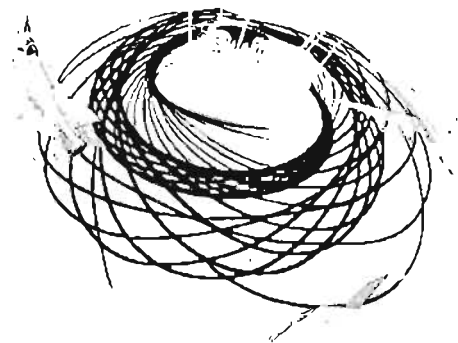


*Chefen för kommunikationsdepartementet har be-
myndigats tillkalla fem sakkunniga med uppgift att
utreda flygtrafikledningens organisation och där-
med sammanhängande spörsmål. De sakkunniga är
landshövding Gösta Netzén, ordförande, departe-
mentssekreterare Folke Görs, trafikdirektör Gideon
Karlsson, kanslirådet Jan Nilsson, och översten i
flygvapnet Wilhelm Wagner. Sekreterare blir byrå-
direktör Bengt Boström.*



Bli civil och militär trafikledning gemensam i framtiden?

Flygsäkerhetstjänst är den för civil luftfart sammanfattande benämningen på verksamhetsgrenar som avser trafiklednings-, väderleks-, informations-, tele- och räddningstjänst. I fråga om det civila flyget svarar trafikbyrån inom luftfartsverkets centralförvaltning för flygsäkerhetstjänsten. Verket handhar även rekrytering, utbildning och kontroll av trafikledningspersonal. För motsvarande verksamhet inom krigsmakten svarar chefen för flygvapnet.

Den civila flygtrafikledningens verksamhet och organisation regleras genom bl a internationella bestämmelser, som fastställts av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Dessa bestämmelser är tillsammans med bl a svenska tilläggsföreskrifter publicerade i bestämmelser för civil luftfart (BCL). Inom den militära flygtrafikledningen rillämpas av chefen för flygvapnet utfärdade ordnings- och säkerhetsföreskrifter för militär flygning (OSF), och bestämmelser för militär flygtrafikledning (Besyl) samt vissa för tjänsten i krig utfärdade regler. I fråga om bestämmelserna för militär flygtrafikledning har eftersträövats anpassning av dessa till motsvarande ICAO-regler.

Såväl den civila som militära flygtrafikledningens verksamhet är indelad i

flygkontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst — flyginformationstjänst och alarmeringstjänst.

KONTROLLTJÄNST

Luftrummet är i trafikledningshänseende uppdelat i flyginformationsregioner (FIR), inom vilka flyginformations- och alarmeringstjänst utövas av trafikledningsorgan. Inom regionerna bedrivs desutom flygkontrolltjänst inom kontrollerat luftrum — d v s terminalområden, kontrollzoner och luftleder.

Terminalområden finns omkring de större flygplatserna, medan luftlederna omfattar de viktigaste flygsträckorna. Kontrollzon är det kontrollerade luftrummet omedelbart kring en flygplats. Vid vissa flygplatser har i stället för kontrollerat luftrum inrättats sk informationsområden och trafikzoner. Som skydd för linjefart utanför kontrollområdena har upprättats sk flyginformationssträckor.

Områdeskontrolltjänsten, som hänför sig till flygtrafik inom terminalområden och luftleder, utövas för den civila luftfarten av en kontrollcentral inom respektive FIR och för den militära luftfarten av kontrollorgan för respektive terminalområden.

SAMORDNAD TRAFIK

Koordinering mellan civil och militär trafik sker inom Göteborgs och Stockholms terminalområden i ett gemensamt

organ vid kontrollcentralerna på Torslanda respektive Arlanda. Övervakning av militär flygverksamhet utanför terminalområden och kontrollzoner utförs från försvarets regionala radarcentraler. Inom luftlederna i södra Sverige sker samordning av civil och militär trafik under viss tid från regionala radarcentraler med civil och militär trafikledningspersonal. I övriga luftleder och när regionala radarcentraler för södra Sverige är stängda svarar kontrollcentralerna för samordningen av trafiken. Militära luftstridsövningar övervakas även genom stridsledningsorgan.

Flygvapnets centrala flygtrafikledning (Cefyl) fungerar som svensk flygräddningscentral.

Den flygtekniska utvecklingen har under senare år medfört stora förändringar inom luftfarten. Luftrummet utnyttjas i dag av civila och militära luftfartyg med prestanda som från såväl flygteknisk som trafikteknisk synpunkt i hög grad skiljer sig från tidigare typer av luftfartyg. Den allmänna trafikökningen och de ökade flyghastigheterna har stegrat kraven på trafiktekniska tjänster och hjälpmedel.

PROBLEM OCH KRAV

Den snabba utvecklingen har på det trafiktekniska området — flygtrafikledning, väderlekstjänst och radioteknik — skapat bl a organisatoriska problem ▶

Experterna bör klarlägga förutsättningarna för ökad samordning eller sammanslagning av de militära och civila flygtrafikledningsuppgifterna!

inom främst flygtrafikledningstjänsten. Detta förhållande, som är internationellt, kan bli ytterligare accentuerat p.g.a. såväl den civila som den militära flygutvecklingen. Genom att trafikledningen blir allt mera kapitalkrävande ställs också större krav på en effektiv och rationell organisation.

● Det utvecklingsarbete som fn pågår beträffande automatiska hjälpmedel för trafikledningen kan förutsättas möjliggöra en bättre disponering av personal och en från säkerhetssynpunkt önskvärd minskning av den mänskliga faktorns inflytande för att lösa komplicerade trafiksituationer. Vidare kan utvecklingen av radartechniken komma att medföra en specialisering inom trafikledning som kan spela en stor roll för den operativa driften.

Bland de tekniska och operativa utvecklingstendenser, som beräknas ha inverkan på trafikledningstjänsten, kan vidare nämnas behov av ökad utsträckning i såväl höjd- som sidled av kontrollerat luftrum, intensivare koordinering av civil och militär flygtrafik, utrustning av civil och militär flygtrafik, utrustning av flera flygplan med radio samt installation av landnings- och andra navigationshjälpmedel i flygplan och på marken. Därtill kommer fortsatt tillväxt av allmänflyget samt eventuell



foto: bo malmgren

■ ■ SWEDA, den svensk-danska civilmilitära ATS-kommittén (ATS=flygtrafikledning) för luftrumstrågor i Malmö och Köpenhamn flyginformationsregioner, har nu i stort sett slutfört sitt uppdrag. ■ Mot bakgrunden av olika alternativa förslag till lösning av flygplatskomplexet i Malmö — Köpenhamnsområdet har SWEDA-gruppen gjort omfattande analyser och utredningar om hur trafikavvecklingen bäst skall kunna ske. Ett gott resultat som beaktar alla påverkande faktorer är att emolse. ■ Bilden visar SWEDA-kommittén under arbete. Bland deltagarna ur flygvapnet återfinnes B Alverstrand, L Berkenstam, S Bjärte och Y Paulsson. ■ ■ ■

utveckling av bla flygplan för korta start- och landningssträckor (STOL).

DYR UTRUSTNING

Den antydda utvecklingen på trafikledningens område innebär ökade svårigheter att effektivt samordna dels den civila och militära flygtrafikledningen dels funktionerna inom dessa.

De tekniska och operativa förändringarna ställer nya krav på trafikledningsutbildning och på allt mera kapitalkrävande utbildningsutrustning. Detta kommer att påverka urvalet och rekryteringen av trafikledare. Lufthälsverket har i första för budgetåret 1967/68 beräknat att tom budgetåret 1971/72 fördras ett årligt tillskott av i medeltal 16 nya trafikledartjänster.

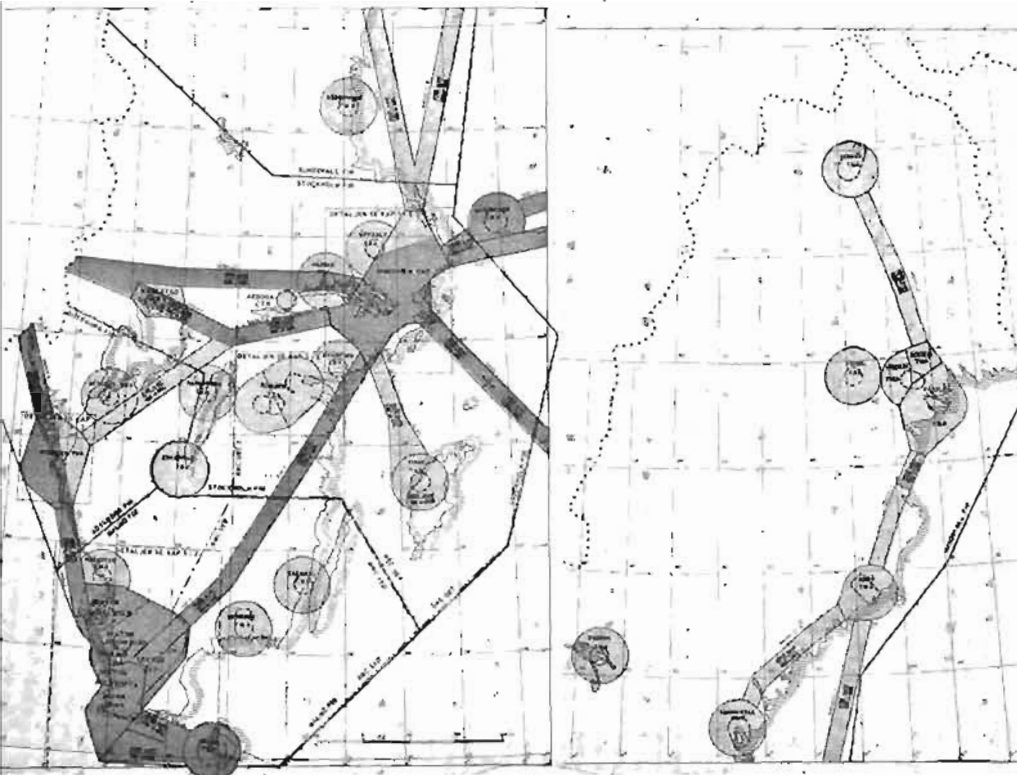
För den militära flygtrafikledningsorganisationen upptar personalstärksplanen för samma tid ett årligt tillskott av i medeltal 13 nya trafikledartjänster. P.g.a. rådande vakansläge är dock utbildningsbehovet under perioden 25 nya trafikledare per år.

ÖNSKAD UTREDNING

Mot bakgrund av den beskrivna utvecklingen har lufthälsverket i skrivelse den 2 december 1966 hemställt om utredning av den civila flygtrafikledningens framtida organisation.

Partiella reformer inom ramen för en oförändrad huvudorganisation kan sannolikt inte lösa de svårigheter som lufthälsverket och flygvapnet redan ställts inför och som torde komma att bli allt större.

Utvecklingen av automatiska hjälpmedel måste leda till en bättre disponering av personal - en minskning av den mänskliga faktorns inflytande!



■ ■ Omkring de större flygplatserna liksom terminalområden medan förbindelsestråken dem emellan utgörs av luftleder. Kontrollzon är det kontrollerade luftrummet omedelbart kring en flygplats. Vissa flygplatser har i stället för kontrollerat luftrum informationsområden och trafikzoner. Som skydd för linjefart utanför kontrollområdena har upprättats sk flyginformationssträckor. ■ Det är alltså inom dessa kontrollerade luftrum - dvs terminalområden, kontrollzoner och luftleder - som flygkontrolltjänst bedrivs. ■ ■ ■

Särskilt är åtgärder för samordning av den civila och militära flygtrafikledningens organisation erforderliga. En sådan samordning skulle positivt inverka på flygsäkerhet, driftsekonomi och krigsberedskap. Den kan inte ske utan en samlad översyn av flygtrafikledningens organisation.

● De sakkunniga bör klargöra förutsättningarna för ökad samordning eller sammanslagning av de militära och civila flygtrafikledningsuppgifterna samt föreslå de åtgärder i fråga om den organisatoriska uppbyggnaden som anses böra vidtas pga dessa överväganden. Vidare bör frågan om den lämpligaste formen för organisationen av väderlekstjänst tas upp till bedömning. Eventuella frågor om gränsdragning mellan civil och mili-

tär trafikledningsverksamhet bör även belysas. Således bör undersökas om den nuvarande indelningen av luftrummet bör behållas eller om ändringar bör vidtas.

I detta sammanhang kan erinras om att inom flygvapnet nyligen har utarbetats en plan för utbyggnad av flygtrafikledningen inom krigsmakten (Pufyl) samt att en svensk-dansk arbetsgrupp, den sk Svedlaggruppen, har till uppgift att utreda luftrumets indelning i Malmö FIR.

GEMENSAM ORGANISATION

Utredningsarbetet bör avse dels möjligheterna till bättre samordning och ökad integration av de civila och militära trafikledningsverksamheterna, dels frå-

gan om en för civil och militär flygtrafik gemensam trafikledningsorganisation. Utredningen bör emellertid behandla även andra frågor inom flygsäkerhetstjänsten, som har betydelse för att nå en rationell civil/militär trafikledning.

Krigsmaktens speciella krav på en för försvarsändamål avpassad och till krigsförhållanden lätt omställbar trafikledningsorganisation bör beaktas liksom militära flygs speciella uppträdande och härför avpassade bestämmelser.

SKOLSAMMANSLAGNING

Utredningen bör undersöka förutsättningarna för en samordnad utbildning inom trafikledningen som i princip skall syfta till likartat utbildade trafikledare för beredning av såväl civila som militära flygplan med tillämpning av i huvudsak samma regler. Förutsättningarna för en gemensam lokalisering eller sammanslagning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikskolor bör prövas.

□ De sakkunniga bör vidare se över trafikledningsutbildningen och behandla frågor om rekryteringen till detta yrke. Därvid bör särskilt uppmärksammas behov av särskilda kvalifikationskrav på trafikledare, erforderlig skolunderbyggnad, metoder för urvalstest, utbildningens omfattning, utbildningsmetoder, utbildningsplaner och utbildningsgång. ■