

Med hensyn til de i anmærkningerne anførte driftsudgifter til sikringstjenester er forholdet i øvrigt det, at disse delvis refunderes den danske stat gennem den af den internationale luftfartsorganisation ICAO etablerede fællesfinansieringsordning.

### Spørgsmål 2:

(Ad § 16.02.01. Luftfartsdirektoratet).

»Under konto 20 søges 900.000 kr. til leje af kontrolfly. Hvad kontrolleres, og hvem udfører kontrolflyvningerne?«

### Svar:

Til brug ved navigering i forbindelse med flyvning en route og i landingsfasen er der i Danmark som i andre lande etableret et system af radionavigations- og radiolandingshjælpe-midler. Anlæggenes korrekte funktion skal i henhold til den internationale luftfartsorganisati-on (ICAO's) bestemmelser kontrolleres hver 3. måned ved måling af de udsendte signaler. Målingerne skal foretages i de flyvehøjder, hvori de udsendte signaler modtages af luftfartø-jerne.

I Danmark påhviler denne opgave luftfartsdirektoratet. Arbejdet varetages af en speciel sektion, der har eget specialudstyret luftfartøj til rådighed.

For Grønland opstod behov for dansk kontrolflyvning først i forbindelse med etablering af radiolandingshjælpe-midler i Godthåb lufthavn i 1979. De 900.000 kr., der søges under konto 20, er beregnet til betaling for leje af fly til dette formål, idet luftfartsdirektoratets eget kontrolfly ikke er egnet til at operere under arktiske forhold. Hidtil har man til opgaven lejet et norsk fly, der i forvejen yder sådan assistance til det norske luftfartsdirektorat. Luftfartsdi- rektoratet forventer imidlertid i løbet af et års tid at være klar med opbygning af et transpor- tabelt måleudstyr, som det er tanken at benytte i et lejet dansk fly.

Det kan tilføjes, at der fra Den kongelige Grønlandske Handel, der står for driften af Godthåb lufthavn, vil blive ydet luftfartsvæsenet fuld refusion for de udgifter, der vil være forbundet med kontrollen af de på lufthavnen etablerede landingshjælpe-midler.

### Spørgsmål 3:

(Ad § 16.02.03. Flyveledertjenesten).

»Mener ministeren, at der med oprettelsen af de foreslåede flyvelederstillinger er skabt rimelig sikkerhed for, at flyveledertjenesten vil fungere normalt og forsvarligt?«

### Svar:

Svaret må blive benægtende. Det foreslåede antal stillinger er ifølge SLV med den nuværende udvikling inden for luftfarten en nødvendig, men ikke tilstrækkelig, forudsætning for, at flyveledertjenesten kan fungere normalt. Der har ikke ved forslaget kunnet tages hensyn til, at 17 flyveledere i sommeren og efteråret 1980 har forladt SLV for at tiltræde stillinger i udlandet.

De herved ledigblevne stillinger er for tiden ubesatte, men kunne teoretisk set umiddelbart genbesættes. Imidlertid gælder det for samtlige stillinger – såvel de foreslåede som de eksisterende, men ubesatte – at der skal påregnes en uddannelsestid på mellem 2 og 3 år, forinden luftfartsvæsenet kan drage fuld nytte af de pågældende flyveledere, hvorfor virknin- gen af stillingernes oprettelse tidligst vil kunne ses i 1982–83.

Desuden vil det meget store uddannelsesbehov i den kommende 3-års periode indebære, at luftfartsvæsenet må frigøre et ekstraordinært antal operative flyveledere med henblik på at virke som instruktører på flyvelederskolen.

Spørgsmålet om, hvorledes flyvelederproblemet kan løses på kortere og længere sigt er genstand for indgående overvejelser.

### Spørgsmål 4: