

Indhold

Afsnit	Emne	Side
5.1	Udførelse af flyhandling under ekstreme vejrforhold ...	5-2
5.2	Standpladsklarering	5-2
5.3	Forberedelser før flyets ankomst	5-2
5.4	Anvendelse af broer på standpladser	5-3
5.5	Krav til brooperatøren.....	5-3
5.6	Flyankomst.....	5-3
5.7	Flyafgang.....	5-4
5.8	Flyoperationelle restriktioner	5-4
	5.8.1 <i>Jetfly generelt</i>	
	5.8.2 <i>Propelfly generelt</i>	
	5.8.3 <i>Helikoptere generelt</i>	
5.9	Parkering af fly.....	5-5
	Bilag 1 – Standpladsoversigt	
	Bilag 2 – Anvendte Docking Guidance systemer	
	Bilag 3 – Muligheder for valg af Dør 1 eller Dør 2 på fly	
	Bilag 4 – Miljømæssige restriktioner	

5.1 Udførelse af flyhandling under ekstreme vejrforhold

5.1.1 Hvis vindhastigheden overstiger 52 knob i stødene, skal passagerbroer køres væk fra flyside og parkeres i henhold til gældende broinstrukser. Melding om vindhastigheden gives i disse tilfælde fra rampetårnet, men ansvaret for, at broen er korrekt parkeret, påhviler handlingsselskabet, på ubesatte standpladser dog CPH. (A.1.7.2)

5.1.2 I tilfælde af varsling om stormvejr skal handlingsselskabet sørge for, at bagagevogne, containere og andet handlingsgrej og løst materiel er forsvarligt låst, fastsurret og sikret mod kraftige vindstød.

5.1.3 Handlingsselskabet skal drage omsorg for, at der foreligger udførlige sikkerhedsforskrifter for medarbejderne angående ophold på rampen samt udførelse af flyhandling i ekstreme vejrforhold, herunder tordenvejr. Retningslinjerne i IATA Airport Handling Manual, AHM 630 Afsnit 14, kan benyttes som vejledende forholdsregler, medmindre de enkelte selskaber har udarbejdet egne forskrifter.

5.2 Standpladsklarering

5.2.1 Standpladsklarering omfatter en visuel inspektion af standpladsen før flyets indkørsel, efterfulgt af en formel klarmelding til flyet. Dette sker normalt ved aktivering af DGS-anlægget således, at dette viser 'klar til indkørsel' for det ankommende fly, men kan også ske ved hjælp af tegning fra en marshaller.

5.2.2 Eksempler på hvordan standpladsklarering kan udføres fremgår af Appendiks 4. (A.3.1.6)

5.2.3 Handlingsselskabet har ansvaret for klarering af en standplads samt for oprydning og flytning af grej på standpladsen. (A.3.1.7 og A.3.1.8)

5.2.4 Ansvar for standpladsklarering påhviler kun CPH i de tilfælde, hvor flyet ledes ind og/eller stoppes på standpladsen af en CPH marshaller. I sådanne tilfælde er det marshalleren, der alene afgør, om det er forsvarligt at lade flyet køre ind på standpladsen. Hvis ikke, vil flyet ikke få lov til at køre ind. (A.3.1.7)

5.2.5 Det formelle ansvar for flyets sikkerhed påhviler fartøjschefen (piloten), og i AIP Danmark understreges det over for piloterne, at standpladsen ikke er klar til indkørsel, hvis DGS-anlægget er slukket eller viser STOP. Det er derfor vigtigt, at der ikke tændes for DGS, hvis klarering af standpladsen ikke er foretaget! (A.3.1.7)

5.3 Forberedelser før flyets ankomst

5.3.1 Brobetjente terminalstandpladser:

5.3.1.1 Før flyets ankomst skal der foretages klarering af standpladsen, jf. Appendiks 4. Denne opgave ligger som standard hos broføreren. På kombinationsstandpladser med flere broer skal broføreren tillige sikre sig, at nabobroerne også er parkeret korrekt og ikke står i vejen for det ankommende fly. (A.3.2.2)

5.3.1.2 Hvis:

- a) standpladsen ikke er ryddet (dvs. der er efterladt grej, tipcones, stopklodser eller andre løse objekter, som kan forårsage FOD), eller
- b) der observeres hindringer inden for standpladssikkerhedslinjerne, som kan udgøre en kollisionsrisiko, eller
- c) det ikke er muligt at rydde standpladsen før flyets ankomst,

skal DGS, hvor det er muligt, holdes slukket. Alternativt skal nødstop aktiveres for at forhindre, at flyet kører ind, før standpladsen er ryddet. KASTRUP APRON skal i så fald adviseres herom – om nødvendigt via TVC – således, at der ikke i stedet sendes marshaller ud til at vinke flyet ind. (A.3.2.1)

5.3.2 Ikke-brobetjente terminalstandpladser:

5.3.2.1 Før flyets ankomst skal der foretages klarering af standpladsen, jf. Appendiks 4. Denne opgave ligger som standard hos handlingsselskabet. (A.3.2.3)

5.3.2.2 Hvis:

- a) standpladsen ikke er ryddet (dvs. der er efterladt grej, tipcones, stopklodser eller andre løse objekter, som kan forårsage FOD), eller
- b) der observeres hindringer inden for standpladssikkerhedslinjerne, som kan udgøre en kollisionsrisiko, eller
- c) det ikke er muligt at rydde standpladsen før flyets ankomst,

skal DGS, hvor det er muligt, holdes slukket. Alternativt skal nødstop aktiveres for at forhindre, at flyet kører ind, før standpladsen er ryddet. KASTRUP APRON skal i så fald adviseres herom – om nødvendigt via TVC – således, at der ikke i stedet sendes marshaller ud til at vinke flyet ind. (A.3.2.1)

5.3.3 Fjernstandpladser:

5.3.3.1 Før flyet kører ind, skal der foretages klarering af standpladsen, jf. Appendiks 4. Denne opgave ligger som standard hos handlingsselskabet. (A.3.2.4)

5.3.3.2 Hvis:

- a) standpladsen ikke er ryddet (dvs. der er efterladt grej, tipcones, stopklodser eller andre løse objekter, som kan forårsage FOD), eller
- b) der observeres hindringer inden for standpladssikkerhedslinjerne, som kan udgøre en kollisionsrisiko, eller
- c) det ikke er muligt at rydde standpladsen før flyets ankomst,

skal DGS, hvor det er muligt, holdes slukket. Alternativt skal nødstop aktiveres for at forhindre, at flyet kører ind, før standpladsen er ryddet. KASTRUP APRON skal i så fald adviseres herom – om nødvendigt via TVC – således, at der ikke i stedet sendes marshaller ud til at vinke flyet ind. (A.3.2.1)

5.4 Anvendelse af broer på standpladser

5.4.1 Betjeningsvejledninger for de forskellige typer passagerbroer og DGS findes i tillæg til Appendiks 4. (A.1.7.3)

5.4.2 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 før flyets indkørsel på standpladsen. (A.3.1.4)

5.4.3 Hvis flytypen ikke kan vælges fra broen, betyder det, at der ikke må anvendes bro på pågældende type. I så fald må broen ikke forsøges kørt manuelt til flyet efter frakobling af styreautomatikken. (A.3.2.2)

5.4.4 Hvis der konstateres fejl på broen, skal den fejlmeldes til TVC. (A.3.3.3)

5.5 Krav til brooperatøren

5.5.1 En brooperatør skal være certificeret (dvs. registreret hos Trafikafdelingen) for at måtte betjene passagerbroer og DGS i Københavns Lufthavn. For yderligere oplysninger, se Kapitel 3, Afsnit 3.3.4 (A.1.7.1)

5.6 Flyankomst

5.6.1 Aktivering af DGS foretages af handlingsselskabet, jf. tillæg til Appendiks 4. (A.1.7.1)

5.6.2 Aktivering af DGS ved hjælp af betjeningspanelet på jorden må kun foretages af CPHs marshaller. (A.3.3.3)

5.6.3 Er DGS slukket eller viser "STOP" eller "WAIT", er standpladsen ikke klar til, at flyet kan køre ind. (A.3.3.1)

5.6.4 Først når:

- a) DGS viser "OK" og den korrekte flytype, eller
- b) en marshaller efter klarering af standpladsen giver tegn til piloten, er standpladsen formelt klar til, at flyet må køre ind. (A.3.3.1)

5.6.5 Hvis der konstateres fejl på DGS, skal det fejlmeldes til TVC. TVC adviserer i så fald KASTRUP APRON herom således, at der tilkaldes en marshaller til at vinke flyet ind på standpladsen. (A.3.3.2)

5.6.6 Ved aktivering af DGS nødstopknappen vil DGS-displayet vise "STOP" for flyet. Nødstopknapper til DGS findes:

- a) over betjeningspulten i passagerbroens kabine, eller
- b) på betjeningspanelet ud for standpladscenterlinjen. (A.3.3.4)

5.6.7 Det henstilles til alle, der færdes på forpladsen, at de aktiverer den røde nødstopknap til DGS i tilfælde af, at de observerer en faresituation under flyets indkørsel på standpladsen. (A.3.3.4)

5.6.8 Rampepersonale eller personer i broen må ikke ved hjælp af håndsignaler eller på anden vis forsøge at lede fly ind på standpladsen. (A.3.3.5)

5.6.9 Mens en marshaller leder et fly ind på standpladsen, må andre personer eller handlingsudstyr ikke bevæge sig ind på standpladsen mellem marshalleren og flyet. (A.3.3.6)

5.6.10 Tilkørsel og tilkobling af passagerbroen efter flyankomst foretages af handlingsselskabet, jf. tillæg til Appendiks 4. Betjening af broen kan om nødvendigt, og efter aftale med handlingsselskabet, overlades til anden certificeret brofører, herunder også CPH-teknikere med bro-licens. (A.3.3.3)

5.6.11 Bro og/eller mobil flytrappe må ikke tilsluttes, før der er lagt bremseklodser på flyets hjul. (A.3.2.2)

5.7 Flyafgang

5.7.1 Frakobling af passagerbroen ved afgang foretages af handlingsselskabet, jf. tillæg til Appendiks 4. Betjening af broen kan om nødvendigt, og efter aftale med handlingsselskabet, overlades til anden certificeret brofører, herunder også CPH-teknikere med bro-licens. (A.3.4.1)

5.7.2 Pushback af et fly må ikke påbegyndes uden tilladelse fra KASTRUP APRON. (A.3.4.2)

5.7.3 Der må ikke anmodes om tilladelse til pushback, medmindre traktor og flyet er klar til at udføre manøvreren med det samme, dvs. inden for 1 minut. (A.3.4.2)

5.7.4 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. (A.3.4.2)

5.7.5 Det er tilladt at benytte wingwalkers under pushback, hvis dette er aftalt mellem operatør og handler, men kun ud til bagkanten af standpladsen. Wingwalkers må ikke følge med flyet ud på selve rullevejen. Se endvidere Appendiks 1. (A.3.4.2)

5.7.6 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. (A.3.4.3)

5.8 Flyoperationelle restriktioner

5.8.1 Jetfly generelt

5.8.1.1 Anvendelse af motor-reversering (power back) på standpladsen er ikke tilladt. (A.6.2.4.2)

5.8.2 Propelfly generelt

5.8.2.1 Anvendelse af motor-reversering (power back) på standpladsen til at manøvrere flyet er ikke tilladt. (A.6.2.4.2)

5.8.2.2 Motoropstart ved turn-in/turn-out parkering skal altid udføres således, at støjbelastningen omkring flyet begrænses mest muligt. Det henstilles derfor, at kun 1 motor startes på standpladsen. Personale involveret i opstart af turbopropfly skal anvende støjisolerede køretøjer. Opstartproceduren, herunder anvendelse af håndsignaler eller anden godkendt tegngivningsmetode, aftales med handlingsselskabet. (A.6.2.5.1)

5.8.2.3 Motoropstart ved nose-in/pushback parkering skal altid udføres således, at kun 1 motor startes på standpladsen. Opstart af de resterende motorer skal vente til efter pushback. Anvendelse af motor-reversering (power back) på standpladsen er ikke tilladt. (A.6.2.5.2)

5.8.3 Helikoptere generelt

5.8.3.1 Hover-taxiing er ikke tilladt for helikoptertyper forsynet med hjul. (A.6.2.6.2)

5.8.3.2 Under passagerernes ind- og udstigning skal helikopterens rotorers så vidt muligt standses. Er dette ikke muligt, har flybesætningen – subsidiært det involverede handlingspersonale – ansvar for at sikre, at passagererne ikke kommer i nærheden af halerotoren. (A.6.2.6.3)

5.8.3.3 Ved ind- og udstigning skal passagererne være gjort bekendt med sikkerhedsforskrifterne for deres færden omkring helikopteren. (A.6.2.6.4)

5.8.3.4 Ventende passagerbusser skal blive uden for standpladserne, medmindre helikopterens rotorers er standset. Ved manøvrering af bussen i nærheden af helikopteren, skal chaufføren være særligt opmærksom på rotorbladene. (A.6.2.6.5)

5.8.3.5 CPHs trafikchef kan i særlige tilfælde tillade anvendelse af andre parkeringsområder til helikoptere end Forplads Øst. (A.6.2.6.5)

5.9 Parkering af fly**5.9.1 Parkering efter vindretningen**

Parkering af flyet med næsen drejet efter vindretningen må kun ske, hvis dette er godkendt for pågældende flytype på pågældende standplads, og i så fald kun efter direkte anmodning herom fra flyføreren ved ankomst.

Generelt vil muligheden for parkering efter vindretningen dog aldrig kunne garanteres, medmindre det ved hjælp af dokumentation fra fabrikanten direkte kan påvises, at flyet af tekniske eller operationelle årsager helst skal parkeres sådan under kritiske vindforhold.

Hvis piloten anmoder om parkering efter vindretningen, og ønsket herom ikke kan imødekommes, kan det være nødvendigt i stedet at henvise flyet til parkering på en fjernstandplads hvor denne mulighed foreligger.

Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til CPH. (A.7.1)

5.9.2 Specialparkering

Retningslinier for specialparkering fremgår af Appendiks 2. Nærmere oplysninger herom kan fås ved henvendelse til CPH. Specialparkerede fly skal ved turn-out benytte lavest mulige motorkraft til igangsætning og udkørsel fra standpladsen. (A.7.1)

5.9.3 Parkering uden docking systemer eller visuelle ledelinier

Luftfartøjet skal opstilles således, at ingen del heraf overskrider sikkerhedslinier til nærmeste rullevej eller nabo-standplads eller skraverede spærrefelter. Marshaller-assistance under indkørsel, parkering og udkørsel er obligatorisk i sådanne tilfælde. (A.7.1)

5.9.4 Fleksibel turn-in parkering

På mange standpladser er etableret særlige blå ledelinier jf. fig. 1.

Disse linier benyttes som vejledning ved fleksibel parkering af propelfly og visse jetfly jf. Appendiks 2.

Under indkørsel og parkering følger flyet ledelinierne som vist. (A.7.2)

Kapitel 5 Anvendelse af standpladser

Bilag 1 – Standpladsoversigt

Standplads	DGS ①	Bro	400Hz Elforsyning	Flyventilation	Bemærkninger
A4	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A6	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A7	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A8	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A9	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A11	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A12	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A14	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A15	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A16	APIS	*	FEGP	FPCA (Combibox)	*) Bro A17 anvendes
A17	APIS	Jetway	FEGP	FPCA (Combibox)	–
A18	APIS	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
A19	SAFEDOCK	*	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	*) Bro A20 anvendes
A20	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
A21	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
A22	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
A23	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
A25	–	Nej	FEGP	– ③	–
A26	–	Nej	FEGP	– ③	–
A27	–	Nej	FEGP	– ③	–
A28	–	Nej	FEGP	– ③	–
A30	–	Nej	FEGP	– ③	–
A31	–	Nej	FEGP	– ③	–
A32	–	Nej	FEGP	– ③	–
A33	–	Nej	FEGP	– ③	–
A34	–	Nej	FEGP	– ③	–
A50	–	Nej	–	– ③	Bus til/fra terminal
B2	APIS	FMT	FEGP	FPCA	–
B3	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
B4	APIS	FMT	FEGP	FPCA	–
B5	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
B6	SAFEDOCK	TEAM	FEGP	FPCA	–
B7	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
B8	APIS	FMT	FEGP	FPCA	–
B9	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
B10	APIS	FMT	FEGP	FPCA	–
B15	APIS	FMT	FEGP	FPCA (Combibox)	–
B16	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
B17	APIS	*	FEGP	FPCA (Combibox)	*) Bro B15/19 anvendes
B19	APIS	FMT	FEGP	FPCA (Combibox)	–
C10	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
C23	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
C26	SAFEDOCK	FMT	FEGP	FPCA	–
C28	APIS	Jetway	FEGP	FPCA	–
C29	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
C30	SAFEDOCK	FMT	FEGP	FPCA	–
C32	SAFEDOCK	FMT	FEGP	FPCA	–
C33	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
–	–	–	–	–	–
C35	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
C36	APIS	*	FEGP	FPCA	*) Bro C36A/36B anvendes
C37	APIS	**	FEGP	FPCA	**) Bro C35/39 anvendes
–	–	–	–	–	–
C39	APIS	TEAM	FEGP	FPCA	–
C40	SAFEDOCK	FMT	FEGP	– ③	–
C43	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP (Combibox)	– ③	–
C45	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
C47	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
C49	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
D1	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
D2	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
D3	SAFEDOCK	FMT	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
D4	APIS	Nej	FEGP (Combibox)	FPCA (Combibox)	–
E60	–	Nej	– ③	– ③	General Aviation parking
E70	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E71	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E72	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E73	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E74	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E75	AGNIS+PAPA	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E76	–	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E77	–	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal
E78	–	Nej	FEGP	– ③	Bus til/fra terminal

Kapitel 5 Anvendelse af standpladser

Standplads	DGS ①	Bro	400Hz Elforsyning	Ventilation	Bemærkninger
F1	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F4	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F5	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F7	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F8	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F9	APIS	Nej	FEGP	- ③	-
F90	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F91	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F92	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F93	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F94	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F95	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F96	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F97	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
F98	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H101	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H102	SAFEDOCK	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H103	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H104	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H105	SAFEDOCK	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H106	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
H107	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	Bus til/fra terminal
G15	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
G16	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
G17	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
G18	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
G19	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
G110 ④	-	Nej	- ③	- ③	②
G111 ④	-	Nej	- ③	- ③	②
G112 ④	-	Nej	- ③	- ③	②
G113 ④	-	Nej	- ③	- ③	②
G114 ④	-	Nej	- ③	- ③	②
G120	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G121	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G122	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G123	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G124	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G125	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G126	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G127	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G128	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G129	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G130	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G131	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G132	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G133	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G134	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G135	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G136	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
G137	-	Nej	FEGP (Combibox)	- ③	-
R-I	-	Nej	FEGP	- ③	Klargøringsplads
R-II	-	Nej	FEGP	- ③	Klargøringsplads
R-III	-	Nej	FEGP	- ③	Klargøringsplads
S1	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
S2	-	Nej	- ③	- ③	General Aviation parking
W1	-	Nej	- ③	- ③	-

Signaturforklaring:

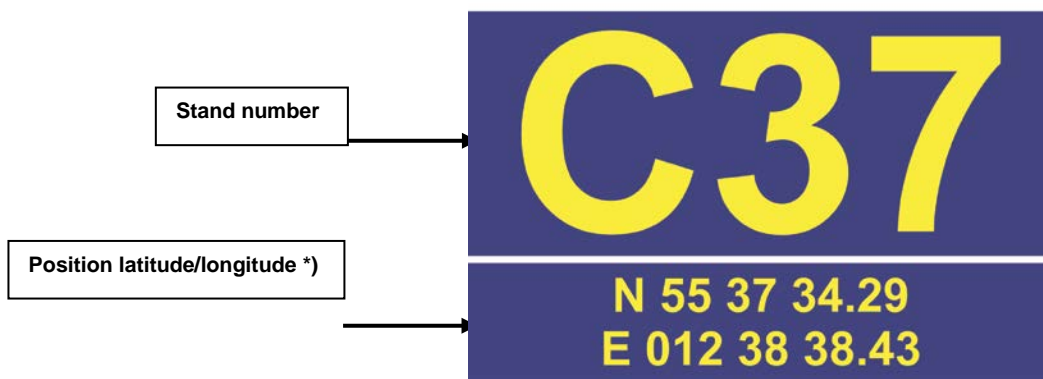
- ①) Det primære sigte-/stopssystem er vist. Hvis intet system er angivet (-), anvendes sigtelinjer og stopmærker på belægningen.
NB: Der kan være krav om obligatorisk marshallerassistance ved parkering. Dette vil i så fald blive oplyst fra KASTRUP APRON.
- ②) Evt. buskørsel udføres af handlingselskabet, ikke CPH.
- ③) Mobile enheder skal leveres af handlingselskabet.
- ④) Kan benyttes til parkering af enten helikopter eller fastvinget fly.

Anvendte forkortelser:

- FPCA = Fast ventilationsanlæg
 FEGP = Fast elforsyning til fly
 DGS = Docking Guidance System
 M = Marshaller (CPH)

Note: Definitioner på forpladser og serviceområder fremgår af BL11-1, Afsnit 2.

Fig. 1. Standpladsidentifikationsskilt*)



*) Standpladsens referencepunkt (SRP) i WGS-84 koordinater

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

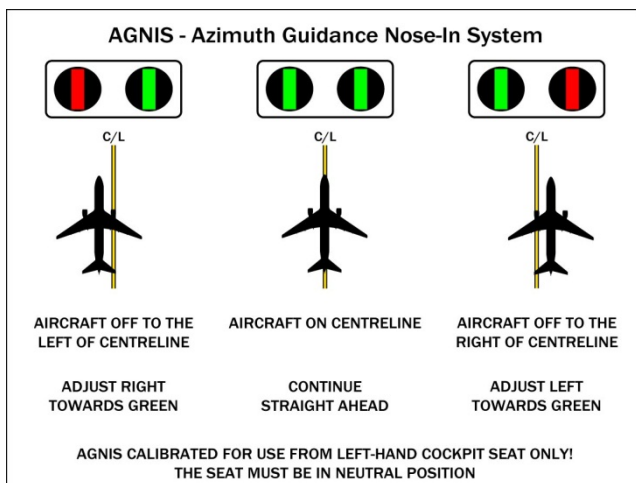


Fig. 3. PAPA (Parallel Aircraft Parking Aid)

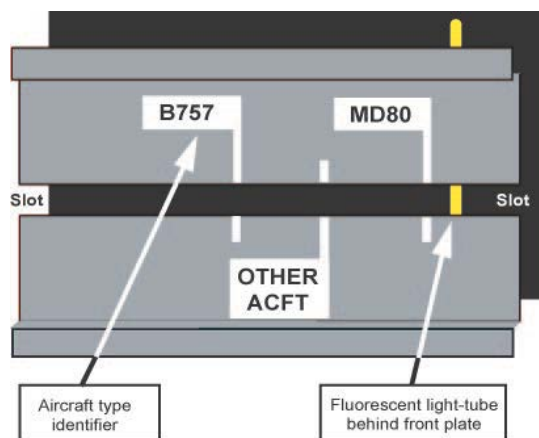


Fig. 4. APIS (Aircraft Parking & Information System)

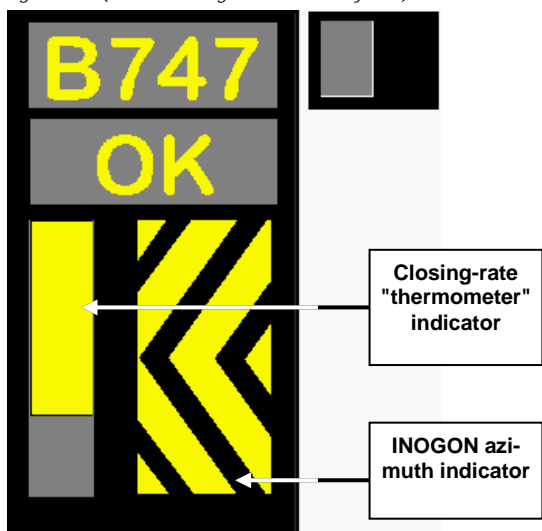
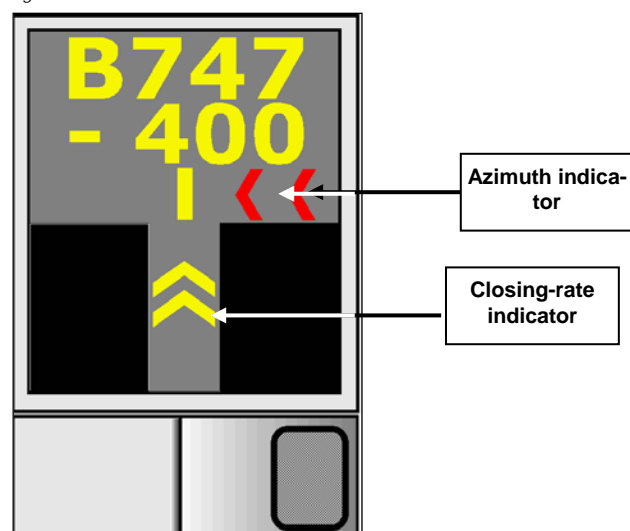


Fig. 5. SAFEDOCK



MULIGHEDER FOR VALG AF DØR 1 ELLER DØR 2 VED BROTKØRSEL TIL FLY I KØBENHAVNS LUFTHAVN

01AUG11 – CPH/TRO

FLYTYPE (IATA) → ↓ STANDPLADS (Evt. alternativt bro)	AB4 / AB6	332	333	342	343	345	346	747 excl. 74L	74L (747SP)	752	75W (752 m. winglets)	763	763 (1 fwd dør)	763 (2 fwd døre)	76W (763 m. winglets)	764	772	77L (B777-200LR)	773	77W (B777-300ER)	M11	LLW (IL86)	193 (IL96-300)	19M (IL96M-400)
Stpl. A8										1/2	1/2	1/2												
Stpl. A14	1/2									1/2	1/2	2	1	1/2	1/2					2				
Stpl. A16	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1/2										
Stpl. A19	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1/2										
Stpl. B3	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1										
Stpl. B5	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1/2										
Stpl. B7	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1/2										
Stpl. B8										1/2														
Stpl. B9	1/2									1/2	1/2	1/2	1	1/2										
Stpl. B10	1/2	2	2	2	2			2	1	1/2	1/2	1/2	1	1	1		2				2	1	1	1
Stpl. B17-Dual Bridge	D	D*	D	D	D			D*		D*	D*	D		D	D		D*	D*					D	
Stpl. B17 (Bro B15)	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2			1/2	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2		1/2	1/2			2	1	1/2	
Stpl. B17 (Bro B19)	2	2*	2	2	2			2*		2*	2*	2		2	2		2*	2*			2		2	
Stpl. C10	1/2	1/2	2	2	2			2	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	2	1/2				2	1		
Stpl. C26										1/2	1/2	1/2												
Stpl. C28	1/2	2	2	2	2				1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	2					2			
Stpl. C29	1/2	1/2	2	1/2	2	2	2	1/2	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	2	2	2	2	2	2			
Stpl. C30										1/2	1/2	1/2												
Stpl. C32	1/2	1/2	2	1/2	2					1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	1/2	2				2		1/2	
Stpl. C33	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	2	1/2	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	2	2	2	1	1	1
Stpl. C36-Dual bridge		D	D	D	D							D												
Stpl. C36 (Bro C36B)		2	2	2	2							2												2
Stpl. C36 (Bro C36A)	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2				1	1	1	1/2	1	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2			2	1	1/2	
Stpl. C37-Dual bridge	D	D	D	D	D	D		D		D	D	D		D	D	D	D	D					D	D
Stpl. C37 (Bro C35)	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2		1/2	1	1/2	1/2	1/2	1	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2			2	1	1/2	1/2
Stpl. C37 (Bro C39)	2	2	2	2	2	2		2		2	2	2		2	2	2	2	2					2	2
Stpl. C40	1/2	2	2	2	2					1/2	1/2	2	1	1/2	1/2	2	2				2	1	2	

Symbolforklaring

1 = Broen skal køres til Dør 1 (1L)

2 = Broen skal køres til Dør 2 (2L)

1/2 = Der kan frit vælges mellem at køre broen til Dør 1 eller Dør 2

D = Dual bridge operation, dvs. begge broer køres til flyet (broen nærmest flyet til Dør 1, broen fjernest fra flyet til Dør 2)

* = Broen skal køres ud og placeres i Position 2, før flyet kører ind på standpladsen!

= Flytypen er ikke godkendt til standpladsen eller tilkørsel af broen ikke mulig til pågældende flytype

NB! Hvis flere broer kan betjene samme standplads, er det for hver af disse (i parentes) angivet hvilke døre, broen kan køres til på de godkendte flytyper

Standpladserne A30-A34:

I tidsrummet kl. 2300-0600: *)

- ankomende fly skal standse motorerne ved natstopmærket ved Position Z3 og bugseres til standpladsen.
- afgående fly skal bugseres fra standpladsen til natopstartmærket ved Position Z4, før motorerne må startes.

*) Indtil kl. 0100 må forsinkede ankomster og afgang, som er planlagt til før kl. 2300, afvikles som i dagtimerne.

Standpladserne F90-F98:

I tidsrummet kl. 2300-0600 **):

- anvendelse af hovedmotorer forbudt på F90-F98.
- ankomende fly skal bugseres til standplads fra "NIGHT STOP" positionen på TWY V.
- afgående fly bugseres til "NIGHT STOP" positionen på TWY V, før motorerne må opstartes.

***) kl. 2200-0700 for Fokker F27.

Standpladserne G110-G114:

Standpladserne må anvendes til helikopterparkering i tidsrummet 0700-2300 alle ugens dage.

Tankning (fly/helikopter): **tilladt** (🚫)

Vask (fly/helikopter): **ikke tilladt** (🚫) (***)

Standplads E60:

Jetfly må ikke operere for egen kraft i tidsrummet kl. 2200-0700.

Flyenes motorer må kun anvendes i op til 2 minutter før afgang.

Tankning (fly): **tilladt** (🚫)

Vask (fly): **ikke tilladt** (🚫) (***)

Klargøringspladser R-I/-II/-III:

Tankning (fly): **ikke tilladt** (🚫)

Vask (fly): **ikke tilladt** (🚫) (***)

Standplads W1:

Tankning (fly): **tilladt** (🚫)

Vask (fly): **ikke tilladt** (🚫) (***)

Standpladserne G15-G19 (GX):

Tankning (fly): **tilladt** (🚫)

OBS! Tankning foregår med tankbil. Der findes **ikke** alarmknapper på standpladserne! I en nødsituation skal tilkald af Brand & Redning foretages via telefon. Se A.1.4.3.

Vask (fly): **ikke tilladt** (🚫) (***)

***) Flyvask er en miljøgodkendelsespligtig aktivitet og må kun finde sted, hvor de nødvendige foranstaltninger er truffet til at sikre, at forurenede spildevand fra processen opsamles og bortskaffes efter miljømyndighedens anvisning.

Sydområdet (NX):

Gruppe B- og C-jetfly må taxie for egen kraft på TWY N1 og TWY N2 samt den sydlige ende af TWY C, men **kun** hvis det sker i forbindelse med transport til/fra start/landning.

Transport af **jetfly** mellem nord- og sydområdet skal ske ved bugsering*.

For **propelfly** er der ingen tilsvarende restriktioner.

Bugsering og taxiing med fly uden for hangarforpladserne – **dvs. på rulleveje** – i Sydområdet må kun finde sted med tilladelse fra Kontroltårnet!

Øvrige bestemmelser og retningslinjer for bugserede og taxiende fly i Sydområdet fremgår af Appendiks 1, som udleveres til alle bosiddende flyoperatører samt ground handlers, der udfører flybugsering.

*) Vær opmærksom på, at førere af flytraktorer, der kører ind i CSRA-området i lufthavnens nordafsnit fra Manøvreområdet, forinden skal advisere OC på FM Kanal 7.