

A.7.1

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 fjerstandplads hvor denne mulighed foreligger.

Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til CPH*.

Se også A.7.2.

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.

Parkering uden docking systemer eller visuelle ledelinier

Luftfartøjet skal opstilles således, at ingen del heraf overskrider sikkerhedslinier til nærmeste rullevej eller nabostandplads eller skraverede spærrefelter.

Marshaller-assistance under indkørsel, parkering og udkørsel er obligatorisk i sådanne tilfælde.

*) Trafikafdelingen

Parking into the wind

Parking of the aircraft into the wind must take place only if such parking is approved for the particular aircraft type at the aircraft stand in question, and only upon explicit request from the pilot-in-command at arrival.

In general, the opportunity to park into the wind can never be guaranteed unless documentation from the aircraft manufacturer directly substantiates that, for technical or operational reasons, the aircraft should preferably be parked in this way during critical wind conditions.

Should the pilot request for parking of the aircraft into the wind, and the request cannot be granted, it may be necessary instead to refer the particular aircraft to park on a remote stand where this option is available.

Further information may be obtained from CPH*.

See also A.7.2.

Special parking

Guidelines for special parking appear from Appendix 2. Further information may be obtained from CPH*.

When turning out, specially parked aircraft must use the lowest thrust possible for breakaway and exiting from the stand.

Parking without docking systems or visual guidelines

The aircraft must be positioned in such a way that no part of it exceeds the safety lines towards an adjacent taxiway or aircraft stand or hatched prohibited zones.

On such occasions marshaller guidance is mandatory during stand-entry, parking, and exit.

*) Safety Management & Operations

A.7.2

Fleksibel turn-in parkering**Flexible turn-in parking**

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.

On many stands special blue guidelines are established, ref. fig. 1 below.

These lines are used as guidance for flexible parking of propeller aircraft and certain jet aircraft according to Appendix 2.

During entry and parking the aircraft follows the guidelines as shown.

Fig. 1

