

København/Kastrup

1. Location

4.4 NM SSE of Copenhagen

2. Address

Copenhagen Airports A/S

Lufthavnshoulevarden 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

Lufthavnshoulevarden 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.

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

10. Seasonal Availability

All seasons.

1. Type of clearing equipment:

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

Chemicals: KFOR and NAFO.

2. Clearance priorities:

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

3. Remarks:

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

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

11. Hotel

Yes

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

In Copenhagen TEL: +45 70 22 24 42

14. Medical Facilities

Hospitals in town

15. Transport

Buses (public and free terminal buses), metro, taxis, trains and car rental companies (Avis/Budget, Enterprise, Europcar, GreenMobility, Hertz, Sixt and SwipeNgo).

16. Local Regulations/Remarks

a. Regulation of traffic. Provisions

The provisions detailed concern measures to ensure that the traffic flow does not exceed the capacity of the airport facilities as laid down by Copenhagen Airports (CPH).

Programmes for all scheduled route and charter operations shall be forwarded to ACD (Airport Coordination Denmark A/S), who has been appointed by the Ministry of Transport perform the slot coordination at København/Kastrup.

The programmes shall be forwarded according to deadlines stipulated in the IATA SPG (Scheduling Procedures Guide) - deadline normally in the middle of May for the following winterseason and in the middle of October for the following summer season.

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

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året.

1. Sneredningsudstyr til rådighed:

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

Kemikalier: KFOR og NAFO.

2. Rydningsprioriteter:

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

3. Bemærkninger:

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

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

11. Hotel

Ja

12. Restaurant

Ja

13. Turistkontor

I København TEL: 70 22 24 42

14. Lægehjælp

Hospitaler i byen

15. Transport

Busser (offentlige og gratis terminalbusser), metro, taxier, tog og biludlejningsselskaber (Avis/Budget, Enterprise, Europcar, GreenMobility, Hertz, Sixt og SwipeNgo).

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Regulering af trafikken. Bestemmelser

Nedenstående bestemmelser vedrører foranstaltninger, der skal sikre, at trafikbelastningen ikke overstiger kapaciteten for lufthavnens anlæg, som fastsat af Københavns Lufthavne A/S (CPH).

Programmer for alle regelbundne rute- og charteroperationer skal fremsendes til ACD (Airport Coordination Denmark A/S), som af Transportministeriet er udpeget til at udføre slot-koordinering på København/Kastrup.

Programmer skal fremsendes under hensyntagen til tidsfristerne anført i IATA SPG (Scheduling Procedures Guide) - tidsfrist normalt i midten af maj for den følgende vinterseason og i midten af oktober for den følgende sommersæson.

The following shall be approved by ACD:

1. Changes to seasonal programmes.
2. Request for and changes to individual flights. Cancellation of an individual flight shall be notified. (Route, charter as well as other traffic inclusive).

Contact concerning the above shall be made to ACD within the office hours and, if possible, not later than the day before the flight is to be carried out.

Office hours: MON-FRI 0900-1500 local time
(Closed SAT/SUN/HOL)

Address:

ACD
Vilhelm Lauritsen Terminal
Vilhelm Lauritsens Alle 1
Copenhagen Airport West
DK-2770 Kastrup

TEL: (+45) 32 31 42 82

FAX: (+45) 32 31 42 81

SITA: CPHACXH

E-mail: acd@airportcoordination.dk

Outside office hours of ACD, contact concerning the above shall be made to CPH.

Address:

Copenhagen Airports A/S (CPH)
Airside Operation
P.O.Box 74
DK-2770 Kastrup

TEL: (+45) 32 31 24 72

E-mail: traatwr@cph.dk

AFS: EKCHYDYX

SITA: CPHAPYD

Exempted from the provisions given above are the following categories of traffic:

Ambulance flights, search and rescue operations, inspection flights by the Danish CAA and flight for foreign state representatives.

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

Any request for approval of traffic shall contain the following information:

1. Owner/operator.
2. Type of aircraft and registration/call sign.
3. Arrival date and time, Departure date and time, Origin and Destination.

Other details significant for the evaluation of the request shall be provided if so required.

b. Helicopter. Non-scheduled public air traffic

Non-scheduled public air traffic with helicopters is permitted only after prior approval by Copenhagen Airports (CPH).

Contact concerning the above shall be made via the handling company or directly to the Traffic and Airside Operations at CPH and, if possible, not later than the day before the flight is to be carried out.

Følgende skal godkendes af ACD:

1. Ændringer til sæsonprogrammer.
2. Tillysning, ændring eller aflysning af enkelt-flyvninger (herunder såvel rute-, charter- som anden trafik).

Henvendelse om ovenstående rettes til ACD i kontortiden og så vidt muligt senest dagen før flyvningen ønskes udført.

Kontortid: MON-FRI 0900-1500 dansk tid
(Lukket SAT/SUN/HOL)

Adresse:

ACD
Vilhelm Lauritsen Terminal
Vilhelm Lauritsens Alle 1
Københavns Lufthavn Vest
2770 Kastrup

TEL: 32 31 42 82

FAX: 32 31 42 81

SITA: CPHACXH

E-mail: acd@airportcoordination.dk

Udenfor ACD's kontortid skal henvendelse om ovenstående rettes til CPH

Adresse:

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

TEL: 32 31 24 72

E-mail: traatwr@cph.dk

AFS: EKCHYDYX

SITA: CPHAPYD

Undtagen fra bestemmelserne i ovenstående er følgende trafik kategorier:

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

Enhver henvendelse om godkendelse af trafik skal indeholde følgende oplysninger:

1. Ejer/operatør.
2. Flytype og registrering/kaldesignal.
3. Ankomst dato/tid, afgang dato/tid, ankommet fra og destination.

Efter anmodning skal andre data af betydning for vurdering af ansøgningen oplyses.

b. Helikopter. Ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik

Ikke-regelmæssig offentlig lufttrafik med helikoptere er ikke tilladt uden forudgående godkendelse fra Københavns Lufthavn A/S (CPH). Henvendelse herom rettes via handlingselskab eller direkte til CPH's Trafikafdeling og så vidt muligt senest dagen før flyvningen ønskes udført.

Any request for approval of traffic shall contain the following information:

- a) Owner/Operator
- b) Type of helicopter and registration/call sign
- c) Arrival date and time, Departure date and time, Origin and Destination.

Other details significant for the evaluation of the request shall be provided if so required.

c. School and training flight, and technical test flights

School and training flights must be made only after permission thereto has been obtained from CPH, Airside Operations.

Permission for such flights will not be granted within the following periods:

1800-0600 (1700-0500) and on Sundays and public holidays.

For school and training flights and such technical test flights necessary for the purpose of ascertaining the airworthiness of an aircraft during flight, use of the runway system at København/Kastrup is restricted as follows:

RWY 04 and 22 used for take-off and landing;

RWY 12 used for take-off only;*);

RWY 30 used for landings only.

*) For technical test flights runway 12 may be used for landing, if necessary, provided the test flight has proved the aircraft to be airworthy.

d. Local regulations

At København/Kastrup a number of local regulations apply. The regulations are available at https://cphnow.service-now.com/public_kb?id=kb_article_view&sysparm_article=KB0010975.

Among other subjects, the following of importance for the operation of aircraft on aprons are being mentioned:

- 1) The meaning of markings and signs.
- 2) Information about aircraft stands including docking guidance systems.
- 3) Information about taxiing from aircraft stands including taxi clearance.
- 4) Limitations in the operation of large aircraft including limitations in use of own power for taxiing.
- 5) Helicopter operations.
- 6) Marshaller assistance and towing assistance.
- 7) Use of engine power exceeding idle power.
- 8) Engine start-up and use of APU.
- 9) Fuel spillage.
- 10) Precautions during extreme weather conditions.

Further information about the regulations can be obtained from Ground Coordinator on Airside Operations FREQ 131.405.

Enhver henvendelse om godkendelse af trafik skal indeholde følgende oplysninger:

- a) Ejer/Operatør.
- b) Helikoptertype og registrering/kaldesignal
- c) Ankomst dato/tid, afgang dato/tid, ankommet fra og destination.

Efter anmodning skal andre data af betydning for vurdering af søgningen oplyses.

c. Skole- og træningsflyvning samt teknisk prøveflyvning

Skole- og træningsflyvning må kun ske efter forudgående tilladelse fra CPH, Airside Operations.

Tilladelse vil ikke blive givet for følgende tidsrum:

1800-0600 (1700-0500) samt på søn- og helligdage.

Skole- og træningsflyvning, samt sådan teknisk prøveflyvning, som er dikteret af et krav om at konstatere et luftfartøjs luftdygtighed under flyvning (jfr. luftfartslovens §30), må kun finde sted på København/Kastrup under anvendelse af:

RWY 04 og 22 til start og landing,

RWY 12 alene til start, *)

RWY 30 alene til landing.

*) RWY 12 vil ved teknisk prøveflyvning i påkommende tilfælde kunne anvendes til landing, såfremt prøveflyvningen har givet til kende, at luftfartøjet er i luftdygtig stand.

d. Lokale bestemmelser

På København/Kastrup gælder en række lokale bestemmelser. Bestemmelserne kan findes på https://cphnow.service-now.com/public_kb?id=kb_article_view&sysparm_article=KB0010975.

Manualen omtaler blandt andet følgende emner af betydning for luftfartøjstrafikken på forpladser:

- 1) Betydning af afstribning og skilte.
- 2) Oplysninger vedrørende standpladser, herunder indstyringsssystemer til standpladserne.
- 3) Oplysninger vedrørende udrulning fra standpladser, herunder tilladelse til udrulning.
- 4) Begrænsninger i større luftfartøjers operationsmuligheder, herunder begrænsninger i kørsel for egen kraft.
- 5) Helikopter operationer.
- 6) Marshallerassistance og bugseringsassistance.
- 7) Brug af motoreffekt udover tomgang.
- 8) Motoropstart og brug af APU.
- 9) Brændstofspild.
- 10) Forholdsregler ved ekstreme vejrforhold.

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

Flight crewmembers must wear high-visibility clothing while making external pre-flight inspection of their aircraft.

The high-visibility clothing and coverage must at a minimum cover the upper part of the body.

High-visibility clothing worn on the upper part of the body must be closed.

The color of the high-visibility clothing must be fluorescent yellow, orange or red.

When a local regulation is of importance to the safe operation of aircraft on the apron the information will be given to each aircraft from TWR or KASTRUP APRON.

The "Local Regulations" are published and updated by:

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

e. Runway Classification

RWY NR	RWY Code	Type
04L	4E	PA-2
04R	4E	PA-1
12	4E	PA-1
22L	4E	PA-3B
22R	4E	PA-1
30	4E	PA-1

f. Marshaller assistance

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

Signals from the marshaller must be complied with. The marshalls are recognizable by wearing high red-orange high visible clothing.

Marshaller assistance is compulsory, after instruction from ATC, for general aviation aircraft during taxiing.

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

g. Taxiing

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

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

On taxiways and stands, aircraft must follow the yellow guidelines. However, aircraft with MTOM of 7,000 KGS and below may deviate from the guidelines as per instruction from ATC or the Marshaller.

Aircraft must not perform powered U-turns on taxiways in the apron areas.

Flybesætningsmedlemmer skal bære advarselsklæder/synlighedsbeklædning, mens de foretager inspektion omkring flyet før afgang.

Synlighedsbeklædningen og dækningsgraden, skal som minimum dække overdelen af kroppen.

Synlighedsbeklædning som bæres på overdelen af kroppen, skal være lukket.

Farven på synlighedsbeklædningen skal være fluorescerende gul, orange eller rød.

Hvor en lokal bestemmelse er af betydning for den sikre gennemførelse af luftfartøjs trafikken på forpladser, vil oplysning herom blive givet til hvert enkelt luftfartøj fra TWR eller KASTRUP APRON.

"Lokale Bestemmelser" udgives og revideres løbende af:

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

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY Kode	Type
04L	4E	PA-2
04R	4E	PA-1
12	4E	PA-1
22L	4E	PA-3B
22R	4E	PA-1
30	4E	PA-1

f. Marshaller assistance

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

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

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

Herudover er marshaller assistance/FOLLOW ME køretøj kun til rådighed efter anmodning, for rulning og parkering, undtagen når det er obligatorisk for den pågældende standplads.

g. Rulning

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

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

På rulleveje og standpladser, skal luftfartøjer følge de gule kørestriber. Dog må luftfartøjer med en MTOM på 7,000 kg eller derunder afvige fra de gule kørestriber, som afgivet per instruktion fra ATC eller fra marshallertjenesten.

På rulleveje i forpladssområdet må luftfartøjer ikke udføre 180 graders drej ved egen motorkraft.

In the apron areas minimum engine power shall be used as far as possible, and use of reverse thrust for manoeuvring to and from a stand is not permitted.

Anti-collision lights must be activated whenever engines are operating.

Towing by tractor is mandatory when moving jet aeroplanes between the northern part of the airport and Maintenance Area South.

Aircraft movements must never coincide on adjacent aircraft stands with overlapping safety lines. Aircraft must not simultaneously taxi into and/or taxi out/pushback from any two adjacent stands.

Taxi-out or pushback from aircraft stands must not be executed without approval from KASTRUP APRON on FREQ 121.905.

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

Helicopters with wheel undercarriage must not perform hover-taxiing.

h. Parking

When taxiing onto a stand with marshaller assistance the pilot-in-command must ignore handsignals from ground personnel other than authorized marshallsers.

Some stands are provided with guide-markings on the surface, intended for parking into the wind of certain aircraft types. Marshaller assistance is compulsory when using these markings.

Multi-engine propeller aeroplane are requested to enter stand with one engine operating only.

In strong crosswind conditions, requests for parking into the wind will be approved only for certain aircraft types and under provision that:

- the aircraft owner/operator can substantiate either a technical, structural or operational need for such parking, and
- the aircraft stand is designated for such parking.

For approval contact KASTRUP APRON.

When an aircraft has stopped "on-block" the main engines must be shut down as and simultaneously high intensity strobelights, logo lights and floodlights that may effect the vision of other pilots, drivers or others in the vicinity, must be switched off.

Aircraft taxiing onto stands B10, B15 and B17 must be accompanied by a FOLLOW ME vehicle while crossing the service road.

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

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

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

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

Manøvrer med luffartøjer må ikke finde sted samtidig på tilstødende standpladser med overlappende sikkerhedslinier. Luffartøjer må ikke samtidig rulle ind i og/eller rulle ud/"pushback" fra tilstødende standpladser.

Udrulning eller "pushback" fra standpladser må ikke finde sted uden tilladelse fra KASTRUP APRON på frekvens 121.905.

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

Helikopter med hjulunderstel må ikke udføre "hover-taxiing"

h. Parkering

Ved rulning ind i en standplads med marshaller assistance skal luffartøjførereren ignorere håndsignalere fra jordpersonale som ikke er autoriserede marshallsers.

Nogle standpladser er udstyret med specielle afmærkninger på jorden til vejledning under parkering for visse typer af flyvemaskiner. Marshallerassistance er obligatorisk ved anvendelse af disse afmærkninger.

Flermotorede propelflyvemaskiner anmodes om at bruge kun en motor ved indkørsel på standpladsen.

Anmodning om parkering mod vindretningen under forhold med stærk sidevind vil kun blive imødekommet for visse typer flyvemaskiner og under forudsætning af at:

- luffartøjsejeren/operatøren kan dokumentere enten et tekniske, strukturelle eller operationelle behov for at parkere mod vindretningen, og
- standpladsen er bestemt for sådan parkering.

For godkendelse kontakt KASTRUP APRON.

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

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

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

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

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

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

i. Push-back/Start up

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Copenhagen/Kastrup operates according to A-CDM standards. A continuous and fully automatic data exchange with the Network Manager Operations Center (NMOC) is established.

This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, which allow for more accurate and efficient calculation of the CTOT (when applicable) due to the use of local target take-off times (TTOT). The basic NMOC procedures continue to apply but NMOC will take the local TTOT into consideration for CTOT calculation and will try to adjust it accordingly.

Advanced Network Integrated-Airport (ANI-Airport)

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

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

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

This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, allowing thus a more accurate and efficient calculation of slot allocation. The basic NMOC procedures continue to apply but NMOC will take the local

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

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

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

i. "Push-back"/Opstart

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Københavns Lufthavn opererer i overensstemmelse med A-CDM standarder. Løbende og fuldautomatisk data udveksling med Network Manager Operations Center (NMOC) er etableret.

Denne data udveksling giver meget præcise forudsigelser af landings- og afgangstider, hvilket giver en mere nøjagtig og effektiv udregning af CTOT ved brug af lokal target take-off times (TTOT). De normale NMOC procedurer benyttes fortsat, men NMOC benytter også den lokale TTOT i udregningen af CTOT og justerer derefter.

Advanced Network Integrated-lufthavn (ANI-lufthavn)

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

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

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

Denne dataoverførsel muliggør meget præcise tidlige forudsigelser af landing og afgang, hvilket dermed tillader en mere præcis og effektiv beregning af slotallokering. De grundlæggende NMOC-procedurer fortsætter med at gælde,

TTOT (Target Take Off Time) into consideration for CTOT (Calculated Take Off Time) calculation and will try to adjust it accordingly.

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

DPI and API messages include TOBT, TSAT (Target Start Approval Time), TTOT as well as information on the arrival or departure flights and airport resources.

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

Definitions

TOBT (Target off-Block Time) - The time that an AO or GHA estimates that an aircraft will be ready, all doors closed, boarding bridge removed, push-back vehicle available and ready to start-up & push-back/taxi immediately upon receipt of ATC clearance. TOBT is displayed on DGS 30 minutes prior to the TOBT.

TSAT (Target Startup Approval Time) - The time provided by ATC that an aircraft can expect start-up & push-back/taxi approval. TSAT is displayed on the automatic DGS when pilot has called for start/push-back.

TOBT and TSAT requirements

Irrespective of the TSAT, the aircraft must be ready for departure at the TOBT +/- 5 minutes as the TSAT may be revised forward at short notice. Any time the TOBT or TSAT cannot be met, or an earlier departure is required, the TOBT must be updated expeditiously by the airline operator/ground handler.

Departure Clearance

Departure Clearance should be requested via Data Link Departure Clearance (DCL) at TOBT - 30 minutes. If DCL is not available, Departure Clearance shall be requested via RTF/Clearance Delivery (119.905) at TOBT - 30 minutes.

Start & Push-back/Taxi Clearance

Pilots must report/be ready for start & push-back/taxi at TOBT +/- 5 minutes. KASTRUP APRON on FREQ 121.905 will approve start & push-back/taxi or advise the pilots of the current TSAT. Aircraft leaving the stand by own power shall obtain taxi instruction only, except in de-icing situations, where the aircraft shall obtain start up approval as well, see AIP Denmark AD 2 - EKCH 20. Local Aerodrome Regulations, Item 5.6 - De-icing of Aircraft. Permission to push-back or taxi-out from a stand or position

men NMOG vil tage den lokale TTOT (Target Take Off Time) i betragtning ved beregning af CTOT (Calculated Take Off Time) og vil forsøge at justere den derefter.

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

DPI- og API-beskeder inkluderer TOBT, TSAT (Target Start Approval Time), TTOT samt information om ankomst- eller afgangsflyvninger og lufthavnsressourcer.

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

Definitioner

TOBT (Target off-Block Time) – Tiden hvor AO eller GHA estimerer at luftfartøjet vil være klar, alle døre er lukkede, boarding broer flyttet, push-back traktorer er klar start-up & push-back/taxi umiddelbart efter modtagelse af ATC klarering. TOBT bliver vist på DGS 30 minutes før TOBT.

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

TOBT and TSAT krav

Uanset en given TSAT, må luftfartøjet være klar til afgang ved TOBT +/- 5 minutter, da TSAT kan ændres fremad med kort varsel. Hver gang en TOBT eller TSAT ikke kan imødekommes, eller en tidligere afgang ønskes, skal TOBT opdateres igennem luftfartsselskabet eller ground handleren.

Afgangsklareringer

Anmodninger om afgangsklareringer skal fremsendes via Data Link Departure Clearance (DCL) senest TOBT - 30 minutter. Hvis DCL ikke er tilgængelig skal anmodning om afgangsklarering fremsendes via RTF/Clearance Delivery (119.905) senest TOBT - 30 minutter.

Start & Push-back/Taxi klarering

Piloter skal meddele og være klar for start & push-back/taxi ved TOBT +/- 5 minutter. KASTRUP APRON på frekvens 121.905 meddeler tilladelse til start & push-back/taxi eller adviserer piloterne om den gældende TSAT. Luftfartøjer der forlader standpladserne ved egen kraft skal kun anmode om taxi instruktioner, med mindre at der også skal de-ices, hvorunder luftfartøjer også skal anmode om start up, se AIP Danmark AD 2 - EKCH, 20. Local Aerodrome Regulations, pkt. 5.6 - De-icing of Aircraft. Anmodning om til-

must not be requested unless the tractor/aircraft is ready to perform the manoeuvre immediately. Await activation of squawk until push-back or taxi clearance has been obtained.

Jet aircraft

On nose-in/push-back stands, jet engine start-up must take place only after permission has been obtained from the ground personnel, unless APU is unserviceable or the aircraft is not fitted with APU.

Propeller aircraft

Start up of multi-engine propeller aeroplane must always be executed in such a way that the noise around the aeroplane is reduced as much as possible.

- a. On nose-in/push-back stands, one engine only must be started on the stand. Start up of the remaining engines shall wait until after push-back.
- b. On turn-in/turn-out stands, it is requested to start one engine only on the stand.

Other regulations

Aeroplanes pushing back from stands A4, A6, A8, A18, A19, A20, A21 and A22 must not start the engines until the aeroplane has been placed at one of the designated start up positions on the taxiway, properly aligned with the centre-line.

Within the period 2200-0500 (2100-0400) aircraft departing stands A30, A31, A32, A33 and A34 must not start-up engines until the aircraft is placed at position Z4.

- j. Use of auxiliary power unit (APU)
Use of APU on aircraft stands shall be limited as much as possible.
Start up or shut down of APU is forbidden while refuelling the aircraft.

APU may be used:

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

Exemptions:

When the outside air temperature (OAT) is below -10°C or above +25°C or the airport supply of power/air conditioning is unserviceable, APU may be used instead as follows:

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

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

Dispensation:

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

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

Jet luffartøjer

På nose-in/push-back standpladser skal start af jet motorer først finde sted efter at tilladelse er modtaget fra jordpersonalet, med mindre APU ikke kan benyttes eller at luffartøjet ikke er understyret med APU.

Propel luffartøjer

Start up af multi-engine propeller luffartøjer må kun finde sted under hensyntagen til at støj i de nære omgivelser reduceres mest muligt.

- a. På nose-in/push-back standpladser, startes kun en motor på standpladsen. Start up af øvrige motorer foretages efter push-back.
- b. På turn-in/turn-out standpladser, anmodes om at kun en motor startes på standpladsen.

Andre bestemmelser

Flyvemaskiner der skubbes ud fra standpladserne A4, A6, A8, A18, A19, A20, A21 og A22 må ikke starte motorene før de er blevet placeret på en af de til formålet bestemt "start up" positioner på rullevejen og samtidig opstillet på dennes centerlinje.

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

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

APU må benyttes:

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

Undtagelser:

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

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

Information om udenørs temperatur og tilstand af lufthavnens strøm og luftkonditioneringsudstyr skal indhentes fra Airside Operations FREQ 131.405 MHZ

Dispensation:

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

Handling services:

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

k. KASTRUP APRON

Crossing of activated stopbars is prohibited.

1. Aircraft traffic on Apron North requires prior permission from KASTRUP APRON. A permission obtained from KASTRUP APRON is to be treated in content like an instruction and is to be observed.
2. During peek hours 3 units may be active to control the traffic on Apron North:

- Sequence planner
- Outbound position (controls all of the outbound traffic)
- Inbound position (controls all of the inbound traffic)

Each of the positions is responsible for its own traffic and will provide apron service on the corresponding frequency.

3. KASTRUP APRON will provide taxi-instructions in Apron North until its area of responsibility.
4. During periods with low traffic intensity one or two positions may be responsible for all three area, but apron service will be provided on three separated frequencies simultaneously. The frequencies will be combined by ATC.

l. KASTRUP TOWER

1. During parallel runway operations two runwaycontrollers, call-sign "Kastrup Tower", are active each with their own runway and area of responsibility.

Note: During single runway operations special rules and areas will be in force.

2. Normally one ground controller, call-sign "Kastrup Tower", is active with his own area of responsibility. All in- and outbound traffic can expect to be instructed to change to this ground controller, call-sign "Kastrup Tower" from "KASTRUP APRON" or from another "Kastrup Tower".

Pilots shall not change frequency without ATC instructions.

3. During periods with low traffic intensity one runwaycontroller may be responsible for all areas, therefore all frequencies will be combined by ATC.
4. Crossing of activated stopbars is prohibited. Traffic may proceed only after ATC clearance and when the stopbar light is switched off.

Handling service:

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

k. KASTRUP APRON

Al krydsning af aktive stopbars er forbudt.

1. Trafik med flyvemaskiner på Apron Nord, kræver en forudgående tilladelse fra KASTRUP APRON. En tilladelse kan rekvireres fra KASTRUP APRON og skal efterleves som indholdet i en instruks.
2. I perioder med spidsbelastning af trafik kan op til 3 enheder være aktive i kontrollen af trafik på Apron Nord:

- Sequence planner
- Udgående position (kontrollerer al udgående trafik)
- Indgående position (kontrollerer al indgående trafik)

Hver af positionerne er ansvarlig for dets eget område af trafik og vil yde apron service på tilhørende frekvens.

3. KASTRUP APRON vil yde taxi-instruktioner til Apron Nord indtil dets området for fordeling af ansvar
4. I perioder med lav trafikafvikling kan en eller to positioner være ansvarlig for alle tre positioner. Dog vil apron service blive ydet på tre adskilte frekvenser uafbrudt. Disse frekvenser vil blive sammenholdt af ATC.

l. KASTRUP TÅRN

1. Ved parallel bane operationer, kan to flyveledere, kaldesignal "Kastrup Tower", være aktive med hver deres bane samt have hver deres område for deling af ansvar

Note: Ved enkelt bane operationer vil specielle regler og områder være i kraft.

2. Normalt vil en ground flyveleder, kaldesignal "Kastrup Tower", være aktiv med hans område af ansvar. Al ind- og udgående trafik kan forvente at blive instrueret i at skiftet over til denne ground flyveleder, kaldesignal "Kastrup Tower" fra "KASTRUP APRON" eller fra en anden enhed af "Kastrup Tower".

Piloter må ikke selv skifte frekvens uden ATS instruktion.

3. I perioder med lav trafik afvikling, kan en flyveleder være ansvarlig for alle områder. Disse frekvenser vil blive sammenholdt af ATC.
4. Al krydsning af aktive stopbars er forbudt. Trafik må kun fortsætte efter en ATC klarening og kun når stopbar lyset er slukket.

If the stopbar is out of service contingency measures are in force:

- a. Alternative taxiroute where the stopbar is working will be used first of all.
- b. If no alternative taxiroute is available a follow-me car will be used, with RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.
- c. If no follow-me car is available, the RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.

Arrival

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

Kastrup Tower will give permission to cross RWY 12/30. Depending on parking stand Kastrup Tower will allocate traffic to the western or eastern part of the aerodrome.

Departure

Kastrup Tower will give permission to cross RWY 12/30.

Operation in CTR

Request for VFR-operation in EKCH CTR east and south of VFR-route "Ellehammer" is not to be expected. VFR operation along with or north and west of VFR-route "Ellehammer" is to be expected if traffic situation allows.

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

Crossing of activated stopbars is prohibited. Traffic may proceed only after ATC clearance and when the stopbar light is switched off.

If the stopbar is out of service contingency measures are in force:

1. Alternative taxiroute where the stopbar is working will be used first of all.
 2. If no alternative taxiroute is available a follow-me car will be used, with RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.
 3. If no follow-me car is available, the RTF-confirmation to cross the stopbar with the information stopbar is out of service.
- m. ATIS (ARR and DEP) and DEP clearances via datalink

ATIS (ARR and DEP) and DEP clearances (DCL) via datalink (ARINC/SITA) are available. Aircraft equipped with ACARS compliant with ARINC 623 Protocol will be able to use the datalink service. If unsuccessful, request DCL by voice from ATC.

Såfremt at en stopbar er ude af drift, vil nødprocedure gælde som følgende:

- a. Alternativ taxirute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktionel.
- b. Såfremt ingen alternativ taxirute er til rådighed, vil en follow-me vogn give RTF-konfirmationer, om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.
- c. Såfremt der ikke er nogen follow-me vogn tilrådighed, gives RTF-konfirmation om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.

Ankomst

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

Kastrup Tårn vil give tilladelse til at krydse RWY 12/30, alt afhængig af hvilken parkerings stand, som Kastrup Tower allokere trafikken med, enten til den vestlig eller den østlige del af lufthavnen.

Afgang

Kastrup Tårn vil give tilladelse til at krydse RWY 12/30.

Flyvning i CTR

Anmodning om VFR-flyvning i EKCH CTR øst og syd for VFR-rute "Ellehammer" kan ikke forventes efterkommet. VFR-flyvning langs med eller nord og vest for VFR-rute "Ellehammer" efterkommes såfremt trafiksituationen tillader det.

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

Al krydsning af aktive stopbars er forbudt. Trafik må kun fortsætte efter en ATC klarering og kun når stopbar lyset er slukket.

Såfremt at en stopbar er ude af drift, vil nødprocedure gælde som følgende:

1. Alternativ taxirute vil altid blive anvist, hvor stopbar er funktionel.
 2. Såfremt ingen alternativ taxirute er til rådighed, vil en follow-me vogn give RTF-konfirmationer, om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.
 3. Såfremt der ikke er nogen follow-me vogn tilrådighed, gives RTF-konfirmation om at krydse stopbar med information om, at den er ude af drift.
- m. ATIS (ARR og DEP) og DEP klareringer via datalink

ATIS (ARR og DEP) og DEP klareringer (DCL) via datalink (ARINC/SITA) er til rådighed. Luftfartøjer udstyret med ACARS, som passer til "ARINC 623 Protocol", kan anvende datalinktjenesten. Dersom det mislykkes - fremsættes anmodning om DCL til ATC på radioen.

n. Deicing of aircraft

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

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

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

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

- For Deicing TWY A:
 - Channel: 130.655/123.405.
 - Stop system: Yellow stop markings.
 - Post deicing procedure:

After receiving the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew, taxi forward in the deicing area and stop before the illuminated stop line to complete the post deicing procedures and checklists. When ready to exit the deicing area, call ATC for taxi clearance.

- For Deicing TWY B:
 - Channel: 131.655.
 - Stop system: Deicing traffic light showing green, amber or red light.
 - Post deicing procedure:

After receiving the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew, taxi forward in the deicing area and stop before the illuminated stopline to complete the post deicing procedures and checklists. When ready to exit the deicing area, call ATC for taxi clearance.

and

- For Deicing TWY V:
 - Channel: 131.980.
 - Stop system: INOGON (stop abeam INOGON) for ICAO code letter C and D aircraft. Yellow stop marking for ICAO code letter A and B aircraft.
 - Post deicing procedure:

Before taxiing away from the area, aircraft shall receive the "all clear" signal (thumbs up) from the ground crew and ATC taxi clearance.

The deicing areas are covered by a special friction surface, but still the braking action may be reduced due to deicing fluid.

n. Afisning af luftfartøjer

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

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

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

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

- For Deicing TWY A:
 - Kanal: 130.655/123.405.
 - Stopsystem: Gule stopmarkeringer.
 - Post-afisningsprocedure:

Efter at have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet, skal luftfartøjet køre fremad i afisningsområdet og stoppe før den oplyste stoplinje for at fuldføre post-afisningsprocedurer og tjeklister. Når luftfartøjet er klar til at forlade afisningsområdet skal ATC kontaktes for udrulningsklarering.

- For Deicing TWY B:
 - Kanal: 131.655.
 - Stopsystem: Afisningstrafiklys som viser grønt, gult eller rødt lys.
 - Post-afisningsprocedure:

Efter at have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet, skal luftfartøjet køre fremad i afisningsområdet og stoppe før den oplyste stoplinje for at fuldføre post-afisningsprocedurer og tjeklister. Når luftfartøjet er klar til at forlade afisningsområdet skal ATC kontaktes for udrulningsklarering.

og

- For Deicing TWY V:
 - Kanal: 131.980.
 - Stopsystem: INOGON (stop på tværs af INOGON) for ICAO kode fly C og D. Gul stopmarkering for ICAO kode fly A og B.
 - Post-afisningsprocedure:

Før udrulning fra området skal luftfartøjet have modtaget "fri bane" signalet (tommelfingeren opad) fra jordpersonalet og ATC udrulningsklarering.

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

o. Bird concentrations at the aerodrome
Airport surroundings.

The area north of the airport is built up with suburbs and Copenhagen City is located further north. A smaller suburban area is located south-east of the airport. These residential areas, together with other built-up and developed areas (industry, service businesses, infrastructure), constitute 58% of the land area within the 13 KM ICAO defined zone.

To the south, approximately ten square kilometers of agricultural land borders the airport. South-west of the airport are two larger forest areas. To the west, the large wetland Kalvebod Fælled (14 square kilometers) is located, and similarly large wetlands is Saltholm and Peberholm, separated to the east by The Sound (Øresund). Both areas are protected and serve as bird sanctuaries.

Birds at the airport

The most common birds hit by aircraft are kestrel, swallows, swift and skylark. They have all a very low severity according to the annual Risk Assessment Matrix.

Corvids occur in flocks all year round, and in some years, starlings appear in large numbers in the summer months.

At sunrise and sunset, there is a movement of gulls from the night-roosting site on Saltholm and Peberholm to a large foraging area north and west of the airport.

Tens of thousands of geese migrate over the airport, particularly in OCT - NOV and again in APR - MAY. Resting and wintering geese stay in the fields near the airport.

In JUL - AUG there is a daily feeding migration of wood pigeons over runway 04L-22R.

The Wildlife Controller reports to TWR about special bird occurrences and, if necessary, informs about which information should be broadcast on ATIS.

When broadcast is no longer needed, the Wildlife Controller requests TWR to remove a given information from ATIS.

Mitigation of birds

Two Wildlife Controllers are performing active wildlife control at the airfield H24, using mainly pyrotechnique, broadcasting distress call of selected birds and shotgun. The take-off runway is continuous monitored during daylight.

Bird strikes during takeoff and landing should be notified to TWR via radio, after which a Wildlife Controller will inspect the runway for bird remains.

o. Koncentration af fugle ved lufthavnen
Lufthavnens omgivelser

Området nord for lufthavnen er bebygget med forstæder og København City ligger længere mod nord. Et mindre forstadsområde ligger 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 som fuglereservater.

Fugle på lufthavnen

De hyppigste fugle, der bliver ramt af fly, er tårnfalk, svaler, mursejler og sanglærke. De har alle, ifølge den årlige risikomatrix, en meget lav alvorlighed.

Kragefugle forekommer året rundt i flokke, og i visse år optræder stære talrigt i sommermånederne.

Omkring solopgang og solnedgang er der et overnatningstræk af måger fra natrastepladserne på Saltholm samt Peberholm og ud til et stort fødesøgningsområde nord og vest for lufthavnen.

Navnlig i OCT - NOV og igen i APR - MAY trækker titusinder af gæs over lufthavnen. Rastende og overvintrende gæs opholder sig på markerne nær lufthavnen.

I JUL - AUG er der et dagligt fødesøgningstræk af ringduer over bane 04L-22R.

Wildlife Controller melder til TWR om særlige fugleforekomster og informerer ved behov om, hvilken information der skal udsendes på ATIS.

Når der ikke længere er behov for udsendelse, anmoder Wildlife Controller TWR om, at fjerne en given information fra ATIS.

Mitigering af fugle

To Wildlife Controllere udfører aktiv fuglekontrol på lufthavnen H24, hovedsagelig ved hjælp af pyroteknik, afspilning af fugles angsts-krig og haglgevær. Startbanen overvåges kontinuerligt i dagslys.

Bird strikes under start og landing bedes meddelt til TWR over radio, hvorefter en Wildlife Controller inspicerer banen for fuglerester.

1. Noise Abatement Provisions for Copenhagen Airport Kastrup

1.1 General provisions.

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

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

The provisions are divided into three parts:

- I. Rules for use of the runway system
- II. Take-off and landing restrictions
- III. Reporting

As regards engine run-ups and use of APU, see Local Regulations for Copenhagen Airport, Kastrup and AIP Denmark AD 2 - EKCH-6/8 - 20. Local Aerodrome Regulations.

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

Chapter 7 of BL 3-40 reads as follows:

"7. Punishment

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

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

1. Støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup

1.1 Generelle bestemmelser.

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

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

Bestemmelserne er inddelt i 3 afsnit:

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

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

Note: De støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup, er fastsat i medfør af luftfartslovens § 82, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, og Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 3-40, Bestemmelser om begrænsning af støjgener fra kontrollerede flyvepladser, 2. udgave af 17. marts 2003.

Afsnit 7 i BL 3-40 lyder således:

"7. Straf

7.1 Med bøde straffes i medfør af luftfartslovens paragraf 149, stk. 9, den der forsætligt eller ved grov uagtsomhed overtræder bestemmelserne i afsnit 4 i denne BL.

7.2 Selskaber m.v. (juridiske personer) kan straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person eller en hertil knyttet person som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende kan en ejer af en enkeltmandsvirksomhed straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller en til virksomheden knyttet person som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvælingsstraf."

I. Rules for the use of the runway system

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

1. General provisions

1.1 RWY 04L/R and 22L/R are preferential runways.
1.2 The preferential runways shall be used to the greatest extent possible.

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

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

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

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

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

2.2.2 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22R shall be used for take-off and RWY 22L for landing unless one of the runways cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, or runway conditions. However, ATC can make use of parallel operations.

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

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

- a. the crosswind component on the preferential runways exceeding 15 KT,
- b. reported RWYCC lower than 5 on any third of the preferential runways,
- c. the meteorological conditions being below minima for landing on the preferential runways,
- d. snow clearance,
- e. disabled aircraft,
- f. work on runways or taxiways,
- g. in connection with inspection or test of landing systems and procedure validation flights or
- h. the condition of the runways.

2.2.4 RWY 30 may, however, be used for landing without restrictions.

2.2.5 A request for permission to deviate from the above provisions will be granted if the pilot-in-command claims safety reasons.

I. Regler for anvendelse af banesystemet

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

1. Generelle bestemmelser

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

1.2 Præferencebanerne skal anvendes i størst mulig udstrækning.

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. at tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT,
- b. at den rapporterede RWYCC er lavere end 5 på en hvilken som helst tredjedel af præferencebanerne,
- c. at vejrforholdene er under minima for landing på præferencebanerne,
- d. snerydning,
- e. flyhavari,
- f. arbejde på baner eller rulleveje,
- g. i forbindelse med inspektion eller test af landings-systemer og procedurevalideringsflyvninger eller
- h. banernes tilstand.

2.2.4 Bane 30 kan dog anvendes til landing uden restriktioner.

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

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

3.1 The following provisions shall apply to all aeroplanes:

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

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

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

3.1.3 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22L shall be used for take-off and landing unless it cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, runway conditions, when 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 is planned as alternate airport and RWY 04L/R - 22L/R are no longer available after the flight has commenced and the use of any other alternate airport is not possible;
- c. For landing in case the aeroplane has experienced reduced airworthiness during flight, and the pilot-in-command estimates it necessary to land;
- d. For landing when the pilot-in-command declares an emergency situation.

II. Take-off and landing restrictions

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

The restrictions are divided into three parts:

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

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

3.1 Følgende bestemmelser gælder for alle flyvemaskiner:

3.1.1 Start må kun finde sted, hvis en forhåndsgodkendelse er udstedt af Københavns Lufthavne A/S - se afsnit II, pkt. 2.3.

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

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

3.1.3 Når bane i brug er bane 22L/R, skal bane 22L anvendes til start og landing, medmindre en af banerne ikke kan anvendes på grund af snerydning, flyhavari, arbejde på banen, banens tilstand, når bane 22L benyttes til CAT II+III indflyvninger eller når en ekstraordinær trafiksituation giver anledning til forsinkelser på over 1 time.

3.1.4 Bane 12 og bane 30 er lukket for start og landing. Bane 30 kan dog anvendes til landing, når tværvindskomponenten på præferencebanerne overstiger 15 KT, eller hvis præferencebanerne ikke er til rådighed på grund af flyhavari, snerydning, arbejde på banerne, mv.

3.1.5 Bane 12 og bane 30 må dog anvendes i følgende tilfælde:

- a. Til start og landing ved livsvigtige flyvninger, såsom ambulance- og transplantationsflyvninger eller lignende flyvninger, hvis bane 04L/R - 22L/R ikke er til rådighed.
- b. Til landing i tilfælde, hvor Københavns Lufthavn, Kastrup, er planlagt som alternativ lufthavn, og bane 04L/R - 22L/R ikke længere er til rådighed, efter at flyvningen er påbegyndt, og anvendelse en anden alternativ lufthavn ikke er mulig.
- c. Til landing i tilfælde, hvor flyvemaskinen har fået nedsat sin luftdygtighed, og luffarstøjchefen anser det for påkrævet at lande.
- d. Til landing, når luffarstøjchefen 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 luffarstøjchefen afvige fra bestemmelserne i afsnit II, hvis det skønnes nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager.

Restriktionerne er inddelt i 3 afsnit:

1. Restriktioner gældende for jetflyvemaskiner uanset vægt og for propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM på 11.000 kg eller derover.
2. Restriktioner i perioden 2300-0600 dansk tid gældende for alle fastvingede flyvemaskiner uanset vægt.
3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere.

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

1.1 Landing restrictions

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

Propeller and turboprop aeroplanes: 1500 FT

Jet aeroplanes : 2500 FT

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

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

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

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

1.2 Take-off restrictions

1.2.1 RWY 22L:

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

1.2.1.b Departure shall be performed with climb on RWY track to pass DME KAS 2.0 (LEVDO 55 33 55.70N 012 34 29.80E) before turn is commenced.

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

1.2.2 RWY 22R:

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

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

1.2.3 RWY 12:

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

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

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

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

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

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

1.1 Landingsrestriktioner

1.1.1 I forbindelse med indflyvning til landing (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

Jetflyvemaskiner:2.500 FT

1.1.2 Motorreversering ud over tomgangsreversering (idle reverse) er kun tilladt af sikkerhedsmæssige årsager.

Note: For propel- og turboprop flyvemaskiner angiver idel reverse propeller i beta range og motorydelse i tomgang.

1.1.3 Visuel indflyvning til bane 04L/04R skal foretages inden for sektorgrænserne som vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System.

Note: Visuelle landinger, som krydser sektorgrænserne, vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2 Startrestriktioner

1.2.1 Bane 22L:

1.2.1.a Start skal påbegyndes fra TWY V1 eller V2.

1.2.1.b Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (LEVDO 55 33 55.70N 012 34 29.80E), før drej påbegyndes.

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

1.2.2 Bane 22R:

1.2.2.a Start skal foretages med stigning i banens retning indtil passage af DME KAS 2.0 (RUBAT 55 34 08.50N 012 34 03.90E), før drej påbegyndes.

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

1.2.3 Bane 12:

1.2.3.a Start skal påbegyndes fra TWY K3.

1.2.3.b Hvis instrueret af ATC, må propel- og turboprop flyvemaskiner påbegynde start fra TWY K2 eller TWY D.

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

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

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

1.2.4 RWY 30:

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

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

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

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

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

2.1.1 RWY 04R:

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

2.2 Limitations in the maximum sound pressure level.

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

2.2.2 Early arriving flights with scheduled landing after 0600 Danish time are exempted from the provision above. Delayed flights with scheduled take-off and landing before 2300 Danish time are exempted from the provision above in the period 2300-0100 Danish Time.

2.2.3 Violations of the maximum A-weighted sound pressure level will be accepted if caused by flight safety conditions, runway utilization (due 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.

1.2.4 Bane 30:

1.2.4.a Start skal påbegyndes fra TWY G1.

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

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

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

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

2.1.1 Bane 04R:

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

2.2 Begrænsninger i det maksimale lydtrykniveau.

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

2.2.2 Tidligt ankomende flyvninger med planlagt landing efter kl. 0600 dansk tid er undtaget fra ovennævnte bestemmelse. Forsinkede flyvninger med planlagt start og landing før kl. 2300 dansk tid er undtaget fra ovennævnte bestemmelse i perioden 2300-0100 dansk tid.

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

2.3 Forhåndsgodkendelse til start i natperioden

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

2.3.2 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 is permitted.

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

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

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

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

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

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

2.3.4 Forhåndsgodkendelse kræves ikke til landing.

3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere

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

- Start og landing for livsvigtige flyvninger, såsom eftersøgnings- og regnings-, hospitals-, stats-, Medevac eller humanitære flyvninger.
- Start og landing i forbindelse med sikkerhedskontrol af lufthavnsområdet.
- Landing, hvor farstøjchefen udsender en nød- eller il-melding

3.2 Anvendelse af banesystemet i perioden 0600-2300 dansk tid

3.2.1 Start skal påbegyndes fra designerede startpositioner undtagen for bane 30, hvor start fra PSN TWY G2 er tilladt.

3.2.2 Udflyvning skal ske i baneretningen undtagen for bane 22L og bane 30, hvor udflyvning i henholdsvis baneretning 04 og 12 er tilladt.

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

3.2.4 Landing må kun finde sted på banerne.

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

3.3.1 Lufthavnen er lukket for helikoptertrafik..

III. Reporting

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

1.1 The ATC KØBENHAVN shall notify the Danish CAA:

- a. every clearance according to the provisions in Part I, cf. items 2.2.5, 3.1.5 and Part 2, special meteorological conditions such as CBs, significant wind variations etc. and safety reasons, and emergency situations, cf. Part II items 3.1.
- b. every clearance deviating from the provisions listed in Part I and II,
- c. when observed that a pilot-in-command has misunderstood or did not follow the instructions related to the above noise abatement provisions for Copenhagen Airport, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S (Copenhagen Airports) reporting to the Danish CAA

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

- a. an aeroplane causes a noise level above the one allowed, cf. Part II, item 2.2.
- b. an aeroplane takes off within the period 2300-0600, Danish time without having the necessary advance approval, cf. Part II, item 2.3.
- c. an aeroplane after take-off from RWY 12, 22L/R or 30 crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, items 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d and 1.2.4.b.
- d. an aeroplane during landing on RWY 04L/R crosses the sector boundaries shown on page AD 2 EKCH Noise Monitoring System, cf. Part II, item 1.2.3.
- e. an aeroplane has been observed to use reverse thrust exceeding idle reverse, cf. Part II, item 1.1.2.
- f. a helicopter has been observed to deviate from the provisions in Part II, item 3.2.3.

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

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

III. Rapportering

1. ATC Københavns rapportering til Trafikstyrelsen

1.1 ATC København skal underrette Trafikstyrelsen om:

- a. enhver klarering i henhold til bestemmelserne i afsnit I, jf. pkt. 2.2.5, 3.1.5, og de i afsnit II omtalte særlige vejrforhold såsom CB'er, betydelige vindvariationer mv. og sikkerhedsgrunde samt nødsituationer, jf. afsnit II pkt. 3.1.
- b. enhver klarering, der afviger fra bestemmelserne i afsnit I og II,
- c. når det observeres, at en luftfartøjschef har misforstået eller ikke har fulgt instruktioner, der relaterer sig til ovennævnte støjbegrænsende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup.

2. Københavns Lufthavne A/S' rapportering til Trafikstyrelsen

2.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, hvis

- a. en flyvemaskine forårsager et støjniveau, der er højere end det tilladte, jf. afsnit II, pkt. 2.2,
- b. en flyvemaskine starter inden for perioden 2300-0600 dansk tid uden at have fået den nødvendige forhåndsgodkendelse, jf. afsnit II, pkt. 2.3,
- c. en flyvemaskine efter start fra bane 12, 22L/R eller 30 krydser sektorgrænserne vist på kortet AD EKCH Noise Monitoring System, jf. afsnit II, pkt. 1.2.1.b, 1.2.2.a, 1.2.3.d og 1.2.4.b.
- d. en flyvemaskine under landing på bane 04L/R krydser sektorgrænserne vist på kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, jf. afsnit II, pkt. 1.2.3,
- e. det er blevet observeret, at en flyvemaskine har anvendt motorreversering ud over tomgangsreversering, jf. afsnit II, pkt. 1.1.2, og
- f. det er blevet observeret, at en helikopter har afvejet fra bestemmelserne i afsnit II, pkt. 3.2.3.

3. Trafikstyrelsens opfølgning på rapportererne

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