

4. marts 2010. Naviair i Københavns Lufthavn.

Kortfattet mødereferat fra medlemsmødet den 4. marts 2010 fra kl. 1430 til 1615 i tårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup.

På grund af den teknologiske udvikling opstod der et betydeligt behov for et helt nyt flyvekontrolsystem, der blev besluttet ved finanslovsbevilling i 1999 samt en yderligere bevilling i 2006. En lang række kontrakter om leverancer blev indgået i 2002 og færdiggørelse af byggerierne i Kastrup 2003 (flyvekontrolbygning med elektronik i kælderen og 1.000 m<sup>2</sup> arbejdspladser) og i 2004 af tårnet markerede afslutningen af de fysiske rammer. Hele den øverste del af tårnkonstruktionen vejer 400 tons, og den er lavet på jorden, monteret med ruder og blev på ca. 14 timer hejst på plads den 20. oktober 2003. Udstyr til tårnet leveres i og bliver testet fra udgangen af 2006 og fra den 1. oktober 2007 er flyvekontrolsystemet i prøvedrift med alle de rigtige informationer. Natten mellem den 28. og den 29. december 2007 tages systemet i operativt brug.

Tårnet er 74 m over havoverfladen, 70 m over terræn, og der er 422 trin op ad trappen - men selskabet på 14 deltagere fra foreningen og 6 inviterede fik heldigvis lov til at tage elevatoren op til den helt utrolige udsigt fra tårnets øverste dæk. Deltagerne blev delt op i 2 hold, for tilstedeværelsen af et alt for stort antal gæster, ville eventuelt kunne skabe lidt for megen uro for flyvelederne på arbejde. Dagens flotte solskin gav en demonstration af den fine udsigt over hele Amager og et godt stykke ind i Sverige, og flyveledernes daglige arbejdsplads har sikkert en af landets bedste udsigter - og så oven i købet hele horisonten rundt.

Vi fik en meget grundig og fyldestgørende orientering af en af flyvelederne om Naviair opgaver, hvor der er 250 flyveledere ansat, heraf 90, der opererer både via radar og tårnet (vores mand var en af dette team), og 40 til alle operationer på flyvefeltet og lufthavnen. Der opereres i treholdskift, og i vagtperioden er man "på" i enten  $\frac{3}{4}$  eller 1 time ad gangen afhængig af, hvilken post man besætter - kortest ved radaroperationer. I dagens travleste tid mellem 0700 og 0830 lander der fly med 1 minuts mellemrum, og det sædvanlige antal operationer er 43/44 i timen og 760/780 i døgnet. Udover 1 minut som adskillelse mellem fly anvender man også en højdeseparation på 1.000 fod og en afstand mellem fly på 5 nm. Vi fik demonstreret det elektroniske system til afviklingen af flytrafikken og fik også set radaren, der holder øje med alle bevægelserne på jorden. Det var også interessant at se ned på de landende og startende fly, men støjisoleringen af vinduerne er utrolig effektiv, for der var næsten ingen motorstøj selv med fuld kraft i forbindelse med starten.

Udvælgelsen af flyveledere foregår på tilsvarende vilkår som for militære piloter. Uddannelseskravene er også ganske høje, og der foregår en betydelig udtynding i feltet, inden man er færdiguddannet som flyveleder. Men hvis man efter denne omgang kan få sig et job i fx tårnet i Københavns Lufthavn, så kan der i hvert fald ikke med rimelighed stilles yderligere krav til de fysiske rammer, for magen til arbejdsplads findes ganske enkelt ikke.

Efter den meget interessante tur og forklaringer var der arrangeret aftensmad i SAS Klubben i Kastrup, og der blev snakket lystigt videre om gamle historier - og naturligvis også nye.

Venlig hilsen

Villy