

Nr 29

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående flygutbildningen m. m.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 247 av herrar *Stefanson* och *Lundberg* och II: 317 av herr *Werbros* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller dels om åtgärder för central flygutbildning av flygläroarspersonal därvid jämväl möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsbefrämjande utformning bör beaktas, dels om prövning av frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser.

I motionerna framhålles att det s. k. allmänflyget, varmed avses mindre flygplan hos klubbar, enskilda och företag, under de senaste sju, åtta åren expanderat snabbt i vårt land. Mot 700 giltiga certifikat under första hälften av 1950-talet finns nu omkring 4 000. Flygplansparken av mindre plan har ökat från under 300 till över 600. Flygtiden har stigit från 40 000 flygtimmar 1953 till nu nära 200 000.

Den årliga besiktningen av de privata flygplanen kostar per plan 600—700 kr., en avgift som enligt motionärerna kan ses som ett sätt att låta allmänflyget bära en del av luftfartsverkets kostnader. För allmänflyget förekommer ytterligare en avgift nämligen för landning på luftfartsverkets fält, alltså i huvudsak trafikflygplatserna. Denna avgift har från den 1 februari 1966 fördubblats till 500 kr. per år, vartill kommer parkeringsavgift på 250 kr. KSAK, som är huvudorganisation för landets omkring 100 flygklubbar, har gjort en hemställan till Kungl. Maj:t om att den frivilliga flygkårens flygplan — till antalet 225 — måtte undantas från de statliga landningsavgifterna. Motivet härför är att dessa plan ställts till samhällets förfogande för sambands-, spanings- och radiakindikeringsavgifter i samverkan med civilförsvaret ävensom för skogsbrandbevakningen.

Motionärerna erinrar om att en rad svåra olyckor inom allmänflyget de senaste åren aktualiserat frågan om flygsäkerheten och påvisat behovet av en förbättrad flygutbildning. I anslutning härtill anföres att det för att få A-certifikat och rätt att flyga på egen hand inte krävs mer än 35 flygtimmar. Frågan har väckts om inte en certifikatinnehavare borde avkrävas ytterligare ett antal timmar i luften, innan han får rätt att ta med passagerare.

En A-certifikatinnehavare har inte utbildning för flygning utan sikt, och starka skäl talar enligt motionärerna för att i den grundläggande flygutbildningen inlägga nya moment, främst instrumentflygutbildning och radioutbildning. Sedan några år har man enligt motionärerna från KSAK:s

sida understrukt att alla dylika reformer först av allt förutsätter en bättre flygläroarutbildning. Någon central utbildning av flygläroare förekommer inte. Inte minst viktigt är att flygläroarna får psykologisk utbildning så att de kan hindra att personer utan tillräckligt omdöme släpps ut som förare.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion I: 247.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från chefen för flygvapnet, luftfartsstyrelsen, Kungl. svenska aeroklubben (KSAK), Linjeflyg AB och SAS. Yttrande har härjämte inkommit från Svenska privat- och affärsflygföreningen (SPAF).

Flygvapenchefen biträder motionärernas uppfattning att starka skäl talar för att i den grundläggande flygutbildningen inlägga nya moment, främst instrumentflygutbildning och radioutbildning och att detta framför allt förutsätter en bättre flygläroarutbildning. Det är, framhåller man, obestridligt att förmåga att utföra instrumentflygning och radiokommunikation i hög grad höjer flygsäkerheten.

Beträffande frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser hänvisas till en den 18 januari 1966 dagtecknad, till Konungen ställd skrivelse i ämnet från flygförvaltningen efter samråd med chefen för flygvapnet. I skrivelsen anföres bl. a. att den senaste höjningen av landningsavgifterna syntes obehövlig.

Luftfartsstyrelsen framhåller att en markant stegring av haveristatistiken inom allmänflyget i början av 1960-talet föranledde styrelsen att med början under 1962 utarbeta ett senare kompletterat program, som syftade till att med olika medel söka reducera den dominerande haveriorsaken — förarfelen. Programmet omfattar: 1. Anordnande av kurser för vidareutbildning av befintliga flygläroare; 2. Omarbetning av befintliga kursplaner för utbildning av privatflygare; 3. Införande av strängare krav på flygskolorna; 4. Anordnande av teoriexamen och kontrollflygning i luftfartsstyrelsens regi med sökande av privatflygarcertifikat; 5. Utarbetande av kompendium i läroämnet luftfartsbestämmelser; 6. Utarbetande av ny flygläroarhandbok; 7. Införande i privatflygarutbildningen av viss elementär orienterande utbildning i instrumentflygning; samt 8. Undersökning om möjligheter till central utbildning av flygläroare, då behov härför finnes.

Styrelsen påpekar vidare att intet stöd synes finnas för antagandet att gruppen förare med mindre än 100 flygtimmar skulle vara särskilt utsatt för haverier men att det vid enstaka haveritillfällen visat sig att föraren haft ganska ringa erfarenhet av den flygplantyp han flög vid ifrågavarande tillfälle eller att det varit långt uppehåll mellan flygningarna. Styrelsen överväger därför bl. a. att införa ett krav att föraren skall ha utfört ett föreskrivet minsta antal flygningar med en viss flygplantyp under den senaste tiden för att äga rätt att medföra passagerare.

Beträffande frågan om att införa en viss utbildning i instrumentflygning i den grundläggande privatflygarutbildningen erinrar styrelsen om punkten 7 i det ovan angivna programmet och anför härutinnan vidare:

Av formuleringen i motionen bibringas man den uppfattningen att motionärerna anser att varje privatflygare borde äga förmåga att flyga helt utan sikt och enbart med hjälp av instrument. För att bibringa en förare dylik förmåga krävs enligt nuvarande internationell och nationell praxis förutom en icke obetydlig teoretisk utbildning en praktisk utbildning i instrumentflygning om minst 30 flygtimmar. En dylik instrumentflygutbildning, som till sin omfattning är av ungefär samma storlek som grundutbildningen till privatflygarcertifikat, är praktiskt icke möjlig att införa som ett obligatoriskt krav för alla privatflygare. Däremot har det bedömts möjligt och ur säkerhetssynpunkt lämpligt att efter amerikansk förebild kräva en viss elementär orienterande utbildning i instrumentflygning, som skulle ge föraren förmåga att med instrumentens hjälp vända flygplanet till motsatt kurs för att komma ur ett väder med dålig sikt som han ofrivilligt råkat flyga in i. Denna utbildning skulle samtidigt syfta till att ge föraren respekt för svårigheterna att utföra instrumentflygning och för riskerna att flyga i väder med nedsatt sikt och särskilt om detta sker på låg höjd, där risken för kollision med marken eller terränghinder o. d. är stor. En sådan begränsad instrumentflygutbildning har emellertid visat sig vara en kontroversiell fråga. Motståndarna anför bl. a. att många förare kommer att lockas till att överskatta sin förmåga och avsiktligt ge sig in i dåligt väder, med haverier som följd, varför det ansetts kunna befaras att resultatet kan bli en stegrad haverifrekvens i stället för den avsedda sänkningen.

En dylik konsekvens torde emellertid kunna undvikas om utbildningen genomföres på lämpligt sätt och av härför kompetenta flyglärare. Luftfartsstyrelsen har därför ansett att innan sådan begränsad instrumentflygutbildning kan infogas i den grundläggande flygutbildningen krävs vissa förberedande åtgärder som tillgodoser detta önskemål. Anvisningar om hur utbildningen skall genomföras har uppgjorts och avses ingå i den flyglärohandbok, som f. n. är under slutbearbetning inom luftfartsstyrelsen och som kommer att innehålla dels allmänna pedagogiska anvisningar av särskild betydelse vid flygutbildning och dels detaljerade instruktioner för hur varje övning i luften skall utföras.

I motionen anföres vidare att även radioutbildning skulle öka flygsäkerheten och att steget till att göra denna utbildning obligatorisk inte borde vara långt. Detta är riktigt, men det bör i detta sammanhang observeras att möjligheten att uppehålla radioförbindelse mellan flygplan och marken är beroende av att markradiostationer finns inom räckhåll.

Vidare har behovet av att hålla radioförbindelse mellan flygplan och markstation hittills icke varit så stort inom allmänflyget. Detta behov visar dock en fortgående ökning. Tiden torde därför snart vara mogen för ett obligatoriskt krav på radioutbildning.

Liksom i Sverige har man i USA funnit att haverifrekvensen inom allmänflyget icke är tillfredsställande, och att det bedömts nödvändigt att vidtaga flygsäkerhetsfrämjande åtgärder. Vid sitt studium av hur USA angripit detta problem har luftfartsstyrelsen funnit att man i USA koncentrerar sina ansträngningar på att höja flyglärarnas standard, vilket torde vara en av de viktigaste åtgärderna för att få till stånd en standardhöjning inom den grundläggande flygutbildningen och därmed en förbättrad flygsäkerhet. Luftfartsstyrelsen har i skrivelse den 28 april 1965 till skolöverstyrelsen föreslagit att skolöverstyrelsen måtte vidtaga åtgärder för anord-

nande av en försökskurs för grundläggande utbildning av flyglärare och att skolöverstyrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1966/67 måtte begära härför erforderliga medel.

Luftfartsstyrelsen delar sålunda motionärernas uppfattning om behovet av en central flygläro-utbildning.

Beträffande frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser anser sig styrelsen höra grunda sitt yttrande på det betänkande som 1963 års luftfartsutredning enligt uppgift inom kort kommer att framlägga och finner därför tills vidare sig icke böra yttra sig i frågan.

KSAK upplyser beträffande frågan om utbildning av flygläro-personal att skolöverstyrelsen i sina anslagsäskanden för 1966/67 begärde ett belopp av 99 000 kr. för en försökskurs för utbildning av biträdande flyglärare samt att Kungl. Maj:t icke i statsverkspropositionen upplagit yrkandet. KSAK beklagar detta förhållande och understryker med stor skärpa motionärernas hemställan i detta hänseende.

Beträffande allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser finner KSAK beslutet om höjning av dessa mycket olyckligt. Avslaget ökar KSAK:s svårigheter att leda den statsnyttiga verksamhet som omfattas av skogsbrandbevakning, målflygning och verksamhet inom FFK:s ram. Denna statsnyttiga verksamhet är till stor del grundad på idealitet och personliga uppoffringar och det är alldeles uppenbart, att nya pålagor från statens sida kan äventyra de enskilda insatserna och därmed verksamheten i dess helhet. KSAK ser därför med stor glädje den föreliggande motionen och hyser den förhoppningen att den måtte leda till ett för det statsnyttiga allmänflyget positivt beslut.

Linjeflyg anför beträffande flygutbildningen bl. a.:

En väg, och en bra väg, att komma tillrätta med det ökade antalet flygolyckor inom allmänflyget är enligt bolagets mening utan tvekan att förbättra utbildningen. Motionärernas mening att man bör börja med flyglärarna delas av bolaget. Flygläraren skall ju inte enbart lära ut det manuelle flygandet, utan skall även uppfostra flygeleverna i omdöme, självkritik och ansvar. Den föreslagna centraliserade utbildningen av flyglärarna bör enligt bolagets mening ge förutsättningar för flygsäkerhetsförbättringar genom att flygläro-anspiranterna får tillgång till högt kvalificerade lärare, enhetlig praktisk och teoretisk utbildning och därmed går ut från utbildningen med goda kvalifikationer vilket kommer flygeleverna tillgodo.

I fråga om allmänflygets landningsavgifter anför bolaget bl. a.:

Om kravet på att luftfartsverket skall ha full kostnadstäckning för sin verksamhet bibehålles, anser bolaget det vara ett rättvisekrav att samtliga verksamhetsgrenar inom luftfarten påtager sig sina respektive delar av kostnaderna. Den reguljära luftfarten har enligt bolagets mening en i hög grad samhällsnyttig funktion att fylla, men belastas trots detta med avgifter på gränsen av dess förmåga. Varje ökning av dessa avgifter, som troligen skulle bli följden av att full kostnadstäckning ej togs ut av någon av flygverksamhetsgrenarna, måste bolaget med kraft motsätta sig. — — —

Enligt bolagets mening talar inga skäl mot att allmänflyget generellt skall svara för sin del av luftfartens kostnader så länge ett dylikt krav

kvarstår för trafikflyget med dess tveklöst samhällsnyttiga funktion. ———

För Frivilliga flygkårens verksamhet, som bolaget inom parentes har den största respekt för och anser vara en samhällelig beredskapsfunktion av stort värde liksom för hjälpflyg och skogsbrandbevakning bör det finnas rimligt utrymme för ersättningshöjningar som kompensation för de högre avgifterna.

SAS har anmält att konsortiet icke anser sig ha anledning framföra synpunkter på det spörsmål som framförts av motionärerna.

SPAF anför bl. a. att värdet av en centraliserad utbildning av flyglärare kan diskuteras med hänsyn till de kostnader som en sådan måste medföra. En mera ekonomisk lösning synes föreningen vara att satsa på statliga bidrag till flyglärarkurser i flygskolornas regi.

Utskottet

I förevarande motioner hemställes dels om åtgärder för central flygutbildning av flyglärarpersonal, därvid jämväl bör beaktas möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsbefrämjande utformning, dels om prövning av frågan om allmänflygets landningsavgifter på statliga flygplatser.

Vad först gäller yrkandet rörande allmänflygets landningsavgifter vill utskottet erinra om att 1963 års luftfartsutredning i samband med sin översyn av luftfartsverkets framtida ställning har att pröva riktlinjerna för verkets avgiftspolitik, därvid också frågor om landningsavgifterna på de statliga flygplatserna kommer att upptas till behandling. Enligt vad utskottet erfarit kommer utredningen att under innevarande år redovisa sitt uppdrag. Utskottet anser att resultatet av utredningens arbete bör avvaktas, innan ifrågasvarande landningsavgifter ånyo blir föremål för Kungl. Maj:ts bedömning. Motionerna bör därför i denna del icke föranleda någon riksdagens åtgärd.

Beträffande yrkandet rörande flygutbildningen vill utskottet till en början erinra om att antalet privatflygare som erhållit flygutbildning vid civila flygskolor stadigt ökat under de senaste åren. Vid mitten av 1950-talet uppgick antalet privatflygare med gällande certifikat (A-certifikat) till omkring 700 medan motsvarande antal vid det senaste årsskiftet översteg 3 900.

Detta ökade intresse för privatflyget har emellertid åtföljts av en markant stegring av haverifrekvensen. Under åren 1963—1965 inträffade enligt tillgänglig statistik sammanlagt 211 haverier inom privatflyget, varav 46 av allvarlig art med skador på ombordvarande personer och på flygplanen. Vid 15 av dessa haverier omkom sammanlagt 38 personer. Tendensen är enligt utskottets mening oroväckande, och det framstår som en angelägen samhällsuppgift att nedbringa olycksfrekvensen. Förarfelen torde utgöra den dominerande haveriorsaken inom allmänflyget, och strävandena synes därför i första hand böra inriktas på att höja standarden hos flygförarna.

Härvid kommer givetvis utbildningsfrågan i förgrunden. Åtskilligt har under de senaste åren gjorts i fråga om privatflygarnas såväl teoretiska som praktiska utbildning. Sålunda har luftfartsstyrelsen bl. a. utarbetat ett särskilt program syftande till att med olika medel reducera förekomsten av förarfel, och åtskilliga beaktansvärda initiativ har också tagits av allmänflygets egna organisationer. Det kan nämnas att därvid genomförts en effektivare kontroll av förarnas teoretiska utbildning och att en ny form har fastställts för praktiska flyg- och navigeringsprov, innebärande att proven verkställs av utvalda kontrollföreläsare i stället för såsom tidigare av vederbörande lärare. Tiden synes emellertid nu vara mogen för att i den grundläggande flygutbildningen inlägga helt nya moment såsom radio- och instrumentflygutbildning.

Beträffande instrumentflygutbildningen gäller f. n. att en privatflygares behörighet medger rätt för honom att flyga endast under dager och i väder med marksikt; han äger således icke befogenhet att flyga under sådana förhållanden som kräver blindflygning. Det synes icke realistiskt med ett obligatoriskt krav på att privatflygarna skall kunna flyga helt utan sikt och enbart med hjälp av instrument; härför skulle fordras en för den enskilde flygaren alltför betungande utbildning. Däremot synes böra övervägas att kräva en viss elementär kunskap i instrumentflygning som skulle ge föraren förmåga att med instrumentens hjälp vända flygplanet till motsatt kurs för att komma ur ett väder med dålig sikt som han ofrivilligt råkat flyga in i. Erinras må om att en dylik utbildning i begränsad utsträckning redan meddelats av allmänflygets egna organisationer.

Behovet av radioförbindelse mellan flygplan och markstation gör sig alltmer gällande också inom allmänflyget. Många privatflygare synes också komplettera sin flygutbildning med radiokunskaper. Enligt utskottets mening bör möjligheterna att göra radioutbildning obligatorisk nu övervägas. Det må i sammanhanget framhållas att de moderna planen i allt högre grad är utrustade för radio- och instrumentflygning.

Realiserandet av nu nämnda förslag till säkerhetsbefrämjande åtgärder kräver emellertid tillgång på kvalificerade lärare. Med hänsyn härtill synes det — som motionärerna och flertalet remissinstanser framhållit — naturligt att i första hand koncentrera ansträngningarna på att höja flyglärorens standard. Angeläget är att flyglärarna erhåller god flygteknisk skicklighet och goda teoretiska kunskaper om luftfartsbestämmelser, navigation, meteorologi, aerodynamik, flygplanens och flygmotorernas konstruktion och funktion etc. De bör självfallet också äga allmän fallenhet för pedagogiska uppgifter. Härvid kommer förmågan att bibringa eleverna den noggrannhet och planmässighet som krävs i samband med flygning i förgrunden.

Hur utbildningsverksamheten i detalj bör uppläggas är givetvis inte möjligt för utskottet att här taga ställning till. Motionärernas förslag om cent-

raliserad utbildning med inrättande av en provisorisk flyglärarskola, som, då närmare erfarenheter vunnits, skulle kunna ombildas till en mer permanent institution, synes emellertid värt att prövas. Möjligheten att lämna statligt stöd till befintliga flygskolor för anordnandet av kurser för flyglärare bör också uppmärksammas. Önskvärt är att vid utbildningens planläggning samarbete kan etableras mellan berörda myndigheter som luftfartsstyrelsen och skolöverstyrelsen och allmänflygets egna organisationer.

Utskottet anser det således vara befogat med en närmare granskning av de frågor som aktualiserats i denna del av motionerna. Vad utskottet anfört synes böra bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Med hänvisning till det anförda får utskottet således hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 247 och II: 317 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte giva till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 14 april 1966.

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från *första* kammaren: herrar Möller*, Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Hellebladh, Svanström, Hedlund och Nyman, fru Hultell samt herr Wååg;

från *andra* kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar, Lundmark, Haglund, Rimås, Wikner, Nilsson i Bästekille, Johansson i Växjö, fru Ekroth samt herrar Thylén och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.