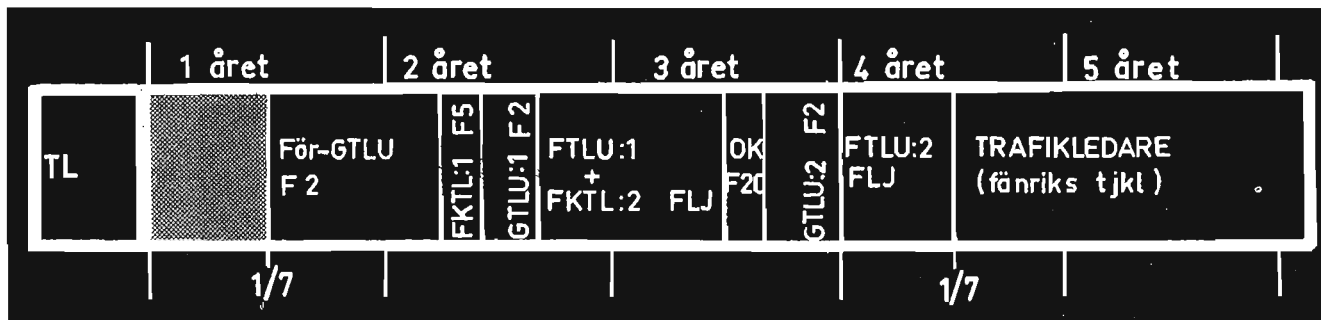


☆☆ Flygvapnet har under många år brottats med kännbara vakansproblem inom praktiskt taget alla militära och civilmilitära personalgrupper. En av de mest utsatta personalkategorierna har varit trafikledarna. Fram till år 1968 kunde man inte skönja någon ljusning i vakansläget. Detta bara förvärrades trots kraftiga rekryteringsansattningar. Rekryteringsvägarna hade under åren närmast fram till år 1968 visat sig otillräckliga. Bidragande orsaker hade varit den kraftiga materiella och personella utbyggnaden av flygtrafikledningens organisation.

☆☆☆

— Av byrådirektör EGON REGEFALK —



**D**ENNA UTBYGGNAD var betingad av bl a den flygtekniska och trafikledningstekniska utvecklingen samt flygsäkerhetsmässiga och lufttumsorganisatoriska krav. Den ökade instrumentbundenheten och -komplexiteten för förare i moderna flygplan ställer även större krav på trafikledningen.

Personalläget sådant det var den 1 april 1968 framgår nedan:

- Erforderligt antal trafikledare, (enligt personalstatplanen) 178
- antal anställda 144
- antal "teoretiska" vakanser 34
- ej färdigutbildade (ej behöriga) TL 13
- kontinuerligt under utbildning (påbyggnads-) 3
- långvarigt sjuka 3

De totala "operativa" bristerna utgjorde 56 trafikledare, eller nära en tredjedel av antalet tjänster...

#### ALLVARLIGA BRISTER

Dessa brister fick bl a till allvarlig följd att särskilt från flygsäkerhetssynpunkt viktiga arbetspositioner såsom precisionsinflygningsradar (PAR = Precision Approach Radar) och "radarområdeskontroll" (SRE = Surveillance Radar Equipment) ej kunde besättas.

För att tillgodose den civila luftfarten vid militära flygplatser måste vid denna tid övertidstjänst tillgripas motsvarande 11 tjänster.

Även med beaktande av pensionsläget för framtiden såg bilden dystert ut:

År 1969	— 1
1970	— 5
1972	— 4
1974	— 5
1975	— 10

Den stora bristen på fullt tjänsteduglig personal medförde även en kraftig försämring på den aktiva personalen.

#### NY REKRYTERINGSVÄG

Det var mot denna dystra bakgrund som chefen för flygvapnet i april 1968 föreslog regeringen att på försök få starta en ny rekryteringsväg som komplement till den då befintliga.

För att bli trafikledare i flygvapnet hade dittills krävts flygutbildning i vapnet, företrädesvis som förare. I avsikt att vidga rekryteringsbasen hade visserligen under de senaste åren av regeringen beviljats dispens för ett antal särskilt lämpliga flygnavigatörer ur flygvapnet, men inte heller detta visade sig tillräckligt.

De erfarenheter man vann av dessa ej förutbildade flygtrafikledare var i huvudsak goda, varför chefen för flygvapnet nu kunde föreslå en rekryteringsväg där genomgången fullständig flygutbildning ej var obligatorisk.

#### DIREKTREKRYTERING

Det förslag som framlades avsåg direktrekrytering av ca 15 aspiranter per år med godkänd examen från allmänt gymnasium eller fackgymnasium. CFV:s förslag bifölls den 17 maj 1968, och rekryteringen kunde sätta fart. Det var nu tidsnöd; utbildningen avsågs börja den 1 juli 1968.

Trots en väl kort annonskampanj inflöt till ansökningstidens utgång den 10 juni ej mindre än 120 ansökningar. I flygvapnets uttagingskommision (UTK) prövades 83 förhoppningsfyllda ynglingar. De 15 elever som utsågs kunde — enligt förslaget — som den optimistiska avsikten varit börja sin utbildning den 1 juli.

Därefter har år 1969 antagits ytterligare en omgång aspiranter till trafikledartjänster, och under utbildningsåret 1970/71 kommer en tredje omgång att börja sin utbildning.

Den utbildning det är fråga om framgår (ovan) av bild och text. I korthet utgör skillnaden i förhållande till den tidigare utbildningen att eleven före den egentliga fackutbildningen genomgår förberedande trafikledarutbildning under nio månader.

#### KONCENTRERAD FLYGUTBILDNING

Denna flygutbildning, som sker i dubbelkommando, avses bibringa eleverna sådana kunskaper om flygvapnet och den militära organisationen — förutom färdigheter i allmänmilitära ämnen — som fordras för fortsatt utbildning till trafikledare vid försvaret. Dessa kunskaper och färdigheter har elever utbildade enligt föregående principer (m/å) bibringats efter flerårig tjänst vid flygvapnet.

Eftersom viss erfarenhet av flygtjänstgöring har bedömts nödvändig för trafikledare vid försvaret får de direktrekryterade eleverna en koncentrerad flygutbildning vid två flygkurser, där redan från början särskild uppmärksamhet riktas på de speciella problem som sammanhänger med tjänsten som flygtrafikledare.

Viss flygoperativ insikt bedöms också erforderlig. Med tanke på detta har införts en kurs vid flygvapnets krigsskola, F20 i Uppsala. Denna skolning avses även ge ökade kunskaper i allmänmilitära ämnen, och ledarskapsutbildning. Övrig utbildning för dessa direktrekryterade elever är i dag identisk med den som gäller för trafikledare rekryterade enligt den gamla utbildningsgången.

#### JÄMSIDIG UTBILDNING

Utbildningen av direktrekryterade flygtrafikledare gestaltas sig som följer:

Utbildningen börjar kring den 1 juli på F2 i Hägernäs med förberedande grundläggande trafikledarutbildning (För-GTLU). Denna förberedande utbildning pågår under ca nio månader och jämsides med motsvarande utbildning för officersaspiranter på marklinjen. Under detta skede genomgår den allmänmilitära utbildningen samt teoriämnen, främst försvarskunskap, matematik, fysik och elektrolära. För trafikledaraspiranterna sker under detta skede även viss teoretisk utbildning i flygtrafikledning.

FKTL, enligt skissen, står för flygkurs för trafikledare. På Krigsflygskolan i Ljungbyhed, F5, äger flygkurs 1 rum. Här får eleven under ca två månader särskild flygutbildning, under lärares ledning. Denna flygutbildning sker som tidigare nämnts i dubbelkommando, DK, och omfattar 16 flygtimmar på SK 50 (SAAB Safir) och nio flygtimmar på SK 60 (SAAB 105), dvs det nya jetdrivna tvåmotoriga skolflygplanet.

#### GTLU PÅ F2

Den grundläggande trafikledarutbildningen, GTLU, sker vid Flygvapnets Trafikledarskola (FTLS) på F2 i Hägernäs, och fördelas på två skeden. Denna utbildning, liksom den fortsatta trafikledarutbildningen, FTLU, som äger rum vid någon flygflottilj, är identisk med utbildningen av trafikledare rekryterade enligt äldre utbildnings-

# Direktrekrytering och utbildning av TRAFIKLEDARE

principer. Under FTLU:1 inpassas flygkurs 2 (FKTL:2), som omfattar 15 flygtimmar taktisk flygtjänst, huvudsakligen i krigs-flygplan.

Efter en sammanlagd utbildningstid om 420 dagar blir eleven, i samband med att han slutar GTLU:1 utnämnd till trafikledare i 15:e lönegraden, med sergeants tjänstklass. Trafikledarna erhåller fänriks tjänstklass efter sammanlagt tre års utbildning, samtidigt med att motsvarande officersomgång utnämns till fänrikar.

Personalläget för trafikledare, nu och i den närmaste framtiden, framgår enligt diagrammet nedan t.h.

Av diagrammet kan man dra slutsatsen att rekryteringen till flygtrafikledareyrket nu går bra, och f.n. syns större än behovet. Att läget förbättrats beträffande trafikledarna beror i hög grad på att den nya kategorin tillkommit men även på att rekryteringen av fältflygare och navigatörer till trafikledaryrket de senaste åren varit bättre än tidigare.

Detta har sin förklaring bl.a. i de under denna period ogynnsamma konjunkturerna inom den civila marknaden, ej minst den civila luftfarten. Ombeväpningen från två- till ensitsiga jaktflygplan har även varit bidragande orsak. Ett antal kvalificerade flygnavigatörer hade härvid oväntat snabbt blivit utan arbetsuppgifter inom flygtjänsten, och funnit trafikledarbanan vara ett bra alternativ.

## INGEN MÄTTNAD?

Trots ett ökat antal pensionsavgångar under början och mitten av 70-talet kan, med nuvarande rekryteringsintensitet, antalet tjänster besättas. Detta antal tjänster är emellertid, i förhållande till den sannolika framtida utvecklingen inom trafikledningsorganisationen, klart för litet. Under de senaste budgetåren har därför äskats ytterligare ett antal tjänster. Hopp finns om ökning redan år 1972.

För att efter denna tidpunkt balansera avgångar och tillkomster skulle därför räcka med en rekryteringsväg. Chefen för flygvapnet skulle exempelvis kunna rekrytera enbart gymnasiekompetenta elever, som i vissa avseenden har en bättre utbildning än de "långväga" rekryterade.

Så sker emellertid ej, utan myndigheten har vid flera tillfällen fastslagit att inomverksrekryteringen av trafikledare även framdeles och inom överskådlig tid skall finnas kvar. Dessa senare elever — fältflygare och flygnavigatörer — måste emellertid efter uttagning, och före den egentliga fackutbildningen, beredas möjligheter att i viktiga ämnen skaffa sig samma skolutbildning som sina direktrekryterade kolleger.

## GYMNASIEKOMPETENS

Som ett uttryck för denna princip får därför den kull blivande trafikledare ses som just nu genomgår en nio månader lång utbildning vid förberedande fältflygarskolan, FÖFS, i Ljungbyhed. Det främsta syftet med denna utbildning är att bibringa de blivande trafikledarna gymnasiekompetens

i ämnena svenska, engelska och matematik. Efter en kortare "anpassningskurs" på en à två veckor skall dessa elever ansluta till den fackutbildning vilken de sommaren 1969 antagna direktrekryterade eleverna då genomgår.

Det kommer alltså i framtiden att finnas endast en, och högt kvalificerad, utbildning för trafikledare inom flygvapnet, men två rekryteringsvägar till den.

Dessa av chefen för flygvapnet nu prövade principer för utbildning av flygtrafikledare torde även, att döma av det delbetänkande som lämnats av flygtrafikledningsutredningen, vara vägledande för den samordnade civila och militära trafikledarutbildning som beräknas starta år 1973. Denna integrerade skola, som föreslagits bli av internatyp, skulle förläggas till den nya flygplatsen Sturup i Skåne. ■

