

Luftrum 74 ger livsrum åt flygvapnet

☆ ☆ När Luftrum 74 såg dagens ljus på morgonen den 28 februari 1974 var detta resultatet av mer än 15 års utrednings- och planeringsarbete. Det började med att luftfartsverket år 1958 presenterade en utredning rörande den framtida civila trafikledningens och luftrumets organisation. I utredningen framhölls bland annat att trafikutvecklingen på sikt skulle kräva en breddning av den redan intensivt utnyttjade luftled Röd 1 i anslutningarna till Malmö och Stockholms terminalområden. ☆ ☆ ☆

Chefen för flygvapnet anmälde 1959 att en breddning av Röd 1 i dess dåvarande sträckning allvarligt skulle återverka på den militära flygverksamheten.

CFV presenterade därför ett i samråd med övriga försvarsgrenar utarbetat principförslag till luftledssystem för södra och mellersta Sverige.

Förslaget innebar i huvudsak att Röd 1 skulle flyttas så långt västerut att an- och återflygning till övningsområdena vid ostkusten kunde ske utan besvärande luftledskorsningar.

Remissbehandlingen av CFV:s förslag visade att ett stort antal detaljer måste studeras närmare innan ställning kunde tas till förslaget. Ett av de största problemen var det föreslagna luftledssystemets anslutning till Malmö/Köpenhamns terminalområden. Luftfartsmyndigheterna i Sverige och Danmark uppdrog därför åt SVEDA-kommittén att utföra den erforderliga detaljutredningen beträffande luftledssystemets anslutning till flygvägsmonstret vid flygplatserna i närheten av Malmö och Köpenhamn.

SVEDA-kommittén är en permanent kommitté bestående av trafikledningsteknisk expertis från de svenska och danska luftfartsmyndigheterna och flygvapnen. Dess uppgift är att fungera som svensk/dansk planläggningskommitté för civila och militära flygtrafiktekniska frågor av gemensamt intresse.

Kommitténs förslag, som redovisades i en rapport år 1967, innebar i huvuddrag att luftled Röd 1 gavs en sträckning Stockholm – Jönköping – Höganäs samt att luftled Röd 4 upphörde på sträckan Hallsberg – Göteborg och ersattes av sträckningen Jönköping – Göteborg.

Härigenom ansåg sig kommittén ha nått en godtagbar kompromiss för att tillgodose civila och militära luftrumsbehov under 70-talet. Eftersom de föreslagna ledsträckningarna inbar att luftledstrafiken skulle passera över vissa flottilflygplatser, där flygverksamheten antingen måste hållas i luftrummet under den civila trafiken, eller samordnas med denna, förutsatte förslaget utbyggnad av radartjänsten i dessa terminalområden.

Mot bakgrund av remissyttrandena över rapporten, och sedan Flygtrafikledningskommitténs resultat kunnat överblickas, överarbetade SVEDA-kommittén det ursprungliga förslaget och presenterade 1971 sin kompletterande rapport. 1967 års principiella luftledssträckningar kvarstod, men den civila trafikutvecklingen hade överträffat prognoserna i sådan grad, att en dubblering av luftleden mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn visade sig nödvändig redan 1974.

Luftrum 74 är namnet på det projekt som innebär den största luftrumsförändring i landet som någonsin genomförts. Förändringen påverkar inte bara luftrumsstrukturen och flygvägsmonstret i Sverige utan i hög grad även i Danmark och i viss mån även Tyskland, öst såväl som väst.

Stabstrafikledare Göran Kanhamn i flygstaben ger här en initierad skildring av det långvariga och komplicerade förspelet och det noggranna förarbete som resulterat i Luftrum 74.

När myndigheterna 1971 fattade beslut om genomförandet inleddes ett intensivt detaljarbete för att översätta principförslaget till en praktiskt fungerande luftrumsorganisation. Efter det placeringen av luftledernas och terminalområdenas navigeringshjälpmedel i detalj kunnat klarläggas kunde också flygvägar och det kontrollerade luftrumets gränser fastställas. De militära terminalområdena och kontrollzonerna, som hittills haft en mer eller mindre schablonmässig utformning, har så långt det varit möjligt "skräddarsytt" med hänsyn till banriktningar och huvudsakliga in- och utflygningvägar.

En så genomgripande förändring av luftrumsstrukturen och flygvägsmonstret som införandet av Luftrum 74 innebär kommer under övergångsskedet att medföra problem. Problem både för de piloter som skall lära sig de nya osynliga gränserna i luften och för de trafikledare som skall tillämpa en delvis ny trafikledningsteknik och nya samarbetsmetoder.

När detta väl är överståndet kan vi dock i de flesta fall glädja oss åt bättre och lämpligare placerade övningssektorer. Vad skulle inte en dubblerad Röd 1 i nuvarande sträckning ha inneburit?

Luftrum 74 är i mycket en skrivbordsprodukt, där endast begränsade delar har kunnat simuleras. Det hade givetvis varit önskvärt att man kunnat genomföra en total systemsimulering av hela projektet, men resurser för en sådan finns inte förrän den nya trafikledningssimulatorens på Sturup tas i bruk senare under året. Det känns dock tryggt veta att vi har den simuleringsmöjligheten när vi skall genomföra nästa stora luftrumsförändring – ytäckande kontroll i Luftrum 80. ■

