

Luftfartstilsynet
E-post: postmottak@caa.no

Kopi:
Avinor Flysikring AS (Værnes kontrolltårn), Stjørdal hang- og paragliderklubb og
Nidaros luftsportklubb

Søknad om opprettelse av reserverte områder – Forbordsfjellet

1 – Innledning

Norges Luftsportforbund (NLF) viser til dialog over lengre tid om mulighetene for å etablere definerte områder i Værnes kontrollsoner (CTR) og Værnes terminalområde (TMA) hvor aktivitet med hanggliding, paragliding og speedgliding (HPS) med utgangspunkt i Forbordsfjellet kan videreføres. Som kjent har det tidligere eksistert to publiserte områder med tilhørende koordineringsavtaler mellom lufttrafikkjenesten og de lokale luftsportsklubbene, nærmere bestemt «Forbordsfjellet Område 1» og «Forbordsfjellet Område 2» (se utdrag fra tidligere AIP i fotnoten nedenfor).¹ I forbindelse med at overgangsperioden for luftsportsområder løp ut 1. desember 2023, jf. forskrift om luftromsorganisering (BSL G 4-1) § 36 første ledd, har områdene vært avvirket. Luftsportsklubbene har derfor ikke hatt tilgang til det aktuelle luftrommet.

Ulike modeller for videreføring har vært drøftet og vurdert, herunder bruk av en avtaleordning etter BSL G 4-1 § 11 og opprettelse av fareområde(r) etter § 18. Mens fareområder for luftsport er etablert i Oslo og Farris terminalområder, kan luftromsutviklingen og de konkrete problemstillingene i Værnes kontrollsoner tilsi at det i dette tilfellet søkes om et *reservert område* for særskilt – dvs. ikke-eksklusiv – bruk, jf. BSL G 4-1 § 5 tredje ledd bokstav d, jf. § 19 første ledd. Det er i så fall samtidig behov for at Luftfartstilsynet treffer vedtak om at lufttrafikkjenesten fritas fra ansvaret for å yte lufttrafikkjeneste i de reserverte områdene når de er aktivert, jf. forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1) § 22a.

¹ Avtale om bruk av **daværende** «Forbordsfjellet Område 1» og «Forbordsfjellet Område 2» forelå mellom lufttrafikkjenesten lokalt og Stjørdal hang- og paragliderklubb, samt Nidaros luftsportsklubb. Områdene var tidligere publisert i AIP ENR 5.5, se nedenfor fra **tidligere utgave** av AIP Norge (AIRAC 03 DEC 2020).

Forbordsfjellet Område 1 633000N 0105500E - 633000N 0105200E - 633200N 0105000E - 633400N 0105700E - 633300N 0110000E - (633000N 0105500E)	Upper limit: 3000 FT AMSL Lower limit: GND	Stjørdal Hang- and para-gliderklubb www.shgpgk.org	Aerial sporting and recreation activities
Forbordsfjellet Område 2 633000N 0105200E - 633200N 0105000E - 633400N 0105700E - 634500N 0112500E - 634500N 0114200E - 634000N 0113300E - 633500N 0110700E - 633300N 0110000E - 633000N 0105500E - (633000N 0105200E)	Upper limit: 5000 FT AMSL Lower limit: GND	Stjørdal Hang- and para-gliderklubb www.shgpgk.org	Aerial sporting and recreation activities

NLF søker med dette om opprettelse av to nye områder, Forbord I og Forbord II, hvorav begge – i motsetning til de gamle – har identisk *horisontal* utstrekning. NLF søker om at Forbord I har en vertikal utstrekning fra bakken til kontrollsonens øverste avgrensning (2 500 fot AMSL), mens Forbord II foreslås med en vertikal utstrekning fra terminalområdets nedre avgrensning opp til 6 500 fot AMSL.

Dersom det er hensiktsmessig for søknadsprosessen, kan Forbord II utredes og behandles som en separat søknad. Det vises her til at etablering av reservert område i kontrollsonen kan reise særskilte problemstillinger.

NLF er forberedt på at det kan bli behov for endringer i områdenes omfang – både vertikalt og horisontalt. Endringene kan enten bestå i innskrenkning eller utvidelse, avhengig av resultatet av de sikkerhetsanalysene som nødvendigvis vil bli en del av saksbehandlingen.

2 – Om behovet for reserverte områder

Forbordsfjellet har vært Stjørdal hang- og paragliderklubbs flysted i over 50 år, og det har vært en av Trøndelags og Norges mest brukte treningsarenaer for hang- og paragliding. Forbordsfjellet har vært et sentralt samlingssted for piloter på alle nivåer, både lokale og tilreisende. Ved hjelp av klubbhus som er etablert rett ved siden av det faste landingsstedet, har klubben utdannet piloter fra nybegynnernivå til landslagsutøvere.

Utformingen av områdene som NLF nå foreslår bygger på dokumenterte HPS-sporlogger fra de siste 20 årene (dvs. før luftsportsområdet ble stengt), samt på erfaringer fra samarbeidet mellom luftsportsklubbene og Trondheim Lufthavn, Værnes. Det er lagt vinn på at de omsøkte områdene ikke er større enn nødvendig, i det NLF viser til at reserverte områder mv. «ikke [kan] ha en større utstrekning [...] enn det som er nødvendig for å ivareta formålet», jf. BSL G 4-1 § 22 andre ledd. Det er NLFs vurdering så langt i prosessen at de foreslåtte områdene vil gi tilfredsstillende forhold for utdanning og videreutdanning, samt trening til alle kompetansebevisnivåer (PP2 til PP5). Forslaget er vurdert av klubbens luftromsgruppe, klubbens styre, faglig ledelse samt tilstøtende klubbs leder, faglig leder samt medlemmer i luftromsgruppen. Som nevnt ovenfor, kan det imidlertid bli behov for justeringer i kommende dialog mellom lufttrafikkjenesten, lokale klubber og NLF, herunder med hensyn til hvorvidt områdene lar seg forene med IFR-prosedyrer mv.

HPS-aktivitetens karakter innebærer at det *bare* er aktuelt å aktivere området i «VFR dag», dvs. på dager med fine flyforhold og sikt til bakken. På grunn av varierende meteorologiske forhold gjennom året, vil det konkrete behovet for aktivering kunne variere fra gang til gang, både horisontalt og vertikalt. Under alle omstendigheter vil aktivering forutsette lufttrafikkjenestens godkjenning i det enkelte tilfellet.

3 – Nærmere om reservert område for særskilt bruk

Et «reservert luftrom» er både internrettslig og EØS-rettslig definert som «en angitt del av luftrommet som er midlertidig reservert for eksklusiv eller særskilt bruk for bestemte kategorier av brukere», jf. BSL G 4-1 § 5 tredje ledd bokstav d og forordning (EF) nr. 2150/2005 artikkel 2 nr. 2 bokstav b. Det er NLFs forståelse at reservert luftrom for «særskilt bruk» utgjør en TRA (temporary reserved area), mens et reservert område for «eksklusiv» bruk utgjør en TSA (temporary segregated area). NLFs søknad bygger på forutsetningen om at området er for særskilt – dvs. ikke-eksklusiv – bruk for å unngå at reservasjoner rammer flere kategorier flyvninger enn nødvendig. Det søkes følgelig om etablering av en TRA.

Forslaget om å søke om etablering av denne typen luftrom bygger på dialog med Luftfartstilsynet, hensett til ovennevnte mål om minste inngreps prinsipp. NLF viser videre til anbefaling i ERNIP Part 3 punkt 2.4.2.2:²

«When an airspace restriction is manageable at ASM Level 2, the FUA concept recommends that, where possible, R and D areas are replaced or modified by TRAs or TSAs.»

Dersom Luftfartstilsynet til tross for dette skulle finne at det er mer hensiktsmessig at områdene opprettes som permanente fareområder som sanntidsaktiveres etter liknende prosedyrer som fareområdene for luftsport i Oslo og Farris TMA, har NLF ingen innvendinger til dette, så fremt det ikke påvirker den tiltenkte bruken av områdene på en negativ måte.

De tiltenkte prosedyrene for bruk av områdene bygger uansett på prosedyren for bruk av fareområder som fastsatt i NLFs sikkerhetssystem for HPS som godkjent av Luftfartstilsynet, se punkt 3.3.5.³

4 – Risikovurdering og videre dialog med Luftfartstilsynet og Avinor Flysikring

Med hensyn til risikovurdering og videre prosess, foreslår NLF en nærmere dialog med Luftfartstilsynet og Avinor Flysikring så snart forbundet har mottatt foreløpig tilbakemelding fra Luftfartstilsynet om forslaget og videre prosess.

Risikovurderingen vil bygge på arbeidet som allerede er gjort for fareområdene i Oslo og Farris TMA, men de særlige omstendighetene som gjør seg gjeldende i Værnes kontrollsonen og terminalområde må undersøkes nærmere. For så vidt gjelder sikkerhetsbarrierer, vil NLF som et minimum legge opp til ordninger som speiler barrierene Luftfartstilsynet har godkjent for Oslo og Farris TMA.⁴

5 – Nærmere informasjon

Nedenfor følger informasjon som kreves iht. BSG G 4-1 § 20:

- a) **angi hvilken tidsperiode søknaden gjelder:** Det søkes om permanente reserverte områder for særskilt bruk (TRA) som publiseres i AIP Norge. Områdene aktiveres og deaktiveres av Værnes TWR/APP («real-time activation») etter forespørsel på telefon fra koordinator for luftsportsaktiviteten. Områdene skal deaktiveres ved opphold i aktiviteten eller når aktiviteten er avsluttet, ved at den som er ansvarlig for aktiviteten kontakter Værnes TWR/APP.
- b) **angi hvilke restriksjoner det er behov for:** Det er ikke behov for *formelle* luftromsrestriksjoner i større grad enn hva det reserverte området i seg selv måtte innebære. Eksempelvis er det ikke nødvendig å forby eller begrense VFR-flyvninger i de reserverte områdene når de er aktivert. Det søkes imidlertid om at lufttrafikkjenesten fristas fra ansvaret for å yte lufttrafikkjeneste *innenfor* områdene når de er aktive, jf. BSL F 1-1 § 22a. Dette kan medføre visse *de facto* ferdelsrestriksjoner for lufttrafikk som har flygekontrolltjeneste som operativ forutsetning.

² Eurocontrol, «ERNIP Part 3 – Procedures for Airspace Management: Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of Flexible Use of Airspace», v. 6.1, 2. juli 2024.

³ Norges Luftsportforbund, «Sikkerhetssystem for hanggliding, paragliding og speedgliding», rev. 8.3, 7. mai 2025, punkt 3.3.5, se <https://nlf.no/siteassets/hps/dokumenter/sikkerhetssystem/rev-8.3-hps-sikkerhetssystem.pdf>. Eksempel på avtale, se <https://nlf.no/siteassets/hps/dokumenter/luftrom/avtale-nlf---oslo-og-farristma---fareomrader-for-luftsport-oslo-og-farris-tma-15.05.25---signert-polaris-og-nlf.pdf>.

⁴ Se ovenfor, note 3.

Restriksjonsvirkningen søkes minimalisert ved at områdene vil bli deaktivert (respektive ikke aktivert) dersom aktivering fortrenger rutetrafikk o.l.

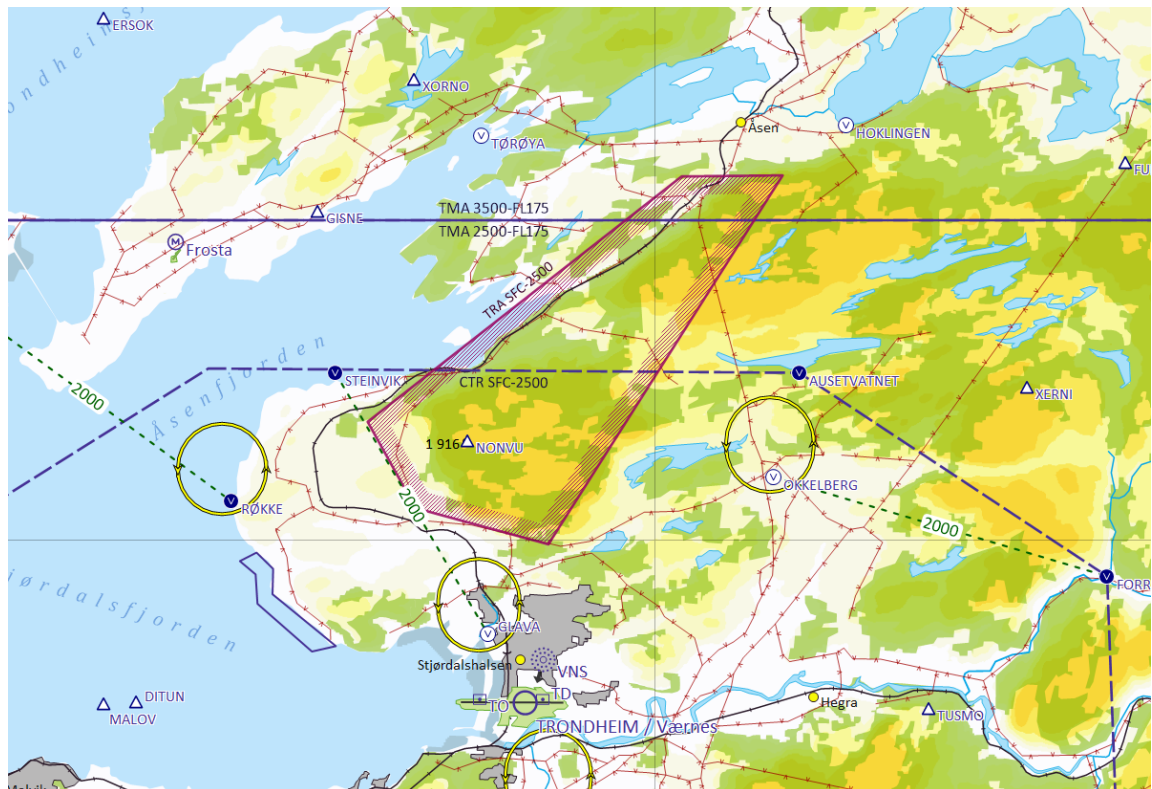
- c) **beskrive hvilke farefulle aktiviteter som vil foregå:** Luftsportsaktivitet med hangglidere og paraglidere. Hangglidere og paraglidere har ikke adgang til å benytte transponder, men det vil bli krevd elektronisk synlighet (ADS-L).
- d) **gi en detaljert beskrivelse av eventuelle planlagte flyaktiviteter i området:** Se ovenfor.
- e) **angi skriftlig og ved anmerking på kart hvilket område søknaden gjelder og områdets høyde og bredde med nødvendige sikkerhetsmarginer:**

Horisontal utstrekning, begge områder:

633151N 0104955E
633030N 0105136E
632956N 0105616E
633542N 0110430E
633541N 0110057E

Vertikal utstrekning – Forbord I: GND til 2 500 fot AMSL

Vertikal utstrekning – Forbord II: 2 500 fot til 6 500 fot AMSL



- f) **dokumentere at lufttrafikkjenesten og berørte flyplassoperatører er konsultert:** Det har vært en dialog mellom luftsportsklubbene og tårnet lokalt i flere omganger, så vel som mellom Luftfartstilsynet, Avinor Flysikring og NLF. NLF antar at denne dialogen må videreføres som ledd

i arbeidet med søknaden. Dette omfatter mulige justeringer av områdenes horisontale og vertikale utstrekning.

- g) **foreslå hvordan lufttrafikken som berøres av området, kan håndteres, og oppgi en kontaktperson for trafikkhåndteringen:** Når områdene er aktivert, vil Værnes TWR/APP informere annen kjent trafikk i området om at luftsportsaktiviteter foregår i områdene. IFR-flyvninger i kontrollert luftrom atskilles fra områdene av Værnes TWR/APP, jf. BSL F 1-1 § 22c første ledd. VFR-trafikk vil ikke adskilles fra områdene, men flygekontrolltjenesten vil gi fartøysjefen informasjon om områdets aktive status og tilbud om alternative flygeruter. Det vil bli koordinert med ansvarlig koordinator dersom luftfartøy involvert i søk- og redningsarbeid eller ambulanseoppdrag må fly inn områdene.
- h) **foreslå prosedyrer for kontakt med lufttrafikk-tjenesten og luftfartsoperatører etter at området er opprettet:** Koordinator for aktiviteten skal til enhver tid være tilgjengelig på et telefonnummer som avtales ved aktivering. Dette samsvarer med prosedyren i planlagt lokal avtale.
- i) **oppgi en eller flere kontaktpersoner for søknaden:** Jostein Tangen

Bare ta kontakt dersom det er behov for ytterligere informasjon.

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: Fallskjemhopping, 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.