

Ministeriet for offentlige arbejder. København, den 11. februar 1959.

- a. Ændringsforslag til forslag til finanslov for 1959-60 § 16 E. 3. d.
 b. Herved tillader jeg mig at anmode det ærede finansudvalg om på mine vegne ved 3. behandling i folketinget af forslag til finanslov for finansåret 1959-60 at ville fremsætte følgende ændringsforslag:

Til § 16. E. Luftfartsvæsenet. 3. Flyveledertjenesten. d. Særlige ydelser.
 Forhøjelse af bevillingen med 60 000 kr. til 110 000 kr.

- c. Den på forslaget til finanslov for finansåret 1959-60 opførte bevilling, 50 000 kr., foreslås af direktøren for luftfartsvæsenet forhøjet med 60 000 kr. til 110 000 kr., idet beløbet ønskes anvendt til uddannelse af yderligere 4 flyveledere på MTCAs (Ministry of Transport and Civil Aviation's) radarskole i Hurn, England.

Københavns lufthavns radarudstyr består for tiden af et „Ground Controlled Approach System“ til brug for indflyvningskontrollen, omfattende 2 enheder, nemlig 1) et „Surveillance Radar Element“ (SRE), d. v. s. til overvågning af trafikken i luften over havnens indflyvningsområde med 2 radarskærme og 2) en „Precision Approach Radar“ (PAR), d. v. s. landingsradar til nedtagning af maskinerne.

Den stadig stigende trafikintensitet med anvendelse af de hurtigere og i kontrolmæssig henseende vanskeligere jetluftfartøjer i den civile lufttrafik medfører imidlertid, at afviklingen af trafikken i stadig større udstrækning må baseres på anvendelse af radarudstyr.

Som et led i udbygningen af Kastrup lufthavn påregnes der således i 1959 opstillet endnu en radarskærm i Københavns lufthavns kontrolcentral til brug for kontrol med trafik i Københavnsområdet.

Den 1. april 1960 påregnes yderligere en langdistanceradar at være installeret klar til brug. Københavns kontrolcentral vil fra denne radar foreløbig blive udstyret med 3 skærme og indflyvningskontroltjenesten med 1 skærm. Formålet med denne radar er at udvide kontrollen med lufttrafikken i luftvejene.

Endvidere vil det som følge af den stigende lufttrafik nødvendiggjorte nærmere samarbejde mellem indflyvningsledelserne i Værløse, Kastrup og Malmø lufthavne kræve tilkoblet yderligere 2 radarskærme i 1960.

I 1961 vil det dernæst være nødvendigt at installere en radar i kontroltårnet i Københavns lufthavn til brug for kontrol med trafikken på lufthavnens start- og rullebaner.

Endelig påregnes langdistanceradaren i 1962 udbygget med en højdefinder-radar, idet en 3-dimensioneret fremstilling af trafikbilledet i visse områder skønnes påkrævet.

På Københavns lufthavn er radar endnu kun i drift i tiden fra kl. 8 til kl. 22, men under hensyn til, at ICAO — luftfartsmyndighedernes internationale sammenslutning — har anbefalet brug af radar for at tilvejebringe størst mulig flyvesikkerhed, samt til det stigende antal landinger og starter, der sker i tidsrummet kl. 22-8, og til Kastruplufthavns fremtid som international lufthavn bør lufthavnen efter luftfartsvæsenets opfattelse være radarbetjent døgnet rundt i lighed med andre store europæiske lufthavne såsom lufthavnene ved London, Paris, Frankfurt am Main og Rom.

For at dette kan gennemføres, og for at man kan betjene det yderligere radarudstyr, der som ovenfor angivet påregnes anskaffet i de kommende år, kræves en betydelig forøgelse af det radaruddannede personale, der i øjeblikket udgør 9 flyveledere. Det bemærkes herved, at radartjenesten er af en så anstrengende karakter, at man