



Gamlebyen Rotaryklubb

Referat 11.12.24

KONTROLL AV LUFTTRAFIKKEN - Hva skjer egentlig når vi er ute og flyr

Tilstede: 16 medlemmer

Jubilanter: Siri Berg og Morten Stenbock Pedersen

Vinner av vinlotteri: Tove (Høyst fortjent for lotterisjefen vår!)

Eivind Fauske er flygeleder og sitter til daglig i tårnet på Rygge flyplass. Han er utdannet i England og Norge 1994 - 1997. Var ansatt i Oslo Air Traffic Control Center (ATCC) på Røyken 1997 - 2012, og nå på Rygge.



Kommersiell luftfart begynte på 1930 tallet. Da var det nok å se ut av vinduet og navigere etter kompass og bakkekontakt.

Etter 2. verdenskrig økte flytrafikken enormt og luftrommet måtte kontrolleres. Flytrafikken ble ledet langs fastsatte ruter, faste høyder, avtalt flightplan og rapporterte posisjoner. Flytrafikken gikk fra visuell kontroll til radio-navigasjon. Fortsatt foregikk navigasjonen med «mentalt bilde» og store feilmarginer. Men det krevdes rask utvikling av radar, med Primary Surveillance Radar (PSR) - radar som ser det som reflekterer radarstrålen, Secondary Surveillance Radar (SSR) - hvor flyet legger til informasjon til det reflekterte signalet ved bruk av såkalt transponder, og senere videreutvikling av mange former for teknologi for å trygge flytrafikken.



Luftrommet er nå inndelt i ansvarsområder og er som boks på boks. Øverst er underveistrafikken. Nivået under er ansvarsområder som gjelder regionområder og nederst er de lokale flyplassområdene. Før flyturen må det godkjennes en Flightplan, før flyet får utklarering og Take-off. Underveis til bestemmelsesstedet flys det i korridorer, i avtalte høyder. Flyet passerer flere ansvarsområder fram til at tårnet på bestemmelsesstedet tar over kontrollen for innflyging og landing.

Luftfarten er regulert internasjonalt gjennom FN-organet ICAO (Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart), EASA (Det europeiske byrå for flysikkerhet), og IATA (Den internasjonale organisasjonen for lufttransport). Nasjonalt ved Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet, og AVINOR som eier og driver de fleste lufthavner i Norge, men ikke de minste. Det er en viss omorganisering og konkurranseutsetting som ved Vigra, Haugesund og Torp.

I fremtiden ser en for seg at alle mindre flyplasser blir styrt av ubetjente Remote Towers via datalink til store sentraler (f.eks Røyken). AI kan bety en sikrere kontroll av flytrafikken og gjøre det mulig å rasjonalisere arbeidsoppgavene.

Referat: Jan A. Vatn