

Nr 177

Av herr **Edlund m. fl.**, om *anslag till vissa flygsäkerhetsfrämjande åtgärder.*

(Lika lydande med motion nr 142 i Första kammaren)

Ett av de allvarligaste problemen i dagens samhälle är den ständigt tilltagande olycksfallsfrekvensen i trafiken. Trots att väldiga belopp årligen satsas på trafiksäkerhetens höjande, ökas nationens förluster på grund av i biltrafiken vållade person- och egendomsskador.

Inom luftfarten är flygsäkerheten ett problem som är av samma karaktär, även om det ej är av tillnärmelsevis samma omfattning. Luftfarten befinner sig emellertid i mycket kraftig expansion, enligt sakkunniga bedömare ökar den med 7—10 % årligen. Trafiksäkerhetsproblemen kommer därför även inom luftfarten att inom en snar framtid bli ett problem av stor betydelse för samhället från bl. a. nationalekonomisk synpunkt. Liksom privatbilismen utgör den dominerande delen av biltrafiken kommer den övervägande delen av luftfarten att utövas inom privatflyget. Detta framgår redan nu av utvecklingstendensen inom vårt land och bestyrks av förhållandena utomlands.

Vidare är att märka att den övervägande delen av rekryteringen till det kommersiella flyget går genom privatflyget.

För erhållande av ett flygförarcertifikat erfordras en utbildning med 30 timmars flygtid. För en yrkesflygare kräves minst 200 flygtimmar, huvudsakligen i form av ytterligare flygträning efter certifikatets avläggande. Huvuddelen av denna flygträning (som svarar mot en flygtidskostnad av 10 000—15 000 kr.) erhålles inom privatflyget. Någon annan form för erhållande av denna träning finns icke i vårt land.

Till skillnad från förhållandena inom privatbilismen är förarna på de flygplan som utnyttjas i regel icke själva flygplansägare utan anslutna till flygklubbar som äger eller genom avtal disponerar flygplan, som ställs till medlemmarnas disposition. Eftersom den helt övervägande delen av alla privatflygförare är medlemmar i olika flygklubbar — vilkas sammanlagda antal inom landet är 75 — är huvuddelen av privatflygarna och därmed de flygare som senare kommer att rekrytera det kommersiella flyget sammanhållna inom flygklubbsorganisationerna under den period då de måste fostras till förare med trafikvett (flygvett) — och då de samtidigt är mest mottagliga härför.

Förutsättningen för en sådan fostran — vilken från flygsäkerhetssynpunkt är nödvändig bl. a. med tanke på att det övervägande flertalet haverier liksom inom bilismen förorsakas av förarfel — är att flygtjänsten inom vederbörande flygklubb organiseras och övervakas på lämpligt sätt. Härför krävs i första hand en kvalificerad motorflygschef inom varje flygklubb.

Kungl. Svenska Aeroklubben har tagit som sin uppgift att genom flygklubbarnas motorflygschefer reglera flygtjänsten inom klubbarna på sätt som främjar flygsäkerheten. Aeroklubben har sålunda ordnat viss utbildning för motorflygschefer och svarar för deras tillsättande vid flygklubbarna. På grund av brist på medel har emellertid utbildningen ej kunnat bedrivas i önskad omfattning.

Med anledning härav har luftfartsstyrelsen i sitt anslagsäskande för budgetåret 1962/63 bl. a. anfört följande:

De flygsäkerhetsbefrämjande åtgärder, som ovan berörts, har följande bakgrund. Luftfartsstyrelsen har med anledning av de senaste årens ökade aktivitet inom det privata motorflyget övervägt olika flygsäkerhetsfrämjande åtgärder. Med hänsyn till att ett förhållandevis stort antal haverier förorsakas av oerfarna föräres bristande insikter i vissa riskmoment i samband med dåligt eller felaktigt planerade flygningar måste åtgärder vidtagas för att söka förbättra grundutbildningen. Det är vidare uppenbart att de nyutbildade förarna på något sätt måste övervakas särskilt under den första tiden av sin verksamhet. Åtgärder av detta slag har även vidtagits i samråd med svenska aeroklubben (KSAK) som genom sina enskilda flygklubbar bedriver s. k. »hjälpflygverksamhet» för olika allmännyttiga ändamål. Sådan verksamhet förutsätter att deltagande klubbar har en godkänd motorflygchef, som bland annat leder och övervakar de mindre rutinerade förarna. Tillgången på kvalificerade personer för denna uppgift är dock ännu mycket begränsad och en viss kompletterande utbildning av dessa motorflygchefer är av behovet påkallad.

Av de till KSAK anslutna flygklubbarna bedriver 66 klubbar motorflygverksamhet; en fjärdedel av dessa innehar skoltillstånd. Hjälpflygverksamhet bedrivs av 30 flygklubbar. (Antalet klubbar den 1 januari 1962 ökat med 6.) Förutom vid dessa klubbar finnes motorflygchefer endast vid ett fåtal andra flygklubbar. Av flygsäkerhetsskäl är det emellertid ett starkt önskemål att motorflygchef utses vid alla klubbar med motorflygverksamhet.

Behovet av kompletterande utbildning av motorflygcheferna har föranlett förslag om att dessa under styrelsens medverkan vid lämpliga tidpunkter sammandras för genomgång av i första hand flygsäkerhetsfrågor. KSAK beräknar att korta kurser erfordras med årligen sammanlagt 40—50 deltagare. Med hänsyn till restiden och resekostnader bör dylika kurser anordnas på olika platser i landet. För varje sådan kurs med ca 15 deltagare beräknas en kostnad av 5 000 kronor. Minimibehovet utgör tre kurser årligen för en kostnad av 15 000 kronor. KSAK är icke i det ekonomiska läget, att kostnaderna för berörda kurser kan bestridas från till klubbens förfogande stående medel. Angelägenheten av en ökad ledning och övervakning av privatflygarna, vilken uppgift ankommer på luftfartsstyrelsen men vilken av praktiska skäl i stor utsträckning måste delegeras till KSAK, motiverar starkt, att statsmedel ställes till KSAK:s förfogande för ändamålet. Luftfartsstyrelsen har därför beräknat medel för ändamålet å verkets driftkostnadsstat.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,
att riksdagen må medgiva att luftfartsstyrelsen må använda
15 000 kr. för här angivna flygsäkerhetsfrämjande åtgärder.

Stockholm den 24 januari 1962

Dag R. Edlund

Bo Turesson

C.-G. Enskog

Gustaf Boija

Carl Eric Hedin
