

2021

Flygekontrollen i Norge fyller 75 år den 15. april

- og det hele startet på Værnes

De fleste av oss har en tendens til å rangere alt mellom himmel og jord, så også innen luftfarten. Vi faller lett for fristelsen til å sette forhold og begivenheter opp mot hverandre, spesielt når vi har laget "fasiten" først - og tilpasser det hele etter et eget definert bestillingsverk, ofte relatert til geografisk beliggenhet og lokal patriotisme. En helt menneskelig handling, som gir oss det lille ekstra puffet og binder oss lokalt og regionalt sammen. Så den første, meste, største o.l - kan nok diskuteres ut fra ståstedet og diverse finurlige tolkninger, men for å være diplomatisk og "korrekt historisk vitenskapelig" så får jeg vel benytte uttrykket: "med stor sannsynlighet".



Med stor sannsynlighet er Kjeller den eldste landflyplassen (ikke landingsplass) i Norge, og vi skriver 1912. Vi holder svensken Cederstrøm unna her. Den første nordmannen som fløy i Norge var nestkommanderende på ubåten "Kobben", marineløytnant Hans Fleischer Dons. Han fløy med "Start" fra Horten til Øra utenfor Fredrikstad lørdag den 1. juni 1912. Den første norske sivile flygeren i landet var med stor sannsynlighet ingeniør Christian Lie fra Elverum. Det skjedde på Terningmoen 28. juli 1912. På Værnes fant den første flygingen sted torsdag den 26. mars 1914. Da ble flyplassen etablert med rullebane, «skuret» og fasiliteter. Sola ble Norges første sivile landflyplass i mai 1937. Av dette følger at Kjeller og Værnes er landets to eldste flyplasser, hvorpå Kjeller - som er rangert som nr.1 - kun i dag er en flyplass, mens Værnes er i dag landets eldste operative lufthavn. Forskjellen på flyplass og lufthavn er at en lufthavn har en operativ lufttrafikkjeneste, altså en myndighet/autoritet (et tårn). Og slik kunne vi fortsatt med oppramsingen. Alt dette kun som en innledning for å sette Værnes enda mer markant på kartet luftfartsmessig.



Den 15. april 2021 fyller lufttrafikkjenesten i Norge 75 år sivilt sett. Lufttrafikkjenesten er et samlebegrep for flygekontroll (ATC), flygeinformasjon (FIS) og redningstjeneste (SAR), som i Norge pr. 2021 utøves av AVINOR (2003), tidligere Luftfartsverket (1978) og før der av Luftfartsdirektoratet (1946). Blant lekfolk forbinder nok de fleste alt dette med et kontrolltårn og flygeledere, selv om dette ikke er helt korrekt. Og for Norges sin del startet det hele faktisk på Værnes den 15. april 1946. Se senere i artikkelen. Her kommer derfor historien om kontrolltårnene (lufttrafikkjenesten / flysikringstjenesten) nettopp på Værnes hvor alt startet.



Tårn 1: 1919 - 1940

Med stor sannsynlighet hadde Værnes landets første ”flygekontroll” og ”kontrolltårn”, og i år 2003 hadde plassen hele 4 kontrolltårn stående. Det er ikke usannsynlig at Trondheim Lufthavn, Værnes - var den flyplassen i verden med flest kontrolltårn. I god trønderånd tar vi gjerne den æren også, slik vi i all beskjedenhet og ydmykhet har ledet an på så mange områder innen luftfarten. Værnesnavnet har ikke bare en god og mektig generell historisk klang, men er velkjent langt utenfor landets grenser luftfartsmessig. Det er ikke få innen norsk luftfart som har påbegynt sin karriere nettopp på Værnes. Ref. Luftforsvarets flygeskole gjennom 50 år, og flygelederutdanning gjennom 75 år, hvorav 25 år som regulær skolevirksomhet for alt flygelederpersonell i landet.

Kontrolltårn nr. 1 1919 - 1940

Det er ingen som med hundre prosent sikkerhet kan si når dette ”kontrolltårnet” ble tatt i bruk første gangen. Nordenfjelske flyveavdeling ble etablert i 1918. I 1919 ble det bevilget kr 15 000.- til radiostasjon og kr 20 000.- til radiomateriell. Det var nok ikke meningen at denne avbildede konstruksjonen skulle bli noe ”kontrolltårn”.

Opprinnelig var det deler av et gedigent ankerfeste tiltenkt luftskipene. Disse var planlagt å ha sin rute over polstrøkene - med bunkring (refueling) på Værnes. Men dette ble det aldri noe av. En del av nevnte ankerfeste ble da benyttet som en plattform for semaforering, hvorpå en flygerfernik tok plass og utøvde datidens flygekontroll, lenge før herr Davis i St. Louis, Missouri - ble regnet som verdens første flygeleder. Så kom ikke her yankee boy, hold fingrene fra fatet - Værnes var med godvilje første også her....! Konstruksjonen har i alle år



stått utenfor den første reelle hangaren (bygd i 1920) - men trolig kom ikke ”kontrolltårnet” i regulert bruk før ut på 30-tallet. I 1927 vedtok Stortinget at Nordenfjelske flyveavdeling skulle flyttes til Rinnleiret. Nå ble heller ikke det noen realitet grunnet depresjonen. I så fall ville kanskje en flytting kunne ha ført til at Værnes aldri hadde blitt den sentrale flyplassen for Trøndelag.

Kontrolltårn nr. 2 1940 - 1975

Denne bygningen er oppsatt i 1939/1940, og var nesten ferdig da tyskerne overtok flyplassen. Bygningen ble ikke truffet av RAF under krigshandlingene, men fikk likevel hard medfart. Tyskerne monterte en stor luftvernkanon på taket. Under bruk av denne oppstod det sprekker og andre skader. Dette medførte at bygningen i flere år fremover ble plaget av lekkasjer. Det er et under at tårnet ikke ble mer skadet enn i form av noen bombesplinter, tatt i betraktning at den kjempestore betonghangaren fra 1933, som stod kun 10 m unna - ble fullstendig ødelagt etter et bombetreff.



Tårn 2: 1940 - 1956

Da tyskerne kapitulerte, ble tårnbygningen likevel drevet noen dager av tyskerne, før engelskmennene (RAF) tok over frem til midtsommers 1945. I denne korte perioden ble kontrolltårnet betjent av sersjanter med flygerutdannelse, og med flygerfenrik Halvar Gabrielsen som sjef. Avdøde Gabrielsen ble i henhold til hans familie utsatt for sterke påkjenninger over Frankrike under krigen. Straks etter at freden kom, ”orket han ikke tanken på «å fly», og ble med tilbake til England på ett av de aller første flygelederkursene. Straks etter utsjekk som flygeleder sluttet han. Han kom seg på en måte ikke ”vekk”, og ofret resten av sitt liv til vanskeligstilte barn.

Utpå sensommeren 1945 overtok norske militære kontrolltårnet på Værnes, blant annet med fenrik Nils Hornes som sambandssjef. Senere ble Hornes flygeleder, og gikk av med pensjon ved Gardermoen kontrolltårn i 1982. Nils Hornes er trolig den flygelederen i Norge som har flest norske og utenlandske utmerkelser for sin krigsinnsats.

Blant de første som vendte tilbake til Norge etter endt flygelederutdannelse, var Carl Tor Norløff og Bjarne Djupvik. De ankom Værnes den 5. april 1946. Ti dager senere, den 15. april, ble sivil sikringstjeneste på Værnes formelt etablert, som: Flygekontrollen Værnes – distriktskontrollen 3, hvis oppgave var å styre flyaktiviteten på Værnes og kontrollere luftrommet over Midt-Norge. Sjøhavnen i



Tårn 2: 1956 - 1975

Hommelvik var også deres ansvar, og en person dro ut dit når det skulle lande fly der. 15. april 1946 må regnes som fødselsdato både for Værnes kontrolltårn (TWR) og Trondheim kontrollsentral (ACC).

Tårnkabin ble bygd på toppen av bygningen før jul i 1955, hvori tårnkontrolltjenesten ble ivaretatt, mens områdekontrollen (kontrollsentralen) ble værende nede. Dermed var fysisk sett splittelsen et faktum mellom tårnet (TWR) og kontrollsentralen (ACC) den 1. januar 1956, hvorpå personellet forble ved de respektive enheter, med visse unntak. Assistentene vekslet mellom TWR og ACC til oktober 1962.

Kontrolltårn nr. 3 1975 - 2005

Den 11. juni 1975 flyttet sikringstjenesten inn i nytt bygg. Alle delene av flysikringstjenesten var med på flyttelasset: Værnes kontrolltårn, Trondheim kontrollsentral, Værnes aeradio, værtjenesten og flyredningsentralen. Åpningen av det nye kontrolltårnet ble feiret med rekesmørbrød, og første vakthavende i kontrolltårnet var flygeleder Oddbjørn Nielsen fra Stjørdal. I forbindelse med byggingen av nytt sikringsbygg, ble det skilt ut en egen sivil del av flyplassen. Innvendig var kontrolltårn nr. 3 under konstant omstrukturering, hvor både operative posisjoner og støttefunksjoner har flyttet litt att og fram. Et nytt tidsskille ved lufthavnen kom også i forbindelse med åpningen av ny terminal i 1994.



Tårn 3: 1975 - 1994



Tårn 3: 1994 - 2005

Kontrolltårn nr. 4 2005 -

I jubileumsåret 2021 står dagens kontrolltårn fra 2005 som selve ikonet for Trondheim Lufthavn, Værnes, på linje med mange tårn rundt om i verden, som vises som illustrasjonsbilde ved reportasjer om relaterte flyplass og/eller luftfarten. Flere arkitektfirma verden rundt ser nok gjerne at de får tegne neste kontrolltårn. Mange tårn de siste 30 årene har blitt bygd til både glede og ergrelse, slik tårnet også på Værnes avspeiler seg der trolig enkelte synes det ligner sterkt på det tyskerne hadde med seg i beltet da de landet i 1940. Andre synes det er flott, enkelt og stilrent, og hovedhensikten er trolig oppfylt uansett. I 2005 ble Trondheim kontrollsentral nedlagt, eller kanskje rettere sagt at tjenesteutøvelsen ble overført til Bodø. Nye funksjoner og tjenester har kommet til, slik at dagens kontrolltårn inneholder helt andre hjelpemidler, systemer og strukturer enn bare for noen få år siden. Til og med kravene og kvalifikasjonene til dagens personell er vesentlig forandret. Overvåkning, helautomatiske systemer og fjernkontroll synes å overta. Personellet går kanskje inn i fremtiden som systemoperatører som for det meste kun overvåker. Begrepet «complacency» har ikke mistet sin betydning.



Tårn 4: 2005 - ?