner med monteret plov, sneslynger, sprøjtevogne, traktor med monteret kost / plov, kemikaliesprøjte, kemikaliespredere 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 snerydningsstjeneste. 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 suverænitets-hævdelse 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 stige-hastighed (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), jf. 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 overflow - 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 Flyvesikringstjenesten Københavns rapportering til Trafikstyrelsen.

5.2.1 Flyvesikringstjenesten København skal underrette 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 luftрум klasse C normalt foreskrevne trafikinformationer og råd til undgåelse af sammenstød.
Ved flyvning i et aktivt område bortfalder kravet om transponderudstyr for luftрум 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 ankomende 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
Flyvekontrolltjenesten 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 rådighed

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 unserviceable.

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 fresh-water 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 huller 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 syd-øst. 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.

Name/Navn ICAO location	Location/ Beliggenhed	Radio/ Call sign/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	Telephone/telephone/ Telefax/Email	Local Regulations/Remarks Lokale regler/Bemærkninger
Grønholt EKGH	55 56.23N 012 22.55E * 2.4 NM S off for Fredensborg Castle/Slot	122.500/ Grønholt Radio	+45 33 32 65 60 info@ekgh.dk	PPR request to be obtained at least 24 hours before planned flight using the PPR form on 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 off for Gørlev			PPR request, please contact board member before planned flight. Special arrival and departure routes due to environmental restrictions. Visit website for further information 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 off for Haderslev	122.225/ Haderslev Radio	+45 74 52 86 40 +45 40 87 86 40	Traffic circuits south of RWY 10/28 only. Follow instruction on the signal area. PPR for landing exercises/Trafikrunder kun syd for RWY 10/28. Følg instruktionen på signalpladformen. PPR for landingsøvelser. OPR: Haderslev Flyveklub.