

Avinor Flysikring AS  
Pr. epost: post@avinor.no

Deres ref.: 21/02508-1

Vår ref.: SF37ADM-1162717282-10824

3. mars 2022

## **Høringsinnspill – Notodden TIZ/Farris TMA/Polaris ACC: Endring av luftromsorganiseringen**

Norges Luftsportforbund mener at luftromsendringen må inkludere fleksible luftromssektorer i Farris TMA nord og sør for Notodden, slik at dagens luftsportsvirksomhet (herunder seilflyging i Notodden-området) kan videreføres. Det er videre vesentlig at det inngås avtale mellom yter av flysikringstjenester og NLF som sikrer tilgangen til Notodden TIZ for hang-, para- og speedgliding. Etter NLFs mening må disse kompensierende tiltakene framkomme som vilkår i vedtaket om endring av luftromsorganiseringen, slik at utvidelsene ikke kan finne sted uten at dette er ivaretatt.

### **1. Bakgrunn**

Norges Luftsportforbund (NLF) har mottatt ovennevnte utkast til luftromsendringer og viser til videomøte i etterkant, samt etterfølgende dialog. NLF kommenterer nedenfor de enkelte forslagene til luftromsendringer.

### **2. Endret utstrekning av Polaris CTA (forslagets pkt. 3.3)**

NLF anser at endret utstrekning av Polaris CTA ikke vil medføre vesentlige ulemper for allmennflyging og luftsport. Ingen kompensierende tiltak er nødvendig.

### **3. Endret utstrekning av Notodden TIZ (forslagets pkt. 3.2)**

Siden en TIZ er ikke-kontrollert luftrom (klasse G), forutsetter NLF at *allmennflyging og luftsport i sin alminnelighet* har fri tilgang til luftrommet, gitt at kravet til radiosamband i RMZ kan oppfylles.

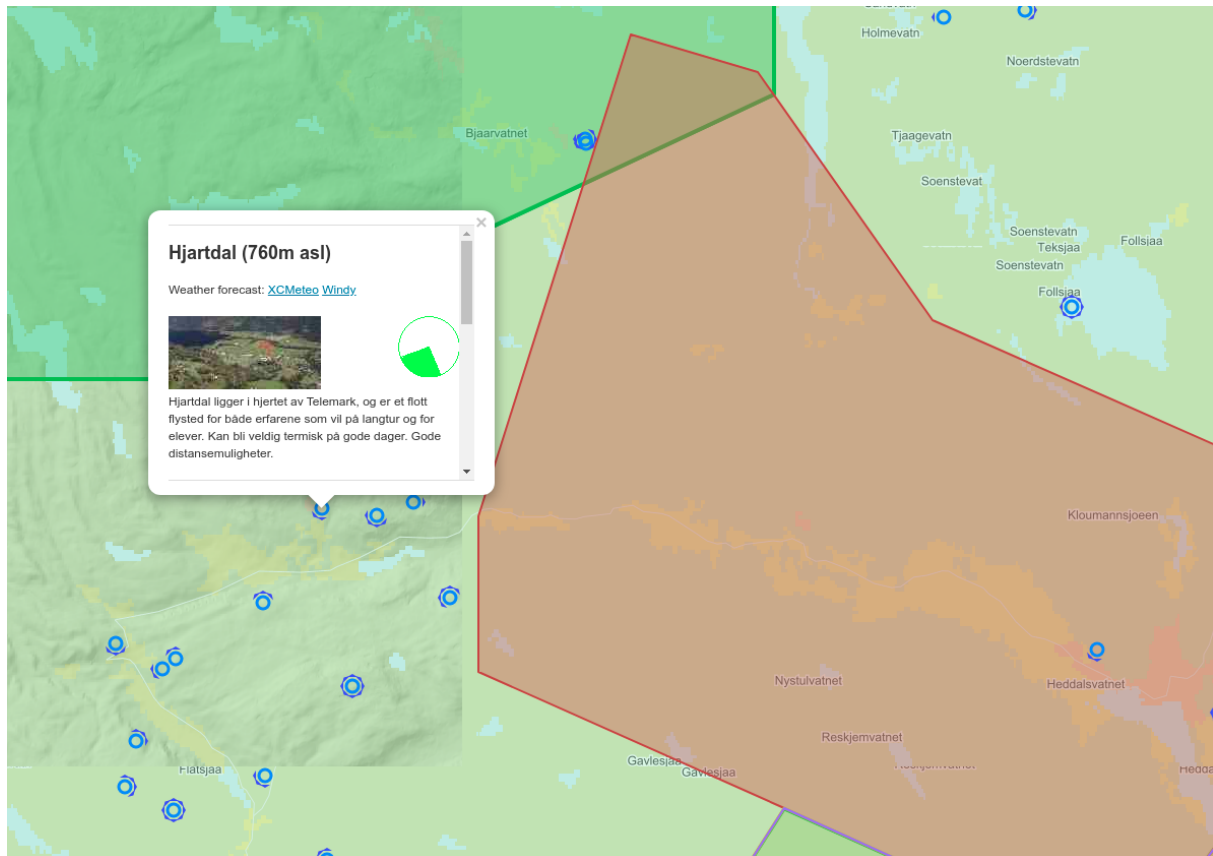
For *seilflyging* anser NLF at utvidelsen av TIZ -en ikke vil medføre vesentlige ulemper, så fremt luftsportsområder<sup>1</sup> som måtte befinne seg innenfor TIZ-en kan aktiveres, selv om flyplassen er åpen.

---

<sup>1</sup> NLF er kjent med at luftsportsområdene skal omdannes til annen type luftrom iht. ny forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1) innen 1. desember 2023, jf. § 36 første ledd. Denne problemstillingen vil NLF gå inn for at håndteres i en separat prosess uten hensyn til utvidelsen av Notodden TIZ / Farris TMA.

Når det gjelder *modellflyging*, forekommer det mye aktivitet på modellflyplass ved Heddal stavkirke. Modellflyplasser ligger innenfor dagens TIZ. Aktiviteten har hatt godt samarbeid med Notodden AFIS. Dersom denne lokale avtalen kan videreføres, vil trafikkøkningen ved flyplassen ikke medføre vesentlige utfordringer.

For *hang-, para- og speedgliding* (heretter «HPS») medfører derimot utvidelse av TIZ betydelige utfordringer, fordi endringen blant annet vil berøre en av de mest brukte startplassene for HPS i Norge: Hjartdal har blant annet vært arrangementssted for Norges-cup, startsted for norgesrekorder og har veldig god og etablert infrastruktur i form av Hjartdal Fjellstoge & Storhytte. HPS kan vanskelig oppfylle kravet til toveis radiosamband i radiopåbudssoner, og det finnes ingen luftsportområder på denne siden av TIZ.



Figur 1: Illustrasjonen over viser Hjartdals plassering i forhold til TIZ med dagens utforming. De andre blå markeringene viser øvrige registrerte startsteder i nærheten.

NLFs prioriterte forslag er at man vurderer prosedyrene på nytt, for om mulig å redusere omfanget av Notodden TIZ. Dersom dette ikke er mulig, bør vedtaket om endring av lufttrossorganisering ha som vilkår at det opprettes lokal avtale mellom lufttrafikkjenesten og NLF, jf. BSL G 4-1 § 11, slik at aktiviteten kan videreføres i størst mulig grad. Krav til toveis radiosamband kan i så fall fravikes, forutsatt at «alternative provisions» er «prescribed for that particular airspace by the ANSP», i medhold av forordning (EU) nr. 923/2012 (vedlegg) SERA.6005 bokstav a nr. 1. Vedtaket om lufttrossendring kan eksempelvis inneholde følgende vilkår:

«Yteren av flysikringstjenester skal legge til rette for at det inngås avtale med lufttrossbrukerne innenfor Notodden TIZ om flyging med hang-, para- og speedgliding med utgangspunkt i Hjartdal startsted. En avtale skal inneholde alternative bestemmelser for det aktuelle luftrommet vedrørende flyging uten kontinuerlig toveis radiosamband.»

## **4. Endret vertikal og horisontal utstrekning, Farris TMA (forslagets pkt. 3.1)**

### 4.1 Innledning

Utkastet til utvidelse av Farris TMA vil sterkt påvirke seilflyaktiviteten i området. Notodden har Norges nest største seilflymiljø. Topografien er *særlig egnet* for seilflyging, og det er derfor problematisk å finne et erstatningsområde. Seilfly opererer typisk slik at mange fartøy er i nærheten av hverandre, og det forhold at operasjonen er umotorisert kan gjøre det krevende å etterleve klareringer. Eksempelvis vil en klarering som innebærer at man skal «maintain a certain altitude» ikke kunne etterleves. Selv om seilfly har adgang til kontrollert luftrom på lik linje med andre luftfartøy, vil omfattende seilflyaktivitet medføre en økt belastning på lufttrafikkjenesten, sammenliknet med om operasjonen hadde skjedd i ikke-kontrollert luftrom eller innenfor aktiverte luftsportsområder.

Dersom luftrommet opprettes i tråd med forslaget, innebærer dette vesentlige innskrenkninger for aktiviteten, både pga. kapasiteten i Farris TMA og som følge av operative begrensninger knyttet til kontrollerte flyvninger. Særlig vil begrensningene ramme flyvninger som skjer nord- og vestover, men også for trafikk i sørlig retning kan den foreslåtte luftromsutformingen være et problem.

Utgangspunktet etter BSL G 4-1 § 8 annet ledd er at (blant annet) terminalområder ikke skal «være større enn det som er nødvendig for å ivareta en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling».

Forutsetningen er i tråd med prinsipper som ICAO legger til grunn, herunder ICAO Doc 9426 *Air Traffic Services Planning Manual* kapittel 1.5.6 som lyder:

«[...] care should be taken in establishing the control zone and associated control area, that unnecessary restrictions are not imposed on other VFR air traffic wishing to operate in airspace close to the controlled aerodrome but not wishing to use that aerodrome itself».

Luftromsorganiseringen skal med andre ord både etter internasjonale standarder og norske forskrifter benytte «minste inngreps prinsipp». Kontrollert luftrom som «inngrep» betraktet har både en side til horisontal utstrekning, vertikal utstrekning og varighet i tidsdomenet. Når det gjelder horisontal og vertikal utstrekning, har Avinor Flysikring forklart at utvidelsen er gjort så liten som mulig. For å avbøte på ulemper, må det derfor gjøres tilpasninger *i tidsdomenet* – for hele og/eller deler av utvidelsen.

### 4.2 Planlagt deaktivering – hele sektoren

Når det gjelder varighet fastsetter BSL G 4-1 § 7 siste setning at terminalområder «kan inndeles i sektorer som dynamisk kan deaktiveres og reaktiveres etter fastsatte vilkår godkjent av Luftfartstilsynet». Den nye sektoren av Farris TMA som har til hensikt å beskytte inn- og utflyvninger etter instrumentprosedyrer for Notodden bør derfor angis som egen sektor og deaktiveres når Notodden er publisert stengt og dermed ikke tar imot instrumenttrafikk. Vedtaket om luftromsendring kan eksempelvis inneholde følgende bestemmelse som ivaretar dette:

«Sektor [xx]<sup>2</sup> i Farris TMA er kun aktiv innenfor lufthavnens publiserte åpningstider. Utenfor åpningstidene degraderes luftrommet til klasse G.»

Som nevnt skal dynamisk deaktivering/reaktivering skje etter «fastsatte vilkår godkjent av Luftfartstilsynet». Vi forstår det slik at Luftfartstilsynet ikke har sett inn i hvilke vilkår det vil være aktuelt å stille ved bruk av dynamisk deaktivering. NLF viser imidlertid til at *European Route Network Improvement Plan (ERNIP)* skal «reflect all the elements necessary to ensure that European airspace is designed as a single entity and it shall meet the Union-wide performance targets set for the Network Manager in the performance scheme», jf. forordning (EU) 2019/123 vedlegg I del A pkt. 2 *in fine*. Formuleringen «all the elements necessary» taler for at vilkårene langt på vei må kunne utledes

---

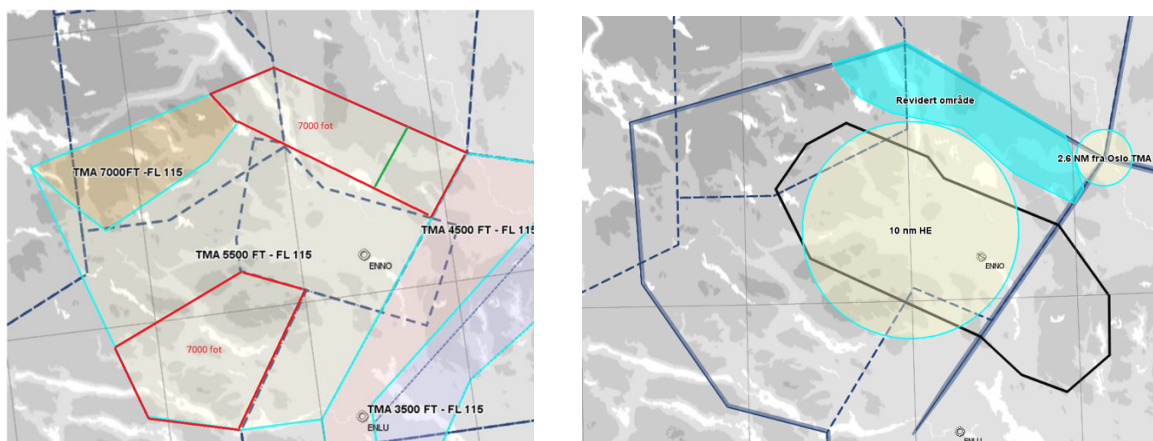
<sup>2</sup> Dvs. betegnelse for sektoren som Farris planlegges utvidet med.

av ERNIP og harmonisert regelverk. Dette underbygges av at *European Route Network Design*-funksjonen skal omfatte «the development of an airspace structure offering the required level of safety, capacity, flexibility, responsiveness, environmental performance and seamless provision of expeditious air navigation services, with due regard to security and defence needs», jf. samme sted pkt. 1 bokstav b.

Etter dette synes det klart at ERNIP så langt som mulig skal følges når Luftfartstilsynet benytter sin kompetanse til å fastsette vilkår etter BSL G 4-1 § 7 siste setning. ERNIP Part III<sup>3</sup> kapittel 5.6.4 inneholder generelle føringer i så henseende. Faste tider for aktivering/deaktivering («times/days of operation») skal publiseres i AIP iht. kapittel 5.6.4 pkt. 2 bokstav d. Slik publisering må settes som vilkår for vedtak om luftromsendring. Etter kapittel 5.6.4 pkt. 4 kan Luftfartstilsynet dessuten fastsette nærmere tilleggsvilkår.

#### 4.3 Særlige «luftsportssektorer» i luftrommet

Hva angår muligheten for tilpasning i tidsdomenet *innenfor* flyplassens publiserte åpningstider, har NLF foreslått at det opprettes sektorer i TMA som legger til rette for dette – eksempelvis som skissert nedenfor til venstre (områder med rød ytterkant):



Avinor Flysikring gjør imidlertid gjeldende at det kun vil være mulig å etablere én slik sektor nord for flyplassen som vist på skissen til høyre (cyan-farget område). NLF mener at løsningen Avinor Flysikring foreslår *vil avhjelpe problemet* og legger til grunn at man går videre med dette i søknadsprosessen. NLF oppfordrer likevel til at det tas en ny vurdering av området i sør, når man ser hele konseptet i sammenheng.

#### 4.4 Type «luftsportssektorer»

NLF foreslår prinsipalt at sektoren(e) etableres som deaktiverbare i medhold av BSL G 4-1 § 7 andre setning. En dynamisk deaktivering av sektorer i tidsdomenet understøttes av Eurocontrols retningslinjer, se ERNIP Part III<sup>4</sup> kapittel 5.6.2.3 («deactivate method»). Se også ERNIP Part I<sup>5</sup> kapittel 5.7.4.7. ERNIP Part I kapittel 5.6.2.3.2 pkt. 3 beskriver konseptet slik:

«A change of the airspace classification may be required, i.e. downgrading from an A – D classification to an E - G classification, to allow usage by a wider customer group.»

<sup>3</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-12/ernip-part-3-asm-handbook-edition-5-ver-5-9.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-12/ernip-part-3-asm-handbook-edition-5-ver-5-9.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-12/eurocontrol-ernip-part-1.pdf>

Når både luftromsforskriften og ERNIP, sett i lys av ERNIPs stilling etter forordning (EU) 2019/123, angir denne løsningen, kan NLF ikke se noen grunner til at et slikt konsept ikke skal benyttes.

Tvert imot gir konseptet god forutsigbarhet, og det er i tråd med andre europeiske staters praksis, herunder Frankrikes og Sveits'.<sup>6</sup> For å illustrere konseptet med slike «HX»-sektorer av terminalområder, viser vi til AIP Sveits ENR 1.4 (utdrag nedenfor):

CTR/TMA and/or RMZ/TMZ may be ACT continuously (H24), during specified operating HR (HO) or without specified operating HR (HX). Outside the specified operating HR, the airspace classification of the surrounding airspace applies.

**Handling of airspace Structures (HX)**

The times indicated in [ENR-2.1](#) give an indication of the activation times to be expected. Activation is however possible at all times.

**Inquiry into the Status of the Airspace**

The status of airspace designated as "HX" may be requested from the responsible ATS and/or via a designated FREQ, TEL NR or via ATIS, where AVBL.

If it is not possible to obtain information regarding the current status of the airspace, or if the status has not been checked at all, this airspace shall be considered as ACT.

**Listening watch/Blind Calls**

FLT crews, on a FLT through a deactivated airspace structure, designated as "HX", shall maintain constant listening watch on the FREQ, on which the status has been requested so that they can be notified of short-term changes of status or transmit blind calls in those "HX" airspace structures where prescribed.


Når Luftfartstilsynet benytter sin kompetanse til å fastsette vilkår etter BSL G 4-1 § 7 siste setning, bør et tilsvarende konsept legges til grunn. Dette vil ikke bare gi samsvar med praksis fra andre stater, men også med ERNIP Part III kapittel 5.6.4 pkt. 2 bokstav e, respektive pkt. 4.

Dersom det finnes *tungtveiende* dokumenterbare faglige holdepunkter for at luftrommet likevel ikke skal «skrus av og på» etter ovennevnte strategi, til tross for Eurocontrols anbefaling og hjemmelen i BSL G 4-1, vil man alternativt kunne sette som vilkår at det etableres et reservert luftrom til ikke-eksklusiv bruk (TRA) med samme dimensjoner, jf. BSL G 4-1 § 5 tredje ledd bokstav d.

Uansett innretning er det avgjørende at Avinor Flysikring oversender et *helhetlig* konsept til Luftfartstilsynet som ivaretar *alle brukere*, og som både omfatter det kontrollerte luftrommet og den aktuelle typen «luftsportssektor». Uten en helhetlig løsning bør utvidelse av Farris TMA ikke finne sted.

Med vennlig hilsen,  
NORGES LUFTSPORTFORBUND

  
John Eirik Laupsa  
Generalsekretær

  
Jostein Tangen  
Kontorsjef, luftromskontakt

  
Torkell Sætervadet  
Rådgiver

<sup>6</sup> AIP Sveits AIP ENR 1.4 og AIP Frankrike ENR 2.1.