

Møte 4. februar 2020

NLF Luftrom

Exported on 03/08/2021

Table of Contents

1	Protokoll	4	
1.1	1	Koordineringsmøte med Forsvaret (FUA-RE) for bruk av luftrom i 2020	5
1.2	2	U-space	5
1.3	3	ADS-B testprosjekt	5
1.4	4	Ny luftromsforskrift	5
1.5	5	Trafikkavviklingsproblemer på Jarlsberg	6
1.6	6	Kontrollert luftrom Oslo/Farris TMA	6
1.7	7	Notodden	6
1.8	8	Scandinavian Mountain Airport - Sälen flyplass	6
1.9	9	Luftromskart og datafiler	7
1.10	10	Modellflyging Rønneld modellflyplass i Østfold – sikkerhetsbekymring	7

NLF Luftromskomite

1 Protokoll

Møte nr: 2020-1

Dato: 4. februar 2020.

Sted: NLFs lokaler, Oslo.

Deltagere / seksjoner representert:

[Per Osen](#)¹, komiteleder

Stig Haugen, Motorfly

[Thomas Hirsch](#)², HG/PG

[Jarle Mathisen](#)³, Seilfly

[Lars Rune Bjørnevik](#)⁴, Seilfly+kart

Stig Børrestuen, Mikrofly

Lars Geir Dyrdal, Fallskjerm

[Hans Rune Mikkelsen](#)⁵, Ballong

[Jostein Tangen](#)⁶, NLF administrasjon

[Torkell Sætervadet](#)⁷, NLF administrasjon

Forfall:

Ingen

Kopi:

Rolf Liland, President

[John Eirik Laupsa](#)⁸, Generalsekretær

REFERAT

Pizza og mineralvann ble servert 17:45.

Møtet ble satt kl 18:00.

Administrativt:

- Innkallingen ble godkjent.
- Neste møte er fastsatt til 23. september 2020. Komiteleder sender påminnelse/innkalling 2 uker i forkant.
- Referat fra forrige møte (2019-2, 23. september 2019) ble godkjent.
- Referent: Komitelederen vil skrive utkast til referat, hvoretter utvalgte møtedeltakere vil fylle inn med informasjon på sine saksområder.
- Luftromskomiteens referater og saksdokumenter ligger på doc.nif.no⁹. Her skal komitemedlemmene ha tilgang gjennom sin min-idrett bruker. Ved spørsmål, ta kontakt med Jostein.

1 <https://doc.nlf.no/display/~5836494>

2 <https://doc.nlf.no/display/~7627779>

3 <https://doc.nlf.no/display/~7885293>

4 <https://doc.nlf.no/display/~445648>

5 <https://doc.nlf.no/display/~2303423>

6 <https://doc.nlf.no/display/~425529>

7 <https://doc.nlf.no/display/~7623313>

8 <https://doc.nlf.no/display/~7897818>

9 <http://doc.nif.no>

Gjennomgang av saker:

1.1 1 Koordineringsmøte med Forsvaret (FUA-RE) for bruk av luftrom i 2020

Møte ble gjennomført 16 januar 2020, med deltakelse fra Avinor, LT, FOH, NLF. Konfliktnivået har senket seg de senere årene, og de var god stemning.

Det er funnet løsninger for samtidig bruk av luftrom, eller akseptabel deling av luftrommet, mellom forsvarets aktiviteter og NLFs aktiviteter.

1.2 2 U-space

Europe Airports er negative til krav om «cooperative» sense & avoid-systemer for å unngå kollisjon mellom bemannede fly og ubemannede fly. Også for NLF er "detect & avoid" å foretrekke, da slike systemer vil kunne oppdage enhver hindring. NLF er likevel positive til kooperative løsninger (spesielt ADS-B), siden det også kan gi økt beskyttelse mot midair-kollisjoner generelt, og «synlighet» av luftsport kan gi oss økte tilgang til kontrollert luftrom, uten krav om transponder. Dette er spesielt viktig for HG/PG, som ikke kan medbringe transponder. U-space-regelverket er nå på høring, og det skal behandles på EASA-komiteens møte sommeren 2020.

1.3 3 ADS-B testprosjekt

Luftfartstilsynet har foreslått et ADS-B testprosjekt. Det var enighet om at NLF stiller seg positivt til dette, og gjerne vil delta aktivt. Det finnes i dag utstyr til begrenset kostnad, liten størrelse, og lavt strømforbruk, som kan gjøre det mulig å bruke for HG/PG, i tillegg til motorfly, sportsfly, og seilfly.

Aktuelle komponenter er eksempelvis [Uavionics SkyEcho](https://uavionix.com/products/skyecho/)¹⁰.

1.4 4 Ny luftromsforskrift

Torkell redegjorde for møte som han og Jostein hadde med Luftfartstilsynet i desember. NLF har tidligere gitt en rekke innspill til forskriftsarbeidet, og har fått gjennomslag for noe, men det gjenstår noen betydelige utfordringer. Hindringene gjelder videreføring av «luftsportsområdene», som R, D, TRA, TSA områder eller "avskrubbar" TMA-sektor i kontrollert luftrom. Luftfartstilsynet ønsker å definere luftsportsområder som en underkategori av R-område. Dette har flere utfordringer, herunder at det er en presumsjon for at R-områder er reelle restriksjoner som i så fall må oppfylle kravene i Chicago-konvensjonen artikkel 9. Ved at de ansees som restriksjoner, vil også den internrettslige terskelen for å opprette dem kunne være høyere enn om de ansees som deregulert luftrom. Dertil må R-områder etableres ved forskrift, noe som fratrukker NLF klageadgang for enkeltvedtak etter forvaltningsloven. NLF ønsker primært å definere luftsportsområder i TMA som "avskrubbare" TMA-sektorer, subsidiært som TRA. Høydeflygingsområdene kan derimot etableres som TSA (evt. TRA).

En mulighet er at områdene videreføres som særnorske «avtaleområder» utenom internasjonale standarder. Forskriftsutkastet åpner for dette, hvilket er bra for videreføring av avtalebaserte områder.

Ny forskrift vil bli innført sommeren 2020, og i utgangspunktet vil «luftsportsområdene» bli faset ut 2 år etter dette. Det vil antakelig bli nødvendig å søke om disse områdene på nytt. Vi må anta at det er fare for at områder som ikke er mye brukt, kan gå tapt.

¹⁰ <https://uavionix.com/products/skyecho/>

Merk at D-områder for høydeflyging i utgangspunktet ikke er berørt.

Enighet om at NLF ber om et møte med saksbehandler i Avinor Flysikring AS for å utrede gode alternative løsninger, og at man helst blir enige om et felles forslag som kan fremmes for LT.

1.5 5 Trafikkavviklingsproblemer på Jarlsberg.

Sandefjord lufthavn har på grunn av stor økning i trafikken lokalt på Torp kommet med uformelt varsel om at det kan bli begrensninger på bevegelser på Jarlsberg. NLF og Jarlsberg Luftsportssenter (JLS) har hatt møte med lufthavnen for å drøfte måter å løse problemstillingen på. For NLF framstår fortsatt den beste løsningen å være at man skiller Jarlsbergs luftrom ut fra Torps kontrollzone. Sandefjord lufthavn v/flysikringstjenesten ønsker imidlertid ikke å gå videre med dette nå. En bekymring er at dersom luftrommet blir ikke-kontrollert, er det ikke lenger transponderkrav. Dermed mister man en barriere mot rutefly som kommer inn fra nord, siden annen trafikk da ikke vil fanges opp av ACAS/TCAS. NLF og JLS vil se på den nye luftromsforskriften så vel som tekniske løsninger for å vurdere utskillelse på nytt. Utkastet til ny luftromsforskrift omfatter både hjemmel for opprettelse av transponderpåbudssone og radiopåbudssone i ikke-kontrollert luftrom (TMZ/RMZ). Dertil vil tekniske løsninger evt. kunne bidra til at barrierene sikres.

Spørsmål fra referenten: Det har etter møtet kommet melding i media om at Norwegian vil slutte å fly på Torp fra 1. april 2020. Kan dette kanskje påvirke situasjonen for Jarlsberg i positiv retning?

1.6 6 Kontrollert luftrom Oslo/Farris TMA

Arbeidet med "barbering" av Oslo og Farris TMA er fortsatt ikke avsluttet. NLF purrer Avinor Flysikring på jevnlig kontaktmøter. Dersom det ikke skulle være håp for «HOPE»-prosjektet, bør saken løftes til myndigheter eller politisk ledelse.

1.7 7 Notodden

Situasjonen for Notodden følges opp regelmessig av Jarle, som informerer at Notodden flyplass utvides til å ta B737 trafikk, og flyskole er i oppstart. Dette må forventes å gi problemer for seilflyaktiviteten.

1.8 8 Scandinavian Mountain Airport - Sälen flyplass

Vi har fått tilsendt planer fra det svenske luftfartstilsynet om planer for en CTR og et stort TMA rundt Sälen flyplass (Rörebäcksnäs). Foreslått TMA strekker seg langt inn i Norge, og helt til Innbygda/Trysil og nokså nær Seteråsen flyplass.

NLF har sendt kommentarer pr 15. november, hvor vi har anbefalt å redusere det regulerte luftrommet, og vi stiller spørsmål ved berettigelsen av permanent CTR/TMA ved en flyplass som sannsynligvis får begrenset trafikk. Luftfartsverket (LFV) har kommet NLF i møte i den forstand at omfanget av TMA er noe redusert i nordvest.

CTR og TMA er luftromklasse C når områdene er aktive. Flyplassen har imidlertid meget begrensede (samt sesongmessige) åpningstider, og når flyplassen er stengt går både CTR og TMA over til å bli ikke-kontrollert, men med radiopåbud (RMZ). Dette gjelder iht. AIP også på norsk side, selv om BSL F 1-1 i utgangspunktet bare åpner for en slik løsning i CTR (ikke TMA).

Den foreslåtte TMA/CTR vil strekke seg langt inn i Norge. Kontrollfrekvensen vil kreve radio med 8.33 kHz kanalseparasjon. Dette betyr at TMA-en kan bli stengt for norske fly som har gamle radioer med 25kHz separasjon,

til tross for at Norge ikke innfører krav¹¹ til 8,33 kHz separasjon før i 2025. NLF har tatt opp problemet med LFV og Scandinavian Mountain Airports, men foreløpig er det ikke kommet svar (tross purringer).

1.9 9 Luftromskart og datafiler

Lars Rune og Thomas redegjorde for status. Det er en målsetting å få AIP som lesbare datafiler og ikke bare pdf.

Komiteleder understreker viktigheten av dette kartarbeidet og at oppdaterte luftromsfilene/data må gjøres tilgjengelig for alle NLFs medlemmer.

1.10 10 Modellflyging Rønneld modellflyplass i Østfold – sikkerhetsbekymring.

Ikke behandlet. Komiteleder vil følge opp med Modellflyseksjonen / Jonny.

Møtet hevet ca kl. 2100.

Per Osen (referent)

Komiteleder: Møteplanen har mange faste poster. Flere saker kan ha varighet over flere år. Jeg har valgt å beholde saksnummer og noe tekst (i mindre font størrelse) fra tidligere møtereferat, og å føye til en oppdatering nedenfor. Da kan det kanskje bli enklere å følge historikken i langvarige saker.

Når en sak er endelig avsluttet, trenger den ikke være med videre til neste møte (referat)

Nye saker har fått saksnummer (nr/år) og er blitt inkludert i sakslista. Dette gjelder også noen gamle saker som ikke har fått eget saksnummer tidligere.

Vedrørende ACC-KOOR-107 «Avtale om kunngjøring og bruk av luftsportsområder i Oslo TMA og Farris TMA» med Avinor/Røyken: Gammel versjon av 22.06.2017 erstattes av ny avtale med mange endringer, som gjelder fra 21.06.2018

De viktigste endringene gjelder:

- Aktivisering av luftsportsområde
- Deaktivisering av luftsportsområde
- Samband
- Luftrom (bare C-luftrom / TMA)
- Adskillelse og informasjon (annen trafikk skal holdes unna aktivt luftsportsområde)
- Svikt i samband

¹¹ <http://nlf.no/forbund/mulig-eu-st-tte-til-nye-radioer>

Ingen utvikling i saken om innskrenkning av Oslo/Farris TMA:

Vi venter fortsatt med håp om at «HOPE» prosjektet skal produsere reviderte/reduerte TMAer som ikke legger beslag på like mye luftrom som i dag. Gunnar Aarø har vært i Røyken og fått se et utkast til reviderte TMA områder. NLF bør vurdere strategien videre, hvordan kan vi få innflytelse på utforming av nytt luftrom, og mulige kompensierende tiltak (luftsportområder) før hele kabalen er lagt og vår påvirkningsmulighet blir liten.

Oppdatering: Torkell sender ny purring. Hvordan kan vi legge press på myndighetene for å frigi kontrollert luftrom som ikke brukes? Kan vi be om dokumentasjon på bruk, evt. etablere slik dokumentasjon vha. Flightradar24 ?