

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Kopi: NOR JAOC, Reitan, e-post: JAOC@mil.no

Høring om reserverte områder for Forsvarets UAS-operasjoner – endelig høringssvar (første høringsrunde)

1 – Innledning og oppsummering

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til Luftfartstilsynets høringsbrev vedrørende etablering av reserverte områder for Forsvarets operasjoner med ubemannede luftfartssystemer (UAS). NLF viser videre til forbundets foreløpige høringssvar av 17. oktober 2025, samt dialogmøte mellom Forsvaret, Luftfartstilsynet og NLF den 23. oktober 2025.

Som tidligere understreket, har NLF stor forståelse for at Forsvaret har behov for å trene med UAS/droner. Samtidig vil tiltakene etter omstendighetene kunne medføre store ulemper og til dels *eksistensielle* problemer for allmennflyging og luftsport i Norge, herunder for tre riksanlegg for luftsport. Tiltakene kan dessuten få vesentlige negative flysikkerhetsmessige konsekvenser. Avhengig av hvordan områdene blir regulert i AMC-prosedyrer, vil tiltakene kunne innebære ekspropriasjonsartede inngrep i relasjon til landingsplass- og anleggseiere/-drivere. Justeringer og alternative løsninger bør derfor utredes med henblikk på å oppnå en bedre balanse mellom ulike militære og sivile behov. I den forbindelse må det tas i betraktning at landet fortsatt befinner seg på et beredskapsnivå som verken innebærer krig eller sikkerhetspolitisk krise hvor krig truer.¹

På bakgrunn av ovennevnte dialogmøte forstår NLF det slik at Forsvaret vil foreslå justerte områder etter at samtlige høringssvar er mottatt. NLF ser fram til tett dialog med Forsvaret og Luftfartstilsynet i det videre arbeidet med disse justeringene.

I et noe lengre perspektiv vil NLF jobbe videre for at det utredes alternativer til segregert luftrom. I den forbindelse vil NLF ta initiativ til endringer i *bestemmelser om militær luftfart* (BML), slik at integrert bruk av luftrommet kan bli et realistisk alternativ i flere scenarioer enn Forsvaret finner at det er i dag.

2 – Den nærmere framstillingen

NLFs høringssvar er disponert på følgende måte: Del 1 omfatter generelle kommentarer til høringen, herunder prinsipielle, rettslige og publiseringsrelaterte vurderinger (se punkt 3 til 8 nedenfor). Del 2 gir konkrete kommentarer til den enkelte søknad og omfatter visse trafikkdata for to av våre aktiviteter. Del 3 inneholder diverse vedlegg, herunder innspill mottatt fra noen av medlemsklubbene.

¹ Vi forstår det slik at det sondres mellom nivåene «fred», «skjerpet beredskap», «sikkerhetspolitisk krise/krig truer» og «krig/væpnet konflikt».

3 – Samarbeid mellom Forsvaret og NLF – og om behovet for sameksistens

Som nevnt i NLFs foreløpige høringssvar, er det tette og historiske bånd mellom Forsvaret og NLF. Da NLF ble stiftet som Norges Luftseiladsforening i 1909, var formålet å «virke for luftseiladens utvikling i Videnskapens, *Forsvarets* og Sportens tjeneste» (uthevet her). I 1912 iverksatte luftseiladsforeningen «en landsomfattende pengeinnsamling for å etablere en egen norsk flyflåte» for Forsvaret.² Det ligger i dagen at et forbund som har hatt som tidlig mål å bistå til etableringen av et norsk luftforsvar, klart ser behovet for å legge til rette for at Forsvaret kan drive trening med luftfartøy i ulike former på en tidsmessig måte.

De nære forbindelsene mellom Forsvarets og NLFs virksomhet gir seg også til kjenne ved at mange av luftsportsmiljøets ressurspersoner er aktive flygere i Luftforsvaret. Kryssrekrutteringen bidrar til kunnskaps- og erfaringsdeling mellom militær og sivil luftfart. Store deler av NLFs virksomhet kan sees som elementer i totalforsvaret av Norge og landets totalberedskap.

NLF er opptatt av fortsatt god sameksistens med Forsvaret. De årlige koordineringsmøtene mellom Forsvaret og NLF om bruk av luftrom – som ledes av Luftfartstilsynet og fasiliteres av Avinor Flysikring – har utviklet seg til en arena for konstruktiv dialog om bruk av luftrom. Etter NLFs vurdering er det i begge parter interesse å bidra til den annen parts bærekraftige framtid. Tiltak som de foreslåtte bør derfor utredes og utformes på en måte som sikrer at samtlige behov i størst mulig grad blir ivaretatt.

Behovet for balanserte interesseavveininger er ikke unikt for de konkrete spørsmålene denne saken reiser. Når Forsvaret har behov for arealer, luftrom eller ressurser, må det sivile samfunnets behov samtidig ivaretas på en forsvarlig og god måte. En mer krevende sikkerhetssituasjon kan tilsi at Forsvaret får større ressurser enn tidligere, slik den senere tids statsbudsjetter er eksempler på. Men ressursallokeringen må skje i et slikt *omfang* og på en slik *måte* at det Forsvaret har til oppdrag å forsvare – herunder «demokratiet, rettsstaten og menneskerettighetene» etter Grunnloven § 2 med et tilhørende levende, aktivt og godt sivilsamfunn – ikke forvitrer. NLF viser i den forbindelse til at medlemsstatenes formål med NATO er å «trygge sine folks frihet, felles kulturarv og sivilisasjon, som er bygd på grunnsetningene om folkestyre, individets frihet og rettens herredømme».³

Dersom samtlige områder opprettes slik de er utformet etter høringsutkastet – og gitt at de vil bli brukt aktivt – vil det få store og til dels eksistensielle konsekvenser for NLFs virksomhet (se nærmere i del 2 nedenfor).

4 – Betydningen av å opprettholde allmenn ferdsel i luftrommet

Utgangspunktet etter Chicago-konvensjonen, EØS-retten og nasjonal rett er at ferdselen i luftrommet er fri.⁴ Det er begrensninger i ferdselen som må begrunnes, og disse skal baseres på minste inngreps prinsipp.⁵ Fri ferdsel i luftrommet er et av flere kjennetegn ved vestlige liberale demokratier og ivaretar borgernes bevegelsesfrihet og alminnelige handlefrihet. Samtidig tilrettelegger det for å bruke luftrommet som ferdselsåre, noe som igjen reduserer presset på andre transportformer.

Luftfart krever beskjedne infrastruktur sammenholdt med transport på vei og bane, og dersom samfunnet tilrettelegger for luftfart, gis et bidrag til å redusere behov for de naturinngrep og klimagassutslipp som bygging av bakkebasert infrastruktur er forbundet med. I den utstrekning luftfarten blir klimanøytral, vil

² https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Norsk_Luftseiladsforening.

³ NATO-pakten, portalens andre punktum.

⁴ Se (motsetningsvis) Chicago-konvensjonen artikkel 9, forordning (EU) nr. 923/2012 vedlegg (SERA) punkt SERA.3145 og luftfartsloven §§ 2-3 og 9-1a, jf. Ot. prp. nr. 44 (1923) s. 7.

⁵ Se eksempelvis luftfartsloven § 9-1a første ledd, jf. Prop. 144 L (2016–2017) punkt 5.3, Chicago-konvensjonen artikkel 9 og forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1) § 22 andre ledd (samt § 8 andre ledd).

den befinne seg i en særklasse av transportformene, for så vidt gjelder beskjeden klima- og miljøpåvirkning. Samtidig er det særlig innenfor allmennflyging og luftsport at nye teknologier i luftfarten prøves ut, herunder lavutslippsteknologi.⁶ Det å sikre ferdselsrett i luftrommet som også kommer disse aktivitetene til del, har derfor også en side til ivaretagelse av klima og miljø.

NLF omfatter ca. 20 000 medlemskap og engasjerer således et stort antall personer som skaffer seg kompetanse som ikke bare kommer til nytte i fritidsaktiviteten, men som også kan utgjøre en del av landets totalberedskap. Som krigen i Ukraina viser, er kunnskaper og ferdigheter om luftfart – herunder om droneoperasjoner – av avgjørende betydning for landets forsvarsevne. Tilsvarende kan nevnes at den militære droneprodusenten Prox Dynamics i Norge er etablert av modellflygere som har vært aktive i NLFs modellflymiljø. Småfly brukes allerede i dag i statsluftfart, både til søk, redning og brannovervåking, og tilsvarende oppdrag kan få utvidet betydning i en situasjon der krise/krig truer eller måtte bli en beklagelig realitet. Militær luftfart og luftsport/allmennflyging bidrar dessuten til gjensidig rekruttering.

Uten ferdselsrett i luftrommet vil imidlertid allmennflygings- og luftsportsaktivitetene forvitte eller forsvinne. Dette vil i så fall gå ut over ønskede synergier som de ovennevnte.

Endelig har allmennflyging og luftsport en egenverdi ved at aktivitetene gir livsglede, risikobevissthet, mestringfølelse, naturfaglig og teknisk kompetanse, så vel som kontakt mellom generasjoner og på tvers av kulturer. Også disse verdiene kan forvitte dersom den allmenne ferdselen begrenses i betydelig grad.

5 – Utredding av justeringer og alternative tiltak

NLF tok initiativ til en dialogbasert tilnærming i denne prosessen og drøftet justeringer og alternative tiltak med Luftfartstilsynet og Forsvaret i ovennevnte møte 23. oktober 2025.

De justeringen NLF forstår at Forsvaret og Luftfartstilsynet vil se nærmere på, er følgende:

- Inndeling av områdene i mindre sektorer som kan aktiveres/deaktiveres individuelt.
- Justering av områdenes utforming og omfang. Justeringene kan eksempelvis innebære etablering av åpne korridorer i dalføre og andre kritiske traseer for gjennomflyging for allmennfly, samt for å sikre oppdrift ved seilflyging, hanggliding/paragliding mv.
- Aktiviseringsbegrensninger i «Procedure on use of AMC manageable areas», herunder kalender- eller klokkeslettsbegrensninger.

NLF ser fram til å drøfte slike endringer mer konkret i den videre prosessen.

Andre tiltak NLF tok til orde for, omfatter følgende:

- Heving av noen av områdenes «golv».
- Senkning av noen av områdenes «tak».
- Etablering av ordninger med integrert – istedenfor segregert – luftrom. For å tilrettelegg for integrering, foreslo NLF å:
 - etablere aeromobil radiokanal for sivil/militær koordinering,
 - etablere påbud om ADS-L og/eller annen synlighetsteknologi, og
 - etablere radiopåbudssone (RMZ) med kontinuerlig automatisk melding om områdenes aktive eller passive status.

⁶ Europe Air Sports, «Flying for a better climate», 2021, punkt 3: *GA – cradle of innovation*.

Forsvaret ønsket imidlertid ikke å justere områdenes vertikale utstrekning. Dette gjør det desto viktigere å sikre aktiveringsbegrensninger i forskriftsfestede prosedyrer.

Under henvisning til BML kapittel 8 har Forsvaret vist til at operasjoner av UAS i utgangspunktet *bare* skal skje i segregert luftrom. Forslaget fra NLF om større grad av integrering vil derfor ikke forfølges av Forsvaret nå. NLF mener ikke desto mindre at etablering av ADS-L-påbud, ADS-L-overvåkning og U-space vil kunne åpne for at BML kapittel 8 revideres i framtiden ved at det åpnes for større grad av integrasjon/sambruk. Etter NLFs vurdering vil sivil bruk av ADS-L gi en ny sikkerhetsmessig barriere, uten at Forsvarets egen utrustning dermed må være elektronisk synlig for annen luftfart. NLF vil derfor forfølge konseptet med større grad av integrasjon på faglig og politisk nivå, uavhengig av den videre prosessen med etablering av reserverte områder etter søknadene som nå foreligger.

6 – Innvirkninger og prosessuelle forhold

Som NLFs høringssvar viser, kan de reserverte områdene føre til betydelige problemer for NLFs aktiviteter over store deler av landet, så vel som for andre luftfartsaktiviteter. Luftfartstilsynet har bemerket at det ikke er «strekene på kartet» *i seg selv* som er inngripende: Dersom områdene ikke aktiveres, skaper de primært ulemper i form av økt kompleksitet i luftrommet og fare for misforståelser om aktiveringsstatus mv. Dette er NLF *i utgangspunktet* enig i.

Områdene etableres likevel klart nok for å bli brukt, og deres blotte eksistens tilrettelegger for aktivering. Herunder kan Luftfartstilsynet treffe vedtak om bruk utenfor rammen av AMC-prosedyrer etter FUA-forskriften § 4 første ledd.⁷ Med dette følger operativ og økonomisk usikkerhet. Hvor inngripende de reserverte områdene vil være, er følgelig en funksjon av:

1. områdenes horisontale og vertikale grenser,
2. rammene for Forsvarets bestilling og aktivering av områdene som fastsatt i etableringsforskrift og/eller i AMC-prosedyre etter FUA-forskriften § 2 tredje ledd, og
3. eventuelle vedtak om utvidet bruk etter FUA-forskriften § 4 første ledd.

Både Luftfartstilsynets avgjørelse om å etablere områder med horisontale/vertikale grenser, vedtak av AMC-prosedyre og vedtak om utvidet bruk kan være «bestemmende for rettigheter eller plikter til private personer (enkeltpersoner eller andre private rettssubjekter)», jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav a. Det er således tale om forvaltningsvedtak. For den enkelte luftsportsutøver eller luftartsoperatør er vedtakene *forskrifter*, i det de gjelder «rettigheter eller plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets av personer», jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav c. Det samme gjenspeiles i forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1) § 4. Det er derfor avgjørende at både etableringsvedtak og fastsettelse (evt. justering) av AMC-prosedyre, så vel som vedtak om utvidet bruk, *uten unntak* utredes etter kravene i forvaltningsloven § 37 og utredningsinstruksen kapittel 3.

I relasjon til grunneier eller bruksrettshaver av landingsplass (dvs. flyplass eller flysted) som eventuelt blir stengt fordi et aktivert område går helt ned til bakken, har vedtak om etablering av områder, AMC-prosedyrer og eventuell utvidet bruk *enkeltvedtaksvirkninger*, i det de vil kunne gjelde «rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer», jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b. Slike vedtak må derfor utredes i tråd med kravene i forvaltningsloven § 17 første ledd.

Grunneier og bruksrettshaver av landingsplass vil formodentlig også være «part» etter forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav e, med de partsrettigheter dette medfører etter loven. Se nærmere en

⁷ Forskrift om reserverte områder for fleksibel bruk av luftrommet [FUA-forskriften] § 4 første ledd.

sammenstillende drøftelse av partsvilkåret i SOM-2019-5140 punkt 2.1. NLF viser til at vedtak om etablering av områder og AMC-prosedyrer vil kunne innebære ikke bare vesentlig ulempe, men sågar direkte skade for vedkommende av eiendomsrettslig karakter. Dette er vernede interesser etter Grunnloven § 105 og EMK protokoll 1 artikkel 1, jf. menneskerettsloven § 2 nr. 1 bokstav a, jf. § 3. Dersom et vedtak er ekspropriasjonsartet, kan det neppe treffes med hjemmel i luftfartsloven. Kongen kan imidlertid etter omstendighetene treffe vedtak med hjemmel i oreigningslova § 2 første ledd nr. 15 og/eller 16, på de vilkår oreigningslova setter.

Endelig viser NLF til at FUA-forordningen som innlemmet i norsk rett i FUA-forskriften § 1 stiller strenge prosessuelle og materielle krav til bruk av FUA-konseptet. Eksempelvis skal myndighetene «sikre at modellen for fleksibel bruk av luftrommet generelt anvendes på strategisk, pretaktisk og taktisk nivå», jf. FUA-forordningen artikkel 4 nr. 1 bokstav a, de skal «regelmessig undersøke brukerbehovene», jf. bokstav b, og de skal gjennomføre konsultasjoner med berørte luftromsbrukere, jf. bokstav l.⁸ Ikke minst skal myndighetene etter FUA-forordningen artikkel 3 sikre «effektiv planlegging, fordeling og bruk av luftrommet *til beste for alle brukere*» (uthevet her)?⁹ Det er med andre ord ikke adgang til å ta militære hensyn alene.

NLF understreker betydningen av disse prosessuelle og materielle kravene ved forberedelse av ethvert vedtak om [1] etablering av reserverte områder, [2] vedtak av nye eller justerte AMC-prosedyrer og [3] eventuelle vedtak om utvidet bruk. Etter omstendighetene kan kravene omtalt ovenfor innebære at Forsvarets ønsker ikke fullt ut kan etterkommes innenfor rammene av gjeldende rett.

NLF vil bidra med konstruktive innspill og tett dialog for å sikre mest mulig balanserte tiltak og ordninger.

7 – Andre rettslige forhold

Som nevnt i NLFs foreløpige høringsbrev, reiser utredningen og vedtaket også andre rettslige spørsmål. NLF gjentar disse her:

- Er kravene til utredning av flysikkerhetsmessige konsekvenser i tråd med FUA-forordningen artikkel 7 ivarettatt? NLF viser til at myndighetene etter bestemmelsen skal «sørge for at det foretas en sikkerhetsvurdering, herunder fareidentifikasjon, risikovurdering og vurdering av risikoreduserende tiltak, før de innfører noen endringer i anvendelsen av modellen for fleksibel bruk av luftrommet». NLF kan ikke se at de flysikkerhetsmessige konsekvensene er utredet for allmennflygingens og luftsportens del, herunder virkningene av at viktige treningsarenaer og gjennomflygingstraseer blir helt eller delvis stengt.
- I hvilken grad er de foreslåtte tiltakene i tråd med ERNIP Part I og III? Prosedyrene for ATC-klareringer av GAT («general air traffic») som ønsker å krysse en aktiv TRA synes kun å være generisk angitt. Videre mangler nærmere detaljer i LoA («Letters of Agreement») om kryssingskriterier og plan for periodisk gjennomgang av luftrommet.
- Er de operative og flysikkerhetsmessige konsekvensene av at luftrommets kompleksitet øker vurdert?
- I høringen vises det til at tiltakene ikke forventes «å medføre en stor endring for andre luftromsbrukere i det daglige». Bygger konklusjonen på en tilstrekkelig bred utredning?
- Er luftfartsloven § 9-1a adekvat hjemmel for etablering av områder av et slikt omfang, eller kreves opprettelse i medhold av luftfartsloven § 2-3?
- Krever vedtak om opprettelse behandling av Kongen i statsråd, jf. Grunnloven § 28?

⁸ For. 2150/2005 (FUA-forordningen) artikkel 4 nr. 1.

⁹ For. 2150/2005 (FUA-forordningen) artikkel 3 bokstav b.

- Er opprettelse av så omfattende områder forenlig med Chicago-konvensjonen artikkel 9?

NLF henstiller til at Luftfartstilsynet vurderer ovennevnte spørsmål før vedtak treffes.

8 – Informasjon

Uansett utfall av prosessen drøftet ovenfor, er det viktig at planlagt aktivering publiseres og blir lett tilgjengelig gjennom offentlige luftfartspublikasjoner og på nett allerede fra «bestillingstidspunktet». Videre må også aktiveringen være transparent og bekjentgjort på en klar, utvetydig og presis måte. NLF viser i den forbindelse til FUA-forordningen artikkel 6 nr. 2 som lyder slik:

«Medlemsstatene skal sørge for at de relevante militære kontrollenhetene og enhetene for lufttrafiktjenester på en *effektiv måte* og til *rett tid* informerer hverandre om enhver endring av den planlagte aktiveringen av luftrom samt *underretter alle berørte brukere* om luftrommets faktiske status.» (Uthevet her.)

Etter omstendighetene bør det vurderes ATIS-kringkastingsmeldinger der mange berørte brukere ellers vil ha vansker med å fange opp aktiveringsstatus.

Det bør også tilrettelegges for statusoppdatering gjennom et API, slik at status enkelt kan integreres som informasjon/varsel i diverse digitale applikasjoner. På den måten vil man kunne utelukke egne navigasjons- og reiseplaner i vedkommende reserverte område på et tidligst mulig tidspunkt. Hvorvidt informasjon via *Airspace use plan* (AUP) er tilstrekkelig, er NLF usikker på. Ferdigstillingen av det integrerte digitale systemet for luftfartspublikasjon, iAIT, ligger dessuten langt frem i tid. Ergo bør det ses på midlertidige løsninger som ivaretar informasjon og hindrer at ubenyttet luftrom blir blokkert.

NLF håper innspillene er nyttige og ser fram til den videre dialogen i saken.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



Jostein Tangen

Konst. generalsekretær

Torkell Sætervadet (sign.)

Rådgiver

Norges Luftsportforbund (NLF) er et særforbund tilsluttet Norges idrettsforbund (NIF). Forbundet organiserer syv luftsportsgrener: Fallskjermhopping, hang- og paragliding, seilflyging, motorflyging, modellflyging, mikroflying og flyging med varmluftballonger. De 250 tilsluttede klubbene har til sammen 18 000 medlemskap. NLFs administrasjon har i dag 13 ansatte med kontor i Oslo sentrum og på Rikssenteret for seilflyging i Elverum. For mer informasjon, se vår hjemmeside nlf.no

Del 2: Tilbakemeldinger om særskilte virkninger av områdene

1. Innledning

Høringssvarets del 2 redegjør for hvilke *særskilte* virkninger de respektive områdene har. Det siktes her til negative virkninger som kommer i tillegg til de *generelle* negative virkningene som begrensninger i allmenn ferdsel medfører.

Som framstillingen nedenfor vil vise, er virkningene varierende med hensyn til aktivitetene som NLF organiserer, nærmere bestemt ballongflyging, fallskjermhopping, flyging med hangglider, paraglider og speedglider (HPS), modellflyging, motor- og sportsflyging, samt seilflyging. De kan også variere med sesong for noen aktiviteter, samtidig som de kan være mer sesonguavhengige for andre.

Beskrivelsen av virkninger pretenderer ikke å være uttømmende. Dette betyr at områdene kan gi særskilte negative virkninger for allmennflygings- og luftsportsaktiviteter som ikke er identifisert gjennom NLFs metode for innsamling av data, så vel som særskilte virkninger for andre luftfartsaktører eller interessenter. Gjennomgangen gir like fullt et overordnet innblikk i mulige konsekvenser. Merk for øvrig at oversikten omfatter visse negative virkninger som *NLF ikke hadde identifisert* ved utarbeidelsen av foreløpig høringssvar og som framlagt på dialogmøtet 23. oktober 2025 (særlig gjelder dette Nord-Norge).

Oversikten inkluderer visse kartutsnitt med registrert trafikk med seilfly og HPS, herunder «heat maps» for sistnevnte. Merk at trafikkregistrering er basert på «track-log» som i de fleste situasjoner er frivillig å bruke. *Kartene gir derfor ikke et komplett bilde av trafikk innenfor de aktuelle luftsportsgrenene.* Videre savnes trafikkdata for alle andre typer luftsport- og allmennflyging, herunder flyging med motor- og sportsfly. *Virkningene for luftsport og allmennflyging er derfor vesentlig større enn kartene indikerer.*

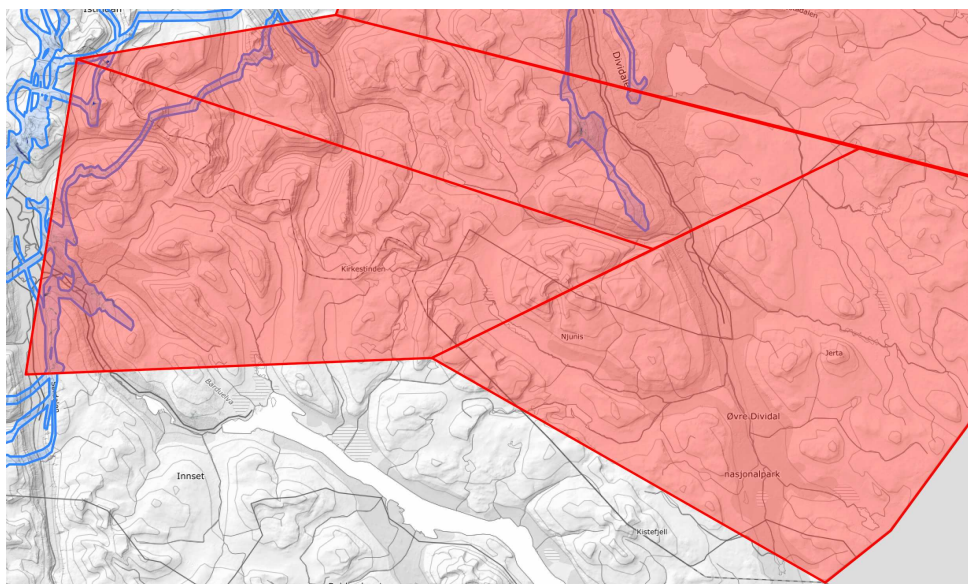
Oversikten er organisert alfabetisk etter den enkelte søknad fra Forsvaret.

2. Bardufoss øst

Bardufoss øst omfatter Kirkestinden, Gråfjellet og Øvre Dividal. Etter NLFs undersøkelser å dømme, er allmennfly- og luftsportstrafikken i de aktuelle områdene relativt beskjeden. Det er registrert noe trafikk med hangglider, paraglider og/eller speedglider i Dividalen, samt vest av Hestryggen og ved Straumsmoen.

Områdene vil nødvendigvis berøre denne trafikken, så vel som eventuell trafikk med motor- og sportsfly.

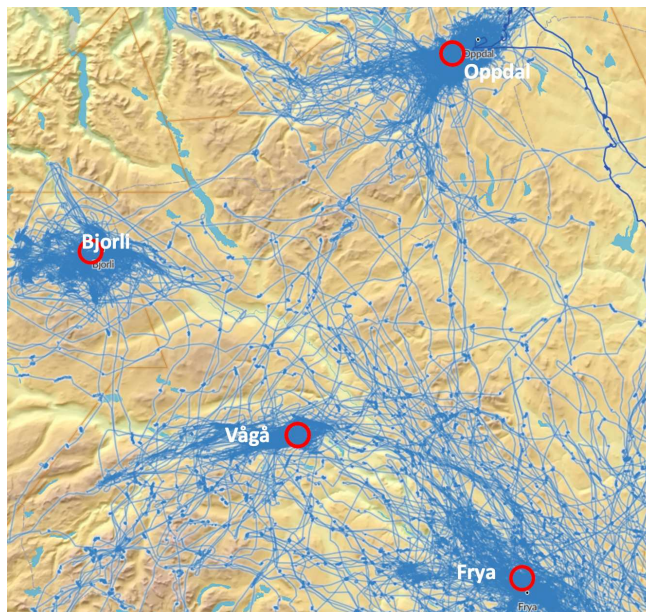
Figur 1. Kirkestinden, Gråfjellet og Øvre Dividal. Blå områder viser registrert trafikk med hanggliding, paragliding og/eller speedgliding (HPS).



3. Dombås nord og sør

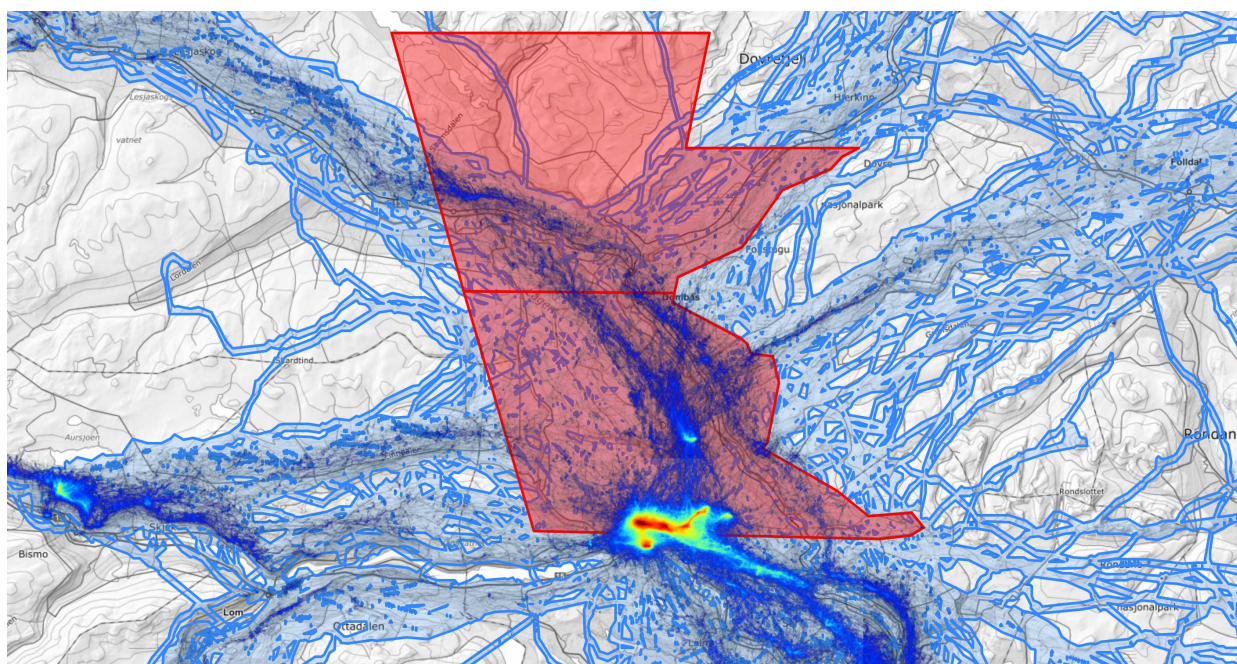
Disse områdene vil i praksis sperre Gudbrandsdalen, dele den i to og således ramme de fleste former for luftsport og allmennflyging. Områdene vil eksempelvis blokkere seilfly fra Oppdal fra å nå Gudbrandsdalen. VFR-trafikk med motor- og sportsfly mellom Midt-Norge og Sør-Norge vil bli sterkt begrenset, fordi ruter i dalføre stenges. Områdene er dessuten i konflikt med brannvaktrute D (Innlandet–Oppland).

For HPS vil områdene gi svært inngripende konsekvenser. NLF viser til at rikssenteret for disse aktivitetene er etablert ved Vågå (se figur 3). Dersom senterets virksomhet blir sterkt begrenset eller må opphøre, innebærer det at etableringen av områdene kan utgjøre et ekspropriasjonsartet inngrep.



Figur 2. Registrert seilflytrafikk i omkringliggende områder.

Det er stor aktivitet ved senteret hele sommeren, herunder med kursing. Reserverte områder kan hindre daglig aktivitet, så vel som arrangementer som planlegges i god tid i forveien. Senteret besøkes også av internasjonale piloter. Aktivisering på kort varsel skaper flysikkerhetsmessige utfordringer, og det vil gi negative økonomiske, operative og aktivitetmessige konsekvenser dersom kurs og andre arrangementer ikke kan gjennomføres som planlagt.



Figur 3. Dombås nord og Dombås sør er blant annet i konflikt med HPS-trafikk, herunder fra NLFs rikssenter for HPS ved Vågå.

4. Elvenes, Setermoen og Tune

Elvenes omslutter Nord-Norges eneste seilflyplass, Salangen flyplass (Elvenes), og området vil forhindre all aktivitet der når det er aktivert. Dette innebærer at også andre typer luftsportsaktivitet mister et viktig anlegg, herunder fallskjerm, modellfly, sportsfly og motorfly. Samtlige aktiviteter er allerede i dag

underlagt begrensninger etter kalendertid som følge av et årshjul med aktivitetsfordeling på flyplassen.¹⁰ Dersom Elvenes aktiveres på de dagene luftsporten er tildelt tilgang, vil flyplassen kunne bli *helt* utilgjengelig på årsbasis, selv om Forsvarets aktivering er mer begrenset i tid.

Dersom området aktiveres ned til bakken, slik at all trafikk stanses, vil det kunne utgjøre et ekspropriasjonsartet inngrep i relasjon til flyplasser/bruksrettshaver.

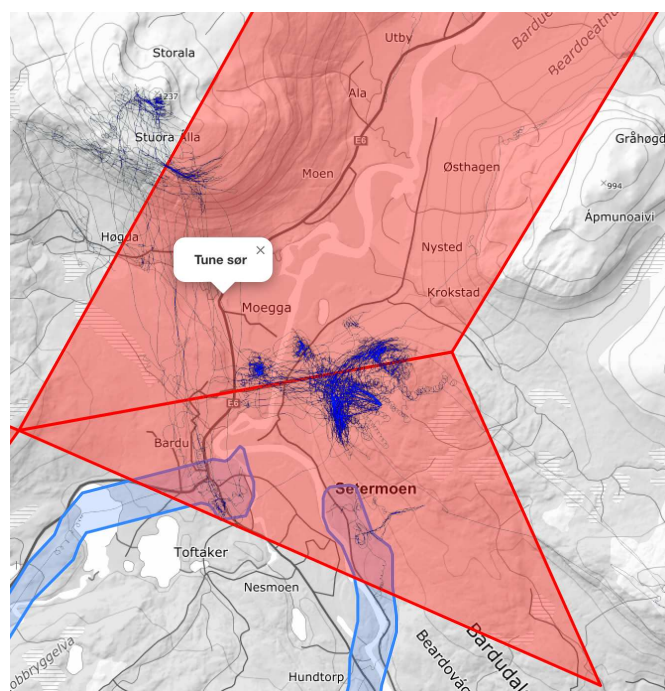
NLF vil videre påpeke at Elvenes flyplass er senter for luftsport i regionen. Plassen er velregulert og har vært i bruk som flyplass for luftsport og allmennflyging siden 1940-tallet. Lokalområdet rundt er ofte brukt som utgangspunkt for klubbens treningsaktivitet, der muligheten til å bruke plassen til trening i nødlandinger er svært viktig. Videre arrangeres en årlig «fallskjermboogie» ved flyplassen hver sommer. Luftsportsmiljøet i Troms har arrangert *fly-in* og andre fellesaktiviteter som *luftsportens dag* på Elvenes med svært positive erfaringer. Det er dessuten *betydelige* avstander til alternative steder å drive aktiviteten fra. Flytting av aktiviteten framstår derfor som urealistisk.

Tune sør, Tune nord og Setermoen ligger i Bardudalen, som ofte er inn-/utflygingsrute til Bardufoss. Denne aksen er spesielt kritisk under værforhold der det ikke er mulig å velge ruter som går i fjellterreng øst eller vest for Bardudalen. Aktivering av disse områdene vil dermed blokkere det aktuelle rutevalget, og gi negative konsekvenser for VFR-operasjoner sør for Bardufoss.

NLF anmoder om at Luftfartstilsynet og Forsvaret vurderer en inndeling av luftrommet (horisontalt/vertikalt). Videre er det behov for klare begrensninger og rutiner for aktivering av områdene sør av Bardufoss (dvs. Tune sør/nord, Setermoen, Elvenes øst/vest), slik at det sikres tilgjengelighet til området rundt Elvenes, samt transitttruter til/fra Bardufoss.

NLF vil også påpeke at Bardufoss flyklubb i stor grad bli berørt av de reserverte områdene, både gjennom begrensningene i lokalområdet rundt Bardufoss, og til dels i omkringliggende områder i Nord-Norge. Begrensningene er signifikante og vil redusere muligheten for bruk av lokalområdet for trenings- og allmennflyging. Restriksjonene sør for Bardufoss vil gi store konsekvenser for muligheten til å velge flyruter langs aksen som følger europavei E6 sørover, samt operasjoner på Elvenes flyplass og Setermoen flystripe. Korridoren fra Bardufoss via Setermoen til Elvenes er mye brukt som transittkorridor for klubbens flyvninger. Dette gjelder både som rute mellom Bardufoss og Elvenes, og for videre flyging sørover.

Hva gjelder Setermoen og Tune sør, benyttes for øvrig begge områder tidvis for HPS-aktivitet. Også denne aktiviteten vil bli berørt.



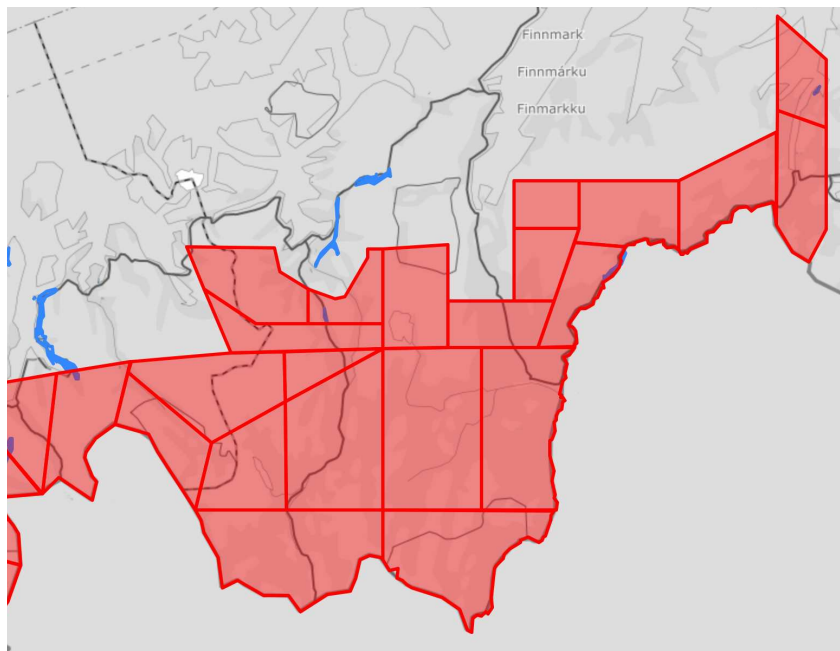
Figur 4. HPS-trafikk i Setermoen og Tune Sør.

¹⁰ <https://www.salangen.kommune.no/arena-elvenes-luftsportsaktiviteter-2025.6505898-399591.html>

5. Finnmark

Søknaden fra Forsvaret omfatter Alta vest, Alta øst, Alta sør, Reisa, Mollejus, Salganjavri, Kautokeino vest, Kautokeino øst, Kautokeino sør, Porsang vest, Porsang sør, Porsang øst, Porsang nord-øst, Baisjohka, Vidda, Karasjok, Anarjohka, Vilgesrassa, Tana vest, Tana, Tana nord. I disse områdene er seilfly- og HPS-trafikken relativt beskjeden.

De foreslåtte områdene vil imidlertid ha direkte og merkbare konsekvenser for den daglige aktiviteten innen motor- og sportsflyging. Flygingen skjer i stor grad lokalt og lavt – i områder hvor terreng, vær og infrastruktur gjør luftsportsaktivitet avhengig av fleksibilitet i luftrommet. Spesielt brukes følgende ruter og treningsområder hyppig:



Figur 5. Registrert HPS-trafikk (Finnmark).

- Alta – Banak
- Alta – Millisjok
- Alta – Gairasmoen
- Alta – Iesjavri
- Alta – Kautokeino

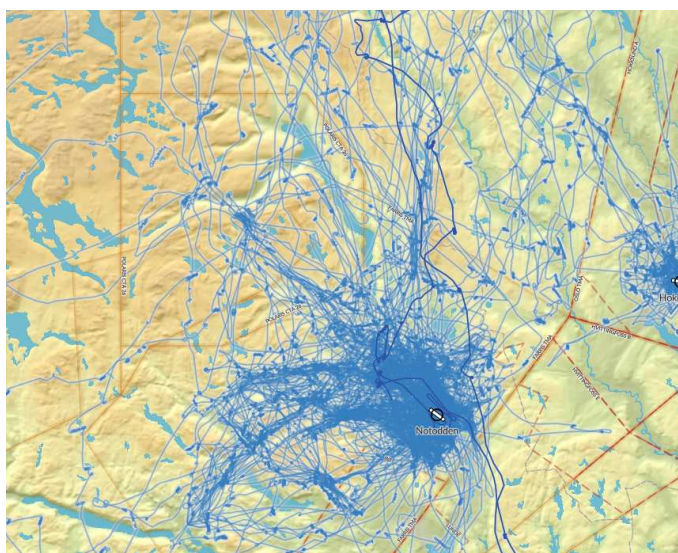
I tillegg flys det ofte rundturer Alta–Kautokeino–Karasjok–Banak og retur, i varierende høyder tilpasset vær og terreng. Det er allerede områder med restriksjoner i Finnmark, og dagens luftromsorganisering stiller skjerpede krav til å planlegge alternative ruter eller høyder. De nye forslagene vil forsterke denne utfordringen. Mulige konsekvenser av områdene omfatter følgende:

- Viktige trenings- og skoleflygingsområder i VFR-høyder blir sterkt begrenset.
- Krevende terreng og vær, samt få tilgjengelige flyplasser, gjør omveier og høydebegrensninger sikkerhetsmessig særlig ugunstig.
- Økt kompleksitet og avstand ved navigering rundt soner som ligger midt i de mest brukte rutene.
- Potensiell negativ påvirkning på rekruttering og aktivitet i lokalmiljøet.

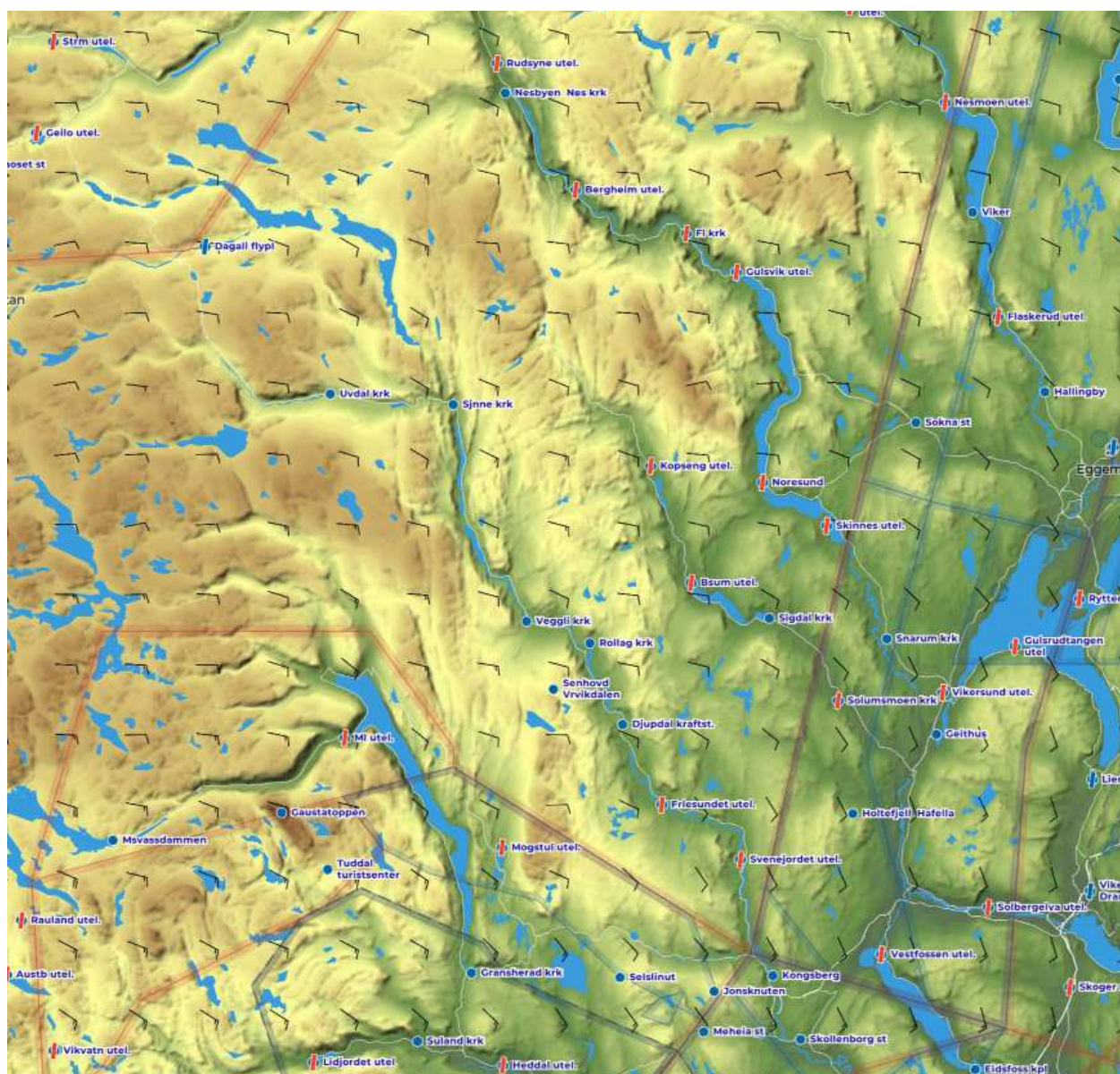
6. Hengsvann

Søknaden fra Forsvaret omfatter Hengsvann II, Tessungdalen II, Rjukan II og Flesberg. Samtlige områder er av vesentlig betydning for luftsport, herunder seilflyaktivitet, HPS-aktivitet og flyging med motorfly, sjøfly og sportsfly.

For seilflyaktiviteten er samtlige områder svært problematiske, fordi de stenger for flyvinger i nordlig retning fra Notodden lufthavn. Notodden er at av de viktigste stedene for seilflyging i Norge, og som kartet til høyre viser, er seilflytrafikken betydelig. Samtidig er luftrommet for seilflyging under press som følge av utvidet terminalområde (TMA) for Farris. Det er derfor få andre områder som trafikken kan flyttes til. Videre er det kritisk for seilflyaktivitetens sikkerhet at det finnes landbare jorder som kan tjene til plasser for førevarslanding. Som kartet nedenfor viser, innebærer topografien nord for Notodden at det i nordvestlig retning (Hardangervidda) i prinsippet ikke finnes landbare områder.

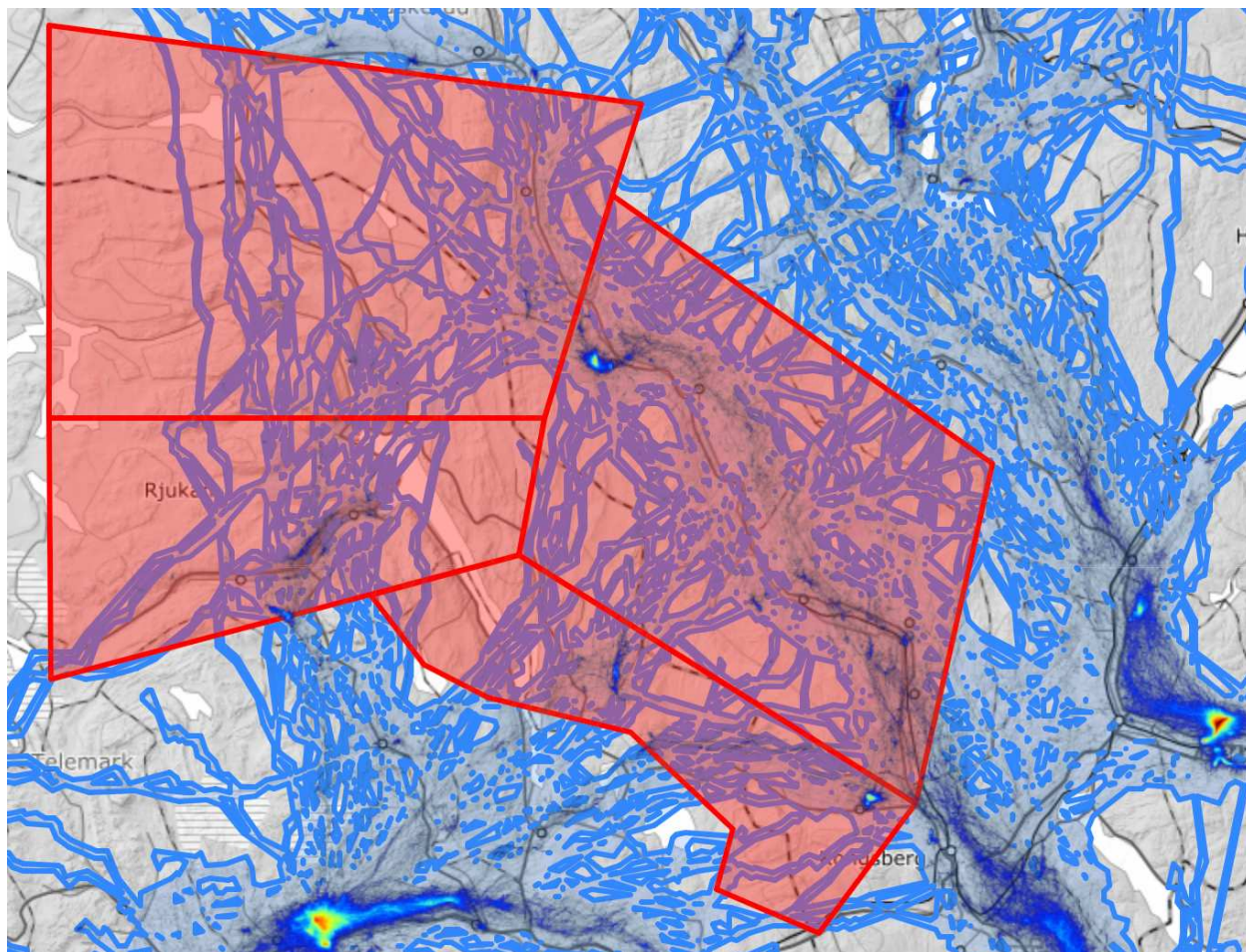


Figur 7. Seilflytrafikk fra Notodden lufthavn (ENNO).



Figur 6. Landbare jorder/områder for seilfly nord for Notodden (røde symboler).

Også flyplassene Hokksund og Lunde vil bli meget sterkt berørt. Plassene er blant de mest aktive seilflystedene i landet. På grunn av kontrollert luftrom i øst og sør, og ulandbart terreng i vest (Hardangervidda), vil reserverte områder legge store begrensninger på hvor det vil være mulig å fly seilfly fra disse flyplassene. Områdene vil blokkere slik at man fra Lunde bare kan fly mot sør-vest, og fra Hokksund kun mot nord-nord-vest.



Figur 8. HPS-trafikk i områdene omfattet av Hengsvann-søknaden.

Hva gjelder *HPS-aktivitet*, er Flesberg det området som berører flygingen mest. Området dekker hele og begge sider av Numedalen, fra Kongsberg til forbi Veggli. Dette er selve «motorveien» for distanse- og konkurranseflyging fra Kongsberg/Hvittingfoss og nordover alle retningene mot Numedal, Sigdal, Eggedal og Hallingdal. Hvittingfoss er et av landets mest brukte flysteder for hang- og paragliding og er et populært utgangspunkt for distanseflyging nordover forbi Kongsberg. Der er også lokale flysteder i Numedal som blir sterkt berørt.

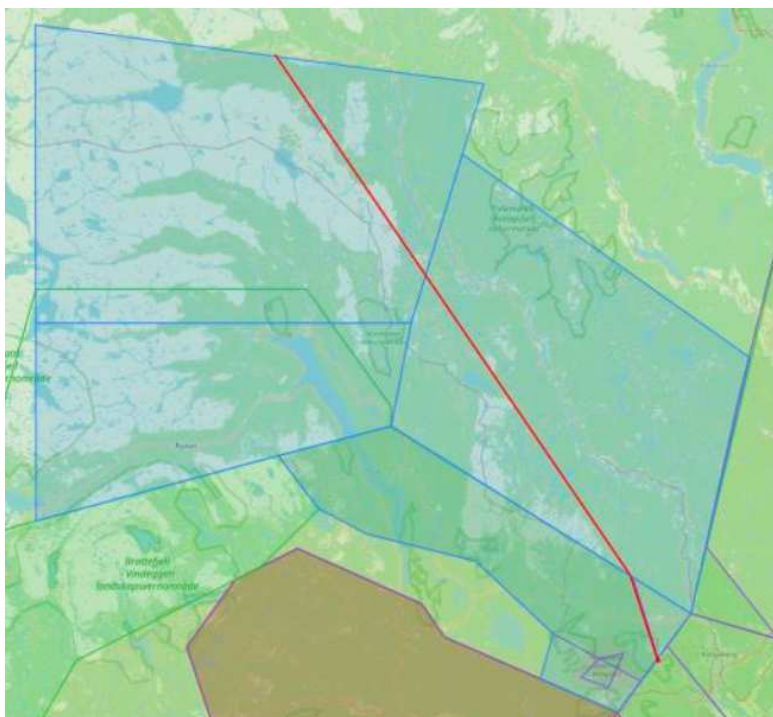
Hengsvann II berører også delvis distanseruta nevnt ovenfor, samt hindrer flyging med start i Jondalen. Likeledes hindrer Tessungdalen det samme nord for Veggli.

Hjartdal er et av de mest brukte startstedene for HPS, det er et rekordsted for distanseflyging, og det foregår kursing og annen aktivitet hele sommerhalvåret. Stedet brukes også for arrangementer som norgesmesterskap.

NLF viser til at alle typer innskrenkning av luftrom reduserer aktiviteten og svekker miljøene for opplæring, trening og distanseflyging. Disse miljøene er avgjørende for å opprettholde rekruttering til

sporten. De store dalstrøkene som Numedal, Hallingdal og Gudbrandsdal er nettopp slike arenaer hvor nye utøvere kan få nødvendig erfaring under trygge og etablerte forhold.

Et alternativ som tar bedre hensyn til HPS-aktivitet kan være at Flesberg kun aktiveres i vinterhalvåret, det vil si ultimo oktober til primo mars. Et annet alternativ kan være at områdets omfang reduseres til godt vest for riksvei 40, eksempelvis vest for den røde streken i kartutsnittet til høyre. En slik endring vil imidlertid *ikke* løse alle utfordringene for andre aktiviteter, herunder for seilflyging. NLF foreslår derfor tett dialog om den nærmere utformingen av justerte områder.



Figur 9. De mest kritiske områdene for HPS-aktivitet er øst for den røde streken på kartet her.

Også for *motor- og sportsflyging* er områdene problematiske. Hengsvann II ligger svært tett på inn- og utflyging til Notodden lufthavn via Meheia som er VFR-rapporteringspunkt. Ofte følges europavei E134 for navigasjon inn til Notodden lufthavn, og ruten ligger tett inntil foreslått område. Det å kunne følge visuelle kjennetegn på bakken er av stor flysikkerhetsmessig betydning, ikke minst når været ikke er helt optimalt. Videre er det vanlig å fly til Jonsknuten med småfly, men tilgang hit vil bli stengt ved aktivert område. Hva gjelder Rjukan II er det ofte stor aktivitet med sjøfly og helikopter som kan bli berørt av tiltakene. Endelig er Hengsvann II og Flesberg i konflikt med brannvaktrute D (innlandsruten), mens Tessungdalen II, Rjukan II, Hengsvann II og Flesberg er i konflikt med brannvaktrute P (fjellruten).

7. Lista

Området dekker i hovedsak luftrom over farvannet, men omfatter også Lista flyplass (ENLI). Når området blir aktivert helt ned til bakken, vil flyplassen i praksis bli stengt. I relasjon til flyplasser/bruksrettshaver kan inngrepet være ekspropriasjonsartet og kan i så fall neppe gjennomføres med hjemmel i luftfartsloven.

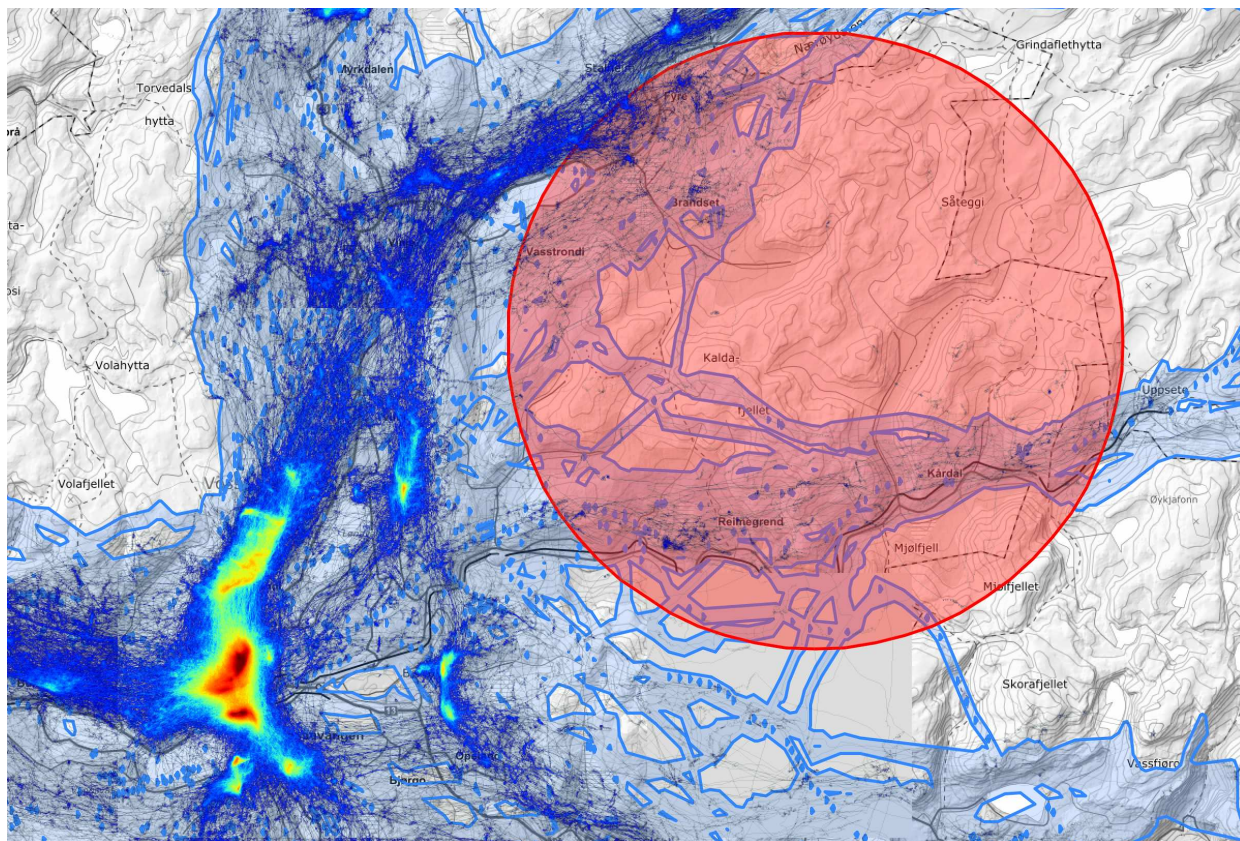
Tiltaket vil også ha betydelige virkninger for luftsporten, blant annet fordi Farsund Luftsportsklubb har hovedbase på plassen. Forsvaret har allerede i dag sporadisk aktivitet her, hovedsakelig knyttet til droneflyging og måldroner. I slike tilfeller utstedes NOTAM, og det opprettes et midlertidig område. Flyplasser stenger da flyplassen for besøkende. De som er fast stasjonert på ENLI kan i enkelte tilfeller få unntak ved å kontakte Forsvarets leder på stedet, slik at man kan ta av eller lande dersom dette ikke kommer i konflikt med Forsvarets operasjoner. Det er imidlertid uttrykt at slike unntak kun skal gis i helt spesielle tilfeller. I praksis betyr dette at klubben i stor grad er utestengt fra normal drift når Forsvaret er til stede. Konsekvensen av dette området kan være at flyplassen blir stengt oftere. Avhengig av koordineringsprosedyrer kan det også tenkes at unntaksadgangen som praktiseres i dag ikke lar seg videreføre. Et nærliggende scenario er at klubben ikke klarer å videreføre driften, dersom området etableres og blir aktivt brukt.

8. Mjølfjell

Isolert sett er det foreslåtte området Mjølfjell ikke så stort. Det eksisterer allerede et skytefelt her, og dette har ikke vært til vesentlig hinder for seilflyging fra Voss flyplass (Bømoen) og Os flyplass. Det foreslåtte området er imidlertid utvidet og dekker nå viktige utelandingsjorder i Oppheim. Dermed stenges den eneste reelle ruten for å fly (nord-)øst fra Voss.

Det er også svært uheldig at det nye området dekker deler av Gudvangen, som er et av de mest spektakulære steder å fly i Norge, om ikke i verden.

Hva gjelder HPS-aktivitet, oppstår liknende problemer som for seilfly. Mjølfjell ligger svært nær Voss flyplass som er en av de viktigste basene for luftsport på Vestlandet. Området vil sterkt begrense og delvis stenge sentrale flyruter. Videre kan det være flysikkerhetsmessig betenkelig å gjennomføre militær trening så tett på de sentrale rutene som ikke blir direkte berørt.



Figur 10. HPS-aktivitet ved Mjølfjell.

9. Rauer

De tre Rauer-områdene har et relativt moderat omfang, noe som isolert sett kan tilsi at opprettelsen av dem er ubetenkelig. Områdene har imidlertid en plassering som kan være problematisk, særlig for motor- og sportsflyging (herunder sjøflyging), hensett til omkringliggende luftrom og øvrige begrensninger.

NLF viser til at luftrommet i området fra bakken til 2 500 fot allerede begrenses av Rygge og Torps kontrollsoner. Videre er luftrommet i Torps kontrollsone underlagt store begrensninger grunnet Sandefjord lufthavns nedbemanning som ble gjennomført 1. januar 2025. Denne begrensningen har resultert i vesentlig redusert aktivitet for allmennfly- og luftsportsmiljøene ved Sandefjord lufthavn og Tønsberg flyplass (Jarlsberg). Etablering av Rauer reserverte områder – som ligger relativt nær treningsområdene som disse miljøene benytter – gir et ytterligere press på luftrommet.

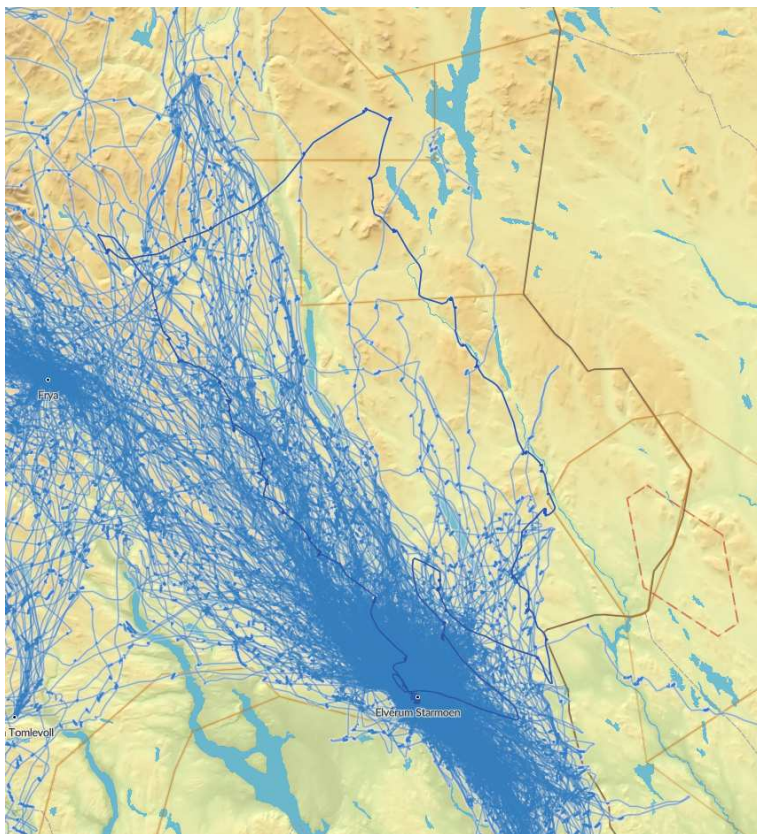
Etableringen har også en flysikkerhetsmessig side, fordi de går helt ned til bakken. Flyging over vann gir «dårligværsopsjoner» for VFR-trafikk i alminnelighet, og for sjøfly gir flyging over vann ekstra sikkerhetsmarginer.

10. Rena

Området er i prinsippet en utvidelse av dagens EN D105 fra 4 NM til 6,5 NM, og det berører sterkt trafikk i Østerdalen fra NLFs rikssenter for seilflyging ved Elverum flyplass (Starmoen). Med utgangspunktet i Starmoen har deler av Østerdalen den aller tetteste seilflytrafikken i Norge.

Erfaringen fra sesongen 2025 tilsier at Forsvarets UAS-aktivitet er like stor som – eller større enn – fallskjermhopping med flyaktivitet i EN D105. Forsvaret skriver selv i sin søknad at aktiviteten pågår i *39 av årets 52 uker*. En må derfor påregne at aktivering av det nye reserverte området i stor grad vil erstatte, eller komme i tillegg til, aktivering i D105.

I samarbeidsavtalen fra 2015 mellom Forsvaret og NLF vedlegg C med undervedlegg 1 er det funnet koordineringsmuligheter for å gi bedre og sikrere passering for seilfly på Rena (sektorer av D110 East, Center, West). Vedlegg C og spesielt undervedlegg 1 vil vanskelig kunne benyttes i nåværende form ved aktivering av nytt reservert område. I dette mister seilflymiljøet en viktig fremforhandlet mulighet som har vært benyttet årlig.



Figur 11. Seilflytrafikk til og fra Elverum/Starmoen.

Konsekvensen av en utvidet sirkel over Rena er at forbiflygende trafikk presses lenger vest og ut i mer høytliggende terreng. Veien rundt sirkelen blir lengre, og generelt vil dette øke risikoen for seilfly. Utvidelsen hindrer også en passering på vestsiden, mellom D105 og D110, da disse er overlappende i nytt område. Merk at de landbare alternativene for utelanding ved manglende oppdrift ligger *i dalen* og ikke inne på fjellet. Sirkelen vil således være et direkte stengsel for videre flygning nord i Østerdalen.

Denne utvidelsen er i seg selv så inngripende at det kan ha betydning for attraktiviteten for trening og konkurranseflyging fra Starmoen ved at driftsgrunnlaget faller bort på veldig kort sikt.

Endelig viser NLF til at Rena RC klubb har sin faste modellflyplass inne i det foreslåtte området. Også dette anlegget vil bli stengt når det reserverte området er aktivt.

11. Rena korridor

Rena korridor har i store deler av 2025 vært benyttet som NOTAM-område. Vi har derfor mye erfaring allerede med hvordan dette område innvirker på seilflyaktiviteten.

Generelt er området mye brukt, og da særlig for det vi oppfatter som transitt av UAS fra D105 til D110. I sesongen 2025 har vi overfløyet området ovenfor «notamifisert» høyde når dette har vært mulig, alternativt har vi passert vest av EN D105. Området er mulig å overfly dersom høyden begrenses.

Forsvaret unnlot for øvrig å aktivere dette område på vår anmodning under NM, noe vi er veldig takknemlig for.

Rena korridor vil ved aktivering høyere enn 5 000 fot og opp til og med 9 500 fot hindre passering for seilfly vest av EN D105 og øst for EN D110. Merk videre at høyeste topp i RØ er 3 310 fot. Ved direkte utflyging fra D105 og til D110 møtes et terreng med høyder fra 2 400 til 2 800 fot. Korridoren bør derfor *begrenses* til en høyde lavere enn 5 000 fot for å muliggjøre overflyging av området med seilfly på en måte som fortsatt gir god margin til terreng for Forsvarets operasjoner.

For øvrig er Rena korridor i konflikt med brannvaktrute R (Innlandet sør).

12. Rygge

Søknaden omfatter Vestby vest, Vestby øst, Mørk, Skiptvedt/Spydeberg, Son vest, Son øst, Kirkebygda og Svinndal. Siden områdene går helt fra bakken til underkant av kontrollert luftrom, skaper de store problemer for flere av luftsportsaktivitetene som NLF representerer.

For *ballongflyging* utgjør særlig de fire nordlige områdene et stort hinder for aktiviteten. Dette er de mest benyttede områdene i Norge for slik aktivitet. På grunn av ballongflygingens særlige begrensninger, er det problematisk å finne realistiske alternativer som ikke gir vesentlige flysikkerhetsmessige og operative utfordringer. Etter vår vurdering er dessuten 30 minutter for kort forhåndsvarsel for aktivering, da det kan være pågående flyging som trenger å lande et trygt sted.

For *motor- og sportsflyging* vil områdene kunne stenge dårligværsruter inn til – og ut fra – hovedstadsområdet (eksempelvis til og fra Kilen sjøflyhavn, Kjeller flyplass og Oslo lufthavn). Dette fordi Son vest og Vestby vest stenger ferdsel over Oslofjorden i lave høyder. Heller ikke her finnes realistiske rutealternativer under slike forhold. Videre forvanskes mulighetene for trafikk til og fra Rakkestad flyplass. Denne plassen benyttes blant annet til visse treningsoperasjoner og for flyvedlikehold gjennom etablert flyverksted. Dessuten foreligger konflikter med faste brannvaktruter: Svinndal, Skiptvet/Spydeberg, Kirkebygda og Vestby øst er i konflikt med brannvaktrute Østfold 1. Kirkebygda, Vestby øst, Vestby vest, Son vest og Son øst er i konflikt med brannvaktrute Østfold 2. Svinndal, Skiptvet/Spydeberg, Mørk, Vestby øst og Vestby vest er i konflikt med brannvaktrute Østfold 3, mens Mørk, Vestby øst, Kirkebygda og Svinndal er i konflikt med brannvaktrute Østfold 4.

For *modellflyging* bemerkes at områdene foreslått nord for Rygge er svært store. Vestby øst omkranser modellflyplassen til Vingtor RC-klubb, og Vestby vest favner en privat modellflyplass i Vestby, samt BlackBird RCs flyplass på Haver mellom Drøbak og Vestby. Dersom det åpnes for at områdene kan bestilles så sent som dagen før aktivering, utelukker det planlegging av konkurranser på Vingtor, som hvert år har minst én norgescupkonkurranse.

13. Store Bognøya, Korsneset og Hanøya

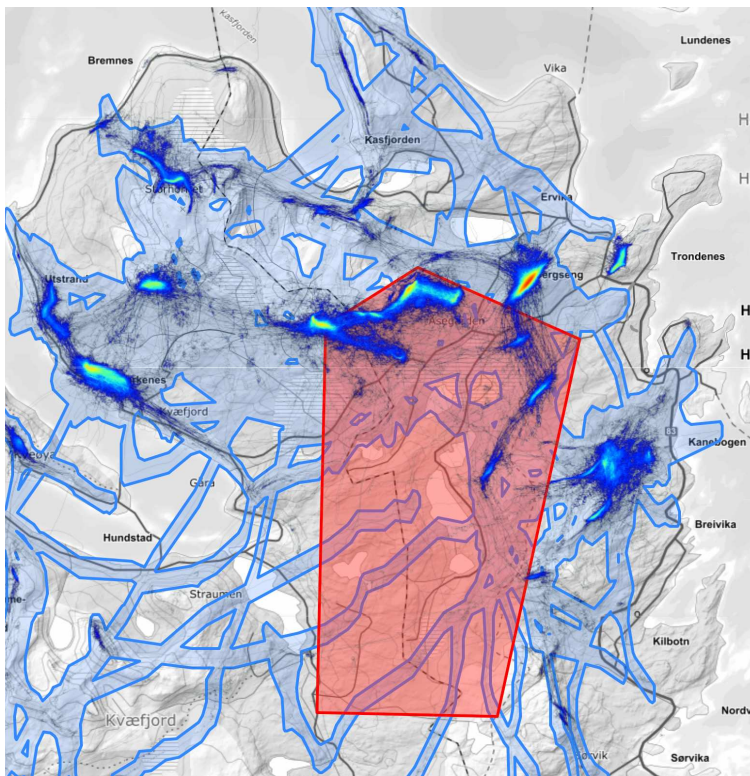
Store Bognøya og Korsneset vil ikke ha særlige konsekvenser. Etableringen av Hanøya vil derimot ha konsekvenser for nærliggende flyklubb, nærmere bestemt for VFR-ruten nordover fra Flesland til VFR-punkt «Yelto». Maksimum høyde på denne ruten er 1 000 fot. Det betyr at denne korridoren stenges når restriksjonsområdet er aktivt. Dette er en mye brukt rute for VFR-trafikk inn og ut fra flyplassen og kan ved lavt skydekke være *eneste* alternativ for trafikk nord for flyplassen. Dersom denne muligheten fjernes, kan det gå ut over flysikkerheten.

14. Sørليا

Ved aktivering vil Sørليا gi betydelige negative virkninger HPS-aktivitet, modellflyging, VFR-trafikk med motor- og sportsfly, så vel som for innflyging til Evenes.

Hva gjelder *HPS-aktivitet*, sammenfaller det planlagte høydesjiktet med det høydeintervallet som vanligvis brukes for flyging med paraglidere, paramotor og hangglidere. Dette gir vesentlige utfordringer:

- Aktiviteten er sesong- og væravhengig, og kan ikke planlegges flere dager i forveien, i motsetning til militære øvelser som kan bestilles og aktiveres gjennom AMC.
- Det finnes få alternative flysteder i regionen med tilsvarende kvaliteter, slik at etablering av restriksjonsområdet i praksis kan føre til bortfall av store deler av virksomheten i landsdelen.
- I den nordlige delen av det foreslåtte området finner man alpinanlegget Solliia. Alpinanlegget er i praksis den lokale klubbens eneste brukbare flysted på vinterstid, da skiheisen gir mulighet for transport opp på fjellet i vintersesongen.
- I den nordøstlige delen av det foreslåtte området finner man gamle Åsegarden flystripe. Flystripen blir brukt til vinsjing (dvs. opptreksbasert paragliding), så vel som til motorisert paragliding.



Figur 12. HPS-aktivitet ved Sørليا.

Dersom restriksjonsområdet etableres uten hensyn til eksisterende luftsportaktiviteter, vil dette få alvorlige konsekvenser:

- Sterk begrensning av aktivitet: Mulighetene for å utøve luftsport i Harstad-regionen blir sterkt redusert.
- Tap av rekrutteringsarena: Den lokale klubben er en sentral arena for rekruttering av nye luftsportutøvere. En innskrenkning vil ramme utvikling og rekruttering til sporten.
- Sårbarhet for vær: Paraglider- og hanggliderflyging er svært væravhengig. I Nord-Norge er antall egnede flydager begrenset, og disse sammenfaller ofte med de dagene Forsvaret antakeligvis vil ha behov for å gjennomføre UAS-operasjoner (god sikt, lite vind, stabile forhold). Dette innebærer at en allerede knapp ressurs – gode flydager – i praksis kan bli helt utilgjengelig for oss ved aktivering.
- Konflikt med prinsippet om fleksibel bruk av luftrommet (FUA): Ordningen skal balansere militære behov og sivile aktørers interesser. Her vil militære behov i praksis ekskludere luftsportsutøvere i et område som er svært viktig.

Hva gjelder *modellflyaktivitet*, organiserer Harstad Modellflyklubb modellflyging fra mars til oktober, med aktivitet flere ganger i uken. Anlegget er utviklet gjennom flere tiår med betydelig egeninnsats og økonomiske investeringer. Det foreslåtte området kan få alvorlige konsekvenser for aktiviteten, dersom det åpner for at Forsvaret kan stenge luftrommet i lengre perioder. Det vil i praksis kunne sette hele den sesongbaserte driften i fare, og undergrave den frivillige innsatsen og idrettsaktiviteten den representerer.

NLF ber derfor om at det tas hensyn til aktiviteten ved utforming av området. De lokale klubbene har foreslått et justert område som ivaretar både HPS-aktivitet, modellflyaktivitet og viktige ferdselsårer for motorfly og sportsfly, se figur til høyre.

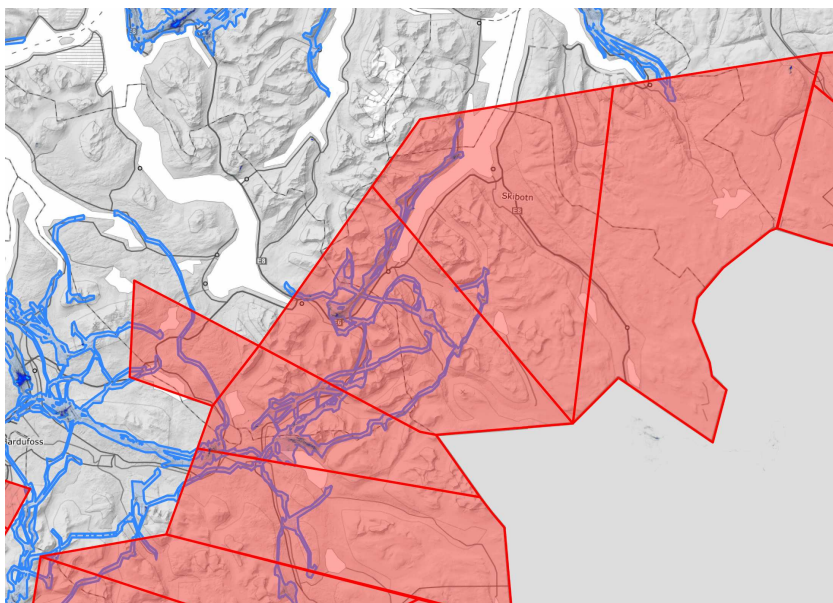


Figur 13. Forslag til alternativt reservert område (Sør lia ved Harstad).

15. Takvatn, Øverbygd, Mannfjellet, Skibotn, Helligskogen

Søknaden omfatter seks områder, nærmere bestemt Øverbygd sør, Øverbygd sord, Takvatn, Mannfjellet Skibotn og Helligskogen. NLFs trafikkstatistikk avdekker visse virkninger for HPS-aktiviteter, særlig i de vestre delene av områdene, herunder i dalføre som Dividalen. En inndeling av områdene som tar bedre hensyn til topografiske forhold og som i større grad deler områdene inn i nord/sør-akser bør vurderes.

Videre vil nødvendigvis den allmenne VFR-trafikken hindres. Områdene Mannfjellet, Skibotn og Helligskogen blokkerer



Figur 14. HPS-trafikk i nærheten av Øverbygd, Takvatn, Mannfjellet, Skibotn og Helligskogen.

aksen mellom Balsfjord–Lyngen–Kåfjord (langs europavei E6)–Sørkjosen. For allmen- og klubbflyging fra Bardufoss mot Finnmark er direkte trekk Bardufoss–Alta ofte brukt. Denne ruten avendes hyppig til transitt mellom Bardufoss og Nord-Troms/Finnmark, og store deler av den kan også benyttes på en sikker måte når skydekket ligger lavere enn fjellterrenget i området. Det bør etableres vertikal lagdeling eller horisontale korridor som muliggjør flyging langs denne akse. En oppdeling av områdene i dette området – som muliggjør flyaktivitet i nordre del av disse områdene – vil i all hovedsak ivareta behovene til allmenflyging i området.

16. Vealøs

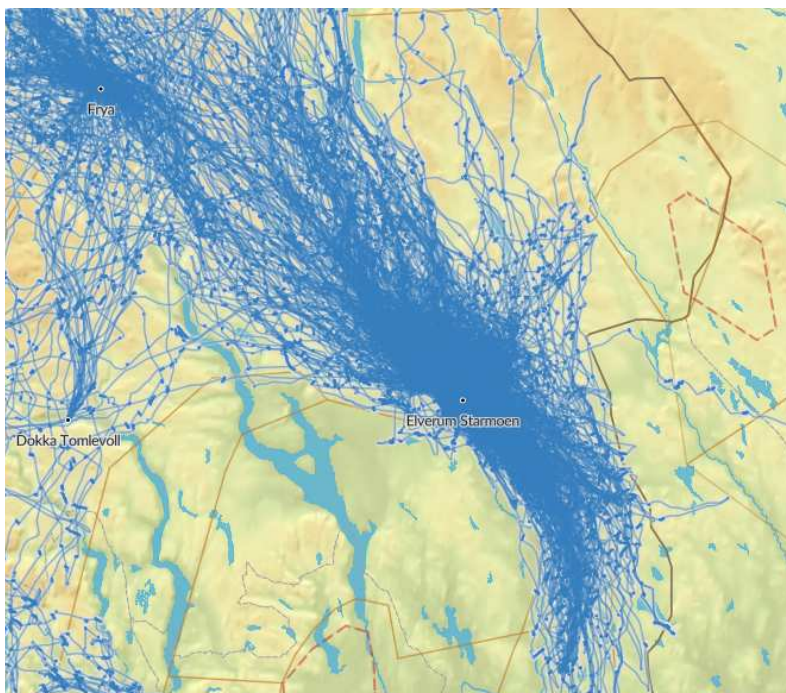
NLF kan ikke se at etableringen av Vealøs reservert område skaper særlige negative konsekvenser for luftsport eller allmennflyging.

17. Østerdalen

Søknaden omfatter ti områder i Østerdalen. (I tillegg kommer Rena og Rena korridor, se kommentarer ovenfor). Etablering og aktivisering av de reserverte områdene i Østerdalen vil ha stor negativ konsekvens for en rekke av luftsportsaktivitetene som NLF organiserer, så vel som for fortsatt drift av Elverum Flyplass (Starmoen) og Ole Reistad Senter (kurs, konferanse, konkurranse og treningssenter). Anlegget er for øvrig Norges rikssenter for seilflyging og har konsesjon for 20 000 flybevegelser pr. år. Også Østre Åra flyplass – Norges rikssenter for fallskjermhopping – blir meget sterkt berørt. Det samme gjelder Trysil flyplass (Sæteråsen)

Som lokal flyplass for aktivitet med motorfly, sportsfly og seilfly, vil aktivisering av South Center og South Main hindre all lokal aktivitet (skoleflyging / landingstrening) ved Starmoen flyplass. En flyplass uten tilgjengelig luftrom er intet verdt. Da South Centre sågar dekker luftrommet *over* selve flyplassen, kan tiltaket utgjøre et ekspropriasjonsartet inngrep som neppe kan gjennomføres med hjemmel i luftfartsloven.

Dernest vil alle områder i Østerdalen unntatt East Main og South East gjøre attraktiviteten av Starmoen Flyplass og Ole Reistad Senter så liten at driftsgrunnlaget som seilflysenter bortfaller. Seilflygerne utgjør mer enn 50 prosent av brukergruppen på senteret, og dette vil vanskelig kunne erstattes av andre brukergrupper og derav føre til uforsvarlig drift på dagens nivå.



Figur 15. Seilflytrafikk med utgangspunkt i Starmoen.

Starmoen Flyplass er åpen 365 dager i året ved VFR og daglys. Seilflysesongen strekker seg fra påske og ut oktober, hvor fulldrift på senteret holdes fra mai til august, samt i påskeuken.

Vi viser for øvrig til konsekvensutredning ved etablering av Regionfelt Østlandet (RØ) og de konsekvenser dette hadde for aktivitetene på Starmoen Flyplass.

Det er videre naturlig å vise til samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Norges Luftsportforbund fra 2015 med siste revisjon 1.3 av 2. april 2025. Elementer av denne avtalen blir svært vanskelig å videreføre ved etableringen av nye reserverte områder. Et viktig prinsipp ved samarbeidsavtalen er beskrevet i formålsbestemmelsen:

«Etablerte samarbeids- og koordineringsprosedyrer skal bidra til å ivareta flysikkerheten på en best mulig måte, samt sørge for at Forsvaret og NLF i størst mulig grad skal få gjennomført sin aktivitet.»

NLF vil gjerne knytte noen kommentarer til de enkelte områdene:

- **South Center:**

- Aktivisering av dette området vil sette all flyaktivitet på Starmoen Flyplass (ENSM) på bakken.
- Konsekvens: Vil gjøre Starmoen Flyplass og Ole Reistad Senter mindre attraktiv og potensielt være svært skadelig for en forsvarlig økonomisk drift både av flyplassen, men spesielt for Ole Reistad Senter som luftportsenter/seilflysenter.
- Alternativt forslag: Løfte bunnen av området til 3 500 / 5 500 fot (samme høyde som TMA-grensen på sør/sør-øst). Dette vil gi grunnlag for lokaltrafikk og skoleflyging samt inn/utflyging til flyplassen fra sør og vest.

- **South Main:**

- Utgjør sammen med South Center en betydelig del av luftrommet som benyttes for lokaltrafikk og skoleflyging («airwork»), både med seilfly og motor/sportsfly.
- Alternativt forslag: Løfte bunn til 5 500 fot (samme høyde som TMA grense i sør-øst). Terrenget er noe høyere her, så 3 500 fot gir for lite marginer (økt risiko).

- **Center Corridor, North Corridor og North Corridor Extended:**

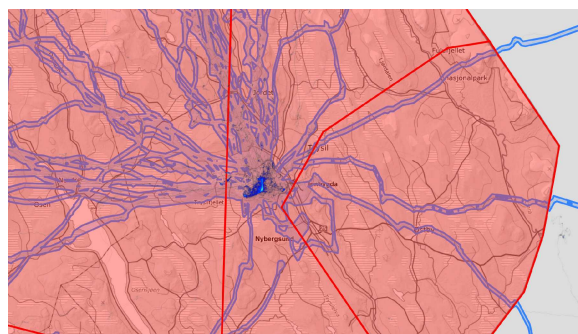
- Korridorene dekker Østerdalen fullstendig og vil hindre seilflyging i om lag 50 prosent av det luftrommet som benyttes oftest i sesongen april–august for strekk- og distanseflyging.
- Konsekvens: Som trenings- og konkurransearena vil Starmoen flyplass og Ole Reistad Senter være ubrukelig uten tilgang til Østerdalen. Tilgjengelige områder for variasjon og muligheter ved ulike værskiller blir for sterkt begrenset.

- **Center Main, North Main, North Main Extended:**

- Vestlige delene av disse sektorene utgjør deler av «hovedveien» for seilflyging nordover i Østerdalen og Rendalen (se kommentar ovenfor).
- Alternativt forslag: Legge vestlig grenselinje for sektorene lengre øst (fra nordlig punkt i RØ til knekkpunkt i Røros TMA). Da vil driften ved Starmoen kunne leve med betydelig mer aktivitet fra Forsvarets side også i sommerhalvåret.
- Centre Main omfatter Østre Åra flyplass og vil stenge den helt når området er aktivert. Tiltaket kan utgjøre et ekspropriasjonsartet inngrep i relasjon til eier/bruksretthaver, noe som neppe kan gjennomføres med hjemmel i luftfartsloven

- **East Main og South East:**

- Områdene er mindre konfliktfylte for aktivitet med utgangspunkt i Starmoen enn øvrige områder, men HPS-aktivitet med utgangspunkt i Trysilfjellet vil bli sterkt berørt.
- Videre omfatter East Main luftrommet over Trysil flyplass og vil stenge den helt når området er aktivert. Tiltaket kan utgjøre et



Figur 16. HPS-trafikk med utgangspunkt i Trysilfjellet.

ekspropriasjonsartet inngrep i relasjon til eier/bruksrettshaver av Trysil flyplass, noe som neppe kan gjennomføres med hjemmel i luftfartsloven.

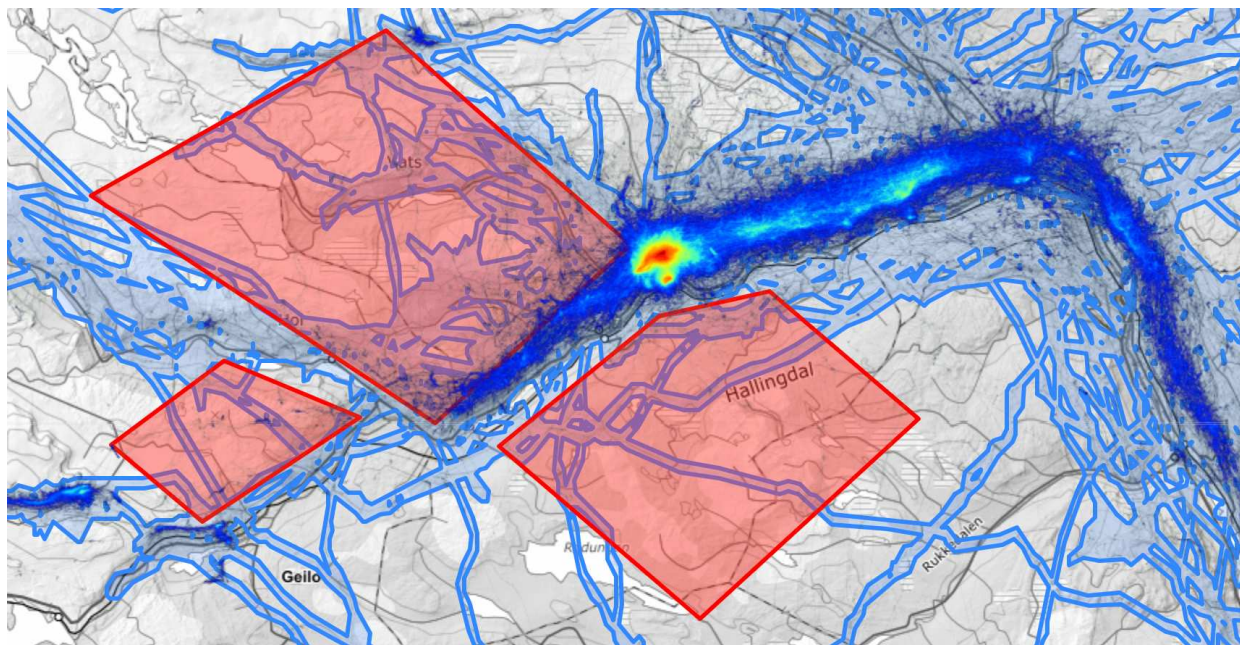
Områdene er også i konflikt med etablerte brannvaktruter:

- Brannvakt E (Hedmark/Alvdal): South Center, South Main, Center Main, North Main, North Corridor Extended North Corridor og Center Corridor.
- Brannvakt F (Hedmark–Røros): South Center, East Main, South East, Center Main, North Main og North Main Extended.
- Brannvakt R (Innlandet sør): South Main, East Main, South East, Center Main, South Center og Center Corridor.

18. Ål og Geilo

Søknaden omfatter Ål nord, Ål sør og Geilo nord. Ål/Liagardane er en av de mest brukte startstedene for HPS-aktivitet i Norge, herunder for kursing og annen aktivitet hele sommeren. Det er også et rekordsted for distanseflyging.

Aktivering av områdene på kort varsel skaper faremomenter, så vel som økonomiske utfordringer hvis ikke kurs kan gjennomføres.



Figur 17. HPS-aktivitet i nærheten av Ål og Geilo.

Hva gjelder seilflyging, sees liknende operasjonsmønstre. Det flys relativt mye i områdene, spesielt fra Klanten, men områdene er også viktig for andre seilfly på gjennomflyging, se figur 2 ovenfor.

Dessuten vil områdene til kunne vanskeliggjøre VFR-trafikk med motor- og sportsfly i dalføre og liknende. Endelig er Ål nord i konflikt med etablert brannvaktrute P (fjellruten), og den samme ruten tangerer Geilo nord.

Områdene bør derfor justeres for å minimalisere de negative virkningene.

Del 3: Vedlegg

Denne delen inneholder diverse vedlegg som det vises til i NLFs høringssvar, så vel som høringsinnspill NLF har mottatt fra noen av medlemsklubbene.

- Europe Air Sports, «Flying for a better climate», 2021.
- Høringsinnspill fra Harstad Hang- og paragliderklubb.
- Høringsinnspill fra Harstad Modellflyklubb.
- Høringsinnspill fra Hvitvingfoss Luftsportsklubb.
- Høringsinnspill fra Kolibri Sportsflyklubb.

(Noen av klubbene har sendt inn høringssvar direkte til Luftfartstilsynet.)



Position Paper

Flying for a better climate

1. Introduction

Established in 1988 as a non-profit organisation, and since 1994 affiliated to the global [Fédération Aéronautique Internationale \(FAI\)](#), the objective of Europe Air Sports is the long-term promotion and protection of sports and recreational aviation in Europe. Membership comprises the National Aeroclubs of most European countries and the European air sports organisations for the different types of flying activities (gliding, hang gliding and paragliding, microlights, model flying, powered flying, instrument flying, light and experimental aircraft). Together these activities represent the interests of approximately 650.000 European recreational aviation participants.

The activities represented are non-commercial and take place in the categories:

- Sports and competition
- Recreation
- Individual mobility

Approximately 50% of the flying activities take place without an engine and thus without burning fossil fuel. Regarding powered flying, fuel consumption has improved very significantly over the past decade and in particular in the light aircraft market (up to two seats), in which the European manufacturers are global leaders in innovation and performance. This segment keeps growing, while the fleet of larger aircraft (2-6 seats), which are predominately US-built, is stagnating. These aircraft are also relatively old and not the most fuel efficient.

By contrast to jet fuel used in international air transport, the fuels used by our members are fully taxed according to the national regulations. Fuel is a very significant factor in the overall cost of flying and it is in the interest of every recreational pilot to minimise consumption. While the total quantity of fuel burned in recreational flying is negligible from a climate perspective, Europe Air Sports and its members are committed to help reach the greenhouse gas reduction targets stipulated in the European Green Deal.

2. Technological trends and realities

The members of Europe Air Sports are aircraft and technology buyers and users. They do not develop or manufacture them. Our community is open to embrace green propulsion technologies for as long as they are safe, easy to operate and affordable. General Aviation and the light end of this sector in particular can – and is – playing a crucial role in the development and adoption of greener technologies. Europe Air Sports stresses that:

- GA has experienced significant efficiency improvements, especially in the Microlight and Light Sports Aircraft market. The continuing renewal of the fleet will help to further reduce greenhouse gas emissions.

- First electric aircraft are emerging, however they are still expensive. Their use in a club-type environment is currently only possible with the help of public funding. Similar to the market uptake of electric cars, policy-makers are called upon to make available financial incentives, such as buyer premiums, for the buyers and operators of electric aircraft.
- Regulation can slow down innovation and should be adjusted so as to give a new boost to the sector. Safety and sustainability must go hand in hand. Regulatory competition between the EU and national certification regimes for light aircraft is triggering innovation and helps to improve safety and efficiency.
- Simulators can play an important role in offering inexpensive, safe and environmentally friendly training. However, their use is currently limited by strict regulatory requirements.

3. GA – cradle of innovation

GA has a proven track-record as test-bed for innovation. It plays a crucial role in the development and testing of technologies, before they reach Commercial Air Transport. It is a true enabler for the overall greening of aviation and for the testing of safety-improving technologies. Here are a few examples of this quality:

- **Electric aircraft:** Electric aircraft could not have taken to the skies, without using GA platforms. The [history of electric aviation](#) is made up of the experiences gained through the use of electric propulsion in light aircraft. The world's first electric aircraft with a type certificate is Pipistrel's Velis Electro. The certificate was [awarded to Pipistrel by EASA](#) in 2020.
- **Hydrogen-powered aircraft:** A number of demonstrators of hydrogen-powered have been developed through co-operation between the GA industry and research institutes, such as [Hy4 project](#), which is a joint effort between Pipistrel, DLR and the University of Ulm. Another example is the [ZeroAvia](#) project. It is worth noting that already in 2006 the [Hydrogenius](#) took to the skies, thanks to the efforts of University of Stuttgart – LFB. The aircraft later became the electric [E-genius](#).
- **Common-rail diesel engines:** The adaption of common-rail diesel engines for aviation is entirely taking place in the GA segment. Burning jet fuel at high compression ratios, such engines provide significantly reduced consumption and emissions compared to turboprop, turboprop or gasoline (Otto cycle) engines. Compared to turbine engines, the fuel consumption is 50 % lower. While the first common-rail diesel aero engines were of rather low power, they are [now available](#) in higher power ranges [suitable](#) for commuter aircraft.
- **Glass cockpit features:** Avidyne introduced certified glass cockpits to the GA market in 1997. This sparked a revolution in avionics, which Garmin built on further. The Garmin G1000 – introduced in 2004 – has navigation, communication and safety features, which most airliner cockpits aren't even close to compete with today. While glass cockpits have their roots in [military and space](#) technology, the development of feature sets and the lessons learned through GA implementation have pushed the boundaries also for other aviation segments.
- **Autoland without ground infrastructure:** Commercial aviation has since years been able to carry out automatic landings (CAT III), but the technology used requires complex ground based infrastructure. By using general aviation aircraft as a test-bed, research at the [Technical University in Munich has been able to demonstrate](#) the C2Land system, which enables autoland on runways and small airstrips without ground-based infrastructure.
- **Ballistic rescue systems:** The [BRS ballistic rescue system](#) (parachute) is developed for the GA segment and is capable of saving lives when aircraft are in trouble. The technology can also be used for other purposes than GA.

4. Tangible benefits for society and the environment

Many of the represented flying activities are club-type sports. Participation in the activities of an aeroclub brings with it the well-known benefits of sports. This includes strong youth work, enabling young European citizens to assume responsibility and learn technical and organisational skills, which are an asset for their work life. It goes without saying that for example going on the first solo-flight in a glider at the age of 16 puts teenagers on a steep learning curve towards assuming responsibility for their own actions. Europe Air Sports stresses that sports and recreational aviation:

- Plays a fundamental role in providing meaningful leisure activities for Europe's youth;
- Serves as first point of contact into the aviation world, providing the initial training for a successful entry into an aviation-related profession, including pilots and mechanics;
- Approximately 5300 airfields in Europe provide rather unique natural habitats for flora and fauna. Many of these airfields are grass strips, but even those with a paved runway are surrounded by nature. In total this amounts to a protected area of around 1500 square kilometres, a dimension similar to the entire city of London;
- When used for individual mobility needs, GA also plays an important role in connecting Europe's rural areas, while requiring only minimal transport infrastructure needs

5. Proposed measures to further improve the environmental performance

Europe Air Sports and its members are fully committed to minimising the impact of all flying activities on the environment. Green stewardship is already an integral part of all of our activities. In order to further improve the sector's environmental performance and to further reduce greenhouse gas emissions Europe Air Sports calls upon European and national decision-makers to:

- Intensify research, innovation and investment funding for low-carbon (or better zero carbon) propulsion technologies;
- Adopt a fleet renewal programme for sports and recreational aviation, incentivising the purchase and operation of low-emission aircraft, including electric and hybrid-electric aircraft;
- Relax regulations for the use of generic simulators in training and regarding recency requirements for pilots;
- Review certification standards for light aircraft, allowing for the safe and unbureaucratic uptake of alternative propulsion technologies and an accelerated market availability of innovations;
- Add "eco-flying" to the syllabus of GA pilot training.



Andrea Anesini, President of Europe Air Sports

Contact:

Timo Schubert

EU policy adviser to Europe Air Sports

t.schubert@ads-insight.com

+49 176 303 42 780

www.europe-air-sports.org



Harstad Hang og Paragliderklubb

En klubb i Norges Luftsportsforbund

Vår saksbehandler:

Dato:

Saksnummer: 24/31868.

Saksreferanse:

Jonathan Wohlenberg
Styremedlem HPGT
leder@hpgt.com

21.10.2025

Forsvarets søknad om reserverte
områder for UAS-operasjoner.
Restriksjonsområde i Sørليا.

Til

Luftfartstilsynet

Kopi til

Norges luftsportsforbund
Forsvaret
Harstad kommune
Harstad idrettsråd

Høringsinnspill fra Harstad Hang og Paragliderklubb til Forsvarets søknad om reserverte områder for UAS-operasjoner – søknad om restriksjonsområde Sørليا

1 Innledning

Harstad Hang og Paragliderklubb ønsker med dette å komme med innspill til Forsvarets søknad om reserverte områder for UAS-operasjoner, herunder søknad om å etablere et permanent restriksjonsområde ved Sørليا, jf. høring publisert 3. november 2025.

Klubben representerer en aktiv gruppe av luftsportutøvere i regionen, med om lag 60 medlemmer som driver både med hanggliding, paragliding, speedgliding og motorisert paragliding. Våre aktiviteter foregår primært i nærområdene rundt Harstad, hvor vær- og terrengforhold gir unike flymuligheter, spesielt i Nord-Norge. Områdene som er foreslått som restriksjonsområde (Sørليا) overlapper i betydelig grad med våre etablerte flyområder.

2 Konflikt mellom UAS-restriksjonsområde og klubbens aktiviteter

Forsvaret søker om å etablere et permanent AMC-styrt restriksjonsområde ved Sørليا, aktivt fra bakkenivå (GND) opp til 4500ft AMSL, normalt 2500 ft. Dette høydeområdet er identisk med det høydeintervallet som paraglidere, paramotor og hangglidere vanligvis opererer innenfor.

- Våre flyginger foregår i stor grad innenfor samme geografiske område som er foreslått.
- Aktiviteten er sesong- og væravhengig, og kan ikke planlegges flere dager i forveien, i motsetning til militære øvelser som kan bestilles og aktiveres gjennom AMC.
- Det finnes få alternative flysteder i regionen med tilsvarende kvaliteter, slik at etablering av restriksjonsområdet i praksis kan føre til bortfall av store deler av klubbens virksomhet.

- I den nordlige delen av det foreslåtte området finner man alpinanlegget Sollia. Alpinanlegget er så og si klubbens eneste brukbare flysted på vinterstid, da skiheisen gir mulighet for transport opp på fjellet i vintersesongen.
- Alpinanlegget Sollia og Storlitinden er klubbens hovedområder når vi kjører paragliderkurs, som oftest arrangert i en 2-3 ukers periode i sommermånedene.
- I nordøstlige delen av det foreslåtte området finner man gamle Åsegarden flystripe. Flystripen blir brukt til vinsjing (opptreksbasert paragliding) og motorisert paragliding.

3 Konsekvenser for luftsporten

Dersom restriksjonsområdet etableres uten hensyn til eksisterende luftsportaktiviteter, vil dette få alvorlige konsekvenser:

- Sterk begrensning av aktivitet: Våre muligheter for å utøve luftsport i Harstad-regionen blir sterkt redusert.
- Tap av rekrutteringsarena: Klubben er en sentral arena for rekruttering av nye luftsportutøvere. En innskrenkning vil ramme utvikling og rekruttering til sporten.
- Økonomisk tap: Klubben investerer betydelige midler i utstyr, opplæring, arrangementer, værstasjoner og vedlikehold av start- og landingsområder. Klubben tilbyr både kurs og tandemflyging fra områdene som er berørt. Dersom restriksjonsområdet etableres slik at aktiviteten må reduseres eller opphøre i perioder, vil dette føre til direkte økonomiske tap for både klubben, samt redusert aktivitet i lokalt reiseliv og opplevelsesnæring.
- Sårbarhet for vær: Paraglider- og hanggliderflyging er svært væravhengig. I Nord-Norge er antall egnede flydager begrenset, og disse sammenfaller ofte med de dagene Forsvaret antakeligvis vil ha behov for å gjennomføre UAS-operasjoner (god sikt, lite vind, stabile forhold). Dette innebærer at en allerede knapp ressurs – gode flydager – i praksis kan bli helt utilgjengelig for oss dersom restriksjonsområdet aktiveres.
- Konflikt med prinsippet om fleksibel bruk av luftrommet (FUA): Ordningen skal balansere militære behov og sivile aktørers interesser. Her vil militære behov i praksis ekskludere luftsportsutøvere i et område som er svært viktig for oss.

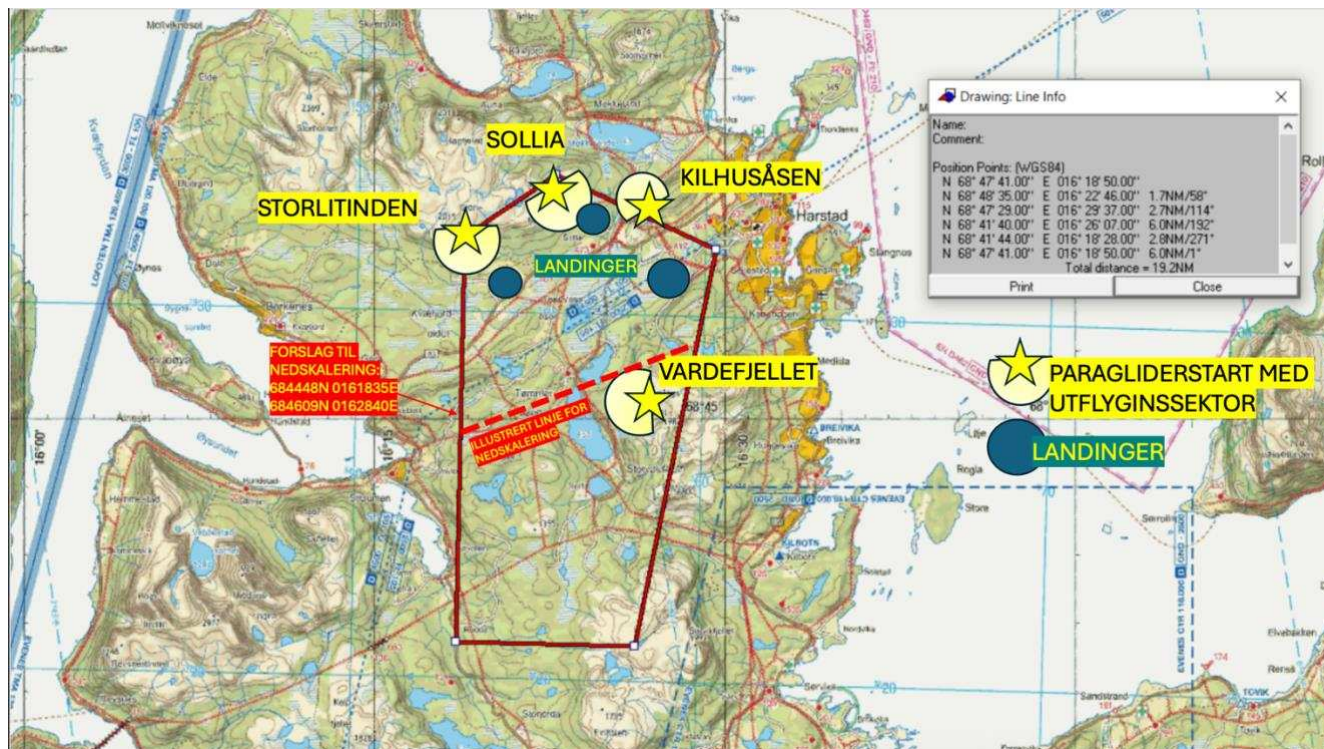
4. Forslag til tilpasninger

Vi ber Luftfartstilsynet og Forsvaret vurdere følgende tiltak for å redusere konfliktnivået:

1. Alternativ lokalisering: Vurdere flytting eller nedskalering av området slik at det ikke overlapper direkte med kjente paragliderstartplasser, -ruter og landinger (se punkt 5).
2. Begrensning av høyde: At restriksjonsområdet begrenses til maksimalt 1000 ft AMSL i tidsrom der sivile luftsportaktiviteter normalt foregår. Dette åpner for at klubben kan benytte flysteder som Sollia og Storlitinden, samt beholde landingsmuligheter som er rett over 1000 ft AMSL.
3. Tidsavgrensning: At området ikke aktiveres i VFR dagslys, som er de tidspunktene klubben primært bruker.
4. Varsling og koordinering: At det etableres en fast kontakt- og varslingsrutine mellom JAO og Harstad Hang- og Paragliderklubb, slik at vi kan koordinere aktivitet og unngå konflikter.

5. Forslag til nedskalering av området

Harstad Hang og Paragliderklubb har utarbeidet et kartvedlegg basert på Forsvarets utgangspunkt som viser overlappet mellom det foreslåtte restriksjonsområdet og klubbens mest brukte flyområder (figur 1). Verdt å merke seg er de fire mest brukte flystedene (gul stjerne), med tilhørende utflygingssektor (gul bue mot himmelretning) og landinger (blå ringer).



Figur 1. Kart som viser fly- og landingssteder for hang- og paragliding, samt paramotor, i nær tilknytning til Sørlia. Forslag til nedskalering av området er markert med rød striplet linje.

Området nord for den røde striped linjen markerer sonen hvor paraglideraktiviteten i hovedsak foregår. Flyaktiviteten foregår som oftest i G-luftrom og har derfor naturlig også fulgt grensen til Evenes TMA som starter på 4500 fot og nordover. Som det fremgår, ligger dette i den nordlige delen av det planlagte restriksjonsområdet og omfatter paragliderstartene Storlitinden, Sollia og Kilhusåsen med tilhørende landinger.

På bakgrunn av dette foreslår vi følgende nedskaleringstiltak: Reduksjon mot nord. Vi ber om at restriksjonsområdet trekkes sørover slik at den nordlige delen som overlapper direkte med paragliderområdet rundt Storlitinden og Sollia tas ut. Dette vil i vesentlig grad redusere konfliktnivået. De nye nordlige punktene av området vil da være: 68°44'48"N/016°18'35"Ø og 68°46'09"N/16°28'40"Ø. I tillegg foreslår vi å redusere høydebegrensningen til 1000 fot AMSL. Det nye foreslåtte området er et omforent forslag i samråd med Harstad Modellflyklubb og Avinor Evenes, etter at paragliderklubben hadde et lignende forslag for nedskalering av området til høring i luftromskomiteen fra Norges Luftsportsforbund.

Alternativ løsning: Dersom Forsvaret har et absolutt behov for aktivitet i den nordlige delen, bør dette avgrenses i tid slik at klubbens aktivitet i VFR dagslys ikke rammes.

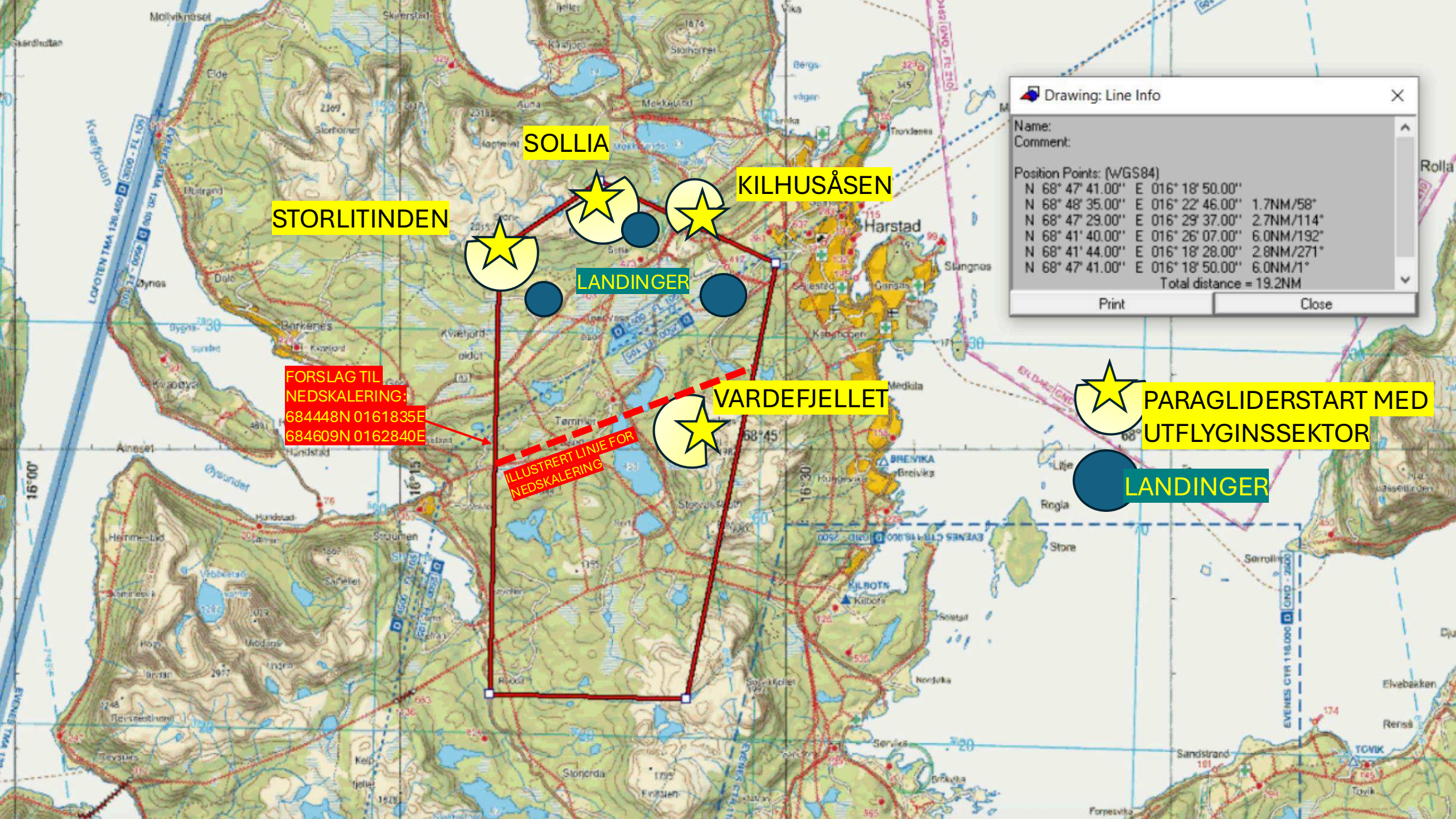
Vi mener at en slik justering av området er i tråd med prinsippet om fleksibel bruk av luftrommet, og balanserer Forsvarets behov for UAS-trening med luftsportens rettmessige bruk av et av svært få tilgjengelige flyområder i regionen.

6. Konklusjon

Harstad Hang- og Paragliderklubb mener at det foreslåtte restriksjonsområdet Sørليا i sin nåværende form vil ha uforholdsmessig store negative konsekvenser for vår aktivitet. Vi ber om at Luftfartstilsynet tar hensyn til våre innspill og sørger for at en eventuell etablering av restriksjonsområdet skjer på en måte som ivaretar prinsippene om fleksibel bruk av luftrommet og sameksistens mellom sivile og militære brukere, kommersielle aktører og luftsportsutøvere.

7. Vedlegg

Vedlegg 1 – Kart til Høringsinnspill fra HPGT om reservasjon av UAS-områder «Sørليا».



Til: Luftfartstilsynet

Vedrørende: Høringsinnspill – Forsvarets søknad om restriksjonsområde «Sørli»

Harstad Modellflyklubb ønsker med dette å gi innspill til høringen om Forsvarets foreslåtte etablering av restriksjonsområde «Sørli».

Harstad Modellflyklubb ble etablert i 1985 og har siden 1992 hatt sitt faste anlegg på Rødmyra etter avtale med Harstad Kommune. Klubben er tilknyttet Norges Luftsportsforbund (NLF), som er en del av Norges Idrettsforbund. Vi er en aktiv klubb med rundt 30 medlemmer og organiserer modellflyging fra mars til oktober, med aktivitet flere ganger i uken. Anlegget er utviklet og vedlikeholdt gjennom flere tiår med betydelig egeninnsats og økonomiske investeringer i størrelsesorden flere hundre tusen kroner.

Vi er bekymret for at det foreslåtte restriksjonsområdet kan få alvorlige konsekvenser for vår aktivitet dersom det åpner for at Forsvaret kan stenge luftrommet i lengre perioder, eksempelvis i ukesvis. Dette vil i praksis kunne sette hele vår sesongbaserte drift i fare, og undergrave den frivillige innsatsen og idrettsaktiviteten vi representerer.

Vi ber derfor om at det tas hensyn til vår aktivitet ved utforming av restriksjonsområdet, og foreslår konkret at restriksjonsområdet endres til det kartutsnittet på vedlegget viser eller at det etableres en permanent sone med radius på minimum 500 meter rundt vårt anlegg på Rødmyra som holdes utenfor restriksjonsområdet. Dette vil kunne sikre videre drift av vår klubb parallelt med Forsvarets øvingsaktivitet, uten at de to partene kommer i konflikt.

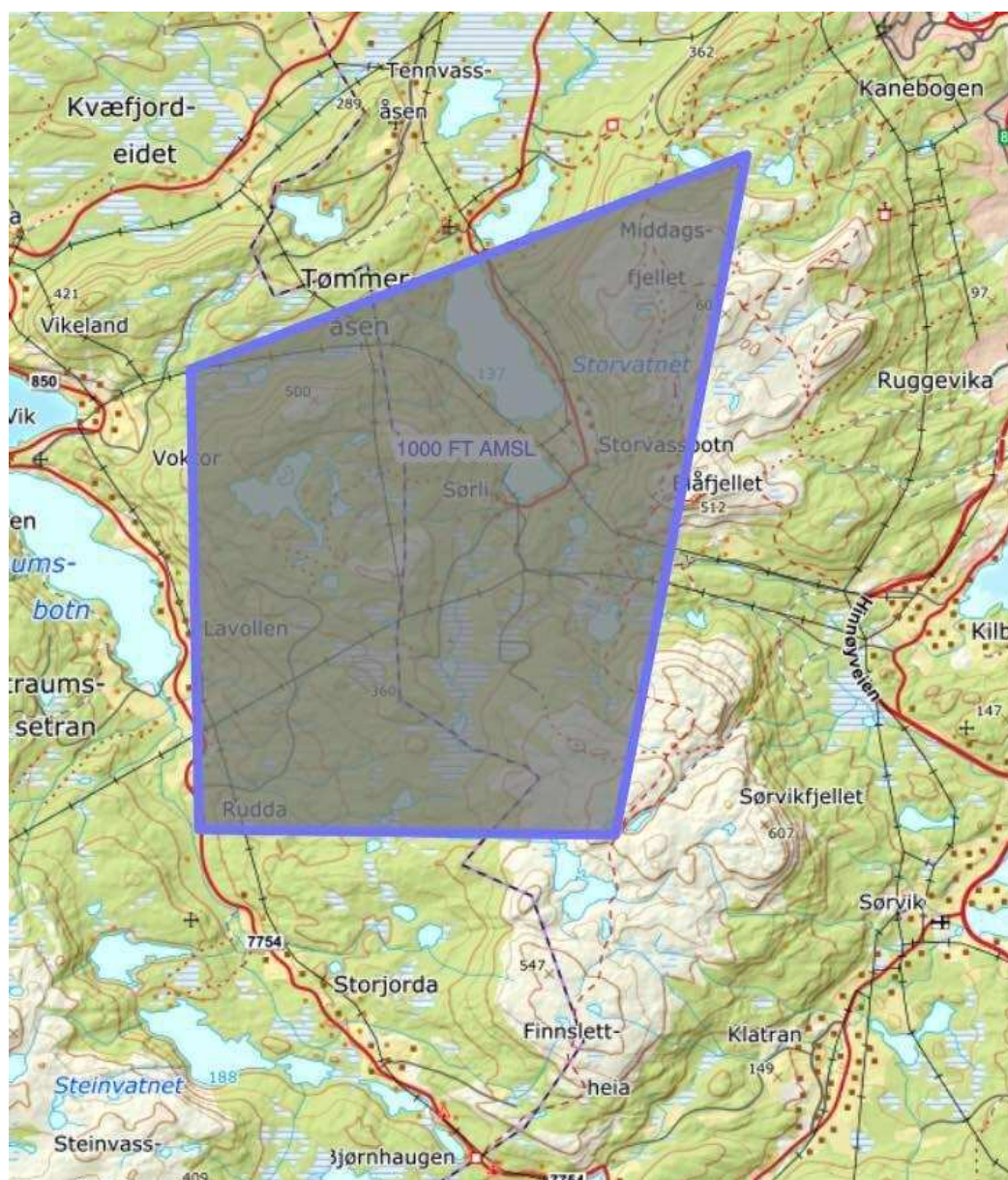
Vi er positive til et godt samarbeid mellom sivile og militære luftromsaktører, og håper Luftfartstilsynet vil bidra til å ivareta små, lokale luftmiljøer som vårt, i behandlingen av denne søknaden.

Med vennlig hilsen,

Styret i Harstad Modellflyklubb

Arne Lyngstad

Link til posisjon anlegg Harstad Modellflyklubb
<https://maps.app.goo.gl/Z1wHDF3HjRB3GGLr7>



Innspill til forsvarets søknad om opprettelse av restriksjonsområde – Hengsvann

Viser til forsvarets søknad om opprettelse av restriksjonsområde - Hengsvann. Søknaden er inndelt i fire områder, henholdsvis Hengsvann II, Flesberg, Rjukan og Tessungdalen.

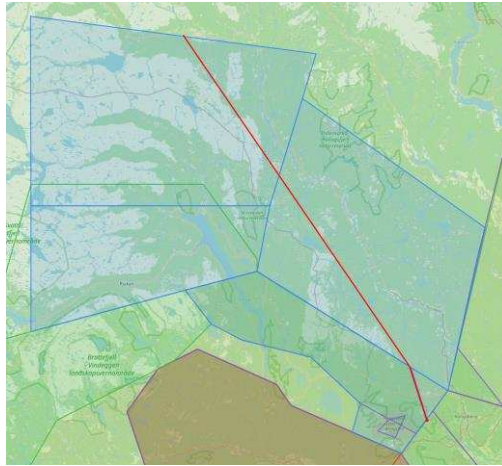
Av disse er Flesberg det området som berører vår aktivitet mest. Området dekker hele og begge sider av Numedalen, fra Kongsberg til forbi Veggli. Dette er selve «motorveien» for distanse- og konkurranseflyging fra Kongsberg/Hvitvingfoss og nordover alle retningene mot Numedal, Sigdal, Eggedal og Hallingdal. Hvitvingfoss er et av landets mest brukte flysteder for Hang- og Paragliding og er et populært utgangspunkt for distanseflyging nordover forbi Kongsberg. Der er også lokale flysteder i Numedal.

Hengsvann II berører også delvis distanseruta nevnt ovenfor, samt hindrer flyging med start i Jondalen. Likedan hindrer Tessungdalen det samme nord for Veggli. Det er dog Flesberg som rammer luftsporten mest.

I tillegg ønsker vi å poengtere hvor sterkt alle typer restriksjoner virker hemmende for luftsporten generelt og for rekrutteringen spesielt. Innskrenkning av luftrom reduserer aktiviteten og svekker miljøene for opplæring, trening og distanseflyging. Disse miljøene er avgjørende for å opprettholde rekruttering til sporten. De store dalstrøkene som Numedal, Hallingdal og Gudbrandsdal er nettopp slike arenaer hvor nye utøvere skal få nødvendig erfaring under trygge og etablerte forhold.

Mange vil nok også finne det betenkelig at forsvaret etablerer øvingsområder over såpass befolkede tettsteder og over store hytte- og friluftsområder som den østlige delen av Blefjell.

Vi ønsker at NLF kjemper spesielt mot en etablering av Flesberg restriksjonsområde. Et alternativ som tar hensyn til luftsporten spesielt kan være at restriksjonsområde Flesberg kun aktiveres i vinterhalvåret, oktober - mars. Eller at det geografiske området av de tiltenkte restriksjonsområdene reduseres til godt vest for riksvei 40. Eksempelvis vest for den røde streken i kartutsnittet under.



Uansett utfall anser vi det som viktig at planlagt aktivering publiseres og blir lett tilgjengelig på nett allerede fra «bestillingstidspunktet», altså dagen før aktivering. Dette bør også tilrettelegges gjennom et API slik at det enkelt kan integreres som informasjon/varsel i diverse applikasjoner. På det viset vil man kunne utelukke egne flyplaner i vedkommende restriksjonsområder på et tidligst mulig tidspunkt. Hvor vidt informasjon via Airspace Use Plan (AUP) er tilstrekkelig i så måte er vi usikre på. Samtidig frykter vi at ferdigstillingen av det integrerte digitale systemet for luftfartspublikasjon, iAIT, ligger langt frem i tid. Ergo bør det ses på midlertidige løsninger inntil videre.

Med hilsen
Hvitvingfoss Luftsportklubb
Trond Kjeldsen (leder)

From: carl.christian.eilers@gmail.com <carl.christian.eilers@gmail.com>

Sent: Sunday, November 2, 2025 6:34 PM

To: postmottak@caa.no <postmottak@caa.no>

Cc: Norges Luftsportforbund, Post <post@nlf.no>; 'Bjørn Brandsegg' <plasveis@online.no>; armat2025@outlook.com <armat2025@outlook.com>; arvid.mathisen@outlook.com <arvid.mathisen@outlook.com>

Subject: 24/31868 Høringsinnspill restriksjonsområder UAS

Kolibri sportsflyklubb, som har base på Elvenes, viser til høringen om Forsvarets søknad om etablering av restriksjonsområder rundt Bardufoss for ubemannede luftfartøy (UAS). Formålet med tiltaket skal være å legge til rette for sikker øving og trening for Forsvaret, samtidig som andre luftromsbrukere skal ivaretas.

Vi finner at de foreslåtte restriksjonsområdene i sin nåværende form vil gi betydelige og uforholdsmessige konsekvenser for bemannet luftsport og generell VFR-aktivitet i regionen. Vi må allerede ta hensyn til 3 store skytefelt i området rundt Bardufoss (D404 Setermoen, D406 Blåtind og D407 Mauken).

Bardudalen

Bardudalen, sør for Bardufoss, utgjør en sentral transittakse for VFR-flyging i regionen mot Evenes og Bodø. Dalføret er i søknaden omfattet av områdene «Tune nord», «Tune sør» og «Setermoen». Vi benytter Bardudalen hyppig til både trening og transitt. Området er svært kanaliserende med høye fjell slik at Bardudalen utgjør ofte eneste trygge alternativ for å komme seg sørover ut av Bardufoss, spesielt med vind fra vest med ofte lavt skydekke.

Dette vil kunne føre til:

- tap av fleksible ruter ved dårlig vær
- økt risiko ved at fly tvinges ut i fjellterreng for å omgå restriksjonene

Elvenes flyplass og luftsportssenter

Elvenes (ENLV) er Nordnorges luftsportssenter og brukes til sports- og motorflyging, seilflyging og fallskjermhopping. Elvenes er base for vår sportsflyging. Flere av de foreslåtte restriksjonsområdene omfatter eller grenser direkte til denne plassen. Ved hyppig aktivisering vil det bli svært vanskelig å gjennomføre luftsportaktivitet på en sikker og forutsigbar måte.

Transitt mot Nord-Troms og Finnmark

Områdene “Mannfjellet”, “Skibotn” og “Helligskogen” dekker akse Balsfjord–Lyngen–Kåfjord–Sørkjosen, langs E6.

Dette er en mye brukt VFR-transittkorridor mellom Bardufoss og Alta som er ruten videre Lakselv og Kirkenes.

Ved aktivisering vil det ikke lenger være mulig å følge denne ruten med betydelig omvei via Tromsø som resultat. Vindretning fra vest fører ofte med seg vær med redusert sikt og skydekkeshøyde.

Transittaksen langs Lyngenfjorden er lenger øst, bak høye fjell og gir derfor bedre VFR-flyforhold.

Forslag til tilpasninger

UAS-områdene bør ikke dekke Bardudalen, området rundt Elvenes og akse direkte mellom Bardufoss og Alta. Områdene bør deles opp i mindre områder, slik at flere mindre områder kan bookes i den hensikt at ikke unødig mye luftrom båndlegges. Restriksjonsområdene bør ikke dekke hele høyden fra GND til FL 105. En løsning kan være å dele luftrommet i høydeblokker, slik at lavere nivåer (for eksempel opp til 2500–3000 fot) kan benyttes til VFR-flyging når UAS-operasjonene foregår høyere.

Vi leser i pressen at Andøya skal utvikles UAS. Andøya er et område som brukes lite til GA, slik at det hadde hatt langt mindre påvirkning på luftsport om tyngdepunktet av Forsvarets droneflyging hadde foregått der.

Mvh,

Carl Christian Eilers
Nestleder Kolibri sportsflyklubb