



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Redegørelse 2021-252



Havari med OY-SLX (Elan Torvana DG-300 ELAN) i Lolland Falster/Maribo (EKMB) d. 24-07-2021.

OFFENTLIGJORT DECEMBER 2021

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation, der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Sikkerhedsundersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler denne redegørelse Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

INDHOLDSFORTEGNELSE

GENERELT	4
SYNOPSIS	5
FAKTUELLE OPLYSNINGER	6
Flyvningens forløb	6
Tilskadekomst af personer.....	6
Skader på luftfartøjet	7
Andre skader.....	7
Oplysninger om personel.....	7
Certifikat og helbredsgodkendelse.....	7
Flyveerfaring.....	8
Oplysninger om luftfartøjet	8
Generel information.....	8
Meteorologiske oplysninger	8
Oversigt (Low Level Forecast)	8
Lufthavnsudsigt (TAF)	9
Aeronautisk rutinevejmelding (METAR).....	9
Aftercast for EKMB.....	9
Kommunikation.....	9
Oplysninger om lufthavnen	10
Generel information.....	10
Flight recorders.....	10
Oplysninger om organisation og ledelse	10
Lufthavnen	10
Svæveflyveklubben.....	11
DSVU.....	11
ANALYSE	12
KONKLUSIONER	13
BILAG 1	14
BILAG 2	15
BILAG 3	16
BILAG 4	17
BILAG 5	18

GENERELT

Sagsnummer: 2021-252
UTC dato: 24-07-2021
UTC tid: 13:55
Begivenhed: Havari
Sted: Lolland Falster/Maribo (EKMB)
Personskade: Ingen
Registrering: OY-SLX
Luftfartøjstype: Elan Torvana DG-300 ELAN
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Skole
Flyvefase: Landing
Luftfartøjskategori: Svævefly
Sidste afgangssted: EKMB
Planlagt landingssted: EKMB
Skade på luftfartøj: Væsentligt

SYNOPSIS**Notifikation**

Alle tidsangivelser i denne redegørelse er koordineret universaltid (UTC).

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 24-07-2021 kl. 14:08.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), die Bundesstelle Für Flugunfallsuntersuchung (BFU) og Trafikstyrelsen (TS) om havariet d. 17-08-2021 kl. 09:27.

Sammenfatning

Under en typeomskolingsflyvning, fløj piloten lavt ind til landing. I start- og landingsområdet holdt et svævefly parkeret.

For at undgå kollision med det parkerede svævefly øgede piloten svæveflyets næsestilling med tab af flyvefart til følge. Svæveflyet satte sig hårdt på banen ca. 20 meter efter det parkerede svævefly.

Havariet skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen var en lokal VFR typeomskolingsflyvning fra Lolland Falster/Maribo (EKMB).

Piloten deltog i dagens briefing og startede flyvedagen som spilfører.

Efter endt tjeneste som spilfører overvejede piloten en tur i svæveflyveklubbens Twin II (2-sædet svævefly), men fravalgte det, da piloten følte sig parat til typeomskolingen.

Piloten havde forberedt teoridelen til typeomskoling på DG-300 og gennemgik teoridelen med dagens flyveinstruktør. Flyveinstruktøren fandt gennemgangen tilfredsstillende og havde ikke betænkeligheder ved at lade piloten flyve solo i OY-SLX.

Piloten og flyveinstruktøren blev enige om en anflyvningsfart på 110-120 kilometer i timen (km/t).

Piloten lavede sit cockpittjek og udførte en spilstart på græsbane 09. Efter start og stigning udførte piloten forskellige flyvemanøvrer nord for banerne.

Under flyvningen foregik der radiokommunikation via Maribo Radio.

Et motorfly startede på asfaltbane 09, og et andet motorfly cirklede syd for banerne og ventede på at lande efter det startende motorfly.

Pilotens hensigt var at lande på græsbane 09 men sekventielt mellem det startende motorfly og det landende motorfly, der begge opererede på asfaltbane 09. Piloten informerede ikke om denne hensigt via radioen, da piloten ikke havde et radiocertifikat.

På den nordlige side af startstedet holdt et svævefly parkeret. Pilotens intention var at "lande noget efter startstedet" på græsbane 09, så den fulde bredde af græsbanen var til rådighed.

Via en venstre medvind og base drejede piloten, over motorvejen, ind på finalen ca. 0,5 nautiske mil (nm) før tærsklen.

På finalen udfældede piloten luftbremserne delvist for at overkomme den indledningsvise modstand (overcentreringen) og gøre luftbremserne lettere at operere.

Piloten oplevede derefter turbulens samt øget modvind og kompenserede ved at sænke svæveflyets næsestilling for at fastholde flyvefarten. Piloten indfældede ikke fuldstændigt luftbremserne.

På kort finale oplevede piloten, at svæveflyet kom for tæt på det parkerede svævefly. For at undgå en kollision øgede piloten svæveflyets næsestilling med tab af flyvefart til følge.

Efter at have passeret det parkerede svævefly på startstedet i 4-5 meters flyvehøjde og med lav flyvefart valgte piloten at føre styrepinden frem for at fastholde flyvefarten. Den sænkede næsestilling øgede synket, og piloten nåede ikke at flade svæveflyet ud.

Svæveflyet ramte banen hårdt og havarede.

Tilskadekomst af personer

Tilskadekomst	Besætning	Passagerer	Andre
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1		

Skader på luftfartøjet

Understellet kollapsede og blev trykket igennem hjulkassen. En understelsdør brød af.



Foto 1. Understellet blev trykket igennem hjulkassen bag sædet.



Foto 2. Det parkerede svævefly til venstre og det havarede svævefly til højre. Ca. midtvejs mellem de to svævefly ses understelsdøren siddende fast i banen.

Andre skader

Der opstod ikke andre skader.

Oplysninger om personel

Certifikat og helbredsgodkendelse

Piloten - mand 59 år - var indehaver af et gyldigt Sailplane Pilot License (SPL) udstedt af Trafikstyrelsen d. 06-05-2020.

Pilotens helbredsgodkendelse (LAPL) var gyldig indtil d. 28-04-2023.

Helbredsgodkendelsen indeholdt begrænsningen: VNL (Valid only with correction for defective near vision).

Den seneste vedligeholdende flyvetræning blev udført d. 25-04-2021.

Piloten var ikke indehaver af et radiocertifikat.

Flyveerfaring

	Seneste 24 timer	Seneste 90 dage	Seneste 12 måneder	Total
Antal timer, alle typer	0	2	5	54
Antal timer, denne type	0	0	0	0
Antal landinger	0	5	28	377

DSvU træningsbarometer – se [bilag 1](#).

Oplysninger om luftfartøjetGenerel information

Flyfabrikant:	Elan Torvana
Flytype:	DG-300 ELAN
Fabrikationsnummer:	3E335
Luftdygtighedseftersynsbevis:	Udløbsdato d. 06-06-2022
Maksimum tilladte startmasse:	384,4 kilogram (kg) (uden vand), 450 kg (med vand)
Total flyvetid:	2.214 flyvetimer

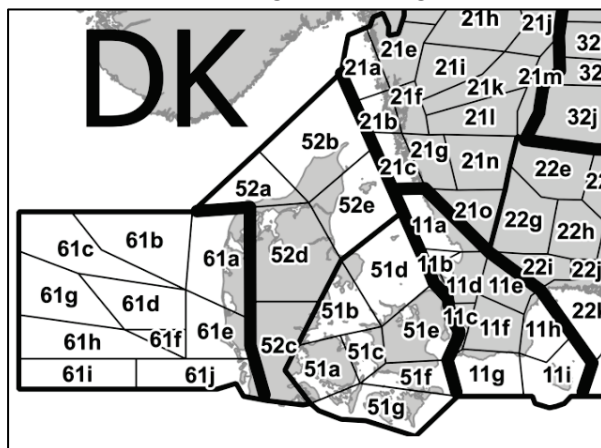
Svæveflyet var udstyret med en Very High Frequency (VHF) radio.

Svæveflyets flyvehåndbog angav en anflyvningsfart på 90 km/t i roligt vejr og uden vandballast.

Piloten beskrev svæveflyet som ”mere følsomt for fart” og med anderledes indretning af siderorspedaler og kontrolhåndtag til luftbremser, i forhold til andre svævefly piloten havde opereret.

Meteorologiske oplysningerOversigt (Low Level Forecast)

Herunder gengives LLF-udsigten udsendt kl. 07:43 og gældende fra kl. 08:00 til kl. 16:00. EKMB lå i område 51g, som ses i grafikken herunder.



Figur 1. Områdeinddeling for meteorologiske vejroplysninger

Oversigt: Østlig strømning af kølig, tør og instabil luft.
Sigtbarhed: Sigtbarhed over 8 km. Skyhøjde over 4000 fod (ft), lokalt 2000-4000 ft.
Vindforhold: Østlig 7-19 knob (kt), vindstød op til 28 kt.

Lufthavnsudsigt (TAF)

Der blev ikke udarbejdet TAF for EKMB. De to nærmeste lufthavne med tilgængelige meteorologiske oplysninger var Roskilde (EKRK) og Odense (EKOD).

EKRK 241113Z 2412/2421 12010KT 9999 FEW035=

EKOD 240854Z 2409/2415 09010KT 9999 BKN040=

Aeronautisk rutinevejrmeddelelse (METAR)

Der blev ikke udarbejdet METAR for EKMB. De to nærmeste lufthavne med tilgængelige meteorologiske oplysninger var Roskilde (EKRK) og Odense (EKOD).

EKRK 241250Z AUTO 12011KT 090V150 9999 NCD 24/13 Q1015=

EKRK 241320Z AUTO 12012KT 9999 NCD 23/13 Q1015=

EKRK 241350Z AUTO 12012KT 9999 NCD 23/15 Q1015=

EKRK 241420Z AUTO 13013KT 100V160 9999 NCD 23/17 Q1015=

EKOD 241250Z 04011KT 020V100 9999 FEW025 SCT043 23/19 Q1014=

EKOD 241350Z 06009KT 020V100 9999 FEW025 SCT055 23/17 Q1014=

Aftercast for EKMB

Oversigt: Østlig strømning af tør og instabil luft.
Sigtbarhed: God sigtbarhed, formentlig 25-50 km.
Skyer og vejr: Skyfrit eller få cumulus i 3500-5000 ft. Derover få cirrus i ca. 20.000 ft. Intet vejr.
Jordvind: Østlig fra ca. 90 grader. Middelvindstyrke ca. 15 kt med fluktuationer. Vindstød mellem 20-27 kt.

Kommunikation

Der blev kommunikeret via Maribo Radio (130.575 Megahertz (MHz)). Frekvensen blev optaget. Optagelsen var af god kvalitet og nyttig for sikkerhedsundersøgelsen.

Optagelsen indikerede, at det landende motorfly (Cessna 150) havde ca. 40 sekunders separation til svæveflyet.

Oplysninger om lufthavnen

Generel information

Flyvepladsens referencepunkt:	54 41 58N 011 26 24Ø
Elevation:	16 ft
Baneretninger:	09, 27
Banedimensioner:	1200 meter (m) x 30 m (asfalt) 1200 m x 60 m (græs)

Oversigtskort over EKMB – se [bilag 2](#).

EKMB lå i luftrumsklasse G (ukontrolleret luftrum).

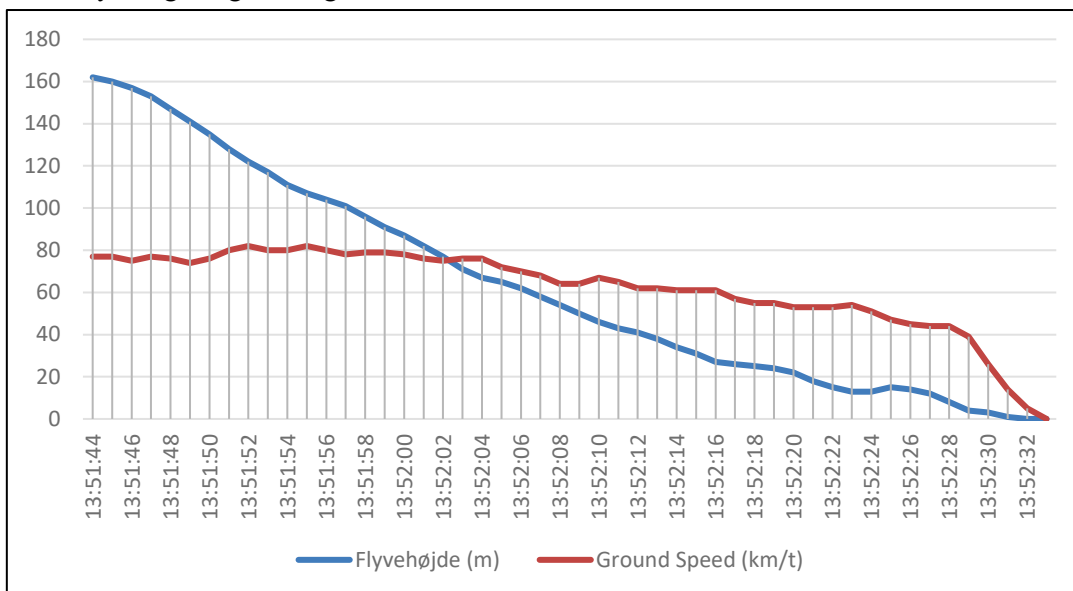
Flight recorders

Svæveflyet var udstyret med en Flight Alarm (FLARM), der optog flyvningen. Optagelsen var af god kvalitet og nyttig for sikkerhedsundersøgelsen.

Flarmen optog et datapunkt for hvert sekund. Svæveflyets rute – se [bilag 3](#).

Data indikerede, at svæveflyet startede kl. 13:42:52.

Ved brug af et softwareprogram blev svæveflyets flyvefart henover jorden (Ground Speed) og højde over jorden (flyvehøjde) udledt. Nedenstående graf viser udvalgte data fra slutanflyingen og landingen.



Figur 2. Grafisk illustration af slutanflying og landing

Oplysninger om organisation og ledelse

Lufthavnen

Svæveflyveklubben var hjemmehørende i EKMB. Svæveflyveklubben og lufthavnen havde underskrevet et reglement for svæveflyvning i EKMB.

Reglementet beskrev bl.a.:

- 3.c. Svæveflyvelederen har ansvaret for at reducere/stoppe flyvningerne under hensyn til den primære trafik (motorflyvning), således at denne trafik sikres 1. prioritet, og at flyvesikkerheden overholdes.

3.g. Svæveflyvelederen har ansvaret for at regulere svæveflyvningen, under hensyntagen til den aktuelle trafik på flyvepladsen.

Der var ikke krav om brug af radio i ”Reglement for svæveflyvning på EKMB” eller i svæveflyveklubbens flyvereglement.

Uddrag af ”Reglement for svæveflyvning på EKMB” – se [bilag 4](#).

I VFR Flight Guide AD 2. EKMB var beskrevet:

16.f. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 130.575 MHz.

Uddrag af VFR Flight Guide AD 2. EKMB – se [bilag 5](#).

Svæveflyveklubben

Svæveflyveklubbens flyvereglement beskrev at:

Jordlederens opgaver er at påse:

...

-at fly, der ikke umiddelbart skal starte, er trukket til side.

DSvU

DSvU beskrev i unionshåndbogens gruppe 922, at halvdelen af middelvindshastigheden skulle tillægges anflyvningsfarten.

Vindens indflydelse på landingsrunden, wind shear på indflyvning og sætningshastighed	Svag vind = længere indflyvning. Kraftig vind = kortere indflyvning. Gul trekant + ½ vindhastighed = indflyvningshastighed
---	--

Figur 3. Uddrag fra unionshåndbogens gruppe 922 side 14.

ANALYSE

Piloten var behørigt certificeret. Pilotens træningstilstand lå i træningsbarometerets gule område.

Piloten fravalgte, inden typeomskolingsflyvningen, en tur i et kendt svævefly (Twin II). En tur i et kendt svævefly før omskolingsflyvningen kunne sandsynligvis have bidraget til en bedre føling med vindforholdene, anflyvningsvinklen og udfladning/sætning.

Svæveflyets (DG-300) siddestilling og luftbremsehåndtag var anderledes, end hvad piloten var vant til fra andre svævefly. For at operere luftbremserne krævede det, at piloten overvandt låsemekanismen (overcentreringen). Disse forhold bidrog sandsynligvis til, at piloten undlod at indfælde luftbremserne helt under anflyvningen.

Da svæveflyet startede, var der ikke anden trafik i og omkring EKMB. Undervejs, i de ca. 10 minutters svæveflyvning, startede et motorfly, og et andet motorfly kom ind til landing. Ingen af piloterne i de to motorfly blev informeret via Maribo Radio om svæveflyet og pilotens intention.

Der var ikke krav om brug af radio i EKMB, da lufthavnen lå i ukontrolleret luftrum. De lokale bestemmelser beskrev dog, at "svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 130.575 MHz". Der var tilstrækkelig separation mellem svæveflyet og det landende motorfly (ca. 40 sekunder).

At startfeltet ikke var ryddet, i henhold til svæveflyveklubbens procedurer, udgjorde en risiko i forbindelse med landingen.

Piloten havde inden flyvningen drøftet en anflyvningsfart på 110-120 km/t med flyveinstruktøren. Dette var i overensstemmelse med svæveflyets minimums anflyvningshastighed korrigeret for vindforholdene.

Piloten besluttede at "lande noget efter startstedet" med det parkerede svævefly. Dette efterlod ikke tilstrækkelig margen i tilfælde af en lav anflyvning og kort landing.

En alternativ mulighed var at lande til højre for det parkerede svævefly. Piloten indså formodentlig ikke dette pga. de øvrige faktorer.

Piloten fortsatte anflyvningen henover det parkerede svævefly. Data indikerede, at dette resulterede i en lav flyvefart. For at kompensere for den lave flyvefart valgte piloten styrepinden frem efter passage af det parkerede svævefly med et øget synk til følge.

Næsestillingen gjorde det ikke muligt at flade svæveflyet ud, inden det ramte banen hårdt og havarede.


KONKLUSIONER


Havarikommissionen vurderer, at følgende faktorer fik indflydelse på hændelsesforløbet:

- En for piloten ny svæveflytype med andre flyveegenskaber og anderledes kontrol af luftbremser sammenlignet med andre svævefly, som piloten tidligere havde opereret.
- Pilotens træningstilstand, der befandt sig i det gule område.
- Et landingsfelt der ikke var fuldstændig ryddet før landing.
- Pilotens intention om at lande kort efter startfeltet frem for længere fremme på den resterende til rådighed værende del af banen.
- Pilotens sene erkendelse af en for lav anflyvning og en manglende planlagt alternativ fremgangsmåde for dette scenarie.
- Piloten indfældede ikke fuldstændigt luftbremserne under anflyvningen.

BILAG 1

[Retur til oplysninger om personel](#)

	<h2>Unionshåndbog</h2>	Gruppe : 599 Dato : 01.07.04 Side nr.: 1 (2)
	FLYVEVIRKSOMHED	

DANSK SVÆVEFLYVER UNION


SIKKER FLYVNING

HVORDAN ER MIN TRÆNINGSTILSTAND ??

TRÆNINGSBAROMETER

VEJLEDNING:

Find din TRÆNINGSTILSTAND

Afsæt opnåede antal timer og starter for de sidste 12 måneder på barometrets skalaer. Aflys herefter det råd der gælder for den farve, der er midt imellem start- og timetal

HVAD MED ERFARING ?

Al din erfaring udgør din totale flyvestatus og repræsenterer din ERFARING, men

TRÆNINGSTILSTANDEN er det vigtigste!

VANSKELIGE VEJRFORHOLD:
 Regnbyger
 Vind over 15 knob
 Sidevind ved start / landing

ER DU SIKKER TIL FLYVNING ??
 (ARE YOU FIT FOR FLYING)

RØD - GUL - GRØN ?

TIMER STARTER

GRØNT OMRÅDE
DU ER I GOD FLYVETRÆNING MEN PAS PÅ !!

Erfaringer viser, at jo mere træning, des mere elementære bliver dine fejl !!

- snydt i indflyvning
- dårligt cockpitcheck
- ikke samlet fly
- uforberedt i afbrudt start

HUSK:
 Tyngdekraften virker også på dig !!

GULT OMRÅDE
DU ER IKKE SÅ GOD SOM DU TROR !!

Pas på ved særlige forhold. Det kan være anden plads, ikke fortløig med flytype eller startmetode, afbrudt start.

Vis skærpet opmærksomhed i
VANSKELIGE VEJRFORHOLD

RØDT OMRÅDE
DU ER RUSTEN !!

Du kan ikke klare anden flyveplads, flytype eller startmetode.

Hvis det er mere end 3 måneder siden du har fløjet eller
 Hvis der er **VANSKELIGE VEJRFORHOLD SÅ KONTAKT INSTRUKTØR !**

-92 / OD / HH

TRÆNINGSBAROMETER

BILAG 2

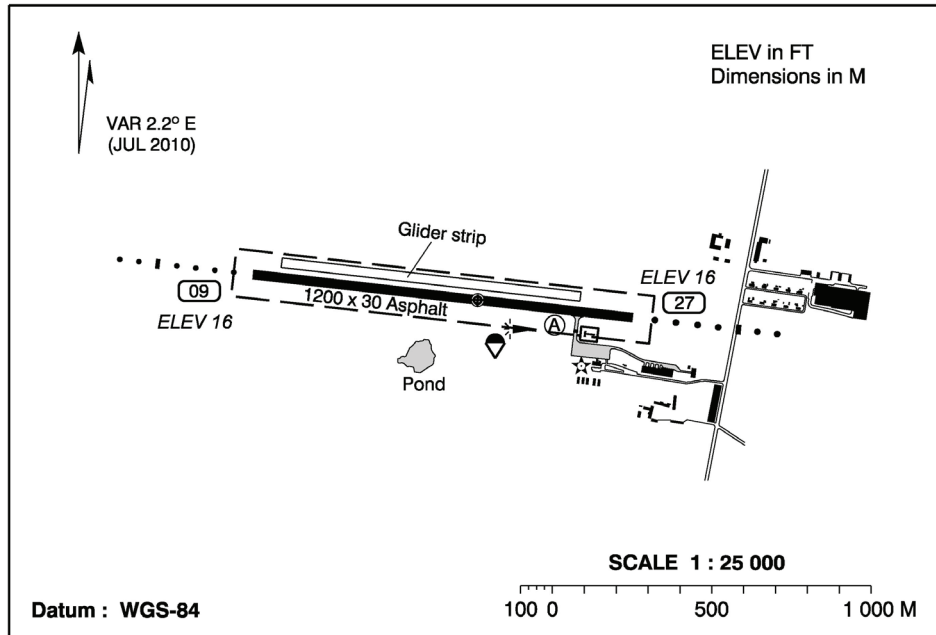
[Retur til oplysninger om lufthavnen](#)

VFR Flight Guide
Denmark

AD 2. EKMB - ADC
17 JUN 21

Aerodrome Chart - EKMB

Lolland Falster / Maribo



RWY	Direction	THR PSN	PSN TWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
09	096.5° GEO 094.3° MAG	54 42 00.24N 011 25 45.05E		1200	1200	1200	1200	PCN 13 F / D / Y / T
27	276.5° GEO 274.3° MAG	54 41 55.86N 011 26 51.61E	A	1200 1031	1200 1031	1200 1031	1200	

Changes : Page title changed.

RWY day marking : THR, RWY NR, Centre line, Edge.
RWY lighting : ALS, THR, Edge, End.
All OBST are marked by day and night.

TAXIWAY
Width : 10 M
Pavement : Asphalt
Strength : PCN 13 / F / D / Y / T
Day marking : Centre line, Edge, Holding position.
Lighting : Blue edge. RGL.

RWY slope : 0

NAVIAIR

AIRAC AMDT 06/21

BILAG 3

[Retur til flight recorders](#)



Bilag 3

BILAG 4[Retur til lufthavnen](#)

Reglement for svæveflyvning på Lolland Falster Airport

1. Højeste myndighed på flyvepladsen er flyvepladschefen. Enhver henstilling fra denne skal følges.
2. Når svæveflyvning foregår, skal der i hvert enkelt tilfælde udpeges en svæveflyveleder, der er til stede under flyvningerne.
3. Svæveflyvelederen har ansvaret for:
 - a. At samtlige bestemmelser for flyvevirksomheden overholdes. Den enkelte fartøjschef er dog ansvarlig for sin egen flyvning.
 - b. At alle implicerede personer er behørigt orienteret om reglerne for flyvningernes afvikling.
 - c. At reducere/stoppe flyvningerne under hensyn til den primære trafik (motorflyvning), således at denne trafik sikres 1. prioritet, og at flyvesikkerheden overholdes.
 - d. At iværksætte foranstaltninger, der sikrer hurtig og effektiv hjælp i tilfælde af ulykke.
 - e. At udlægge signal for svæveflyvning (++) i signalgraven inden svæveflyveaktiviteten påbegyndes.
 - f. At udlagte signaler, samt anvendt svæveflyvemateriel fjernes, når svæveflyveaktiviteten ophører.
 - g. At regulerer svæveflyvningen, under hensyntagning til den aktuelle trafik på flyvepladsen.
4. De anviste områder nord for banen skal benyttes til svæveflyvning og transport af wire.
5. Der skal etableres fast telefon eller radioforbindelse imellem spilposition og startsted.
6. Start af svæveflyvning må ikke foretages, hvis anden trafik er ved at køre ud til start, eller er ved at lande.
7. Ved overflyvning af flyvepladsen, skal højden være mindst 500 m / 1500 ft med mindre der er kaldt op på radio.
8. Under landing må bane i brug ikke krydses.
9. Spil må ikke parkeres tættere end 20 meter fra banekanten.
10. Ved start med spil skal gul rotorblink på spillet tændes før start, og må først slukkes når wiren er på jorden.
11. Tilskuere må ikke opholde sig på landingsbane.
12. Flyvepladschefen kan til enhver tid forlange svæveflyvning stoppet, hvis det er til gene for anden flyvepladstrafik.
13. Det påhviler svæveflyveklubbens bestyrelse at informere alle medlemmer og gæster om ovenstående reglement.

BILAG 5Retur til lufthavnenAD 2. EKMB - 2
20 JUN 19VFR Flight Guide
Denmark**14. Medical Facilities**

I Rødby, Maribo, Nakskov and Nykøbing F.

15. Transport

Taxi and bus

16. Local Regulations/Remarks

- a. After TKOF VFR from RWY 27 turn towards NW as early as safety permits, but not later than 500 FT. Turn towards S must at the earliest be commenced after passing through 1000 FT or when the road W of Rødby has been passed. The built-up areas Nebbelunde, Rødby and Sædinge shall be passed at the greatest distance possible.

After TKOF from RWY 09 the built-up areas Holeby and Torslunde shall be passed at the greatest distance possible.

- b. School and training flights are not permitted after 1900 Danish time.
- c. All turns in connection with VFR landing exercises shall take place S of RWY 09/27.
After TKOF turns towards S shall take place as early as safety permits, but not later than 500 FT.
- d. Parachuting may take place.
- e. Launching of gliders by cable may take place. When gliding is taking place, overflying the aerodrome should be avoided below 2000 FT MSL.
- f. Gliders shall use frequency 130.575 MHZ during take off/landing and traffic circuit.
- g. Runway classification

<u>RWY NR</u>	<u>RWY CODE</u>	<u>TYPE</u>
09	2C	NINST
27	2C	NINST

14. Lægehjælp

I Rødby, Maribo, Nakskov og Nykøbing F.

15. Transport

Taxa og bus

16. Lokale regler/Bemærkninger

- a. Efter TKOF VFR fra RWY 27 drejes mod nord-vest, så tidligt som det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, dog senest i 500 FT. Drej mod syd må derefter tidligst påbegyndes efter passage af 1000 FT, eller når landevejen vest for Rødby er passeret. Byområderne Nebbelunde, Rødby og Sædinge skal passeres i størst mulig afstand.

Efter TKOF fra RWY 09 skal by områderne Holeby og Torslunde passeres i størst mulig afstand.

- b. Skole- og træningsflyvning er ikke tilladt efter 1900 dansk tid.
- c. Alle drej i forbindelse med VFR landingsøvelser skal udføres syd for RWY 09/27.
Efter TKOF skal drej mod syd udføres så tidligt, som det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, dog senest i 500 FT.
- d. Faldskærmsspring kan finde sted.
- e. Spilstart af svævefly kan finde sted. Når der foregår svæveflyvning, bør pladsen ikke overflyves under 2000 FT MSL.
- f. Svævefly under start/landing og i landingsrunden anvender frekvensen 130.575 MHZ.

- g. Baneklassifikation

<u>RWY NR</u>	<u>RWY KODE</u>	<u>TYPE</u>
09	2C	NINST
27	2C	NINST