

Nr 480

Av herr Lindblad och fröken Stenberg, om en central kurs för flyginstruktörer.

(Lika lydande med motion nr 515 i Andra kammaren)

Utvecklingen inom det s.k. allmänflyget i vårt land har varit mycket snabb under 1960-talet. Antalet civila flygplan i Sverige närmar sig ett tusen, och av dessa faller nära tre fjärdedelar på allmänflyget, nämligen företrädesvis mindre flygplan hos flygklubbar, privatpersoner och affärsföretag. 1960 var antalet flygplan inom allmänflyget 380; enligt prognoser torde siffran 1975 vara omkring 2 000.

I fråga om flygtid är utvecklingen ungefär densamma. Mindre flygplan svarar för ungefär två tredjedelar av den civila flygtidsproduktionen. 1966 hade mindre svenska flygplan 500 000 starter mot 80 000 för linjefart och charter. Privatflygets flygtimmar har ungefär femdubblats på tio år. Antalet nyutbildade privatflygare per år har ungefär fyrdubblats under den senaste tioårsperioden. I dag finns över 4 000 A-certifikatinnehavare mot 700 under början av 1950-talet, då både antalet flygplan och förare under några år stagnerade. KSAK:s affärsflygutredning för några år sedan räknade med en årlig ökning av 13 procent fram till mitten av 1970-talet, bl. a. därför att Sverige tidigare fått en »relativ eftersläpning» i förhållande till en del jämförbara länder.

Frågan om allmänflygets säkerhet har mot denna bakgrund självfallet fått starkt ökad aktualitet. Antalet haverier med omkomna per 100 000 flygtimmar har visserligen gått ned till under hälften av siffrorna i början av 1950-talet. Men förbättringen faller i huvudsak på 1950-talet, medan 1960-talet visar tämligen konstanta siffror med omkring sju dödsolyckor per 100 000 flygtimmar inom privatflyget. Det är ungefär tre gånger så högt tal som för skolflyg och s.k. bruksflyg, alltså yrkesmässig flygning med mindre flygplan. Antalet dödade per 100 000 flygtimmar visar väsentligt sämre siffror, beroende på en klar tendens till fler omkomna per olycka. Detta sammanhänger med att fyrsitsiga flygplan nu är vanliga mot tidigare främst tvåsitsiga. En ökad användning av sexsitsiga flygplan kan befaras ytterligare öka tendensen till fler omkomna per haveri. År 1967 omkom 19 personer i svenska civila flygolyckor och år 1968 14 personer, samtliga inom allmänflyget. Naturligtvis kan sägas att ett tiotal dödsolyckor på en halv

miljon starter inte är alarmerande, men flygsäkerhetsarbetet måste ha en hög målsättning, särskilt för framtiden.

I en artikel om »allmänflygets säkerhet» i luftfartsverkets årsbok 1967 konstaterar byrådirektör L. Bergström att fem »männsliga faktorer» toppar orsakslistan enligt haveriutredningarna, nämligen flygning i dåligt väder, otillåten lågflygning ej orsakad av väder, otillåten avancerad flygning, bristfälliga förberedelser samt felaktigt handhavande av reglage. Först därefter kommer tekniska fel, motorstörning etc. (Han konstaterar dock att vad som bokförs som förarfel ibland bör hänföras till olämplig konstruktion, t. ex. alltför snarlika reglage för olika funktioner.) I cirka 70 procent av haverierna med omkomna har föraren en flygtid under 150 timmar.

Byrådirektör Bergström konstaterar att de svåra haverierna är koncentrerade till »sträckflygningar» och att dessa blir allt vanligare, medan mer lokalt bunden flygning tidigare dominerade. Sträckflygning ställer större krav på föraren som befälhavare. Reseflygning, gärna i sällskap med släktingar och vänner, ger problem som är nödvändiga att beakta både vid förberedelserna och under själva flygningen. Försök att påverka förarens beslut — t. ex. vid väderförsämring — ligger nära till hands, speciellt från personer utan insikt i flygsäkerhetsfrågor. Den press som situationen kan utöva på föraren leder lätt till optimistiska bedömningar av läget, underskattning av svårigheterna eller överskattning av den egna förmågan eller kanske rent av »chanstagning». Grundutbildningens målsättning måste därför vara *att utbilda befälhavare på lätta flygplan*. Detta måste gå som en röd tråd genom hela utbildningen och från början starkt betonas för eleverna. I intet fall får eleven komma till en flygning och sätta sig direkt i flygplanet, medan läraren själv svarar för alla förberedelser, vilket nu sker i alltför stor omfattning, särskilt under den första grundläggande delen av utbildningen.

Herr Bergström tänker sig flygsäkerhetsfrämjande åtgärder under fem huvudrubriker: utbildning (utbildning av flyglärare, grundutbildning av privatflygare, vidareutbildning för mörker och instrument), operativt (väderminima, flygfält, radioinformation, flygväderlektjänst), tekniskt (förarens arbetsmiljö, hjälpmedel), övrig information (nya föreskrifter, tekniska/operativa erfarenheter, utredningsresultat), gallring av förare.

Först i raden av åtgärder står alltså utbildning av flyglärare. Den tanken är flera år gammal. År 1962 oroades luftfartsstyrelsen av en markant stegring av haveristatistiken och utarbetade ett senare kompletterat program för att minska den dominerande haveriorsaken, förarfelen. I programmet ingick som en punkt undersökning av möjligheter till central utbildning av flyglärare. Frågan fördes vidare i samverkan med KSAK (Kungl. svenska aeroklubben), som via klubbar och den statligt engagerade Frivilliga flygkåren (brandflyg och civilförsvartjänst) bedriver flygsäkerhetsarbete, bl. a. med ett numera årligt statsanslag på 100 000 kr. I skolöverstyrelsens petita

1966/67 upptogs ett belopp för en försökskurs för utbildning av biträdande flyglärare. Något anslag beviljades dock inte.

I motioner till 1966 års riksdag (I: 247 och II: 317) begärdes åtgärder för central utbildning av flyglärapersonal och att man därvid beaktade möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsbefrämjande utformning (särskilt nämndes begränsad instrumentflygutbildning och möjligheten till obligatorisk radioutbildning). Flygvapenchefen biträdde dessa förslag, framför allt därför att det »förutsätter en bättre flygläraryt utbildning». Luftfartsverket fann att instrumentutbildningen ställer stora krav och kan få negativ verkan ur säkerhetssynpunkt om den inte sköts rätt. Bl. a. därför delade styrelsen motionärernas uppfattning »om behovet av en central flygläraryt utbildning». Linjeflyg ansåg också »att man bör börja med flyglärarna». KSAK underströk med skarpa motionens hemställan i detta hänseende.

Allmänna beredningsutskottet (utlåtande nr 29 år 1966) uttalade sig om den markanta stegringen av haverifrekvensen och menade att strävandena i första hand bör »inriktas på att höja standarden hos flygförarna. Härvid kommer givetvis utbildningsfrågan i förgrunden». Utskottet ansåg — utan att ta ställning till verksamheten i detalj — att »motionärernas förslag om centraliserad utbildning med inrättande av en provisorisk flygläraryt skola, som, då närmare erfarenheter vunnits, skulle kunna ombildas till en mer permanent institution, synes emellertid värt att prövas». I skrivelsen till Kungl. Maj:t gavs detta till känna. Kungl. Maj:t överlämnade därefter motioner och utlåtande till luftfartsverket och skolöverstyrelsen för kännedom och vederbörligt beaktande.

Efter förnyade kontakter med luftfartsverket återkom skolöverstyrelsen i höstas med förslag om grundläggande utbildning av flyginstruktörer. En kurs för tolv deltagare bör ordnas försöksvis under 1969/70. Kursen beräknades till sex veckor, omfattande 155 timmar, varav 35 timmar i flygplan. Den kostnadsberäknas till 104 000 kr., varav 39 000 kr. utgör avlöningskostnader. Till detta kommer 9 000 kr. i lönekostnadspålägg, alltså totalt 113 000 kr. Utbildningsministern säger i statsverkspropositionen: »Jag är inte beredd att beräkna medel till en kurs med föreliggande utformning.»

Beslutet är olyckligt. Allmänflygets expansion är sådan att medvetna insatser behövs redan för att minska haverifrekvensen så att inte antalet dödade och skadade ytterligare stiger. Frågan om flygläraryt utbildning har nu i ett halvt decennium förklarats vara den närmast liggande åtgärden. Först därefter kan frågan om ändrat och fördjupat innehåll i flygutbildningen tas upp — t. ex. inslag av instrumentutbildning, kraftigare gallring, mer betoning på befälhavarfunktionen. De agerande har förväntat resultat av de många positiva uttalandena, inte minst från riksdagen, och därför begripligt nog uppskjutit andra viktiga åtgärder. En del har dock gjorts, bl. a. vissa kompletterande kurser för nuvarande flyglärare, utarbe-

tande av en ny flyglärlärohandbok, bättre information om risker (särskilt de s. k. tolv reglerna som enligt undersökningar i USA skulle ha kunnat reducerat haverifrekvensen med 90 procent). Huvudintrycket är ändå att ytterligare förskjutning av försöksverksamheten och därmed också av en följande mer fast form för flyglärläroutbildningen frånhänder allmänflyget en åtgärd som förväntas ge en positiv »kedjereaktion» och bättre möjligheter till modernisering av flygutbildningen.

Riksdagen bör, mot bakgrund av kända och sedan lång tid redovisade fakta, bifalla skolöverstyrelsens och luftfartsverkets förslag om en central kurs för flyginstruktörer. Kostnaden, 113 000 kr., kan kanske pressas något genom användande av enklare materiel. Men framför allt synes av petitan inte framgå att de berörda organen ingalunda förutsatt att statsverket skall betala 100 procent av kurskostnaden. Med en elevavgift på 3 000—4 000 kr., kanske också besparingar genom minskat behov av framtida kompletteringsutbildning, synes ett statsbidrag på omkring 60 000 kr. möjliggöra genomförandet av kursen.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av anslaget Yrkespedagogiska instituten under utbildningsdepartementet för budgetåret 1969/70 måtte anvisa 60 000 kr. till kurs för flyginstruktörer.

Stockholm i januari 1969

Hans Lindblad (fp)

Gunvor Stenberg (m)
