

Luftrumsudvalget, Airsport.dk

Dato: 15.oktober 2026

Til stede:	Mogens Hansen (DSvU)	mohkis@hotmail.com
	Søren Lohse (DSvU)	s.aavang33@gmail.com
	Rene S. Hansen (DFU)	formand@dfu.dk
	Leif Poulsen (MDK)	mail@overfly.dk
	Troels Lund (MDK, udvalgsformand)	tromilu@gmail.com

Referat fra seneste udvalgsmøde.

Opsamling fra seneste møde (17 JUN).

Der foreligger desværre ikke et organiseret referat, men hovedpunkterne i diskussionerne var R-områder og den ønskede elektroniske synlighed i det nederste luftrum (0-5.000ft).

Mødets agenda.

1) **Elektronisk synlighed i dansk luftrum.** Både bemanded og ubemanded.

Regeringens Dronestrategi og transportministeriet udmelding i Q4-2025 om "Sikker sameksistens" bringer nødvendigheden af et fælles ATC system som giver det ønskede overblik over aktiviteter i de nederste luftrum - også i de ukontrollerede luftrum (klasse G).

Troels orienterede om de tekniske muligheder og hvilke standarder som EASA ønsker anvendt i U-space konceptet. Det er en blanding af ADS-B transponder og ADS-L sender/beacon.

ADS-B hovedsagelig for bemanded luftfart og ADS-L eller 5G for hovedsageligt for ikke bemanded luftfart).

De enkelte luftsportsgrenes elektroniske synligheds-status:

Motorflyvere har et lovkrav om certificeret (ETSO) transponder Mode-S.

Svæveflyvere flyver med en kombination af Mode-S og Flarm. Der er dog mange svævefly som bruges til lokalflyvning som ikke er udstyret med transponder.

Ballonerne flyver allerede med transponder.

Hangglidere og **Paraglidere** har efter vores viden ikke nogen transponder med under flyvning.

Faldskærmsspringere har ikke nogen transponder med ned, men løfteflyet har Mode-S og melder ind til flyvelederen hvor/hvornår springerne sættes af.

Modelflyvere, som flyver fra godkendte modelflyvepladser, har ingen transponder eller Drone ID monteret. Af vægtmæssige grunde er der flere klasser som ikke kan bære en transponder/beacon.

Droneerhvervet, som flyver uden for godkendte modelflyvepladser og flyver i visse kategorier har Drone ID (DRI) monteret, som en del af typegodkendelseskrav (C-mærkning).

Det er udvalgets klare anbefaling at Airsport.dk melder klart ud til Trafikstyrelsen(TS)/NaviAir/ Transportministeriet, at man er meget interesseret i at skabe den fælles elektroniske synlighed i Danmark. Det har to overordnede formål.

- A) Vi ønsker at hjælpe til, at Danmarks luftrum bliver fuldt synligt for myndigheder, politi og forsvar - for at imødegå den stigende trussel fra ikke samarbejdsvillige/ illegale drone. Således at myndighederne lettere kan skelne legal tilstedeværelse i luftrummet fra ikke legale tilstedeværelse. Det står vi os bedst med i længden.
- B) Airsport.dk er træt at den praksis som TS anvender i stigende grad, ved anvendelse af restriktionsområder (R-områder), fordi de er til stor gene for GA trafik og luftsports. Selv små aktivitetsområder bliver til temmelig store områder når de polstres med 2,5 nm safety buffer i alle retninger. Åbning og lukning af R-områder med NOTAM er ikke en effektiv metode, idet fx svævefly, som er på længere ture ikke kan hente opdateret luftrumsinformation mens de er airborne, om nyudsendte NOTAMs.

Konklusionen er at udvalget vil skrive et white paper om hvilke tiltag som Airsport.dk kan tage for i videst muligt omfang, at kunne bidrage positivt til det fælles mål, at få alle luftrumsbrugere elektronisk synlige.

Det vil blive forsøgt at få indeholdt information om hvilke økonomiske belastninger medfører for de enkelte luftsportsgrene.

Troels starter med et udkast til White Paper, som deles med udvalgets medlemmer på en cloud-baseret platform. (fx Google drev)

2) **Situationen angående TS/Naviairs udstrakte brug af R-områder til især droneaktivitet.**

Dette emne blev i hovedsagelighed vendt under punkt 1.

3) **Orientering om henvendelsen fra MedDrone.** (Mads Bruusgaard-Mouritsen).

Flere forbund under Airsport.dk har været i kontakt med personen bag MedDrone, og har lyttet til deres forretningskoncept. MedDrones stærke ønske

om at få skabt/godkendt særlige drone-korridorer til deres påtænkte BVLOS aktiviteter med transportdroner mellem sygehuse. Konceptet virker umiddelbart charmerende set fra et sundhedspolitisk synspunkt, men det modarbejder desværre ønsket om at reducere antallet af R-områder. Det forhold har Troels Lund forklaret MedDrone og de har kvitteret for informationen. Luftrumsudvalget afventer MedDrone næste træk og gør ikke mere lige nu.

4) Forsvarets behov for luftrum til Drone- og Counter-drone aktivitet.

Det må med Forsvarets massive droneindkøb i 2026 forudses at der vil blive et mere intenst behov for aflukkede drone luftrum, som forsvaret kan træne i og lave udviklingsflyvning. Luftrumsudvalget forstår at det har stærk national prioritet, i et Europa som ser et trusselsbilledet for Cyber attack og reelle droneoperationer af fremmede magter. Airsport-dk skal fortsat indsende høringssvar på de høringer som måtte komme fremover, og slå på det store luftrumsspild for den øvrige luftrumstrafik.

Evt. Høringsvar til indeværende hørings om ændring til droneforordningen forsøges skrevet inden deadline, men det bliver stramt om vi når det. Troels starter et udkast og rundsender.

Næste møde: 14.januar 2027 klokken 19:30. Troels udsender Teams-invitation.

Referent: Troels Lund