

Utredning:

Central TL-skolning på Sturup 73

Kungl Maj:t bemyndigade genom beslut den 11 nov. 1966 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att utreda flygtrafikledningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen, som antog namnet flygtrafikledningskommittén, har nu framlagt ett delbetänkande kallat "Utbildning av flygtrafikledningspersonal".

Kommitténs förslag innebär en avsevärd förstärkning av den centrala utbildningen, vilket anses motiverat såväl flygsäkerhetsmässigt som ekonomiskt. Ett nytt utbildningssystem måste vara inriktat på att tillgodose behovet av kvalificerade flygtrafikledare för 1980- och 1990-talens flygtrafik, som bedöms bli två till fyra gånger så stor som i dag.

I ett nötskal

Sammanfattningsvis föreslår flygtrafikledningskommittén:

- att en ny central skola inrättas i Sturup för gemensam utbildning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikledare och övrig trafikledningspersonal
- att luftfartsverkets trafikskola och flygvapnets trafiklednings-skola därvid upphör
- att utbildningen organiseras så, att huvuddelen av denna sker under den centrala skolans direkta ledning; för att möjliggöra detta måste skolan lokaliseras till en aktiv trafikledningsmiljö
- att undervisningen inriktas på att ge bredast möjliga utbildning inom alla trafikledningens tjänstegrenar
- att den nya skolan — för att kunna fylla sin uppgift — utrustas med en modern trafiklednings-simulator med tillräcklig kapacitet för att möjliggöra avancerad systemutbildning
- att skolan vidare i övrigt utrustas med moderna, pedagogiska hjälpmedel för utbildningen
- att skolans simulator även bör användas för utvecklingsarbeten bl a i samband med repetitions-utbildning för trafikledare
- att möjligheten att för högre trafikledningsutbildning anlita Eurocontrols Luxemburg-institut beaktas, samt
- att för annan högre utbildning universitet, civila och militära högskolor och andra utbildnings-möjligheter utnyttjas.

foto: rune rydh



Graden av flygtrafikledningssystemets effektivitet kommer då att få alltmer ökad samhällsekonomisk betydelse. En effektivitets- och kapacitetshöjning bör åstadkommas genom att flygtrafikledningen tillförs avancerade tekniska hjälpmedel och genom att personalen ges en gedigen utbildning. Detta är förutsättningarna för ett effektivt utnyttjande av de tekniska hjälpmedlen.

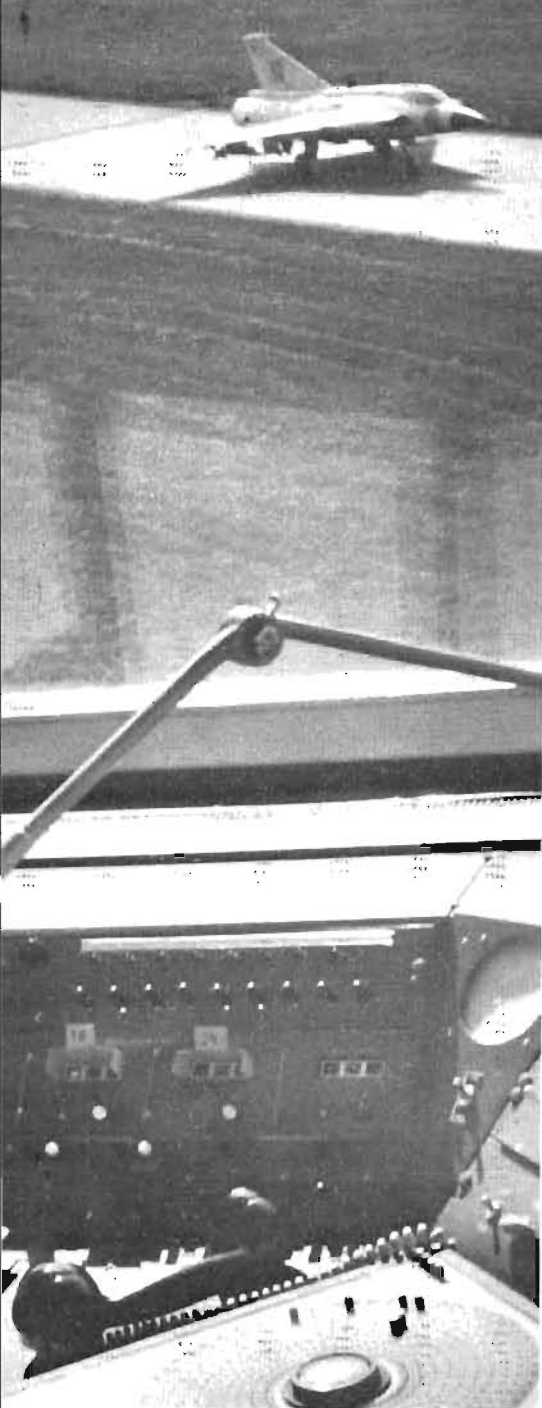
Skillnader föreligger mellan civila och militära flygtrafikledningsmetoder och flyg-procedurer på grund av olikheter i flyg-planprestanda, navigeringshjälpmedel och flygningens operativa syften. En fortsatt utveckling mot mer blandad civil och militär flygtrafik måste förutsas, vilket gör det önskvärt att trafikavvecklingsmetoderna så långt möjligt sammanjämkas. Vissa kvarstående skillnader torde dock vara ofrånkomliga.

BREDDAD UTBILDNING

Kommittén finner dock att det är klart otillfredsställande att flygtrafikledningspersonal, som skall arbeta med trafikavveckling inom ett och samma lufttrum, har olika utbildning med inriktning på antingen civil eller militär flygtrafikledning och som följt



foto: bo dahlin



med moderna flygtrafikledningssimulatorer, där flygtrafikledningssystemets alla funktioner såväl med som utan radar kan övas. Skolan föreslås förlagd till Sturup i direkt anslutning till den blivande centralen för terminalkontroll för Malmö TMA. Skolan dimensioneras för en examenskapacitet av 50 elever per år.

Totala årliga rekryteringsbehovet beräknas till 70, då en elevavgång under utbildningstiden på ca 30 procent beräknas föreliggande. Dessutom skall vid skolan bedrivas ett stort antal specialkurser omfattande vidareutbildning, assistentkurser, biträdeskurser, AFIS-kurser och TLF-kurser. Skolan föreslås få en självständig ställning med egen styrelse och chef under kommunikationsdepartementet. Styrelsen skulle bestå av ordförande, som tillsättes av Kungl Maj:t och fyra ledamöter (två representanter från vardera CFV och luftfartsverket).

Skolans lokalbehov beräknas till 3.600 kvadratmeter och räknas totalt kosta 12 milj kr, varav 5 milj kr för byggnaden, 6 milj kr för trafikledningssimulator och 1 milj kr för övrig utrustning. Skolans totala personalstyrka beräknas till 34 personer. Den föreslås kunna tas i bruk hösten 1973.

FLYGLEDARE YRKESNAMN

Investeringarna föreslås finansierade över en särskild kapitalfond för flygledarskolan eller över luftfartsverkets fond. Driftskostnadsfördelningen mellan intressenterna (främst flygvapnet och luftfartsverket) föreslås i princip anknyta till beställd utbildningskapacitet.

I samband med omläggning av utbildningssystemet föreslår utredningen att flygtrafikledarnas yrkesbenämning ändras till flygledare.

Huvudrekryteringen till flygledaryrket föreslås ske redan i samband med värnpliktsuttagningen och en förberedande flygledarutbildning ingå i värnpliktsåret, i princip enligt flygvapnets nuvarande prov med direktrekrytering. Denna utbildning innefattar även en flygkurs vid F5, Ljungbyhed.

Dessutom avses även andra rekryteringsvägar hållas öppna. Sålunda bör flygvap-

nets ilygförare och navigatörer, luftfartsverkets flygledarassistenter, civila piloter och övriga som fyller kompetens- och kvalifikationskraven kunna genomgå särskilda anpassningskurser för att därefter ansluta till de värnpliktsrekryterade elevernas utbildning efter värnpliktsåret.

GYMNASIEKOMPETENS

För antagning som flygledarelev förutsätts fullständig gymnasiekompetens i svenska, engelska, matematik och fysik. De medicinska fordringarna för privatflygarcertifikat måste dessutom fyllas.

I betänkandet redovisas i detalj förslag till utbildningsgång och kursplaner. I kort-het omfattar utbildningen efter värnplikts-året eller efter särskilda anpassningskurser:

- 13 månader grundläggande flygledarutbildning med flygkurs 2 samt kadettskola (befrielse kan erhållas)
- 6 månader tjänstegrenskurs med fortsatt utbildning inom flygtrafikledningens samtliga tjänstegrenar fram till kunskapsmässig behörighetsstandard och flygledarexamen
- 2-3 månader lokal utbildning för att vinna behörighet för viss tjänst vid avsedd stationeringsort.

Fartig flicka

kan man kalla 23-åriga Gabriella Renlund, luftfartsverkets och Sveriges första kvinnliga flygtrafikledare. Den 24 februari examinerades hon som den första, bland 179 manliga kolleger, efter att med fart ha passerat alla års-långa prov. Nu har hon sin tillvaro i Arlandas TL-torn, och svävar där i 15:e lönegraden. Hon tycker jobbet är intressant, därför att "det händer alltid något".

därav otillräcklig inblick i den andra delen av verksamheten.

Kommittén har under utredningen funnit att inga väsentliga hinder föreligger att genomföra en sammanslagning av de civila och militära utbildningarna. Dessa bedrivs nu vid luftfartsverkets trafikskola och flygvapnets flygtrafikledningsskola. En total omprövning av såväl utbildningens mål som utbildningsmetoder anses nödvändig.

Utbildningen bör ges bredast möjliga inriktning, vilket innebär dels att alla elever utbildas för flygtrafikledningens samtliga tjänstegrenar och dels att stor vikt läggs vid utbildning för samfunktion i systemen. Man vill också eliminera det ej önskvärda förhållande i dagens utbildningssystem som innebär att två tredjedelar av utbildningen är förlagd till lokala, operativa trafikledningsorgan. Detta belastar i hög grad de operativa flygtrafikledarna och kan innebära flygsäkerhetsrisker.

NY FLYGLEDARSKOLA

Kommittén föreslår därför att utbildningen av civila och militära flygtrafikledare i största möjliga utsträckning förläggas till en ny central flygledarskola, som utrustas



foto: bo malmström