

Yttäckande Kontrollerat Luftrum

Klockan 06.00 den 14 april 1983 blev ett historiskt klockslag för luftfarten i södra Sverige. Då infördes nämligen den första etappen av den luftrumsorganisation som 1973 års riksdag beslöt skulle gälla under 1980-talet: Yttäckande Kontrollerat Luftrum, YKL.

YKL GER:



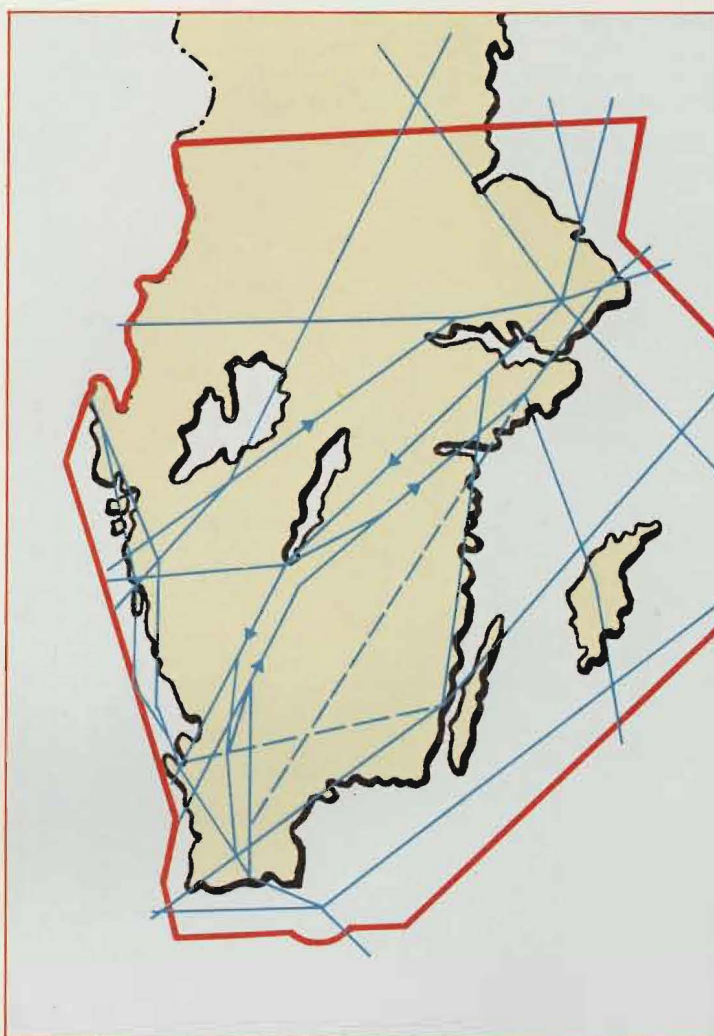
effektivare
övningsutbyte



högre flygsäkerhet



bättre ekonomi



Bakom riksdagsbeslutet 1973 låg flygtrafikledningskommitténs (FTK) betänkande "Flygtrafikledning 1980 – system och organisation". (Det var förresten samma betänkande och riksdagsbeslut som ledde till sammanslagning av den civila och militära flygtrafikledningen i en organisation). Kommittén såg framför sig en utveckling med en cirka tioprocentig årlig civil trafikökning och med ökat civilt krav på flygning i kontrollerat luftrum. Trots förutsedda förbandsnedläggningar i Flygvapnet (FV) skulle en sådan utveckling leda till ytterst besvärande övningsförutsättningar för den militära flygverksamheten, om utsträckningen av och antalet luftleder skulle ökas.

Kommitténs förslag och sedermera riksdagsbeslutet blev att inriktningen av den framtida luftrumsorganisationen skulle vara ett yttäckande kontrollerat luftrum, som skulle samutnyttjas av civil och militär flygtrafik på ett

sådant sätt att båda trafikantkategoriernas väsentligaste intressen kunde tillgodoses. För den civila luftfarten kunde härigenom kravet på att flyga kontrollerat uppfyllas, samtidigt som möjligheter skulle finnas att under vissa tider använda förkortade flygvägar. Den militära flygverksamheten gavs förutsättningar för relativt ostörd övningsverksamhet i aktuella geografiska områden. Kommittén underströk dock, att en förbättrad samverkan mellan flygtrafikledningen och FV:s stridsledning var en nödvändighet för samlevnaden i luftrummet.

●● **Förverkligande.** – Tio år mellan riksdagsbeslut och ett första steg i förverkligandet kan synas vara en lång tid. Det finns flera skäl till det:

♦ **Trafikutvecklingen** blev som bekant inte vad FTK förutsåg. Den civila trafikökningen blev betydligt lägre samtidigt som

minskningen av den militära flygverksamheten blev större.

♦ **De tekniska förutsättningarna** för ett fungerande system var omfattande. Bl a krävdes nyan-skaffning och modifiering av radarstationer, eftersom systemet förutsatte sekundärradar, SSR. FV:s flygplan måste därför successivt förses med SSR-transponder och strilcentralerna tillföras SSR-mottagning, för att FV:s övningsmöjligheter skall kunna tillgodoses. Sist men inte minst krävdes nya områdeskontroller för flygtrafikledningen på Arlanda resp Sturup. Detta krav kunde uppfyllas först den 17 mars i år i och med att Sturup-centralen driftsattes.

♦ **Resursbrist**, både i form av pengar och personal, gjorde det önskvärt för såväl luftfartsverket (Lfv) som FV att anpassa införan-detidpunkten till vad som låg inom det möjligas gränser. Extraordinära insatser i form av bl a inrättande av temporära luftleder har dock måst göras under tiden,

för att kunna möta flygbolagens krav på att hålla nere bränsle-kostnaderna.

●● **"SUECIA UTA"**. – Det luftrum där YKL nu införts har getts beteckningen Suecia UTA (Suecia Upper Control Area). Detta för att vid referens till luftrummet ifråga kunna göra det på ett enklare sätt än genom omskrivningen "Stockholm, Göteborg och Malmö FIR i höjdsiktet 7.450–14.000 m".

Under militär flygövningstid hänvisas den civila flygtrafiken inom Suecia UTA i huvudsak till vissa publicerade s k ATS-flygvägar. Vid flygning på dessa har den civila trafiken företräde före den militära, även vid passage av belagd övningssektor. Inom de övningssektorer som ligger utanför de publicerade ATS-flygningarna har den militära trafiken normalt företräde, när övningsändamålet så kräver. I övrigt ligger i samutnyttjandets grundidé att den civila och militära flygtra-

fiken skall samsas genom att endera kategorin (dvs inte som i dagsläget nästan enbart den militära) ges tillfälliga restriktioner.

I Suecia UTA separeras civil och militär trafik från varandra genom flygtrafikledningens eller stridsledningens försorg. För den militära trafiken inbördes gäller inget formellt separationskrav. Tex kan en militär sträckflygning som passerar en övningssektor med stridsledd verksamhet genomföras på samma sätt som i icke kontrollerat luftrum med enbart flyginformation till berörda förare.

Under Suecia UTA samt i hela Sundsvall FIR bibehålls nuvarande luftleder, informationssträckor och terminalområden.

● ● **Väsentligaste nyheter. – Prioritering.** – Som ovan nämnts sker civil + militär flygning i Suecia UTA på lika villkor och med i grunden lika rätt till luftrummet. Där behov av prioritering kan uppstå gäller civil prioritet för flygning på de publicerade ATS-flygvägarna, medan sådana militära flygningar eller flygförlopp som inte tål några som helst restriktioner kan påräkna prioritet utanför ATS-flygvägarna.

Förplanering. – För att fortlöpande planera för effektivast möjliga luftrumsutnyttjande kommer en särskild planeringsfunktion, PLC, att anordnas. Den består av biträdande jaktledare i luftförsvarscentral Syd och Mitt, som i samverkan med ACC Sturup resp Arlanda på i stort sett halvdagsbasis skall överenskomma om hur luftrummet skall utnyttjas. Grundat på stridsledningsbeställningar från division eller (för icke stridsledda flygningar) informationer från förbriefing kan då fastställas var exempelvis militära flygningar med krav på prioritet planeras genomföras. Övningssektorer som inte planeras utnyttjas för militära flygningar får användas av civil luftfart för förkortade flygvägar.

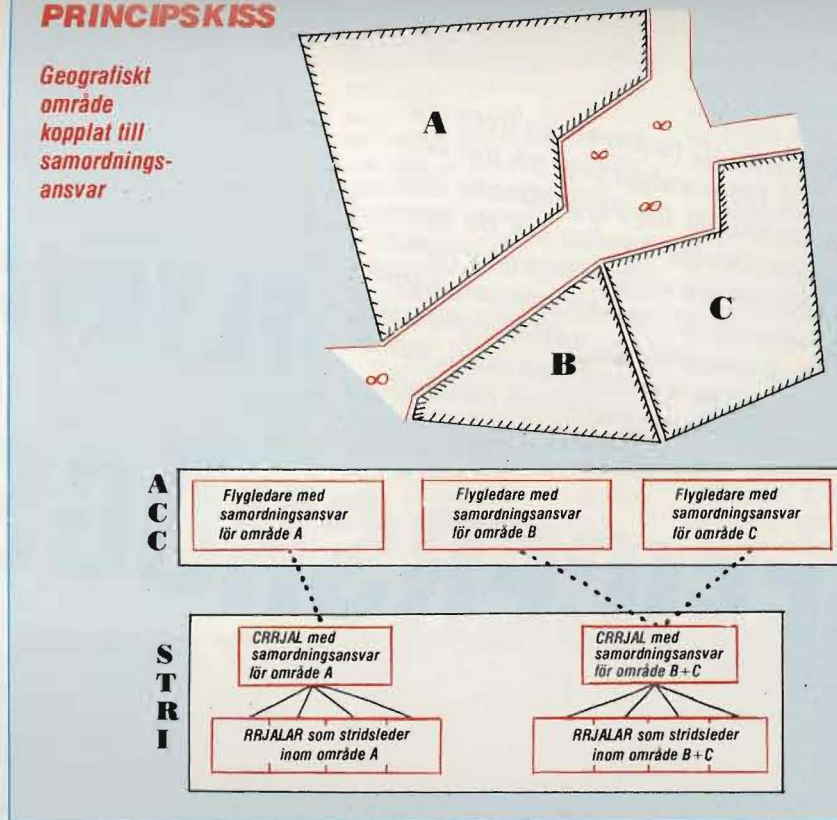
Flygning. – Flygning i Suecia UTA är inte svårare än i annat kontrollerat luftrum. Den precisering av radarjaktledarens allmänna åliggande och ansvar, som fastställts att gälla från YKL:s ikräträdande, kommer snarare att underlätta för föraren att inhämta färdtillstånd och trafikinformation.

Stridsledning. – För att kunna lösa FV:s nya uppgifter (när YKL infördes den 14 april) har strilsystemet utvecklats. Tekniskt har överföring och presentation av SSR-information samt ett nytt talkommunikationssystem mot ACC införts i många strilcentraler. Operativt har stridsledningspersonalen fått ett ytterligare antal nya och ansvarsfyllda arbetsuppgifter.

◆ Biträdande jaktledaren (bijal)

PRINCIPSKISS

Geografiskt område kopplat till samordningsansvar



som tillsammans med ACC ska planera för ett så effektivt utnyttjande av luftrummet som möjligt.

◆ Chefsradarjaktledaren (crrjal), som på direktförbindelser samverkar med ACC, har en nyckelroll i systemet. Det är crrjal som:

- A) Tar emot och förmedlar flyginformation om både kontrollerat och icke kontrollerat luftrum mellan stri-ACC;
- B) Begär, tar emot och vidarebefordrar färdtillstånd till rrjal (radarjaktledare);
- C) Beslutar om separationsformer mot civila flygplan m m.

◆ Rrjal:s nya arbetsuppgifter omfattar bl a att lämna flyginformation och inhämta färdtillstånd till flygförarna samt att stridsledda flygplanen så att separation till civila flygplan erhålls.

Utbildning. – YKL-utbildning har genomförts med både flygförare och stri-personal under vintern. Framförallt utbildningen av stri-personalen har varit omfattande. Alla inom stri-funktionen har fått lära sig det nya luftrumets uppbyggnad, hur den civila

flygtrafiken och flygtrafikledningssystemet fungerar, anvisningar/föreskrifter om samverkan i YKL samt mycket annat.

Utöver teoriutbildningen har crrjal:arna gnuggats extra noga. De har dels övats genom simulerade spel i simulator TAST vid F18 (som modifierats för ändamålet), dels växeltjänstgjort vid ACC. På motsvarande sätt har flygledarna växeltjänstgjort vid olika strilcentraler. Genom detta utbyte har crrjal:arna bl a lärt känna de flygledare, som de ska samverka med. Denna personkännedom är mycket viktig för att undvika onödigt gnissel under igångsättningen av YKL.

● ● **Nästa steg.** – Flygtrafikledningens kommitténs förslag till slutlösning av luftrumsorganisationen var ett yttäckande kontrollområde med undersida 1350 m – först i södra Sverige och på sikt kanske även i norr. Huruvida detta kommer att realiseras får bli en framtida bedömning mot bakgrund av de krav på flygsäkerhet och effektivitet som ställs samt inte minst vilka ekonomiska

möjligheter som kommer att finnas. De närmaste planerna avser att studera möjligheterna att som andra steg sänka undersidan i södra Sverige till en sådan höjd, att kontrollområdet täcker in marsch-höjder för all inrikes jettrafik – dvs till i storleksordningen 5.000 m. Härutöver föreligger inga konkreta planer på en ytterligare sänkning av undersidan för de närmast åren.

Sammanfattningsvis förväntas införandet av Yttäckande Kontrollerat Luftrum/YKL medföra:

Effektivare övningsutbyte för den militära flygverksamheten genom att "störningarna" från civil trafik kommer att minska eller (för prioriterade övningar) helt kan elimineras.

Högre flygsäkerhet genom att både den civila och militära verksamheten kontrolleras och därigenom separeras från varandra.

Bättre ekonomi, främst för den civila tyngre luftfarten genom att kontrollerade flygvägsförkortningar kan användas i större utsträckning än tidigare. Men även för den militära flygverksamheten förbättras ekonomin genom det effektivare övningsutbytet. Införande av YKL i kombination med temporära luftleder och åtgärder inom vissa terminalområden beräknas medföra driftkostnadsbesparingar för den civila luftfarten på ca 50 milj kr per år. Spareffekten för den militära luftfarten kan inte mätas på samma sätt. Men varje procents bränslebesparing betyder för FV:s del ca 5 milj kr per år eller förbättrat övningsutbyte värt motsvarande belopp. ■

Göran Kanhamn, FS/Trf
Jan Otterström, FS/Utprod

Intensiv YKL-utbildning för såväl trafikledar- som stri-personal har genomförts vid F18:s TAST-simulator.

