

Indhold

Afsnit	Emne	Side
6.1	Ground handling af fly	6-2
	6.1.1 <i>Generelt</i>	
	6.1.2 <i>Tankning af fly</i>	
	6.1.3 <i>Deicing af fly</i>	
	6.1.4 <i>Vask af fly</i>	
6.2	Færdsel omkring fly på standpladser	6-3
	6.2.1 <i>Generelt</i>	
	6.2.2 <i>Jetfly</i>	
	6.2.3 <i>Propelfly</i>	
	6.2.4 <i>Helikoptere</i>	
6.3	Teknisk servicering af fly.....	6-4
	6.3.1 <i>Reparation af fly på standpladser</i>	
	6.3.2 <i>Afprøvning af ELT, transpondere m.v.</i>	
	6.3.3 <i>Motor- og tomgangskøring af fly</i>	
6.4	Færdsel med fly.....	6-6
	6.4.1 <i>Generelt</i>	
	6.4.2 <i>Forpladsområder</i>	
	6.4.3 <i>Serviceområder</i>	
	6.4.4 <i>Manøvreområde</i>	
6.5	Fly i isolation eller karantæne.....	6-7

Bilag 1 – ICAO klassificering af fly

6.1 Ground handling af fly

6.1.1 Generelt

6.1.1.1 Fly bør aldrig efterlades uden opsyn mens bugsertraktor, passagerbro eller hydraulisk/elektrisk handlingsgrej er påkoblet og i drift. (A.2.1.3)

6.1.1.2 Operatører af Gruppe F-fly og større skal på forhånd sikre sig, at trækstang (towbar) til flyet forefindes hos ground handleren. Hvis dette ikke er tilfældet, skal en sådan medbringes i flyet. Opmærksomheden henledes på, at flyvningens godkendelse kan afhænge heraf. (A.6.2.3)

6.1.1.3 Ønsker et luftfartsselskab brandslukkere opsat på standpladsen under flyets ophold, skal dette aftales med handlingselskabet. (A.2.2.1.3)

6.1.2 Tankning af fly

6.1.2.1 Under flytankning med tankvogn skal alle øvrige handlingskøretøjer på standpladsen friholde flugtvejen* fremad for tankvognen. (A.2.2.1.4)

*) Dette krav gælder dog ikke ved tankning med dispenser.

6.1.2.2 Handlingspersonalet og andre personer på rampen skal udvise særlig agtpågivenhed i tankningsområdet samt i farezonen omkring vingetipperne, når de færdes omkring flyet mens tankning finder sted. Ligeledes skal de passe på ikke at påkøre brændstofslange eller pitkobling, når de manøvrerer med handlingsudstyr omkring flyet. (A.2.2.1.7)

6.1.2.3 Overløbsventiler og udluftningsåbninger for flyets brændstoftanke er typisk placeret under vingetipperne. I tilfælde af, at brændstof løber ud, kan det ramme personer, bagage, køretøjer eller grej, der befinder sig herunder, og forårsage risiko for alvorlig tilskadekomst eller brand. (A.2.2.1.7)

6.1.2.4 Start og stop af benzindrevne motorer og brug af udstyr, der kan forårsage gnister, må ikke ske i tankningsområdet samt i farezonen omkring flyets vingetipper. (A.2.2.1.7)

6.1.2.5 På grund af risikoen for brand samt uønsket indvirkning på flyets systemer må elektrisk grej samt bærbart elektronisk udstyr ikke uden luftfartsoveratørens eller handlingselskabets samtykke anvendes i tankningsområdet. (A.2.2.1.7)

6.1.2.6 Tankning med passagerer ombord.

Flyvepladschefen har udstedt tilladelse til udførelse af tankning/aftankning af fly mens passagererne er ved at gå ombord i flyet, er ombord eller er ved at gå fra borde, under forudsætning af, at bestemmelserne i BL3-6 efterleves, jf. BL'ens pkt. 4.1. (A.2.2.1.6)

Firmaer, der udfører tankning af fly i Københavns Lufthavn, skal a) have udarbejdet en operationel procedure for tankning/aftankning af flyet mens passagerer er ombord samt b) meddele Flyvepladschefen, hvor den seneste udgave af denne procedure forefindes tilgængelig til enhver tid. (A.2.2.1.6)

6.1.3 Deicing af fly

6.1.3.1 Afisningsplatform A, B og V er formelt at betragte som forpladsområder.

6.1.3.2 Flytrafik til/fra platformene styres af Naviair på vegne af CPH.

På Deicing Platform TWY A skal ICAO Gruppe D/E/F-fly altid benytte Spor 2. Øvrige flytyper skal benytte Spor 1 og 3. (A.4.2)

6.1.3.3 Der må ikke foretages afisning udenfor de etablerede platforme. (A.4.2.1)

6.1.3.4 Retningslinjer for anvendelse af afiserplatformene fremgår af AIP Danmark samt Appendiks 7 (seneste udgave). (A.4.2.2)

6.1.3.5 Retningslinjer for bemanding og styring af platformene aftales mellem CPH, Naviair og de involverede handlingselskaber. (A.4.2.3)

6.1.4 Vask af fly

6.1.4.1 Vask af fly må kun finde sted i hangarer og på arealer indrettet med afløb der leder spildevandet til særlige opsamlingsstanke. (A.1.6.2)

6.2 Færdsel omkring fly på standpladser

6.2.1 Generelt

6.2.1.1 Selvom flyets motorer kører, og antikollisionslysene stadig er tændt, har personer, der tilslutter strøm til flyet eller påsætter hjulklodser på flyets næsehjul, lov til at bevæge sig ind på standpladsen, så snart flyet holder stille på sin parkeringsposition. (A.2.2.2.1)

6.2.1.2 Personer, der ikke er involveret i tilslutning af strøm til flyet eller påsætning af hjulklodser, skal forblive uden for de orange sikkerhedslinjer omkring standpladsen, indtil flyets motorer standses og antikollisionslysene er slukket. (A.2.2.2.1)

6.2.1.3 Der findes ingen entydig sikkerhedsafstand, som gælder for enhver fly- eller motortype i brug i dag. Bag flymotorer, der kører i tomgang bør personer og køretøjer derfor opretholde en sikkerhedsafstand svarende til mindst flyets egen længde. I tvivlstilfælde bør denne afstand mindst fordobles. (A.2.2.2.1)

6.2.1.4 Trafikanter på handlingsvejene, som ønsker at passere bagom et fly, der er kørt ind på en standplads, skal afvente, at flyets antikollisionslys slukkes, før de må fortsætte. (A.2.2.2.1)

6.2.1.5 Handlingskøretøjer på standpladsen må aldrig forsøge at skyde genvej imellem tankvognen/ dispense- ren og flyet. (A.2.3.1.3)

6.2.1.6 Handlingskøretøjer og personer, der færdes på standpladsen, skal holde afstand til brændstofslinger på jorden! (A.2.3.1.3)

6.2.1.7 Kørsel henover elkabler og brændstofslinger på jorden er forbudt.

6.2.1.8 Medmindre der foreligger:

- tilladelse fra flyets ejer/bruger, fartøjschefen, handlingssselskabet eller CPH eller
- særlig autorisation i medfør af Luftfartsloven,

må kun personer, som er tilknyttet handlingen på pågældende standplads, entre et parkeret fly eller komme i direkte berøring med dets indhold. (A.1.8.6)

6.2.1.9 Hvis chaufførens udsyn bagud er begrænset, må bakning i nærheden af fly kun foretages med hjælp fra en vinkemand! Parterne skal være enige om betydningen af de anvendte håndsignaler, før bakkemanøvren påbegyndes. (B.2.13)

6.2.2 Jetfly

6.2.2.1 Færden og ophold i nærheden af kørende flymotorer kan være livsfarligt. (A.2.2.2.2)

6.2.2.2 Personer skal holde god afstand til motorernes luftindtag og udstødning, når flyets antikollisionslys blinker. (A.2.2.2.2)

6.2.2.3 Som tommelfingerregel bør man altid regne med en mindste sikkerhedsafstand på 7,5 meter foran motorens luftindtag, medmindre andet er oplyst. Den anbefalede minimum sikkerhedsafstand er ofte angivet på motoren. (A.2.2.2.2)

6.2.3 Propelfly

6.2.3.1 Færden og ophold i nærheden af kørende flymotorer kan være livsfarligt. (A.2.2.2.3)

6.2.3.2 Personer skal holde god afstand til motorerne, når flyets antikollisionslys er aktiverede, samt passe på propellerne, som uden varsel kan begynde at rotere. (A.2.2.2.3)

6.2.3.3 Pas også på luftstrømmen bag propeller, som kan være meget kraftig! (A.2.2.2.3)

6.2.4 Helikoptere

6.2.4.1 Personer skal holde god afstand til rotorerne – især halerotoren – når antikollisionslysene er aktiverede. (A.2.2.2.4)

6.2.4.2 Gå aldrig bagom en helikopter, som har opstartet motorerne. (A.2.2.2.4)

6.2.4.3 Personer, der handler en parkeret helikopter med cockpitbesætningen ombord, bør så vidt muligt undgå at færdes uden for synsvinklen fra flight deck, medmindre de er i radiokontakt med cockpitbesætningen. (A.2.2.2.4)

6.3 Teknisk servicering af fly

6.3.1 Reparation af fly på standpladser

6.3.1.1 På standpladser må udførelse af større reparationer af fly – dvs reparationer, som forventes at kunne forlænge flyets ophold på standpladsen – kun ske med CPH/Standpladsdisponeringens accept. (A.1.6.3)

6.3.2 Afprøvning af ELT, transpondere m.v.

6.3.2.1 Afprøvning og brug af ELT*-udstyr (*Emergency Locator Transmitter*) eller andet transmissionsudstyr, der kan indvirke på radiokommunikation eller overvågning på luftfartsfrekvenserne, må kun ske i overensstemmelse med retningslinjerne i BL7-14. (A.1.6.6)

6.3.2.2 Ved afprøvning af transpondere skal der altid benyttes squawk-koden 7777. Inden afprøvning finder sted skal KASTRUP TOWER informeres herom på 119.9 MHz. (A.1.6.7)

6.3.3 Motor- og tomgangskøring af fly

6.3.3.1 Bestemmelsernes anvendelse:

Disse bestemmelser omfatter køring med alle flymotorer undtagen APU (Auxiliary Power Units). Såvel stempel-motorer, turboprop- som jetmotorer er således omfattet af bestemmelserne. Bestemmelserne omfatter imidlertid ikke køringer, der foretages umiddelbart før en planlagt start, og som indgår i pågældende startprocedure. (C.1.3)

6.3.3.2 Definitioner

Motorkøring

Ved motorkøring forstås opstart og køring af motorer med højere effekt end tomgang med henblik på afprøvning af pågældende motorer eller af flyets systemer.

Motorkøring må kun foretages på de områder, der beskrives i afsnit 6.3.3. (C.1.1 & C.2.3)

Tomgangskøring

Ved tomgangskøring forstås opstart og køring af motorer med tomgangseffekt med henblik på afprøvning af pågældende motor eller af flyets systemer. (C.1.2)

Forbudstid

Alle ugens dage kl. 23.00–05.00.

Motorkøring må ikke foretages i forbudstiden. (C.1.4)

Spærretid

mandag–lørdag: kl. 05.00–07.00 samt kl. 19.00–23.00,

søn- og helligdage: kl. 05.00–23.00 (Grundlovsdag dog kun kl. 05.00–07.00 og kl. 12.00–23.00). (C.1.5)

Afprøvningsområder

Ved afprøvningsområder forstås de i afsnit 6.3.3 beskrevne områder. (C.1.6)

Kompaskurs

Herved forstås den retning, som flyets næse peger imod. (C.1.7)

6.3.3.3 Motorkøring må ikke foretages i forbudstiden. Motorkøring må foretages i spærretiden, men kun når det er nødvendigt for rettidig afvikling af en planlagt flyvning med det pågældende fly. Det er altså ikke tilladt at foretage motorkøring i spærretiden med henblik på at tilvejebringe et reservefly til den planlagte flyvning. (C.2.1 & C.2.2)

6.3.3.4 I spærretiden samt forbudstiden skal alle flybevægelser mellem hangarområder og afprøvningsområder ske ved bugsering med traktor. Flyets motorer skal være standset under bugseringen. (C.2.4)

6.3.3.5 Tomgangskøring må kun foretages på afprøvningsområderne samt på nummererede standpladser bortset fra A23, A25, A26, A27, A28, A30, A31, A32, A33 og A34 (C.2.5)

6.3.3.6 Tomgangskøring på afprøvningsområderne er ikke pålagt generelle restriktioner, men kun de restriktioner knyttet til det aktuelle afprøvningsområde. (C.2.6)

6.3.3.7 Tomgangskøring på nummererede standpladser må kun foretages, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) Der skal være indhentet tilladelse fra KASTRUP APRON.
- b) Køringen skal kunne gennemføres uden gener for de øvrige handlingsaktiviteter omkring flyet.
- c) Varigheden af køringen må ikke overstige 5 minutter pr. luftfartøj.
- d) Tomgangskøring må kun omfatte én – 1 – motor ad gangen. (C.2.7)

6.3.3.8 Alle motorkøringer og tomgangskøringer skal indrapporteres til CPH. (C.2.8)

6.3.3.9 Det pålægges operatørerne at sikre kortest mulig gangtid under motor- og tomgangskøringer. Under motorkøringer skal antallet af ændringer i motorindstilling begrænses mest muligt. (C.2.9)

6.3.3.10 På afprøvningsområder, hvor der ikke gælder særlige krav til flyets orientering, skal der inden for de muligheder, som vindforholdene tillader, vælges en retning, der reducerer støjbelastningen i boligområderne mest muligt. (C.2.10)

6.3.3.11 SAS Motorkøregård – Område 1

Bemærk: Tilladelsen for Område 1 er i øjeblikket suspenderet af CPH. Der må ikke foretages motor- eller tomgangskøringer i dette område. (C.3.1.1)

6.3.3.12 SAS Motorkøregård – Område 2

I Område 2 er motorkøring og tomgangskøring tilladt for alle flytyper. (C.3.1.2)

6.3.3.12.1 Kald KASTRUP TOWER (119,9 MHz), før motorkøringen påbegyndes. Der skal holdes lyttevagt på den anviste radiofrekvens under motorkøringen. Det er ikke nødvendigt at kalde KASTRUP TOWER i forbindelse med tomgangskøringer. (C.3.1.2)

6.3.3.12.2 Ved motorkøringer i Område 2 bør fly under indflyvning til Bane 22R informeres om risikoen for turbulens fra opadrettede luftstrømme. (C.3.1.2)

6.3.3.12.3 Motorkøringsmandskabet er ansvarlige for, at resulterende blast uden for området ikke overstiger grænsen på 35 mph (56 km/t) i stødene. I tilfælde af igangværende flyankomster/-afgange på standpladserne E70-78, som vil kunne blive generet af motorkøringen, må der påregnes ventetid, før motorkøringen må påbegyndes. KASTRUP TOWER vil i så fald give besked herom. (C.3.1.2)

6.3.3.13 TWY G3/G4 – Område 4

I Område 4 er tomgangskøring tilladt for alle flytyper. Motorkøring er tilladt for alle flytyper bortset fra B767 og MD80. Gruppe D- og E-fly skal altid bugseres til og fra motorkøringsområdet via TWY G3. (C.3.2.1)

6.3.3.13.1 Jettfly skal opstilles i kompasretning 215°-235° med motorudstødningen rettet mod de opstillede blastfences. Den motor som afprøves skal være placeret så langt mod nord i området som praktisk muligt. Turbopropfly skal opstilles i kompasretning 360°-020°. (C.3.2.1)

6.3.3.13.2 Kontakt Kontroltårnet (118,7 MHz), før flyet bugseres til Område 4 for motor- eller tomgangskøring. Tårnet vil herefter oplyse på hvilken frekvens der skal holdes lyttevagt under køringen. Når bane 12/30 er i brug til start og landing, skal Område 4 være rømmet. (C.3.2.1)

6.3.3.14 Hangarforpladser i Sydområdet – Områderne 5A – 5H

I Sydområdet er kun tomgangskøring tilladt. Den samlede varighed pr. fly må ikke overstige 15 minutter. Tomgangskøringer, der har varighed ud over 15 minutter, skal foretages i et andet område, fx Område 4 eller 6. (C.3.3.1)

6.3.3.14.1 Kontakt Kontroltårnet (118,7 MHz), før tomgangskøringen påbegyndes. Tårnet vil herefter oplyse på hvilken frekvens der skal holdes lyttevagt under køringen. (C.3.3.1)

6.3.3.14.2 Hangarforpladserne er fordelt på 8 delområder, benævnt 5A-5H.

Følgende betingelser gælder for flyopstillingen under tomgangskøringer:

Område 5B: kompasretninger 80°-95° eller 260°-265°.

Område 5C: kompasretninger 250°-350°. (B747/DC10: 040°-190°).

Område 5D: kompasretninger 280°-350°. (B747/DC10: 040°-190°).

I alle områderne skal den motor, der afprøves, altid være placeret inden for områdets afgrænsning. (C.3.3.2)

6.3.3.15 TWY C (Syd) – Område 6

Område 6 må benyttes til motorkøringer og tomgangskøringer, men kun uden for spærre- og forbudstiden. Motorkøring med motorer, hvor udstødningens overkant er placeret mere end 7 meter over terræn, er ikke tilladt. (C.3.4.1)

6.3.3.15.1 Jetfly skal opstilles i kompasretning 270°-040°. Den motor, der afprøves, skal være placeret bag den markerede blå linie, men med så stor afstand til blæstfencene som muligt. Der er ikke fastsat betingelser for opstilling af propelfly under afprøvning udover, at motorudstødningen skal opfanges af blæstfencene. (C.3.4.1)

6.3.3.15.2 Kontakt Kontrolltårnet (118,7 MHz) før motorkøring påbegyndes. Tårnet vil herefter oplyse på hvilken frekvens der skal holdes lyttevagt under køringen. (C.3.4.1)

6.3.3.16 Alle motor- og tomgangskøringer, der er omfattet af motorkøringsbestemmelserne, skal rapporteres til CPH. Operatøren, der foretager køringen, skal benytte rapporteringsskemaet omtalt i 6.3.3.17. (C.4.1)

6.3.3.17 Rapporteringsperioden er 14 dage.

Straks efter den 1. og 15. i måneden skal motor- og tomgangskøringer i den forløbne periode indrapporteres til CPH. Skemaet sendes til Miljøafdelingen på følgende emailadresse: maf@cph.dk (C.4.2)

6.3.3.18 Følgende skal oplyses ved rapporteringen:

Rapporteringsperiode

Den periode, indrapporteringen omfatter, f.eks. 01-06-2011 – 14-06-2011.

Dato/Tidspunkt

Dato og tidspunkt (lokal tid) for motorkøringens start, fx 10-06-2011 15:30

Varighed

Køringens varighed i minutter. En køring, der afbrydes, rapporteres som to separate køringer.

Registrering

Flyets registrering, fx OY-ABC.

Tomgangskøring (Ja/Nej)

Køringens kategori.

Max. omdrejningstal (% N2/RPM)

Denne rubrik udfyldes kun, hvis der under køringen har været anvendt højere effekt end tomgangseffekt.

Sted/Kompaskurs (0-360°)

Området, der blev benyttet ved motorkøringen angives ved dets nummer i henhold til C.3. Desuden oplyses luftfartøjets kompasretning under køringen.

Spærretidskørsler

Disse rubrikker skal benyttes, hvis motor- eller tomgangskøringer fandt sted inden for spærre- eller forbudstiden. Rutenr., dato samt STD for den flyvning, der nødvendiggjorde motorkøringen skal angives her.

Afprøvningsårsag

Kortfattet beskrivelse af afprøvningsårsagen.

Forestået af

Denne rubrik er til internt brug for de operatører, der ønsker at benytte den. (C.4.3)

6.3.3.19 Skemaet kan downloades fra: [www.cph.dk/CPH/DK/B2B/Flyselskaber/Lokale bestemmelser](http://www.cph.dk/CPH/DK/B2B/Flyselskaber/Lokale_bestemmelser). (C.4.43)

6.4 Færdsel med fly

6.4.1 Generelt

6.4.1.1 Godkendte ruter til brug ved taxiing med fly i Københavns Lufthavn fremgår af Appendiks 1 eller de publicerede Ground Movement Charts (GMC) i AIP Danmark. (A.5.1 og A.6.2.1)

6.4.1.2 Godkendte ruter til brug ved bugsering af fly i Københavns Lufthavn fremgår af Appendiks 1. (A.5.2) (A.6.2.2)

6.4.1.3 Visse af lufthavnens rulleveje er pålagt restriktioner ved RVR under 400 meter og om natten. For oplysning herom, se Appendiks 1. (A.5.5)

6.4.1.4 Ved bugsering af fly i tidsrummet mellem solnedgang og solopgang skal flyet vise navigationslys. Enten ved hjælp af flyets egen strømforsyning (batterier eller APU) eller ved hjælp af ekstern strømforsyning fra traktoren. (A.2.1.1)

6.4.1.5 Med henblik på at muliggøre bedre radaridentifikation af bugserede fly i trafikområdet henstilles det til traktorføreren at sikre sig, at flyets transponder under bugseringen er aktiveret i Mode S og indstillet på kode 2000. (A.3.1.1)

6.4.1.6 Transport af jetfly mellem nord- og sydområdet skal ske ved bugsering. For propelfly er der ingen tilsvarende restriktioner. (A.3.1.1 og A.4.5.8)

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

6.4.2 Færdsel med fly i forpladsområder

6.4.2.1 Færdsel med fly – dvs. taxiing og bugsering – på forpladsrulleveje og standpladser kræver forudgående accept fra KASTRUP APRON. (A.3.1.1)

6.4.2.2 Instruktioner givet af KASTRUP APRON skal efterkommes på samme måde som instruktioner givet af Kontroltårnet (KASTRUP TOWER). (A.3.1.1)

6.4.2.3 På grund af den øgede risiko for jetblast i området bag flyet må jettfly, der er udstyret med halemotor, ikke operere med halemotoren over tomgangseffekt under taxiing i forpladsområder. (A.6.2.4.3)

6.4.2.4 Motorbegrænsninger ved taxiing
Når et 2- eller 3-motorers jettfly taxier ind efter landing skal KASTRUP TOWER over for piloten henstille, at der så vidt muligt kun benyttes 1 motor under kørslen. (A.6.2.5.3)

6.4.2.5 Motorbegrænsninger ved taxiing
Når et 4-motorers jettfly taxier ind efter landing skal KASTRUP TOWER over for piloten henstille, at der så vidt muligt kun benyttes 2 motorer under kørslen. (A.6.2.5.3)

6.4.2.6 Motorbegrænsninger ved taxiing.
Når et 4-motorers propelfly taxier ind efter landing skal KASTRUP TOWER over for piloten henstille, at der så vidt muligt kun benyttes 2 motorer under kørslen. (A.6.2.5.3)

6.4.3 Færdsel med fly i serviceområder

6.4.3.1 Særlige restriktioner for bugsering og taxiing med fly i serviceområder fremgår af Appendiks 1. (A.4.3.1)

6.4.3.2 TWY U er normalt spærret for gennemkørsel til Hangarområde Nord, men kan undtagelsesvis åbnes for bugserede Gruppe C-fly efter forudgående aftale med CPH/Trafikafdelingen. (A.4.3.2)

6.4.3.3 Bæreevnen for belægningen på TWY N1 og N2 i Sydområdet er: PCN 40/F/C/X/U *). Fly med klassifikation ACN 40 *) og derover skal derfor aftankes før de må transporteres til/fra Sydområdet. *) Jf. ICAO Annex 14, Kap. 2.6, og Aerodrome Design Manual, Part 3. (A.4.4.1)

6.4.3.4 I Sydområdet kan jettfly op til og med Gruppe C køre for egen kraft på TWY N1 og TWY N2 samt på den sydlige ende af TWY C, men dette gælder kun i forbindelse med taxiing til/fra start/landing. (A.4.5.8)

6.4.3.5 Bugsering og taxiing med fly på rullevejene i Sydområdet må kun finde sted med tilladelse fra Kontroltårnet! (A.4.5.8)

6.4.3.6 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. (A.4.5.8)

6.4.4 Færdsel med fly i Manøvreområdet

6.4.4.1 Al færdsel i Manøvreområdet kræver tilladelse fra Kontroltårnet (TOWER). (A.3.1.1)

6.4.4.2 Flytraktorer, der bugserer fly til CSRA-området fra Manøvreområdet, skal advisere OC på FM Kanal 7, inden CSRA-grænsen passerer. (A.3.1.1)

6.5 Fly i isolation eller karantæne

6.5.1 Fly, som lufthavnsmyndighederne af sikkerheds- eller sundhedsmæssige grunde ønsker isoleret eller placeret i karantæne, skal parkeres i den sydligste ende af TWY C. Hvis dette område er optaget, kan CPHs Trafikchef eller Flyvepladschefen udpege en alternativ placering. (A.2.1.4)

Bilag 1 – ICAO klassificering af fly

A.1	Typiske gruppe A og B fly		
	Aérospatiale	SN601 Corvette	(A)
	-	Nord 262	(B)
	British Aerospace	BAe Jetstream 31 / 41	(B)
	-	BAe 125	(B)
	Beech/Raytheon	BE-65Queenair / Seminole	(B)
	-	BE 99 Airliner	(A)
	-	BE 90 / 100 King Air	(A)
	-	BE 200 / 300 / 350 Super King Air	(B)
	-	400 Beechjet / Diamond	(A)
	-	1900	(B)
	-	Starship 1	(B)
	Bombardier/Canadair	Challenger CL 600 / 601	(B)
	-	CRJ 100 / 200 / 700 / 900	(B)
	-	DHC-6 Twin Otter	(B)
	-	Learjet 31 / 45 / 55 / 60	(A)
	Cessna/Reims	C401 / C402 / C421	(A)
	-	C406 / C441 Conquest II	(B)
	-	Citation CJ1	(A)
	-	Citation CJ2 / Bravo / Ultra	(B)
	-	Encore / Excel / Sovereign / VII / X	(B)
	Dassault	Falcon 10 / 100	(A)
	-	Falcon 20 / 200 / 50 / 900 / 2000	(B)
	Embraer	EMB 110 Bandeirante / EMB 120 Brasilia / ERJ 135 / 140 / 145	(B)
	Fairchild/Dornier	Do 228 / -328 / 328JET	(B)
	Fairchild/Swearingen	Metro	(B)
	-	Merlin	(A)
	Gulfstream	I / IC / II / III / IV	(B)
	IAI	1124 Westwind	(A)
	-	1125 Astra / 1126 Galaxy	(B)
	LET	L 410 / 420	(B)
	Lockheed	Jetstar / Jetstar II	(B)
	MBB/HFB	320 Hansa	(A)
	Mitsubishi	MU 2	(A)
	Piaggio	PD-808 / P.180 Avanti	(A)
	Piper	PA31 Navajo / Cheyenne II / PA42 Cheyenne III	(A)
	-	Aerostar	(A)
	Rockwell	Sabreliner 65/75	(B)
	SAAB	340 / 2000	(B)
	Shorts	330 / 360 / Skyvan	(B)
A.2	Typiske gruppe C fly		
	Airbus	A318 / A319 / A320 / A321	
	Antonov	AN24 / AN26 / AN32 / AN72 / AN74	
	ATR	42 / 72	
	Avro	AvroLiner RJ	
	British Aerospace	ATP / 146	
	Boeing	717-200 / 727 / 737 (incl. winglet-versions) / DC-9 / MD-80 / MD-90	
	Bombardier	DHC-7 / DHC-8-Q100 / Q200 / Q300 / Q400 / Global Express	
	Embraer	170 / 190 / 195	
	Fokker	F27 / F28 / F50 / F70 / F100	
	Gulfstream	V	
	LET	L 610	
	Tupolev	TU-134 / TU-134A	
	Yakovlev	YAK 40 / YAK 42	
A.3	Typiske gruppe D fly		
	Airbus	A300 / A310	
	Antonov	AN12 / AN70	
	Boeing	707 / 757 / 767 / C17 (MIL) /	
	-	DC-8 / DC-10 / KC-10 (MIL) / MD-11	
	Ilyushin	IL62 / IL62M / IL76 / IL86	
	Lockheed	L-382/C-130 Hercules / C-141 Starlifter (MIL) / L-1011	
	Tupolev	TU 154 / TU 204 / TU214 / TU234	
A.4	Typiske gruppe E fly		
	Airbus	A330 / A340	
	Antonov	AN 22	
	Boeing	747 / 777	
	Ilyushin	IL96M / IL96-300	
A.5	Typiske gruppe F fly		
	Airbus	A380	
	Antonov	AN124	
	Lockheed	C-5A/B Galaxy	
A.6	Fly med spændvidde > 80 m		
	Antonov	AN225	

Note 1
Note 2

Medmindre andet er angivet, gælder ovennævnte klassificeringer for samtlige versioner af den enkelte flytype.
DHC-8-Q400's ydre hjulsporvidde klassificerer formelt typen som et ICAO Gruppe D-fly, men typen betragtes i praksis som et Gruppe C-fly!