

Nr 247

Av herrar **Stefanson** och **Lundberg**, *angående flygutbildningen, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 317 i Andra kammaren)

Det s. k. allmänflyget — varmed avses mindre flygplan hos klubbar, enskilda och företag — har expanderat snabbt i vårt land de senaste sju-åtta åren. Dessförinnan var utvecklingen tämligen trög för "småflyget". Det kom i gång i någon omfattning under 30-talet, men avstannade under världskriget med undantag för ganska omfattande insatser av s. k. målflyg för krigsmaktens räkning. Vid krigsslutet importerades billiga småflygplan som "surplusmateriel" från de allierade och vidare kom inköp av nyare och något mer avancerade typer. Den fortgående ökning man räknat med kom dock inte, utan i stället nedgick antalet flygplan något, och den första hälften av 50-talet var antalet småflygplan omkring 250.

I USA blev "general aviation" tidigt mycket omfattande. Över 85 000 mindre flygplan finns i USA för privat transport, affärsflyg, jordbruksflyg m. m. Vad som hänt de senaste åren i Sverige låter oss ana en kommande utveckling mer lik den amerikanska. Standardstegringen har möjliggjort för fler att motorflyga utan att starkt minska annan konsumtion. Nya flygplanstyper har utan att vara exklusiva erbjudit prestanda och utrustning som medger bekväma och säkra transporter för affärsmän, tekniker och andra kategorier med behov av stor rörlighet. Åtskilliga företag har skaffat flygplan för att kunna ge bättre kontakter och mer service över hela landet eller kontinenten. Norrlands fjällområden har visat, att småflyget kan betyda mycket i väglösa områden. Genom tillkomsten av fler flygfält, främst genom privata och kommunala initiativ, blir det möjligt att mer än tidigare använda flygplan också vid sidan av andra kommunikationsmedel.

Från den relativa tillbakagången under första hälften av 50-talet har ökningen av allmänflyget varit stark. Mot då 700 giltiga certifikat finns nu omkring 4 000. Flygplansparken av mindre plan har ökat från under 300 till över 600. Flygtiden har ökat från 40 000 flygtimmar 1953 till nu nära 200 000. Kungl. svenska aeroklubbens (KSAK) affärsflygutredning 1964 förutspådde för 1970 1 000—1 500 mindre flygplan och för 1975 1 500—2 500. Utredningen menar att vårt land genom tidigare förhållanden har en "relativ eftersläpning" i flygplansbeståndet som gör att ökningen kan

förutspås bli så pass hög som 13 procent per år. Det kapital som nu finns nedlagt i mindre flygplan uppgår till 70—90 milj. kronor. 1970 skulle beloppet vara 125—195 milj. kronor.

De mindre flygplan som brukas i förvärvssyfte, för skolflyg, fotoflyg, reklamflyg, taxiflyg, rundflyg m. m., synes ha balanserats på en nivå av något mindre än 200. Ökningen kommer i stället på klubbägda och privatägda plan. Genom att många av de privata planen också flygs inom eller i anslutning till de omkring 100 flygklubbarna runt om i landet är en stor del av allmänflyget sammanknutet i en stabiliserande organisation. Vid sidan av KSAK, som är huvudorganisation för flygklubbarna, finns Svensk privat- och affärsflygförening (SPAF) verksam bland enskilda inom allmänflyget. KSAK:s roll har ökat genom att Aeroklubben i samverkan med civilförsvaret svarar för den 1960 beslutade frivilliga flygkåren med sambands-, spanings- och radiakindikeringsuppgifter. Flygkåren består av 28 flyggrupper ute i länen och förfogar över 225 flygplan och 600 flygförare. Det är flygplan som av klubbarna ställs till samhällets förfogande, och personalen har själv betalat sin utbildning. Endast kompletterande utbildning för uppgiften i kåren sker genom statsbetalade kurser. Sedan ett tiotal år har flygklubbarna också på likartat sätt tagit över skogsbrandbevakningen av den helt dominerande delen av landets skogstillgångar. Också här är det flygplan och förare som ställs till förfogande, och endast en begränsad timersättning för omkostnader utgår. Samma förhållande gäller i fråga om annan "hjälpflygverksamhet", t. ex. målflygning åt försvaret. För förarna är det naturligtvis inte fråga om renodlad idealitet, de får genom att flyga gratis åt samhället ändå flygtid, som bättrar på deras kunskaper och förbilligar för dem när det gäller att uppehålla flygfärdigheten.

De årliga besiktningarna av flygplanen har debiterats så pass högt, nu 600—700 kr., att de kan ses som ett sätt att låta allmänflyget bära en del av luftfartsverkets kostnader. Den andra avgiften för allmänflyget gäller landning på luftfartsverkets fält, alltså i huvudsak trafikflygplatserna. Årskort för dessa kostade fram till 1964 inte mer än 100 kr. Det året höjdes de till 200 kr och 1965 skedde en höjning till 250 kr. Nyligen beslöts en ytterligare fördubbling från 1 februari 1966 till 500 kr., vartill samtidigt kommer en parkeringsavgift på 250 kr., alltså tillsammans 750 kr. Denna senaste höjning har kommit innan 1963 års luftfartsutredning hunnit göra sina bedömningar av det civila flygets framtida utformning och dess kostnadsansvar. De mindre planen har ju inte behov av de kilometerlånga betongbanorna och de mycket stora anläggningar som behövs för trafikflyget. Gäller det att betala mer av luftfartsverkets centrala administration är det tveksamt om landningskortet är lämpligaste avgiftsform. Det finns flygplan som inte nyttjar luftfartsverkets fält utan är mer lokalt stationerade. Och även om inte de mindre flygplanen åter börjar nyttja åkrar för

att undvika statliga fält så kan det ändå finnas fall, där man väljer sämre fält för att slippa de drygare landningsavgifterna.

Från KSAK:s sida har gjorts en hemställan till Kungl. Maj:t om att Frivilliga flygkårens flygplan måtte undantas från de statliga landningsavgifterna. Motivet är att dessa flygplan, som betalats genom gemensamma uppoffringar från flygklubbarnas medlemmar eller av den enskilde flygplansägaren, ställs till samhällets förfogande för civilförsvarets behov och för skogsbrandbevakningen. KSAK har bedömt "reaktionen inför den nya taxan vara sådan, att intresset för hjälpflyget kan äventyras". Det synes uppenbart att, därest staten i högre utsträckning avgiftsbelägger allmänflyget, man inte kan räkna med att dess enskilda utövare skall vara lika hågade som hittills att utan ersättning fullgöra skilda allmännyttiga uppgifter.

Det är åtskilliga frågeställningar ett ökat allmänflyg aktualiserar, bl. a. frågan om "luftens frihet", d.v.s. bestämmelserna om hur luftrummet får brukas. I dag är utslaget på hela dygnet sju mindre plan ständigt i luften, men en tätare trafik kräver självfallet mer av trafikövervakning och trafikledning. Samtidigt blir det också rimligt att se till att inte de mindre flygplanen "trängs bort" från många områden av militära skäl eller av hänsyn till trafikflyget. Allmänflyget måste in i en total bedömning. Att underlätta internationell användning av allmänflyget blir också angeläget, och därvid är det främst affärsflyget som kommer in i bilden.

Om flera av dessa krav på ökad medvetenhet i samhällets behandling av allmänflyget gäller inför perspektivet av en fortsättning av de senare årens starka expansion finns ett område som i allvar och angelägenhet redan nu är så framträdande att snabba insatser är av nöden. Det gäller flygsäkerheten. En rad svåra olyckor under senaste åren har aktualiserat dessa frågor. Från både KSAK och SPAF har betonats att även ganska begränsade insatser kan ge stora resultat i fråga om ökad säkerhet, eller omvänt att det i flera fall varit tämligen "onödiga" haverier som fått svåra följder.

För att få A-certifikat och rätt att flyga på egen hand krävs inte mer än 35 timmar. En jämförelse med den militära utbildningen är inte möjlig, då denna avser så mycket mer krävande flygning. Flygvapnets grundläggande flygutbildning ger 150 flygtimmar. För att få ta med passagerare vid skogsbrandflyg och annat hjälpflyg kräver KSAK 100 flygtimmar, och ändå är dessa flygningar inte artsilda från vanliga förflyttningsflygningar, som alltså en ny förare med 35 timmar bakom sig har rätt att göra. Då några av de svåraste olyckorna under senare tid inträffat just med nya förare, som tagit med sig några bekanta i planet, har frågan väckts om inte en certifikatinnehavare borde avkrävas ytterligare ett antal timmar i luften innan han får rätt att ta med passagerare.

Genom att småflygplanen nu mer än tidigare nyttjas för något längre

flygningar har frågan om hänsyn till väderriskerna tillmätts ökad betydelse. I princip har en A-certifikatinnehavare rätt endast till flygning under dager och i väder med marksikt. Han har inte utbildning till flygning utan sikt, och det är just för föraren oväntade låga moln som givit några av de senaste årens mest uppmärksammade svåra olyckor. Före varje flygning måste piloten alltså veta vilket väder som väntar, men en tillräckligt utbyggd väderleksorganisation för detta finns inte. Trafik- och militärflyget, som flyger på högre höjder där överraskningarna genom väderomslag är mindre, och som framför allt har utrustning och utbildning att flyga i dåligt väder, är trots detta ålagda mycket större omsorg om väderinformation än allmänflygarna.

Det är nödvändigt med åtminstone någon instrumentflygutbildning för alla — hastigt uppdykande dåligt väder får inte vara detsamma som omedelbar katastrofrisk. Frivilligt har genom organisationerna ordnats utbildning i en enkel metod att med hjälp av instrumenten vända flygplanet till motsatt kurs för att komma ur ett oväder, men kraven måste sannolikt sträckas längre. I USA är instrumentutbildning obligatorisk. De flygplan som finns innehåller också ofta nödvändiga instrument för blindflygning, men endast genom frivillig vidareutbildning kan allmänflygarna lära sig använda dessa.

Också radioutbildning skulle starkt öka flygsäkerheten. De flesta av klubbflygplanen har redan nu radio, och många allmänflygare kompletterar sin utbildning med radioutbildning. Steget till att göra denna utbildning obligatorisk borde inte vara långt. I den nedslående olycksfallsstatistiken från senare år har en tydlig tendens varit att de förare som flyger inom klubbarna haft större säkerhet. Under 1964 hade klubbflyget en haverifrekvens av 6 haverier per 10 000 flygtimmar mot 19 haverier per samma antal timmar inom övrigt privatflyg.

Genom att klubbarna kunnat åta sig flygsäkerhetsuppgifter och vidareutbildning har luftfartsverkets materiel på dessa områden kunnat givas mindre omfattning än vad som eljest hade varit erforderligt. KSAK kräver numera en motorflygchef och en tekniskt ansvarig för varje klubb innan denna får tillstånd till hjälpflyg, och detsamma gäller som villkor att vara med i Aeroklubbens kollektivförsäkring. Det är flygchefen och den tekniskt ansvarige man hittills sökt satsa på för att öka säkerheten. De senaste åren har KSAK efter riksdagens bifall fått medel via luftfartsstyrelsen för kursverksamhet bland dessa nyckelpersoner. Det är nödvändigt att denna verksamhet fortsätter och byggs ut.

Starka skäl talar alltså för att i den grundläggande flygutbildningen inläggs nya moment, främst instrumentflygutbildning och radioutbildning. Sedan några år har man från KSAK understrukit att alla dylika reformer först av allt förutsätter en bättre flygläro-utbildning. I dag förekommer

motorflygutbildning vid drygt tiotalet kommersiella flygskolor och 30-talet flygklubbar. Någon central utbildning av flyglärare finns inte. En kompletterande flyglärarkurs har hållits på ungefär samma sätt som i fråga om kurserna för motorflygchefer. Om man skall bygga ut flygutbildningen fordras dock att flyglärarna får större kompetens än i dag. En provisorisk flyglärarskola bör därför snarast inrättas för att sedan inom några få år bli en fast enhet när erfarenhet av organisationen vunnits. Inte minst viktigt är att flyglärarna får psykologisk utbildning, så att de kan hindra, att personer utan tillräckligt omdöme släpps ut som förare. Önskemålet om en sådan flygläro-utbildning har framförts under flera år, och det har på tyvärr alltför drastiskt sätt under samma tid besannats hur stort behovet av en förbättrad flygutbildning inom allmänflyget är.

Med hänvisning till ovanstående får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om åtgärder för central utbildning av flyglärarpersonal och därvid även beaktar möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsbefrämjande utformning samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om prövning av frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser.

Stockholm den 25 januari 1966

Stig Stefanson

Roland Lundberg