

**A OPERATIONELLE REGLER / OPERATIONAL RULES****A.3 Flyvepladsoperationer / Aerodrome ground operations**

<b>A.3.1</b>	<b>Generelt</b>	<b>General</b>
<b>A.3.1.1</b>	<p><u>Al færdsel</u> i Manøvreområdet kræver forudgående tilladelse fra Kontrolltårnet (TOWER).</p> <p><u>Færdsel med og bugsering af fly</u> på forpladsrulleveje og standpladser kræver forudgående accept fra KASTRUP APRON.</p> <p>Instruktioner fra KASTRUP APRON skal respekteres på samme måde som instruktioner fra TOWER.</p> <p>Hvis et fly med bemanning i cockpittet bugseres på forpladser, rulleveje, baner eller i serviceområder af en traktor <u>uden VLT*</u>, skal flyets transponder være aktiveret i Mode S og indstillet på kode 2000.</p> <p><small>*) Vehicle Locator Transmitter</small></p>	<p><u>All traffic</u> within the Manoeuvring Area requires prior permission from the Control Tower (TOWER).</p> <p><u>Aircraft traffic and towing</u> on apron taxiways and stands requires prior approval from KASTRUP APRON.</p> <p>Instructions from KASTRUP APRON must be observed in the same way as instructions from TOWER.</p> <p>If an aircraft with a manned flightdeck is towed on aprons, taxiways, runways or in maintenance areas by a tow tug <u>without VLT*</u>, its transponder must be active in Mode S and set to code 2000.</p> <p><small>*) Vehicle Locator Transmitter</small></p>
<b>A.3.1.2</b>	<p>Betjening af passagerbroer og docking guidance systemer (DGS) må <u>kun</u> foretages af certificerede personer*.</p> <p>Betjeningsvejledninger for de forskellige typer passagerbroer og DGS fremgår af tillæg til Appendiks 4.</p> <p><small>*) Jf. A.1.7.1</small></p>	<p>Operation of passenger boarding bridges and docking guidance systems (DGS) is allowed <u>only</u> for certified persons*.</p> <p>Operator's instructions for the various types of boarding bridges and DGS appear from supplements to Appendix 4.</p> <p><small>*) Ref. A.1.7.1</small></p>
<b>A.3.1.3</b>	<p>Udover marshaller og gule ledelinier benyttes DGS som vist i A.3.5.</p>	<p>Apart from marshalls and yellow guidelines, DGS are used as shown in A.3.5.</p>
<b>A.3.1.4</b>	<p>På B17, C36 og C37 kan der på visse flytyper benyttes to passagerbroer. Anvendelse af denne mulighed skal i givet fald aftales mellem luftfartsselskabet og handlingsselskabet <u>før flyets indkørsel</u> på standpladsen.</p>	<p>On B17, C36, and C37 a dual-bridge option is available for certain aircraft types. Use of this option must be arranged <u>before stand-entry</u> between the airline operator and the handling agent.</p>
<b>A.3.1.5</b>	<p><u>Alle fly</u>, der kører ind til B10, B15 og B17, skal ledsages af en marshallerbil ved krydsning af handlingsvejen. Dette sker for at sikre, at trafikanter på vejen ikke uforvarende blokerer for flyets indkørsel.</p>	<p><u>All aircraft</u> taxiing into B10, B15, and B17, must be escorted by a marshaller car while crossing the service road. This is to ensure that the road users do not inadvertently obstruct the stand entrance.</p>
<b>A.3.1.6</b>	<p>Retningslinjer for standpladsklarering, dvs. inspektion og klarmelding af standpladsen før flyets indkørsel, fremgår af Appendiks 4.</p>	<p>For guidelines for stand readying, i.e. the inspecting and reporting ready of the stand before aircraft entry see Appendix 4.</p>
<b>A.3.1.7</b>	<p>Ansvaret for standpladsklarering påhviler normalt luftfartøjsoperatørens stedlige repræsentant (handlingsselskabet).</p> <p>Ansvaret for standpladsklarering påhviler kun CPH i de tilfælde, hvor flyet ledes ind og stoppes på standpladsen af en CPH marshaller.</p> <p>I sådanne tilfælde er det marshalleren, der alene vurderer og afgør, om det er forsvarligt at lade flyet køre ind og parkere. Se desuden A.3.3.4.</p>	<p>The responsibility for stand readying normally lies with the aircraft operator's local representative (ground handler).</p> <p>The responsibility for stand readying lies with CPH only in case the aircraft is being guided onto and stopped on the stand by a CPH marshaller.</p> <p>In such cases it will be the marshaller who solely assesses and determines whether it is safe to allow the aircraft to enter and park. See also A.3.3.4.</p>
<b>A.3.1.8</b>	<p>Ansvaret for oprydning og flytning af grej på standpladsen påhviler handlingsselskabet.</p>	<p>The responsibility for tidying-up and for removing equipment on the stands lies with the ground handler.</p>

## A OPERATIONELLE REGLER / OPERATIONAL RULES

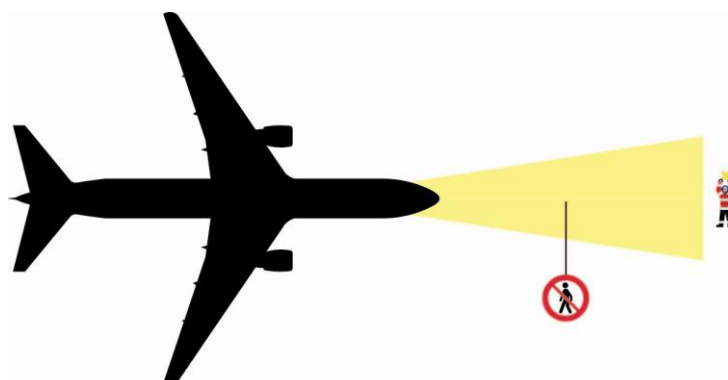
### A.3 Flyvepladsoperationer / Aerodrome ground operations

<b>A.3.1.9</b>	Hvis der ikke er ryddet op på standpladsen, eller der er efterladt eller forkert opstillet grej, skal standpladsklarereren undlade at aktivere DGS, så flyet ikke kører ind på standpladsen.  Standpladsklarereren skal i så fald sikre sig, at KASTRUP APRON bliver adviseret herom, om nødvendigt via TVC.	If the stand is not tidied-up or equipment is left behind or incorrectly parked, the stand readying supervisor must omit activating the DGS to prevent the aircraft from entering the stand.  In this case the stand readying supervisor must see to it that KASTRUP APRON is notified, if necessary, via TVC.
<b>A.3.2</b>	<b>Forberedelser før ankomst</b>	<b>Preparations prior to arrival</b>
<b>A.3.2.1</b>	Hvis:  a) standpladsen ikke er ryddet (dvs. der er efterladt grej, tipcones, stopklodser eller andre løse objekter, som kan forårsage FOD), eller  b) det ikke er muligt at rydde standpladsen før ankomst,  må DGS ikke tændes!  Standpladsklarereren skal i så fald sikre sig, at KASTRUP APRON bliver adviseret herom, om nødvendigt via TVC.	If:  a) the stand is not tidied up (i.e. equipment, tipcones, wheelchocks or other objects likely to cause FOD are left behind), or  b) it will be impossible to tidy it up before arrival,  the DGS must not be activated!  In this case the stand readying supervisor must see to it that KASTRUP APRON is notified, if necessary, via TVC.
<b>A.3.2.2</b>	<b><u>Brobetjente terminalstandpladser:</u></b>  Før flyet kører ind, skal broføreren foretage standpladsklarering, jf. Appendiks 4.  På kombinationsstandpladser med flere broer skal broføreren tillige sikre sig, at nabo-broerne ikke står i vejen for det ankomende fly.  Hvis flytypen ikke kan vælges fra broen, betyder det, at <u>der ikke må anvendes bro på pågældende type!</u>  I så fald må der <u>ikke</u> forsøges manuel tilkørsel af broen efter frakobling af styreautomatikken!  Bro og/eller mobil flytrappe må ikke tilsluttes, hvis der ikke er lagt bremseklodser på flyets hjul.  Se desuden A.3.2.1.	<b><u>Bridge equipped terminal stands:</u></b>  Before stand-entry, the bridge operator must ready the stand, ref. Appendix 4.  On flexible aircraft stands the bridge operator must also ensure that the neighbouring bridges do not stand in the way for the arriving aircraft.  If the aircraft type cannot be selected from the bridge, it means that <u>the bridge must not be used on that particular type.</u>  In this case, do <u>not</u> attempt manual operation of the bridge after disengaging the auto-drive system!  The bridge and/or airstairs must not be connected if the aircraft wheels have not been chocked.  See also A.3.2.1.
<b>A.3.2.3</b>	<b><u>Ikke-brobetjente terminalstandpladser:</u></b>  Før flyet kører ind, skal den person, som er ansvarlig for handlingen af flyet, foretage standpladsklarering, jf. Appendiks 4.  Mobil flytrappe må ikke tilsluttes, hvis der ikke er lagt bremseklodser på flyets hjul.  Se desuden A.3.2.1.	<b><u>Non-bridge equipped terminal stands:</u></b>  Before stand-entry, the person in charge of the aircraft handling must ready the stand, ref. Appendix 4.  Airstairs must not be connected if the aircraft wheels have not been chocked.  See also A.3.2.1.
<b>A.3.2.4</b>	<b><u>Fjernstandpladser:</u></b>  Før flyet kører ind skal den person, som er ansvarlig for handlingen af flyet, foretage standpladsklarering, jf. Appendiks 4.  Mobil flytrappe må ikke tilsluttes, hvis der ikke er lagt bremseklodser på flyets hjul.  Se desuden A.3.2.1.	<b><u>Remote stands:</u></b>  Before stand-entry, the person in charge of the aircraft handling must ready the stand, ref. Appendix 4.  Airstairs must not be connected if the aircraft wheels have not been chocked.  See also A.3.2.1.

## A OPERATIONELLE REGLER / OPERATIONAL RULES

### A.3 Flyvepladsoperationer / Aerodrome ground operations

A.3.3	Ankomst	Arrival
<b>A.3.3.1</b>	<p>Under opstart af DGS scannes standpladsarealet automatisk. Hvis systemet registrerer større hindringer eller <u>hvis flyet allerede har passeret standpladsens bagkant</u>, vil DGS sandsynligvis vise fejl.</p> <p><b>Viser DGS fejl eller er det slukket, er standpladsen <u>ikke</u> klar til indkørsel.</b></p> <p>Fejl på DGS skal meldes til TVC.</p> <p>Standpladsklareren skal i så fald sikre sig, at der tilkaldes en marshaller til at stoppe flyet på standpladsen.</p>	<p>During start-up of the DGS the stand area is automatically scanned. If large obstacles are registered by the system or <u>if the aircraft has already passed the rear line</u> of the stand, the DGS is likely to fail.</p> <p><b>If the DGS fails or is switched off the stand is <u>not</u> ready for aircraft entry.</b></p> <p>Report DGS malfunctions to.</p> <p>In this case the stand readying supervisor must see to it that a marshaller is called for to stop the aircraft at the stand.</p>
<b>A.3.3.2</b>	<p>Passagerbroen køres normalt til flyside af pågældende handlingsselskab, jf. tillæg til Appendiks 4.</p> <p>Betjening af broen kan dog om nødvendigt, og efter aftale med handlingsselskabet, overlades til anden certificeret brofører, herunder også CPH-teknikere med bro-licens, jf. A.1.7.1.</p> <p>Hvis passagerbroen er ude af drift eller ikke må anvendes, må DGS kun aktiveres af CPHs marshaller ved hjælp af betjeningspanelet på jorden.</p> <p>Fejl på broen skal meldes til TVC.</p>	<p>Normally the bridge will be driven to the aircraft by the ground handler, ref. supplement to Appendix 4.</p> <p>However, operation of the bridge may, if required, and as per agreement with the ground handler, be left to another certified bridge operator, including licensed CPH technicians, ref. A.1.7.1.</p> <p>If the bridge is unserviceable or not to be used the DGS must only be activated by the CPH marshaller, using the control panel on the ground.</p> <p>Report bridge malfunctions to TVC.</p>
<b>A.3.3.3</b>	<p>Hvis der opstår en faresituation under indkørslen på standpladsen, kan flyet stoppes ved enten at:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>trykke på den røde nødstopknap i passagerbroen <u>eller</u></li><li>trykke på den røde nødstopknap på betjeningspanelet på standpladsen under DGS-anlægget.</li></ol> <p>Herved vil displayet på DGS vise "STOP".</p>	<p>In the event of a dangerous situation during stand-entry, the aircraft can be stopped by either:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>pushing the red stop button in the passenger bridge or</li><li>pushing the red stop button on the control panel beneath the DGS on the aircraft stand.</li></ol> <p>This will cause the DGS to show "STOP".</p>
<b>A.3.3.4</b>	<p>Personale på jorden eller i broen må ikke ved hjælp af håndsignaler eller på anden vis forsøge at lede fly ind på standpladsen.</p>	<p>Personnel on ground or in the airbridge must not by means of hand-signalling or otherwise attempt to guide aircraft onto the aircraft stand.</p>
<b>A.3.3.5</b>	-	-
<b>A.3.3.6</b>	<p>Mens en marshaller leder et fly ind på standpladsen, må andre personer eller handlingsudstyr ikke bevæge sig ind i standpladsområdet mellem marshalleren og flyet.</p>	<p>Whilst a marshaller is guiding an aircraft onto the stand, no other persons or handling equipment must enter the stand area between the marshaller and the aircraft.</p>

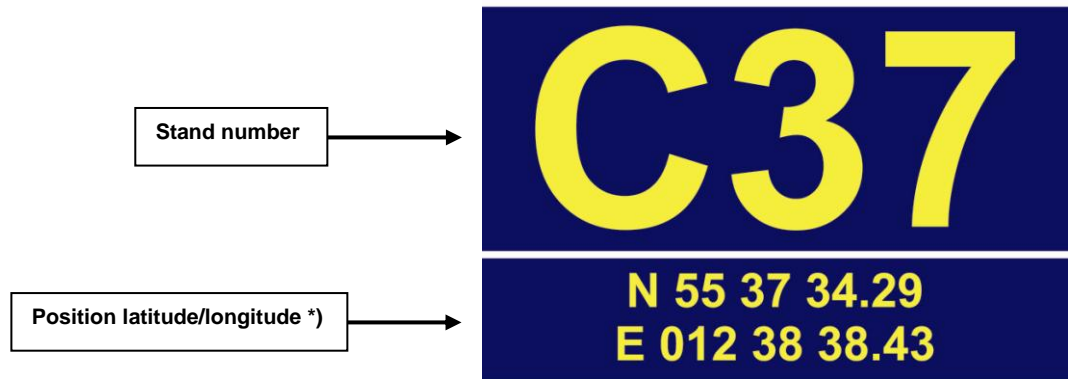


**A OPERATIONELLE REGLER / OPERATIONAL RULES****A.3 Flyvepladsoperationer / Aerodrome ground operations**

<b>A.3.4</b>	<b>Afgang</b>	<b>Departure</b>
<b>A.3.4.1</b>	<p>Passagerbroen køres normalt fra flyet af pågældende handlingsselskab, jf. Appendiks 4 (tillæg).</p> <p>Betjening af broen kan dog om nødvendigt, og efter aftale med handlingsselskabet, overlades til anden certificeret brofører, herunder også CPH-teknikere med bro-licens, jf. A.1.7.1.</p>	<p>Normally the bridge will be retracted from the aircraft by the ground handler, ref. Appendix 4 (supplement).</p> <p>However, operation of the bridge may, if required, and as per agreement with the ground handler, be left to another certified bridge operator, including licensed CPH technicians, ref. A.1.7.1.</p>
<b>A.3.4.2</b>	<p>Pushback må ikke påbegyndes uden tilladelse fra KASTRUP APRON.</p> <p>Der må ikke anmodes om tilladelse til pushback, medmindre traktoren og flyet er klar til at udføre manøvren straks, dvs. inden for 1 minut.</p> <p>Personalet, der udfører pushback af fly, skal sikre sig, at der er klar bane, og at området, flyet skubbes ud i, er fri for hindringer.</p> <p>Se endvidere Appendiks 1.</p>	<p>Pushback must not be performed without permission from KASTRUP APRON.</p> <p>Permission for pushback must not be requested unless the tractor and aircraft is ready to perform the manoeuvre immediately, i.e. within 1 minute.</p> <p>The personnel performing pushback of an aircraft must ensure a clear path, and that the area into which the aircraft is pushed is free from obstacles.</p> <p>See also Appendix 1.</p>
<b>A.3.4.3</b>	<p>Inden standpladsen kan forlades har handlingspersonalet ansvar for, at der er ryddet op, at løse fremmedlegemer er fjernet samt at alt grej er placeret i de afmærkede grejbåse.</p>	<p>Before leaving the stand, the ground handling crew is responsible for tidying-up, removing of foreign debris, and for ensuring that all equipment is placed in the assigned bays.</p>

**A.3.5 Anvendte docking guidancesystemer Docking guidance systems used**

Fig. 1. Standpladsidentifikationskilt/Stand Identification Sign\*)



\*) Standpladsens referencepunkt (SRP) i WGS-84 koordinater  
Stand reference point (SRP) in WGS-84 coordinates

Fig. 2. AGNIS (Azimuth Guidance Nose-In System)

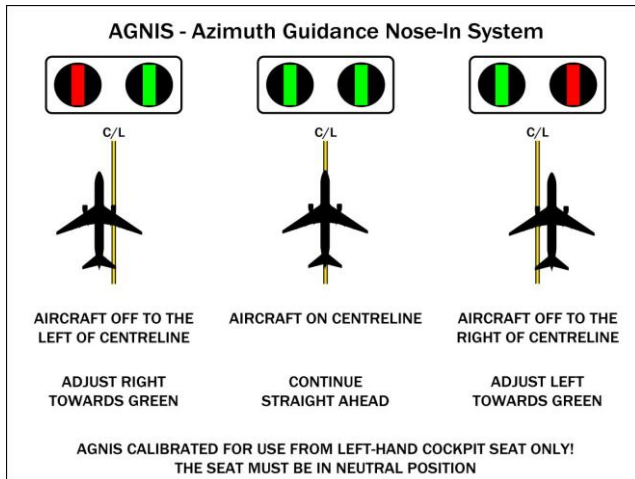


Fig. 3. PAPA (Parallel Aircraft Parking Aid)

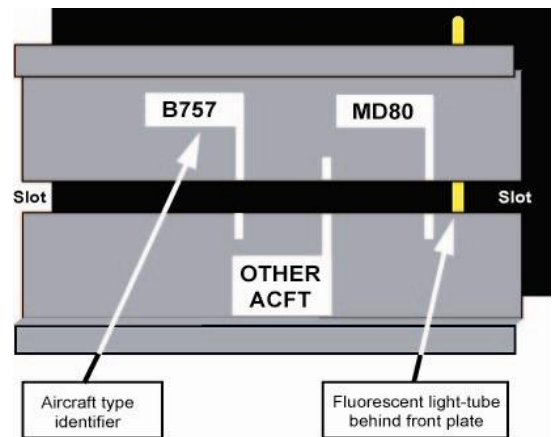


Fig. 4. APIS (Aircraft Parking & Information System)

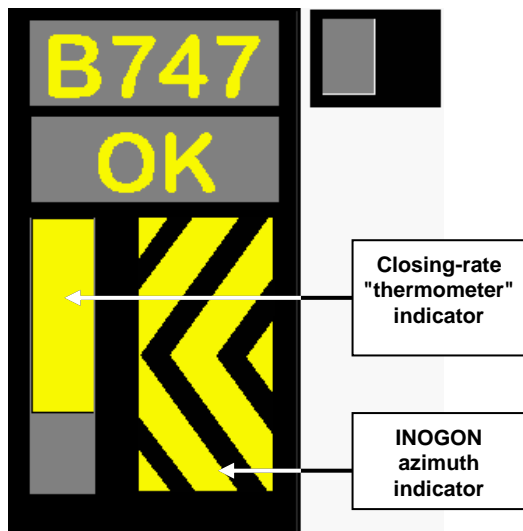
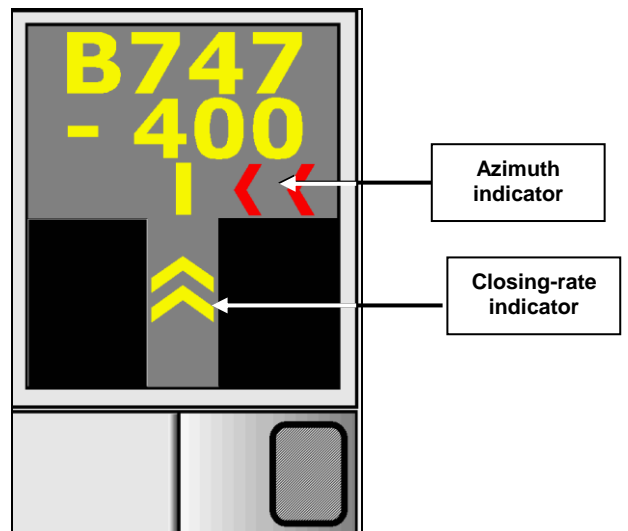


Fig. 5. SAFEDOCK



INTENTIONALLY LEFT BLANK