

Nr 20

Försvarsutskottets betänkande med anledning av motion angående utbildningen av flygförare.

I motionen 1973:418 av herr Wååg m. fl. (s) angående utbildningen av flygförare har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en undersökning av möjligheterna att utnyttja tillgänglig kapacitet inom försvaret för att komplettera den utbildning av flygförare som bedrivs av flygklubbar och liknande.

De olyckor med mindre flygplan som förekommer och som alltför ofta synes bero på förarfel ger enligt motionärerna anledning överväga, om inte utbildningen av flygförare behöver byggas ut. Det bör i så fall kunna ske med utnyttjande av den överskotts kapacitet som – i varje fall under en betydande övergångstid – kommer att finnas tillgänglig inom den militära flygutbildningen. Motionärerna länkar sig en kompletterande utbildning för privatflygare, exempelvis i internatform vid lämplig flygflottilj.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från chefen för flygvapnet samt från luftfartsinspektionen och Kungl. svenska aeroklubben.

Frågans tidigare behandling

Allmänflygets snabba utveckling och kraven på flygförarnas utbildning har tidigare uppmärksammats i riksdagen. I ett par likalydande motioner till 1966 års riksdag (I:247 och II:317) aktualiserades frågan om flygsäkerheten. Motionärerna hemställde att åtgärder skulle vidtas för central utbildning av flygläroverpersonal, med beaktande av möjligheterna att ge den grundläggande flygutbildningen mer säkerhetsbefrämjande utformning.

Allmänna beredningsutskottet, som inhämtade yttrande från olika instanser, konstaterade i sitt utlåtande (ABU 1966:29) att det ökade intresset för privatflyget medfört en markant stegring av haverifrekvensen och fann – liksom motionärerna – att förarfelen förmodligen utgjorde den dominerande haveriorsaken inom allmänflyget. För att höja standarden hos flygförarna måste man emellertid ha tillgång till kvalificerade lärare och ansträngningarna borde därför enligt utskottet i första hand koncentreras på att höja flygläroverns standard. Motionärernas förslag om centraliserad utbildning, med inrättande av en provisorisk flygläroverkola som – då närmare erfarenheter vunnits – skulle kunna ombildas till en mera permanent institution, ansågs värt att pröva. Riksdagen beslöt att ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört (rskr 1966:163).

Frågan om utbildning av flyginstruktörer aktualiserades på nytt

genom ett par likalydande motioner till 1969 års riksdag (I:480 och II:515). Vid behandlingen av dessa motioner förutsatte statsutskottet (SU 1969:46), att Kungl. Maj:t skulle återkomma till riksdagen i frågan om och på vad sätt man – i syfte att på sikt höja säkerheten inom allmänflyget – borde anordna utbildning av flyginstruktörer. Utskottets uppfattning delades av riksdagen (rskr 1969:137).

Sedan läsåret 1970/71 har försöksutbildning av flyginstruktörer anordnats av skolöverstyrelsen i samarbete med Kungl. svenska Aeroklubben och i samråd med luftfartsverket. Tre kurser har hittills genomförts. Verksamheten, som är förlagd till Linköping och som under de två första åren administrerades av yrkespedagogiska institutionen där, administreras f. n. av lärarhögskolan i Stockholm.

Frågan om inrättande av en central flyglärarskola är fortfarande aktuell. Skolöverstyrelsen föreslog i sin anslagsframställning för budgetåret 1973/74 att frågan skulle bli föremål för närmare utredning. Genom beslut den 19 januari 1973 har Kungl. Maj:t uppdragit åt skolöverstyrelsen och luftfartsverket att utreda behovet av en central flygläro-utbildning. Samråd skall därvid ske med chefen för flygvapnet och med allmänflygets organisationer.

Remissyttrandena

Chefen för flygvapnet uppger att grundutbildningen av flygförare vid flygvapnet har reducerats med cirka en tredjedel under budgetåret 1972/73. Ytterligare minskning förutses. Den utbildningskapacitet i form av lärare, flygplan, lokaler m. m. som friställs kan delvis utnyttjas för andra ändamål.

Den av motionärerna föreslagna undersökningen fyller enligt *luftfartsinspektionen* inte det ändamål som avses. Kraven för erhållande av privatflygarecertifikat har successivt skärpts. Bl. a. har införts den bestämmelsen att privatflygare, innan de uppnått 150 flygtimmar, vartannat år skall genomgå kontrollflygning inför av inspektionen förordnad kontrollant eller flyglärare. Av grundläggande betydelse när det gäller att få till stånd en höjning av standarden hos privatflygarna har också varit strävandena att förbättra flyginstruktörernas utbildning.

Luftfartsinspektionen delar inte motionärernas uppfattning att det skulle vara relativt oerfarna förare som råkar ut för haverier och tillbud. Flertalet olyckor med privata flygplan anses i grunden bero på någon felfunktion hos föraren. Orsakerna till dessa felfunktioner är framhåller inspektionen – inte entydigt att söka i brister i vederbörandes utbildning utan också i andra orsaker såsom bedömningsfel och bristande omdöme. En ständig uppmärksamhet ägnas dessa frågor i det omfattande flygsäkerhetsarbete som bedrivs av inspektionen i samarbete med allmänflygets organisationer.

Betingelserna för civil flygning skiljer sig väsentligt från dem som gäller för militär flygning. Luftfartsinspektionen anför härom följande:

Militära piloter ledes på ett påtagligt sätt i hela sin flygverksamhet av

en flygchef och genom annan övervakning (trafikledning, vädertjänst) vid förbandstjänstgöringen, medan den civile privatflygaren har att som ansvarig befälhavare för luftfartyget själv införskaffa exempelvis väderinformationer, bedöma förutsättningarna för flygningen samt i detalj planera dess genomförande. Den militäre piloten är inordnad i ett system medan den civile piloten uppträder helt självständigt. Detta medför en helt annan målinriktning i den grundläggande flygutbildningen. På grund av att privatflygaren icke står under en flygchefs fortlöpande överinseende infördes den regelbundna kontrollflygningen bl. a. för att tillse att den civile föraren vidmakthöll och utvecklade sina kunskaper och färdigheter samt höll sig à jour med utvecklingen inom civil luftfart.

Med hänsyn till de speciella krav som gäller för civil flygutbildning och de helt skilda betingelser som gäller för militär resp. civil luftfart anser luftfartsinspektionen, att en eventuellt tillgänglig lärarkapacitet vid försvaret inte utan omfattande komplettering av lärarnas utbildning kan tas i anspråk för av motionärerna tänkta uppgifter. Försvaret kommer därvid att behöva bekosta särskild utbildning för berörd personal, anskaffa lämpliga enligt civila normer utrustade och godkända flygplan, utbildningsmateriel m. m. Eftersom det finns en betydande överkapacitet i fråga om civila flygskolor och lärare, ifrågasätter inspektionen om försvaret skulle kunna få täckning för dessa och andra med den ifrågasatta utbildningen av privatflygare förenade kostnader. Utbildningsverksamheten vid flygklubbarna sker -- framhåller inspektionen -- mera på ideella än kommersiella grunder.

Luftfartsinspektionen skulle anse det vara en oacceptabel lösning att av grundutbildningen förlägga en del till en civil flygskola och en kompletterande del till en av försvaret bedriven skola. Utbildningen måste i sin helhet bedrivas vid en och samma skola för att ge den standard som eftersträvas. Att förlägga hela grundutbildningen av civila privatflygare till militära skolor skulle av anförda skäl inte heller ge en förbättrad standard.

Kungl. svenska aeroklubben framhåller att klubben i sitt av Kungl. Maj:it understödda flygsäkerhetsarbete sedan många år arbetat för en förbättrad flygförarutbildning. Aeroklubben har därvid stödd av erfarenheter även utomlands -- funnit att den ökande haverifrekvensen inom allmänflyget i första hand borde mötas genom en förbättrad flyglärover utbildning och har för detta ändamål arbetat för en central flyglärover skola.

De tre remissinstanserna erinrar om uppdraget åt skolöverstyrelsen och luftfartsverket att i samråd med chefen för flygvapnet och allmänflygets organisationer utreda behovet av en central flyglärover utbildning.

Utskottet

Motionen tar upp frågan om förarutbildningen inom det s. k. allmänflyget. Härmed avses sådan flygverksamhet som inte är att hänföra till linjefart eller charterflyg. En stor del av olyckorna med mindre

flygplan torde enligt motionärerna bero på förarfel. Motionärerna ifrågasätter därför om inte utbildningen av flygförare genom flygklubbar och liknande behöver byggas ut och föreslår att man undersöker möjligheterna att i detta syfte utnyttja tillgänglig kapacitet inom försvaret.

Enligt vad luftfartsinspektionen uppger bedrivs all utbildning av civila flygförare vid flygskolor som är godkända av luftfartsinspektionen och av denna erhållit tillstånd att bedriva skolverksamhet. Det finns f. n. ca 70 flygskolor för utbildning av privatflygare, varav ca 25 är yrkesmässiga företag och resten är flygklubbar. Som jämförelse kan nämnas att det år 1961 fanns 34 skolor för flygutbildning i landet. Årligen utbildas i genomsnitt omkring 600 privatflygare. Eftersom det finns omkring 260 civila flyglärare är det just nu en betydande överkapacitet på området.

En viktig fråga när det gäller flygsäkerheten är kvaliteten på den utbildning som bedrivs vid de privata flygskolorna. Utskottet skall beröra ett par faktorer som är av betydelse i detta sammanhang, nämligen tillsynen över skolverksamheten och flyginstruktörernas utbildning.

För att få bedriva en privat flygskola krävs tillstånd av luftfartsverket, som också har att utfärda generella bestämmelser för verksamhetens bedrivande. Bestämmelsernas efterlevnad övervakas av luftfartsinspektionen, som bl. a. tillser att luftfartsverkets krav är uppfyllda. Dessa krav gäller både yrkesmässigt anordnade skolor och flygskolor som drivs av flygklubbar. De innebär i korthet följande:

Flygskola skall stå under ledning av en av luftfartsinspektionen godkänd skolchef, som skall inneha flyglärarkompetens och ha erfarenhet av civil flygutbildning. Skolan skall vidare ha tillgång till sådan lärarpersonal som behövs för verksamheten. Vidare skall finnas erforderlig personal eller särskilt godkänd organisation som är ansvarig för underhållet av flygmaterielen. Skolchefen åligger att ansvara för planläggning av utbildningsverksamhet och för kontroll av att denna bedrivs i överensstämmelse med gällande bestämmelser, att utöva tillsyn över lärarnas verksamhet samt att ansvara för att elev som anmäls till prov har fått utbildning i enlighet med de fordringar som luftfartsinspektionen har fastställt.

Utbildningen skall bedrivas i enlighet med utbildningsplaner som luftfartsinspektionen har fastställt för såväl de teoretiska läroämnena som den praktiska flygutbildningen. För den teoretiska utbildningen skall finnas ändamålsenliga lokaler och användas lämplig litteratur, varjämte skolan skall ha tillgång till demonstrationsmateriel såsom ritningar, planscher, film, bildband, instrument, kartmateriel m. m. För flygförberedelser och den praktiska undervisningen i flygmaterielens konstruktion och skötsel skall finnas ändamålsenliga lokaler.

Flygverksamheten skall vara förlagd till flygplats som godkänts av luftfartsinspektionen för detta ändamål. Skolflygplanen skall vara godkända för skolbruk och vara försedda med fullständig utrustning av manöverorgan och instrument såväl för lärare som elev (dubbelkommandoutrustning).

Examinering i de teoretiska läroämnena skall äga rum inför luftfartsinspektionen och det praktiska avslutande flygprovet skall ske inför en av inspektionen förordnad kontrollant (personalprovflygare).

Utskottet har inledningsvis redogjort för strävandena att förbättra flyginstruktörernas utbildning. Flygsäkerheten inom allmänflyget har vid ett par tillfällen under senare år varit föremål för riksdagens prövning. Som framgår av redogörelsen i det föregående har man inom riksdagen funnit det angeläget att söka åstadkomma en förbättring av flygförarutbildningen genom att höja flyglärarnas standard. Viss utbildning av flyginstruktörer har redan anordnats på försök. Behovet av en central utbildning av flyglärare utreds f. n. av skolöverstyrelsen och luftfartsverket i samråd med chefen för flygvapnet och med allmänflygets organisationer.

Inom ramen för den pågående utredningen bör det vara naturligt att beakta möjligheterna att utnyttja överkapaciteten inom flygvapnet. Om sådan överkapacitet – trots vad som har anförts av luftfartsinspektionen – i något avseende kan finnas lämplig att utnyttja för privatflygförarutbildningen ankommer det på de berörda myndigheterna att ta initiativ i ämnet.

Utskottet anser sig mot denna bakgrund inte böra tillstyrka ifrågavarande motion.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionen 1973:418.

Stockholm den 30 oktober 1973

På försvarsutskottets vägnar

PER PETERSSON

Närvarande: herrar Petersson i Gäddvik (m), Gustavsson i Eskilstuna (s), Gustafsson i Stenkyrka (c), Enskog (fp), Gustafsson i Uddevalla (s), Gustavsson i Ängelholm (s), Häll (s), Brännström (s), Glimnér (c), Pettersson i Lund (s), Virgin (m), Gustavsson i Nässjö (s), Germandt (c), Olsson i Kil (fp) och Runesson (s).

