

DENMARK

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

VFR Flight Guide (VFG) AIRAC AMDT 07/26

Publication Date: 28 MAY 2026

Effective Date: 09 JUL 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GEN 0.5 - Danger Area ED D 46B withdrawn.

Aerodromes - AD

- EKBI - CS Billund Tower corrected on VAC.
- Orange ATC service boundary marking withdrawn from charts.
- EKCH - Transponder Operating Procedures added in subsection 16. Local Regulations/Remarks.
- EKRK - Changed website in subsection 4. Operational hours.
- THR ID LGT information withdrawn on ADC.
- Editorial change.
- EKRD - Changed email, in subsection 5. Customs/Immigration.
- Editorial change.
- EKSB - Mitigation of birds added in subsection 16. Local Regulations/Remarks.
- EKSP - Change in subsection 9. Rescue and Fire Fighting Service.

Ikrafttrædelsesdato: 09 JUL 2026

Vedlagte sider skal indsættes i VFG på ikrafttrædelsesdatoen

Denne AIRAC AMDT indeholder ændringer til:

Generelt - GEN

GEN 0.5 - Fareområde ED D 46B nedlagt.

Aerodromes - AD

- EKBI - CS Billund Tower rettet på VAC.
- Orange ATC service boundary making nedlagt på kort.
- EKCH - Procedurer for anvendelsen af transponder tilføjet i underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger.
- EKRK - Ændring af hjemmeside i underafsnit 4. Tjenestetider.
- THR ID LGT information nedlagt på ADC.
- Redaktionel ændring.
- EKRD - Ændring af email, i underafsnit 5. Told/Pas.
- Redaktionel ændring.
- EKSB - Mitigering af fugle tilføjet i underafsnit 16. Lokale regler/Bemærkninger.
- EKSP - Ændring i underafsnit 9. Brand og redningstjeneste.

Destroy the following pages:
Annuller følgende sider:

GEN 0.2 - 1	11 JUN 26
GEN 0.4 - 1	11 JUN 26
GEN 0.4 - 2	11 JUN 26
GEN 0.4 - 3	11 JUN 26
GEN 0.4 - 4	14 MAY 26
GEN 0.5 - 3	14 MAY 26
GEN 0.5 - 4	11 JUN 26
AD 2. EKBI - VAC	22 JAN 26
AD 2. EKBI - ADC	11 JUN 26
AD 2. EKBI - APDC	11 JUN 26
AD 2. EKBI - HELC	11 JUN 26
AD 2. EKCH - 13	19 MAR 26
AD 2. EKCH - 14	19 MAR 26
AD 2. EKCH - 15	19 MAR 26
AD 2. EKCH - 16	14 MAY 26
AD 2. EKCH - 17	19 MAR 26

Insert the following pages:
Indsæt følgende sider:

GEN 0.2 - 1	09 JUL 26
GEN 0.4 - 1	09 JUL 26
GEN 0.4 - 2	09 JUL 26
GEN 0.4 - 3	09 JUL 26
GEN 0.4 - 4	14 MAY 26
GEN 0.5 - 3	14 MAY 26
GEN 0.5 - 4	09 JUL 26
AD 2. EKBI - VAC	09 JUL 26
AD 2. EKBI - ADC	09 JUL 26
AD 2. EKBI - APDC	09 JUL 26
AD 2. EKBI - HELC	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 13	19 MAR 26
AD 2. EKCH - 14	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 15	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 16	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 17	09 JUL 26

AD 2. EKCH - 18	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 18	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 19	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 19	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 20	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 20	09 JUL 26
AD 2. EKCH - 21	19 MAR 26	AD 2. EKCH - 21	09 JUL 26
		AD 2. EKCH - 22	09 JUL 26
AD 2. EKRK - 1	19 MAR 26	AD 2. EKRK - 1	09 JUL 26
AD 2. EKRK - 2	19 FEB 26	AD 2. EKRK - 2	19 FEB 26
AD 2. EKRK - ADC	27 NOV 25	AD 2. EKRK - ADC	09 JUL 26
AD 2. EKRD - 1	19 MAY 22	AD 2. EKRD - 1	09 JUL 26
AD 2. EKRD - 2	05 NOV 20	AD 2. EKRD - 2	09 JUL 26
AD 2. EKSB - 3	05 SEP 24	AD 2. EKSB - 3	09 JUL 26
AD 2. EKSP - 1	22 JAN 26	AD 2. EKSP - 1	22 JAN 26
AD 2. EKSP - 2	07 AUG 25	AD 2. EKSP - 2	09 JUL 26

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

A0871/26.

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

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

NIL.

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

A0871/26.

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

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

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		GEN 2		3.1 - 5	22 JAN 26
0.1 - 1	23 JAN 25	2.1 - 1	15 NOV 12	3.1 - 6	19 FEB 26
0.1 - 2	03 OCT 24	2.1 - 2	25 JAN 24	3.1 - 7	16 APR 26
0.1 - 3	5 APR 12	2.2 - 1	27 JAN 22	3.2 - 1	03 DEC 20
0.2 - 1	09 JUL 26	2.2 - 2	23 JAN 25	3.2 - 2	15 NOV 12
0.3 - 1	24 MAR 22	2.2 - 3	23 JAN 25	3.3 - 1	15 MAY 25
0.4 - 1	09 JUL 26	2.2 - 4	23 JAN 25	3.3 - 2	15 MAY 25
0.4 - 2	09 JUL 26	2.2 - 5	23 JAN 25	3.4 - 1	17 MAR 16
0.4 - 3	09 JUL 26	2.2 - 6	11 JUL 24	3.4 - 2	05 SEP 24
0.4 - 4	14 MAY 26	2.2 - 7	16 APR 26	3.4 - 3	18 APR 24
0.5 - 1	27 NOV 14	2.2 - 8	16 APR 26	3.5 - 1	12 JUN 25
0.5 - 2	14 MAY 26	2.2 - 9	11 JUL 24	3.5 - 2	12 JUN 25
0.5 - 3	14 MAY 26	2.2 - 10	23 JAN 25	3.5 - 3	02 NOV 23
0.5 - 4	09 JUL 26	2.2 - 11	23 JAN 25	3.6 - 1	19 MAY 22
0.6 - 1	15 MAY 25	2.2 - 12	11 JUL 24	3.6 - 2	3 SEP 15
0.6 - 2	30 NOV 23	2.3 - 1	15 MAY 25	3.6 - 3	3 SEP 15
		2.3 - 2	16 MAY 24	3.6 - 4	3 SEP 15
GEN 1		2.3 - 3	16 MAY 24	3.6 - 5	24 DEC 15
1.1 - 1	12 JUN 25	2.3 - 4	22 JAN 26	GEN 4	
1.1 - 2	12 JUN 25	2.3 - 5	16 MAY 24	4.1 - 1	15 NOV 12
1.2 - 1	11 AUG 22	2.4 - 1	30 OCT 25	4.1 - 2	02 OCT 25
1.2 - 2	11 AUG 22	2.4 - 2	30 OCT 25	4.1 - 3	02 OCT 25
1.2 - 3	11 AUG 22	2.4 - 3	30 OCT 25	4.1 - 4	27 NOV 25
1.2 - 4	11 AUG 22	2.5 - 1	10 JUL 25	4.1 - 5	02 OCT 25
1.2 - 5	11 AUG 22	2.5 - 2	10 JUL 25	4.1 - 6	30 OCT 25
1.2 - 6	12 JUN 25	2.5 - 3	12 JUN 25	ENR 1	
1.2 - 7	11 AUG 22	2.6 - 1	15 NOV 12	1.1 - 1	15 MAY 25
1.3 - 1	15 NOV 12	2.6 - 2	15 NOV 12	1.1 - 2	12 JUN 25
1.3 - 2	15 NOV 12	2.6 - 3	15 NOV 12	1.1 - 3	12 JUN 25
1.3 - 3	15 NOV 12	2.6 - 4	15 NOV 12	1.1 - 4	12 JUN 25
1.3 - 4	15 NOV 12	2.7 - 1	28 NOV 24	1.1 - 5	12 JUN 25
1.3 - 5	15 NOV 12	2.7 - 2	28 NOV 24	1.1 - 6	12 JUN 25
1.3 - 6	15 NOV 12	2.7 - 3	28 NOV 24	1.2 - 1	24 MAR 22
1.4 - 1	15 NOV 12	2.7 - 4	28 NOV 24	1.2 - 2	24 MAR 22
1.5 - 1	17 MAR 16	2.7 - 5	28 NOV 24	1.2 - 3	11 JUL 24
1.6 - 1	15 NOV 12	2.7 - 6	28 NOV 24	1.2 - 4	31 JAN 19
1.6 - 2	11 JUL 24	2.7 - 7	28 NOV 24	1.4 - 1	11 JUL 24
1.6 - 3	7 MAR 13	2.7 - 8	28 NOV 24	1.4 - 2	24 MAR 22
1.6 - 4	15 NOV 12	2.7 - 9	28 NOV 24	1.4 - 3	29 MAR 18
1.7 - 1	20 FEB 25	2.7 - 10	28 NOV 24	1.4 - 4	29 MAR 18
1.7 - 2	15 MAY 25	2.7 - 11	28 NOV 24	1.4 - 5	11 JUL 24
1.7 - 3	15 MAY 25	2.7 - 12	28 NOV 24	1.4 - 6	29 MAR 18
1.7 - 4	15 MAY 25	2.7 - 13	28 NOV 24	1.4 - 7	29 MAR 18
1.7 - 5	15 MAY 25	GEN 3		1.4 - 8	29 MAR 18
1.7 - 6	15 MAY 25	3.1 - 1	03 OCT 24	1.5 - 1	24 MAR 22
1.7 - 7	15 MAY 25	3.1 - 2	03 DEC 20	1.6 - 1	15 MAY 25
1.7 - 8	15 MAY 25	3.1 - 3	27 NOV 25	1.6 - 2	31 JAN 19
1.7 - 9	15 MAY 25	3.1 - 4	21 MAR 24	1.6 - 3	15 MAY 25
1.7 - 10	15 MAY 25				

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
1.6 - 4	15 MAY 25	5.4 - 8	11 JUN 26	EKYT - VAC	30 OCT 25
1.7 - 1	27 JAN 22	5.4 - 9	11 JUN 26	EKYT - ADC	23 JAN 25
1.7 - 2	23 MAR 23	5.4 - 10	11 JUN 26	EKYT - APDC	23 JAN 25
1.7 - 3	23 MAR 23	5.4 - 11	11 JUN 26	EKAH - 1	02 NOV 23
1.10 - 1	27 NOV 25	5.4 - 12	11 JUN 26	EKAH - 2	05 SEP 24
1.10 - 2	05 OCT 23	5.4 - 13	11 JUN 26	EKAH - 3	12 JUN 25
1.10 - 3	27 NOV 25	5.4 - 14	11 JUN 26	EKAH - 4	12 JUN 25
1.10 - 4	07 AUG 25	5.4 - 15	11 JUN 26	EKAH - VAC	05 SEP 24
1.10 - 5	05 OCT 23	5.4 - 16	11 JUN 26	EKAH - ADC	18 APR 24
1.12 - 1	15 MAY 25	5.4 - 17	11 JUN 26	EKAH - APDC	23 FEB 23
1.12 - 2	15 MAY 25	5.4 - 18	11 JUN 26	EKAH -	
1.12 - 3	15 MAY 25	5.4 - 19	11 JUN 26	GLIDER AREA	22 JAN 26
1.12 - 4	15 MAY 25	5.4 - 20	11 JUN 26	EKAT - 1	23 JAN 25
1.12 - 5	15 MAY 25	5.4 - 21	11 JUN 26	EKAT - 2	7 MAR 13
1.12 - 6	15 MAY 25	5.4 - 22	11 JUN 26	EKAT - VAC	22 JAN 26
1.12 - 7	15 MAY 25	5.4 - 23	11 JUN 26	EKAT - ADC	22 JAN 26
1.12 - 8	15 MAY 25	5.4 - 24	11 JUN 26	EKBI - 1	05 SEP 24
1.14 - 1	13 DEC 12	5.4 - 25	11 JUN 26	EKBI - 2	13 JUN 24
1.14 - 2	02 DEC 21	5.4 - 26	11 JUN 26	EKBI - 3	13 JUN 24
ENR 2		5.4 - 27	11 JUN 26	EKBI - 4	22 JAN 26
2.1 - 1	16 APR 15	5.4 - 28	11 JUN 26	EKBI - 5	16 APR 26
ENR 3		5.4 - 29	11 JUN 26	EKBI - VAC	09 JUL 26
3.1 - 1	13 DEC 12	5.4 - 30	11 JUN 26	EKBI - ADC	09 JUL 26
ENR 4		5.4 - 31	11 JUN 26	EKBI - APDC	09 JUL 26
4.1 - 1	12 JUN 25	5.5 - 1	27 NOV 25	EKBI - HELC	09 JUL 26
4.1 - 2	12 JUN 25	5.5 - 2	11 JUL 24	EKBI -	
4.4 - 1	27 NOV 25	5.5 - 3	15 JUN 23	Glider Areas	11 JUN 26
4.4 - 2	27 NOV 25	5.5 - 4	27 JAN 22	EKRN - 1	19 MAY 22
4.5 - 1	17 APR 25	5.6 - 1	13 APR 17	EKRN - 2	07 AUG 25
ENR 5		5.6 - 2	11 JUL 24	EKRN - 3	05 SEP 24
5.1 - 1	15 MAY 25	AD 1		EKRN - 4	02 OCT 25
5.1 - 2	15 MAY 25	1.1 - 1	13 DEC 12	EKRN - VAC	22 JAN 26
5.1 - 3	15 MAY 25	1.1 - 2	26 APR 18	EKRN - ADC	11 JUN 26
5.1 - 4	12 JUN 25	1.1 - 3	05 OCT 23	EKRN - APDC	11 JUN 26
5.1 - 5	12 JUN 25	1.1 - 4	05 OCT 23	EKEB - 1	11 JUN 26
5.2 - 1	15 MAY 25	1.2 - 1	04 SEP 25	EKEB - 2	11 JUN 26
5.2 - 2	22 JAN 26	1.2 - 2	06 OCT 22	EKEB - 3	11 JUN 26
5.2 - 3	15 MAY 25	1.2 - 3	06 OCT 22	EKEB - VAC	12 JUN 25
5.2 - 4	15 MAY 25	1.2 - 4	06 OCT 22	EKEB - ADC	11 JUN 26
5.3 - 1	05 SEP 24	1.2 - 5	06 OCT 22	EKEB - APDC	10 AUG 23
5.3 - 2	02 NOV 23	1.2 - 6	06 OCT 22	EKEB - HELC	10 AUG 23
5.3 - 3	02 NOV 23	1.3 - 1	11 JUL 24	EKEB - VFR	
5.4 - 1	19 MAY 22	1.3 - 2	11 JUL 24	ARR 08 / DEP 26	12 JUN 25
5.4 - 2	10 JUL 25	AD 2		EKEB - VFR	
5.4 - 3	10 JUL 25	EKYT - 1	17 APR 25	ARR 26 / DEP 08	12 JUN 25
5.4 - 4	11 JUN 26	EKYT - 2	03 OCT 24	EKHG - 1	17 APR 25
5.4 - 5	11 JUN 26	EKYT - 3	23 JAN 25	EKHG - 2	12 JUN 25
5.4 - 6	11 JUN 26	EKYT - 4	30 OCT 25	EKHG - 3	17 APR 25
5.4 - 7	11 JUN 26	EKYT - 5	30 OCT 25	EKHG - VAC	11 JUN 26
		EKYT - 6	30 OCT 25	EKHG - ADC	12 JUN 25
				EKHG - APDC	12 JUN 25

Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date	Page/Side	Date/Date
EKKL - 1	20 APR 23	EKRK - 2	19 FEB 26	EKSN - ADC	01 DEC 22
EKKL - 2	03 OCT 24	EKRK - 3	19 FEB 26	EKSN - APDC	01 DEC 22
EKKL - VAC	28 NOV 24	EKRK - 4	19 FEB 26	EKSV - 1	17 APR 25
EKKL - 5	29 JUL 10	EKRK - 5	19 FEB 26	EKSV - 2	19 JUL 18
EKKA - 1	19 FEB 26	EKRK - 6	23 JAN 25	EKSV - VAC	13 JUN 24
EKKA - 2	05 SEP 24	EKRK - 7	22 JAN 26	EKSV - ADC	17 JUN 21
EKKA - 3	05 SEP 24	EKRK - 8	19 FEB 26	EKSV - APDC	17 JUN 21
EKKA - VAC	22 JAN 26	EKRK - VAC	14 MAY 26	EKVJ - 1	16 APR 26
EKKA - ADC	22 JAN 26	EKRK - ADC	09 JUL 26	EKVJ - 2	16 APR 26
EKKA - APDC	05 SEP 24	EKRK - APDC	30 OCT 25	EKVJ - VAC	10 JUL 25
EKKA - Glider Areas	11 JUN 26	EKRK - HELC	04 SEP 25	EKVJ - ADC	16 APR 26
EKVD - 1	17 APR 25	EKLV - 1	10 AUG 23	EKVJ - APDC	07 NOV 19
EKVD - 2	20 MAR 25	EKLV - 2	10 AUG 23	EKSB - 1	05 SEP 24
EKVD - 3	30 OCT 25	EKLV - VAC	30 OCT 25	EKSB - 2	28 NOV 24
EKVD - VAC	30 OCT 25	EKLV - ADC	30 OCT 25	EKSB - 3	09 JUL 26
EKVD - ADC	30 OCT 25	EKLV - HELC	30 OCT 25	EKSB - VAC	19 FEB 26
EKVD - APDC	30 OCT 25	EKMB - 1	10 JUL 25	EKSB - ADC	31 OCT 24
EKPB - 1	31 OCT 24	EKMB - 2	10 JUL 25	EKSB - APDC	27 JAN 22
EKPB - VAC	18 APR 24	EKMB - VAC	28 NOV 24	EKTS - 1	17 APR 25
EKPB - 5	22 SEP 11	EKMB - ADC	10 JUL 25	EKTS - 2	14 JUL 22
EKCH - 1	19 FEB 26	EKMB - APDC	05 OCT 23	EKTS - VAC	15 MAY 25
EKCH - 2	27 NOV 25	EKLS - 1	19 MAY 22	EKTS - ADC	21 MAR 24
EKCH - 3	19 MAR 26	EKLS - VAC	19 MAR 26	EKTS - APDC	17 APR 25
EKCH - 4	27 NOV 25	EKLS - ADC	22 JAN 26	EKTD - 1	25 JAN 24
EKCH - 5	19 MAR 26	EKNM - 1	26 MAR 20	EKTD - 2	25 JAN 24
EKCH - 6	19 MAR 26	EKNM - 2	22 AUG 13	EKTD - VAC	05 SEP 24
EKCH - 7	14 MAY 26	EKNM - VAC	02 NOV 23	EKTD - ADC	25 JAN 24
EKCH - 8	14 MAY 26	EKNM - 5	15 JUL 10	EKST - 1	27 NOV 25
EKCH - 9	14 MAY 26	EKOD - 1	23 MAR 23	EKST - 2	15 JUN 23
EKCH - 10	14 MAY 26	EKOD - 2	02 OCT 25	EKST - VAC	28 NOV 24
EKCH - 11	19 MAR 26	EKOD - 3	30 OCT 25	EKST - ADC	27 NOV 25
EKCH - 12	19 MAR 26	EKOD - VAC	20 MAR 25	EKVH - 1	21 JUN 18
EKCH - 13	19 MAR 26	EKOD - ADC	20 MAR 25	EKVH - 2	21 JUN 18
EKCH - 14	09 JUL 26	EKOD - APDC	15 AUG 19	EKVH - VAC	02 NOV 23
EKCH - 15	09 JUL 26	EKRD - 1	09 JUL 26	EKVH - 5	12 AUG 10
EKCH - 16	09 JUL 26	EKRD - 2	09 JUL 26	EKVB - 1	21 MAR 24
EKCH - 17	09 JUL 26	EKRD - VAC	02 NOV 23	EKVB - 2	21 MAR 24
EKCH - 18	09 JUL 26	EKRD - 5	29 JUL 10	EKVB - VAC	18 APR 24
EKCH - 19	09 JUL 26	EKRS - 1	22 FEB 24	EKVB - ADC	20 APR 23
EKCH - 20	09 JUL 26	EKRS - 2	22 FEB 24	EKSP - 1	22 JAN 26
EKCH - 21	09 JUL 26	EKRS - 3	04 NOV 21	EKSP - 2	09 JUL 26
EKCH - 22	09 JUL 26	EKRS - VAC	28 NOV 24	EKSP - 3	20 MAR 25
EKCH - VAC	22 JAN 26	EKRS - 7	27 APR 17	EKSP - VAC	22 JAN 26
EKCH - ADC	19 FEB 26	EKRS - 9	27 APR 17	EKSP - ADC	22 JAN 26
EKCH - APDC	19 FEB 26	EKSS - 1	19 MAY 22	EKSP - APDC	25 JAN 24
EKCH - APDC SOUTH	19 FEB 26	EKSS - 2	15 JUL 21	EKSP - Glider Areas	19 FEB 26
EKCH - Noise monitoring system	19 FEB 26	EKSS - VAC	22 JAN 26	EKAE - 1	27 NOV 25
EKRK - 1	09 JUL 26	EKSS - ADC	19 MAR 26	EKAE - 2	17 MAR 16
		EKSN - 1	22 FEB 24	EKAE - VAC	19 MAR 26
		EKSN - 2	22 FEB 24	EKAE - ADC	19 MAR 26
		EKSN - VAC	22 FEB 24		

Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato	Page/Side	Date/Dato
AD 3					
3.1 - 1	05 SEP 24				
3.1 - 2	05 SEP 24				
EKRB - 1	21 JUN 18				
EKRB - VAC	22 JAN 26				
EKRB - HELC	22 JAN 26				
EKRH - 1	21 JUN 18				
EKRH - VAC	07 AUG 25				
EKRH - 5	12 AUG 10				
AD 4					
4.1 - 1	20 APR 23				
4.1 - 2	20 APR 23				
4.1 - 3	19 FEB 26				
4.1 - 4	13 SEP 18				
4.1 - 5	23 JAN 25				
4.1 - 6	15 MAY 25				
4.1 - 7	30 NOV 23				
4.1 - 8	24 MAR 22				
4.2 - 1	11 JUL 24				
4.2 - 2	27 NOV 25				
4.2 - 3	30 NOV 23				
4.2 - 4	30 NOV 23				

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

Affected Charts/ Berørte Kort	Location/ Beliggenhed	Introduced by/ Inkluderet med
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 46	Add symbols "Obstacles and group", Bording, ELEV 732 FT MSL. PSN 56 06 16N 009 15 30E, 56 06 25N 009 15 19E, 56 06 34N 009 15 08E, 56 06 43N 009 14 57E, 56 06 52N 009 14 45E, 56 07 01N 009 14 34E, 56 07 11N 009 14 23E, 56 07 20N 009 14 12E, 56 07 29N 009 14 01E, 56 07 38N 009 13 50E, 56 07 47N 009 13 39E.	AIRAC AMDT 06/26
ICAO ANC Denmark 1:500 000 Edition 46	Remove Danger Area ED D 46B.	AIRAC AMDT 07/26

Visual Approach Chart - EKBI

BILLUND



AD ELEV : 246

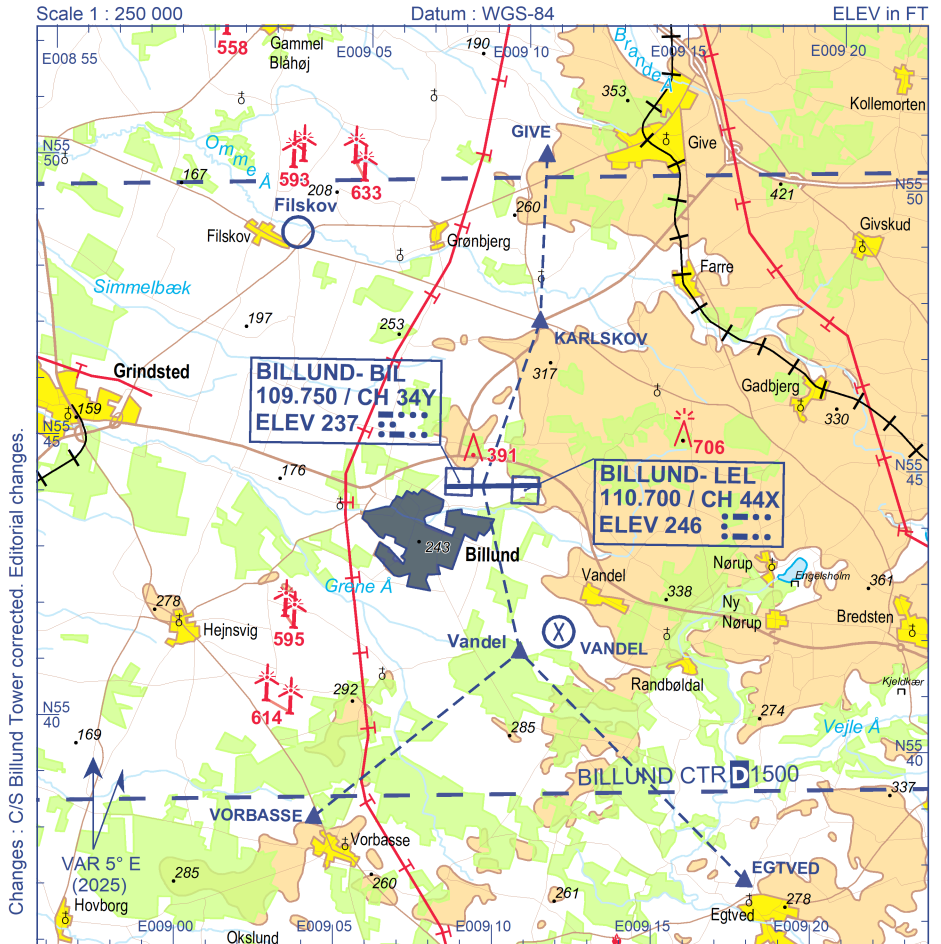
ARP : 55 44 25.16N 09 09 06.40E

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

FIS : Copenhagen Information 127.080

CAUTION
Airspace above 1500 FT,
including TMA's with
airspace class C, not shown
on chart. Refer to
ANC 1:500 000 DENMARK
for further info.

LOC 09 : 109.750
LOC 27 : 110.700



Changes : C/S Billund Tower corrected. Editorial changes.

Aerodrome Chart - **EKBI**

Billund

RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	086.8° GEO 082° MAG	55 44 23.26N 009 08 05.35E	D	3101	3101	3101	2951	PCN 110 / F / A / X / T
			A	2887	2887	2887		
			B	2350	2350	2350		
			F	2323	2323	2323		
			C	2033	2033	2033		
27	266.8° GEO 262° MAG	55 44 28.22N 009 10 45.66E	K	2951	2951	3101	2951	
			O / R	O / R	O / R			
			M	2172	2172	2322		
			Y	1551	1551	1701		
			C	1048	1048	1198		
			B	693	693	843		

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

TAXIWAYS:

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

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

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

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

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

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

SECONDARY TAXIWAYS G and G2 :

Width : 12 M

Pavement : Asphalt

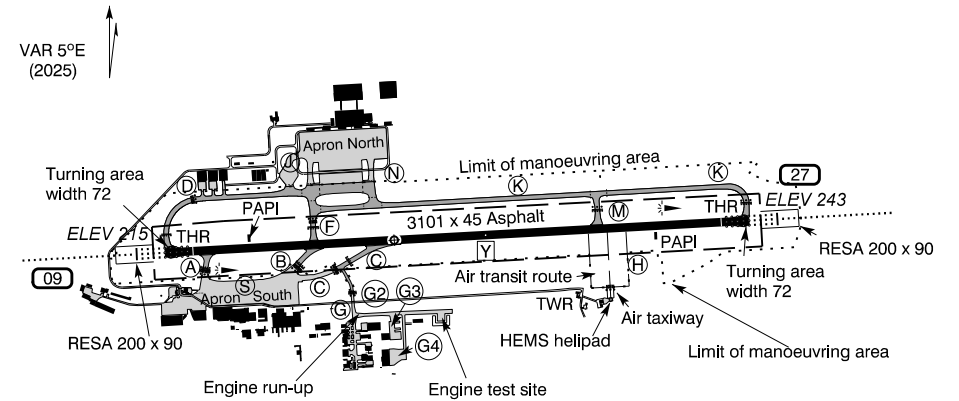
Lighting : Blue edge LIL on TWY G

RWY slope : Less than 0,4 %.

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

Ref. AIP GEN 2.3 : Special legend for aerodromes with apron boundaries

ELEV in FT
Dimensions in M



Datum : WGS-84

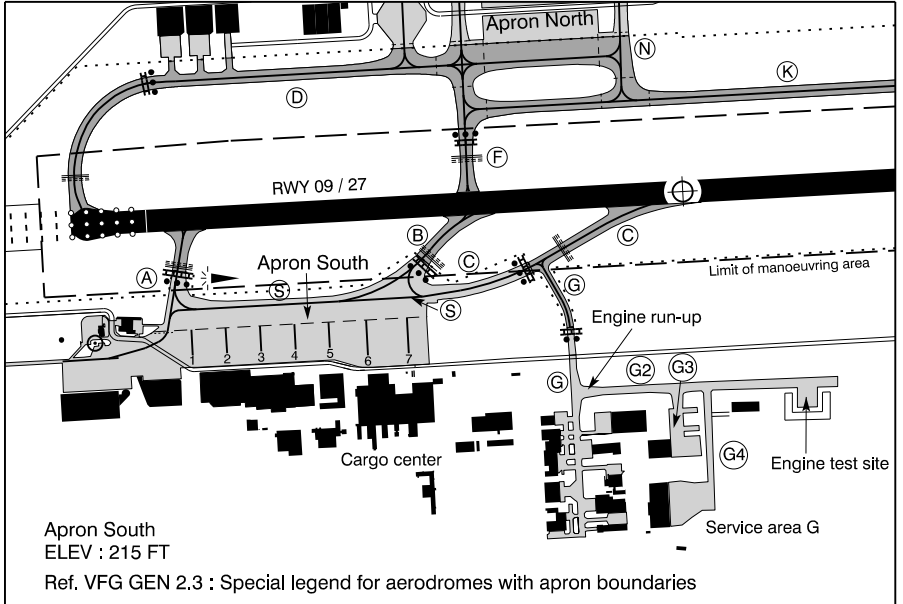
SCALE 1 : 40 000



Changes : Orange ATC service boundary marking withdrawn from chart.

Aircraft Parking / Docking Chart - EKBI

Billund



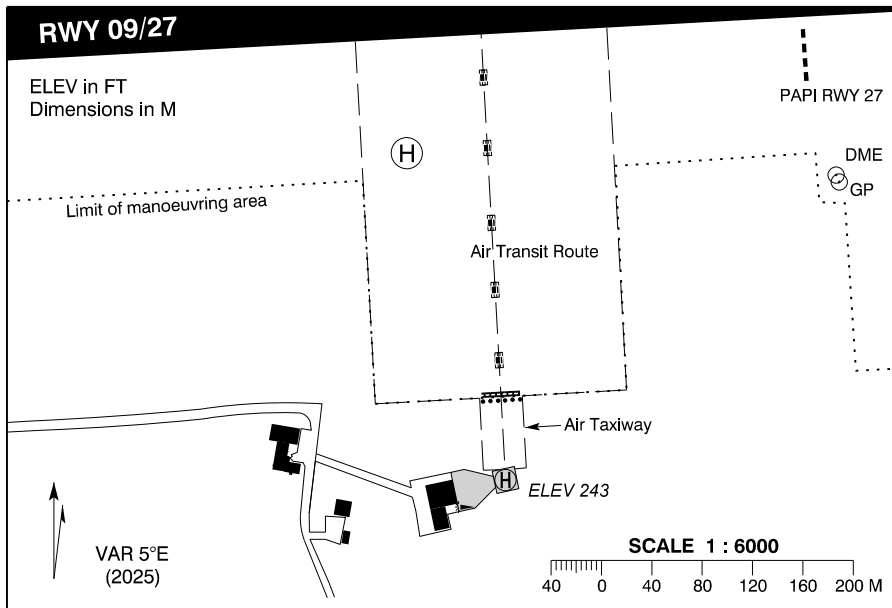
Changes : Orange ATC service boundary marking withdrawn from chart.

Apron South
Pavement : Concrete
Strength : PCN 110 / R / A / X / T

Note:
Permission to enter Apron South via intermediate holding position west of stand 1 must be obtained from Billund TWR, FREQ 129.505 MHZ.

Heliport Chart - EKBI

Billund



Remark: Helipad for use by HEMS only

FATO - TLOF coordinates	55 44 14.97N 009 10 12.12E
Dimensions Surface Strength (MTOM) Markings	Diameter 17 M Concrete SF Coloc 6800 KG White edge and "H"
FATO bearings TLOF bearings	298.03° MAG to 090.03° MAG clockwise
Declared distances	-
TWY	Air Taxiway 57 M and Air Transit Route 288 M
Lighting : Heliport beacon APP Alignment FATO edge TLOF edge Aiming point TWY	- - - Green edge - Centre line, stop bar and RGL
Secondary power supply	-
Obstacles	-

Changes : Orange ATC service boundary marking withdrawn from chart.

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 vejforhold 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. Transponder Operating Procedures

a) Introduction

At EKCH, an advanced surface movement guidance and control system is in operation which utilises Mode S transponder signals. Aircraft operators shall ensure that Mode S transponders can be operated when the aircraft is on the ground in accordance with ICAO Annex 10, Volume IV.

b) Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground

Pilots operating at EKCH shall:

- Enter the aircraft identification in ICAO format (as in Item 7 of the flight plan) before activating the transponder.

- Select the assigned Mode A (squawk) code and make sure that the transponder is set to AUTO or ON (e.g., set mode XPDR), not mode STBY:

- From the commencement of push-back or taxiing, whichever comes first;
- Continuously after landing until the aircraft is fully parked on stand.

- When the aircraft is fully parked on stand, select Mode A code 2000 before switching the transponder to OFF or STBY.

For the Mode S call sign, the flight crew shall use the ICAO-defined format (e.g., SAS589) when entering the aircraft identification.

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies is not compromised:

- Traffic alert and collision avoidance system TCAS/ACAS shall not be activated before reaching the runway-holding position for departure.

- After landing, TCAS/ACAS shall be deactivated as soon as practical after vacating the runway.

Aircraft taxiing without a flight plan shall select Mode A code 2000.

c) Aircraft without Mode S transponder
- Squawk the assigned SSR code ONLY when instructed to line up.

- After landing, switch OFF the transponder as soon as practical after vacating the runway.

- At departure, state "No Mode S transponder" to Kastrup Apron on first contact.

o. Procedurer for anvendelsen af transponder

a) Introduktion

I EKCH er der installeret et avanceret bevægelseskontrollsystem der anvender signaler fra Mode S-transpondere. Luffartøjsoperatører skal sikre, at Mode S-transpondere kan betjenes, når luffartøjet befinder sig på jorden, i overensstemmelse med ICAO Annex 10, Volume IV.

b) Anvendelse af Mode S-transpondere, når luffartøjet er på jorden

Piloter, der opererer på EKCH, skal:

- Indtaste luffartøjets identifikation i ICAO-format (som angivet i felt 7 i flyveplanen), inden transponderen aktiveres.

- Vælge den tildelte Mode A-kode (squawk) og sikre, at transponderen er sat til AUTO eller ON (fx indstillet til mode XPDR) og ikke til STBY:

- fra påbegyndelse af push-back eller taxi, alt efter hvad der sker først;
- kontinuerligt efter landing, indtil luffartøjet er fuldt parkeret på standplads.

- Når luffartøjet er fuldt parkeret på standplads, vælges Mode A-kode 2000, før transponderen skiftes til OFF eller STBY.

Ved indtastning af Mode S-kaldesignalet skal flybesætningen anvende ICAO-defineret format (fx SAS589) som luffartøjsidentifikation.

For at sikre, at ydeevnen af systemer baseret på SSR-frekvenser ikke kompromitteres:

- Må TCAS/ACAS ikke aktiveres, før luffartøjet har nået ventepositionen ved banen før afgang.

- Efter landing skal TCAS/ACAS deaktiveres så hurtigt som praktisk muligt efter at banen er forladt.

Luffartøjer, der taxier uden en flyveplan, skal vælge transponder Mode A-kode 2000.

c) Luffartøjer uden Mode S-transponder

- Squawk KUN den tildelte SSR-kode når der gives instruktion til line-up på banen

- Efter landing skal transponderen slukkes (OFF) så hurtigt som praktisk muligt efter at banen er forladt.

- Afgående luffartøjer skal ved første kontakt til Kastrup Apron afgive meldingen "Ingen Mode S-transponder".

p. 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.

p. 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 større talrigt i sommermånederne.

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

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

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

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

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

Mitigering af fugle

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

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

1. Noise Abatement Provisions for Copenhagen Airport Kastrup

1.1 General provisions.

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

- 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.

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:

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

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

Afsnit 7 i BL 3-40 lyder således:

"7. Straf

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

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

I. Rules for the use of the runway system

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

1. General provisions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h. the condition of the runways.

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

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

I. Regler for anvendelse af banesystemet

Bestemmelserne nedenfor for anvendelse af banesystemet gælder for alle fastvingede luftfartøjer. Bestemmelser for helikoptere fremgår af afsnit II, Kapitel 3, 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: 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 luftfarstøjchefen anfører sikkerhedsmæssige årsager til anmodningen.

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

3.1 The following provisions shall apply to all aeroplanes:

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

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

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

3.1.3 When the runway in use is RWY 22L/R, RWY 22L shall be used for take-off and landing unless it cannot be used due to snow clearance, disabled aircraft, work on the runway, runway conditions, when 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:

- 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;
- 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;
- For landing in case the aeroplane has experienced reduced airworthiness during flight, and the pilot-in-command estimates it necessary to land;
- 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:

- Restrictions valid for jet aeroplanes, irrespective of weight, and for propeller and turboprop aeroplanes with an MTOM of 11000 kg or above
- Restrictions in the period 2300-0600 Danish time, valid for all fixed-winged aeroplanes irrespective of weight
- 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, flyhvari, 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, flyhvari, 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 flyhvari, snerydning, arbejde på banerne, mv.

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

- Til start og landing ved livsvigtige flyvninger, såsom ambulance- og transplantationsflyvninger eller lignende flyvninger, hvis bane 04L/R - 22L/R ikke er til rådighed.
- 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.
- Til landing i tilfælde, hvor flyvemaskinen har fået nedsat sin luftdygtighed, og luftfarstøjchefen anser det for påkrævet at lande.
- 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:

- Restriktioner gældende for jettflyvemaskiner uanset vægt og for propel- og turboprop flyvemaskiner med en MTOM på 11.000 kg eller derover.
- Restriktioner i perioden 2300-0600 dansk tid gældende for alle fastvingede flyvemaskiner uanset vægt.
- 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 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 kortet AD 2 EKCH Noise Monitoring System, vil blive undersøgt af myndighederne.

1.2.2 Bane 22R:

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

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

1.2.3 Bane 12:

1.2.3.a Start skal påbegyndes fra TWY K3.

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

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

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

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

1.2.4 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:

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

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

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

3.2.2 Departure shall be performed in RWY direction, except for RWY 22L and RWY 30 where departure in RWY direction 04 and 12 respectively is permitted.

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

3.2.4 Landing shall take place at runways only.

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

3.3.1 The airport is closed for helicopter traffic.

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

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

2.3.4 Forhåndsgodkendelse kræves ikke til landing.

3. Støjbegrænsende bestemmelser for helikoptere

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

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

3.2 Anvendelse af banesystemet i perioden 0600-2300 dansk tid

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

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

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

3.2.4 Landing må kun finde sted på banerne.

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

3.3.1 Lufthavnen er lukket for helikoptertrafik.

III. Reporting

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

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

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

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

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

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

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

III. Rapportering

1. ATC Københavns rapportering til Trafikstyrelsen

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

2. Københavns Lufthavne A/S' rapportering til Trafikstyrelsen

2.1 Københavns Lufthavne A/S skal underrette Trafikstyrelsen, hvis

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

3. Trafikstyrelsens opfølgning på rapporter

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

København/Roskilde

1. Location

4 NM SSE of Roskilde

2. Address

Københavns Lufthavne A/S
Roskilde Lufthavn
Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
DENMARK

TEL: +45 32 31 32 31
E-mail: rkebriefing@cph.dk (administration)
TEL: +45 32 31 62 20 (direct AIS/ARO)
AFS: EKRK

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24).
TWR: H24 (H24).
AD: 0600-2100 (0500-2000).
Outside stated hours PPR for all traffic - submitted not later than 1 hour before closing time.
SAR, MIL, MEDEVAC, HOSP, HEMS and State OPS H24.

ADO As AD.

ARO: As AD.
For outbound traffic between 2100-0600 (2000-0500) submit FPL to ARO EKCH, TEL +45 32 47 82 72, <https://briefing.naviair.dk/>

AIS: H24 (H24). Self briefing in Terminal building.
MET: H24 (H24). Self briefing in Terminal building.

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for AD. PN 1 HR.

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

Fuel: 100 LL,
Jet A1 (Truck 600 L/MIN)
(Stand 130 L/MIN)

Oil: 80, W15W-50

De-icing Fluid: Type 1+2. Limited capacity.

Refuelling and de-icing (1 HR PN) H24. Outside AD Operational hours PPR –submitted not later than 1 hour before AD closing time.

Refuelling Self-service possible H24 for holders of DANSK FUELS-carnet, SHELL-carnet and credit cards.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

During AD operational hours:
Default CAT 3. CAT 4 through 7 PPR submitted not later than 1 hour before flight.

1. Beliggenhed

4 NM SSE for Roskilde

2. Adresse

Københavns Lufthavne A/S
Roskilde Lufthavn
Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde

TEL: 32 31 32 31
E-mail: rkebriefing@cph.dk (administration)
TEL: 32 31 62 20 (direkte AIS/ARO)
AFS: EKRK

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24).
TWR: H24 (H24).
AD: 0600-2100 (0500-2000).
Udenfor dette tidsrum PPR for al trafik – indleveret ikke senere end 1 time før lukketid.
SAR, MIL, MEDEVAC, HOSP, HEMS og State OPS H24.

ADO: Som AD.

ARO: Som AD.
For udgående trafik mellem 2100-0600 (2000-0500) indlever FPL til ARO EKCH, TEL 32 47 82 72, <https://briefing.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 afsningsvæske m.m.

Brændstof: 100 LL,
Jet A1 (Tankbil 600 L/MIN)
(Stander 130 L/MIN)

Olie: 80, W15W-50

Afsningsvæske: Type 1+2. Begrænset kapacitet.
Tankning og de-icing (1 HR PN) H24. Udenfor AD tjenestetid PPR indleveret ikke senere end 1 time før AD lukketid.

Tankning med selvbetjening, H24, for indehavere af DANSK FUELS-carnet, SHELL-carnet og kreditkort.

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

I AD tjenestetid:
Standard CAT 3. CAT 4 til 7 PPR indleveret ikke senere end 1 time før flyvningen.

Outside AD operational hours:

CAT 3 through 7 PPR submitted not later than 1 hour before AD closing time.

10. Seasonal Availability

1. Type(s) of clearing equipment:

Snowblower, Spray truck with plough (disc spreader), Tractor-mounted broom/plough and Truck-mounted plough on spray truck.

2. Clearance priorities:

1. Fire station, SAR & runways.
2. Taxiways & Danish Home Guard Hangar.
3. Apron.
4. Maintenance Area.

3. Use of material for movement area surface treatment:

KFOR and NAFO.

4. Specially Prepared Winter Runways:

Specially prepared winter runways are not available.

5. Remarks:

The sequence for clearing runways and associated taxiways is continuously coordinated with TWR during execution. AD available all seasons.

11. Hotel

Hotels in Roskilde

12. Restaurant

Yes

13. Tourist Office

NIL

14. Medical Facilities

Hospital in Roskilde

15. Transport

Taxi

16. Local Regulations/Remarks

a. Noise abatement provisions

1. General provisions

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

- a. Ambulance flights, including HOSP and MEDEVAC, Flights for the National Police, search and rescue flights, environmental and surveillance flights, flights in connection with the assertion of sovereignty and flights in connection with humanitarian efforts.
- b. Take-off and landing in connection with security control of the airport area.

1.2 Overflying the towns Gadstrup, Snoldelev, Tjæreby, Tune, Vindinge and Vor Frue should be avoided in connection with VFR take-off and landing, see the chart AD 2. EKRK - VAC. This provision is valid for all VFR flights to and from Roskilde Airport and for all flights (IFR and VFR) flying visual aerodrome traffic circuits for landing exercises.

Udenfor AD tjenestetid:

CAT 3 til 7 PPR indleveret ikke senere end 1 time før AD lukketid.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

1. Type(r) af snerydningsudstyr:

Mekanisk snerydning med fejmaskiner med monteret plov, sneslynger, sprøjtetvogne, 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

Taxi

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.

Aerodrome Chart - EKRK

København / Roskilde

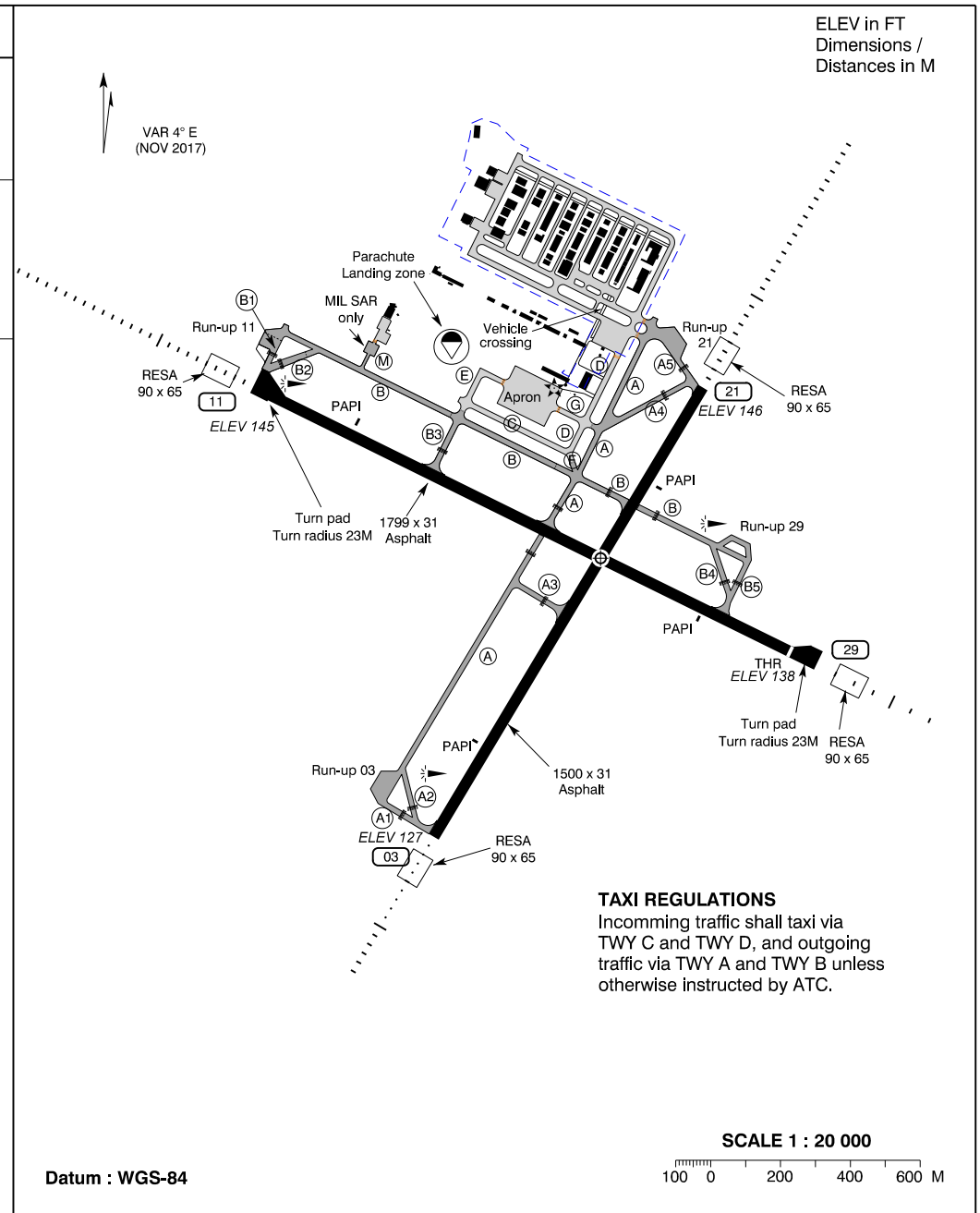
RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
03	030.9° GEO 026.9° MAG	55 34 42.25N 012 07 25.85E	A1/A2 A3	1500 757	1500 757	1500 757	1500	PCN 30 F / C / X / T
21	210.9° GEO 206.9° MAG	55 35 23.85N 012 08 09.85E	A4/A5 B	1500 1117	1500 1117	1500 1117	1500	
11	116.3° GEO 112.3° MAG	55 35 23.93N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

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

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

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

RWY slopes : Less than 0.4 %.



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

Changes : THR ID LGT information withdrawn.

Randers**1. Location**

2.5 NM N of Randers

2. AddressRanders Flyveplads
Højsletvej 21
DK-8930 Randers NØ

TEL: +45 86 40 40 11

FAX: +45 86 43 41 82

AFS: EKRD

3. Approved for

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

4. Operational hoursAD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT/SUN/HOL 0800-2000 (0700-1900)

Telephone Hours:

MON-THU 0730-1430 (0630-1330)

ARO: Submission of flight plan:

Briefing EKCH TEL: +45 32 47 82 72

FAX: -

Closing a flight plan:

ACC TEL: +45 32 46 23 38

MET: TEL: +45 39 15 72 72

FAX: +45 39 27 10 80

Opening of AD outside said hours: PPR on telephone
+45 86 40 4011 inside telephone hours for AD.**5. Customs/Immigration**

The aerodrome is open for traffic to/from Schengen States only. Customs clearance and immigration are available on E-mail: aarhus.toldkontrol@toldst.dk, PN 1 HR. Request for customs clearance and immigration shall contain following information:

- Departure aerodrome
- Callsign
- Pilot-in-commands name
- Total persons on board
- Estimated arrival time

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

Fuel: 100LL

Jet A1 (150 L/MIN)

Refuelling: Self-service, pay by Dan Card or credit card.

Local customer card can be obtained by calling phone
+45 51 63 90 65.

Oil: W80, W100, 15W50.

Oil available within AD Telephone hours only.

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

Yes

9. Rescue and Fire Fighting Service

Not available, see AD 1.2-1 concerning limitations

10. Seasonal Availability

All seasons

1. Beliggenhed

2.5 NM N for Randers

2. AdresseRanders Flyveplads
Højsletvej 21
8930 Randers NØ

TEL: 86 40 40 11

FAX: 86 43 41 82

AFS: EKRD

3. Godkendt til

- VMC dag og VFR nat operationer.
- Kun selvbetjening

4. TjenestetiderAD: MON-FRI 0700-2100 (0600-2000)
SAT/SUN/HOL 0800-2000 (0700-1900)

Telefontid:

MON-THU 0730-1430 (0630-1330)

ARO: Afgivelse af flyveplan:

Briefing EKCH TEL: 32 47 82 72

FAX: -

Afslutning af flyveplan:

ACC TEL: 32 46 23 38

MET: TEL: 39 15 72 72

FAX: 39 27 10 80

Åbning af flyvepladsen udenfor angivne tider: PPR
på telefon +45 86 40 40 11 i telefontiden for AD.**5. Told/Pas**

Flyvepladsen er kun åben for trafik til/fra Schengen-lande. Told- og paskontrol er tilrådighed på E-mail: aarhus.toldkontrol@toldst.dk, PN 1 HR. Anmodning om told- og paskontrol skal indeholde følgende oplysninger:

- Afgangsflyveplads
- Kaldesignal
- Lufftårtschefens navn
- Total antal personer om bord
- Forventet ankomst tidspunkt

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: 100LL

Jet A1 (150 L/MIN)

Tankning sker ved selvbetjening. Dankort eller kreditkort kan anvendes.

Det er muligt at erhverve et lokalkundekort ved henvendelse på TEL: 51 63 90 65.

Olie: W80, W100, 15W50.

Olie kan kun fås i AD's telefontid

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Ja

9. Brand og redningstjeneste

Ikke etableret, se AD 1.2-1 vedrørende begrænsninger.

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året

11. Hotel

Hotels in town

12. Restaurant

In town

13. Tourist Office

Randers

TEL: +45 86 42 44 77

14. Medical Facilities

In town

15. Transport

Taxi transport, bicycle- and car hire on request. Bus for Randers - bus stop approximately 1000 M from aerodrome.

16. Local Regulations/Remarks

- The aerodrome is closed each night 2200-0500 (2100-0400), except for ambulance flights and similar vital flights.
- RWY 25 is the preferential runway, when the meteorological conditions so permit.
- Overflying the built-up areas Mejlbj and Lem during TKOF and LDG must be avoided.
- Transmitting blind on Randers Radio FREQ 122.075 in connection with TKOF and LDG is recommended.
- Parachute flights and landing exercises (touch and go) can only take place after permission from AD (PPR).
- Maximum landing exercises per flight is 5 (no matter of the nature of the flight).
- Flying at height below 500 FT GND above the training ground/shooting range, located APRX between 500 and 2100 M south of the aerodrome should be avoided.
- As stated in the aerodrome hand book all operations, including touch and go and overshoot, must be entered in the aerodrome journal by the pilot, unless:
 - Randers Radio is manned.
 - Operations has to be reported on Randers Municipality Homepage, Trafikregistrering, within 24 HRS after operation.

The landing fee are kindly asked to be paid at Nordea account 2212-5909764988 or Mobile-Pay 684007, stating the day of operation and the aeroplane reg. no within 8 days.

i. Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
07	2B	NINST
25	2B	NINST

11. Hotel

Hoteller i byen

12. Restaurant

I byen

13. Turistkontor

Randers

TEL: 86 42 44 77

14. Lægehjælp

I byen

15. Transport

Taxa transport, cykel- og biludlejning efter anmodning. Stoppsted for bus til Randers ca. 1000 M fra flyvepladsen.

16. Lokale regler/Bemærkninger

- Flyvepladsen er lukket 2200-0500 (2100-0400), undtagen for ambulance flyvninger og tilsvarende livsvigtige flyvninger.
- RWY 25 er præferencebane, såfremt vejforholdene tillader det.
- Overflyvning af byområderne Mejlbj og Lem skal undgås i forbindelse med TKOF og LDG.
- Det tilrådes at sende blindt på Randers Radio FREQ 122.075 i forbindelse med TKOF og LDG.
- Faldskærmsflyvning og landingsøvelser (touch and go) må kun finde sted efter indhentet tilladelse fra AD (PPR).
- Der må maksimum udføres 5 landingsøvelser pr. flyvning uanset flyvningens art.
- Flyvning i højder under 500 FT GND over øvelsespladsen/skydebanen, beliggende ca. mellem 500 og 2100 M syd for flyvepladsen, skal undgås.
- Flyvepladsjournalen skal føres af fartøjschefen ved alle operationer, herunder "touch and go", samt ved overskydninger, med mindre:
 - Randers Radio er bemanded.
 - Der indrapporteres via hjemmesiden Randers Flyveplads - Randers Kommune indenfor 24 timer efter operationen.

Startafgift bedes indbetalt på Nordea konto 2212-5908764988 eller MobilePay 684007, med angivelse af dato for besøg samt flyets reg. nr inden 8 dage.

i. Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
07	2B	NINST
25	2B	NINST

- e. Overflying the built-up areas Sønderborg and Kær during TKOF and LDG should be avoided as far as possible.
- f. PPR for take-off with jet aeroplanes in the period 2200-0700 Danish time. Permission to be obtained from the Airport Office.

g. Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
14	3C	NONP
32	3C	PA-1

h. 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 take off and landing should be notified to TWR via radio, after which a Wildlife Controller will inspect the runway for bird remains.

- e. Overflyvning af byområderne Sønderborg og Kær bør så vidt mulig undgås i forbindelse med start og landing.

- f. PPR for start med jetflyvemaskiner i perioden 2200-0700 dansk tid. Tilladelsen skal indhentes fra havnekontoret.

g. Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
14	3C	NONP
32	3C	PA-1

h. 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 fugle-rester.

Vojens/Skrydstrup (MIL AD, PPR)

1. Location

1.5 NM S of Vojens

2. Address

MIL: Flyvestation Skrydstrup
DK-6500 Vojens
CIV: Vojens/Skrydstrup Airport
Lilholtvej 8
Skrydstrup
DK-6500 Vojens
TEL: MIL +45 72 84 81 22
CIV +45 74 59 16 54
FAX: MIL +45 72 84 81 26
CIV +45 74 54 00 06
E-mail: MIL: comm.skpops@mil.dk
CIV: airport@vojens.dk
Internet: CIV: <http://vojenslufthavn.dk>
AFS: MIL: EKSPZQZX

3. Approved for

VMC day and VFR night operations

4. Operational hours

APP: H24 (H24)

TWR: H24 (H24)

AD: PPR. Application on use of Vojens/Skrydstrup shall be submitted to Tactical Air Command, Denmark via Vojens/Skrydstrup Airport (CIV, see above).

If the requested flight will be conducted outside the civilian ARO OPR HR, the request has to be submitted not later than one hour prior to closing time.

To obtain PPR call phone +45 72 84 81 21 or +45 72 84 81 24 Base Operations or use no later than 24 hours before ETA internetadr: <http://vojenslufthavn.dk/landing>

For civil flights the air base and the civil terminal are available only within the following hours:

MON-FRI 0500-2300 (0400-2200)

SAT/SUN/HOL by arrangement

Handling and servicing of civil aircraft and passengers will take place by arrangement with ADO within published operational hours

ADO: As AD

ARO: As AD

MET: MON - THU 0430-1430 (0330-1330)

FRI 0430-1230 (0330-1130)

MWO EKKA: OUTSIDE MWO EKSP HR

5. Customs/Immigration

The airport is open for traffic to/from all States. Hours for customs clearance and immigration as for ADO. PN 1 HR.

1. Beliggenhed

1.5 NM S for Vojens

2. Adresse

MIL: Flyvestation Skrydstrup
6500 Vojens
CIV: Vojens/Skrydstrup Lufthavn
Lilholtvej 8
Skrydstrup
6500 Vojens
TEL: MIL 72 84 81 22
CIV 74 59 16 54
FAX: MIL 72 84 81 26
CIV 74 54 00 06
E-mail: MIL: comm.skpops@mil.dk
CIV: airport@vojens.dk
Internet: CIV: <http://vojenslufthavn.dk>
AFS: MIL: EKSPZQZX

3. Godkendt til

VMC dag og VFR nat operationer

4. Tjenestetider

APP: H24 (H24)

TWR: H24 (H24)

AD: PPR. Ansøgning om beflyvning af Vojens/Skrydstrup skal indsendes til Flyvertaktisk Kommando via Vojens/Skrydstrup Lufthavn (CIV, se ovenfor).

Dersom flyvningen skal udføres udenfor det civile meldekontors åbningstid, skal ansøgningen afgives senest 1 time før kontorets lukketid

Før indhentning af PPR ring 72 84 81 21 eller 72 84 81 24 Base Operations eller anvend senest 24 timer før ETA internetadr:

<http://vojenslufthavn.dk/landing>

Flyvestationen og den civile terminal vil kun være åben for civil beflyvning indenfor følgende tider:

MON-FRI 0500-2300 (0400-2200)

SAT/SUN/HOL efter aftale

Håndtering og service af civile fly og passagerer vil finde sted efter forudgående koordinering med ADO indenfor den publicerede tjenestetid

ADO: Som AD

ARO: Som AD

MET: MAN - TOR 0430-1430 (0330-1330)

FRE 0430-1230 (0330-1130)

MWO EKKA: UDENFOR MWO EKSP HR

5. Told/Pas

Lufthavnen er åben for trafik til/fra alle lande. Tider for told- og paskontrol som for ADO. PN 1 HR.

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

Fuel: Jet A1 (300 l/min) by arrangement, 100LL
Oil: No
De-icing: Yes

7. Hangar Space for Visitors

No

8. Repair Facilities Available

No

9. Rescue and Fire Fighting Service

CAT 7

10. Seasonal Availability

All seasons. Snow removal equipment available.

11. Hotel

Hotels within 5-25 KM

12. Restaurant

No

13. Tourist Office

Visit HaderskeV TEL:+45 73 70 92 21

14. Medical Facilities

Hospital in Aabenraa

15. Transport

Taxi on request.

16. Local Regulations/Remarks

a. Arrester cables for military aircraft may be suspended across:

- RWY 10L, 596 M prior to runway end.
- RWY 28R, 596 M prior to runway end.
- RWY 10R, 596 M prior to runway end.
- RWY 28L, 596 M prior to runway end.

b. Launching of gliders by cable may take place during weekends and holidays and outside hours of MIL operations

c. Gliders shall use frequency for Skrydstrup Approach and Tower during take off/landing and traffic circuit.

d. Area with sensitive fauna at Haderslev Dam and Slivsøen. Overflying at height below 1000 FT shall be avoided.

e. Runway classification

RWY NR	RWY CODE	TYPE
10L	4E	PA-1
10R	2B	NINST
28L	2B	NINST
28R	4E	PA-1

f. Special VFR routes for light aircraft and helicopters

ATC clearance for special VFR (SVFR) traffic will normally be issued via the following reporting points:

- Christiansfeld (power lines crossing motorway),
PSN 55 20 49N 009 26 42E.

6. Brændstof, olie og afisningsvæske m.m

Brændstof: Jet A1 (300 l/min) efter aftale, 100LL
Olie: Nej
Afisning: Ja

7. Hangarplads for besøgende

Nej

8. Reparationsmuligheder

Nej

9. Brand og redningstjeneste

CAT 7

10. Sæsonmæssig anvendelighed

Hele året. Snerydningsudstyr til rådighed.

11. Hotel

Hoteller i 5-25 KMs afstand

12. Restaurant

Nej

13. Turistkontor

Visit HaderskeV TEL:+45 73 70 92 21

14. Lægehjælp

Hospital i Aabenraa

15. Transport

Taxa efter anmodning

16. Lokale regler/Bemærkninger

a. Fangkabler for militære luftfartøjer kan være udspændt på tværs af:

- RWY 10L, 596 M før baneende.
- RWY 28R, 596 M før baneende.
- RWY 10R, 596 M før baneende.
- RWY 28L, 596 M før baneende.

b. Spilstart af svævefly kan finde sted i weekender og på helligdage samt uden for tidspunkterne for MIL operationer

c. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen for Skrydstrup Approach og Tower.

d. Naturfølsomme områder ved Haderslev Dam samt Slivsøen. Overflyvning lavere end 1000 FT skal undgås.

e. Baneklassifikation

RWY NR	RWY KODE	TYPE
10L	4E	PA-1
10R	2B	NINST
28L	2B	NINST
28R	4E	PA-1

f. Special VFR ruter for lette fly og helikoptere

Special VFR (SVFR) trafik vil normalt blive klareret via følgende rapportpunkter:

- Christiansfeld (højspændingsledninger, som krydser motorvejen),
PSN 55 20 49N 009 26 42E.