SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2421

av Eric Westroth (SD)

Utbildningskrav för piloter som flyger fallskärmshoppare

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare ska krävas och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den 14 juli 2019 förolyckades åtta fallskärmshoppare och en pilot i en tragisk flygkrasch utanför Umeå.

Haverikommissionen har i sin haveriutredning slagit fast att det kraschade planet inte var behäftat med några tekniska fel. Olyckan förklaras istället, något sammanfattat, med att planet var överlastat och baktungt. Bakom förloppet ligger emellertid en rad faktorer som tillsammans bidragit till att piloten tappade kontrollen över flygplanet med en krasch som oundviklig utgång.

Enligt haveriutredningen skall piloten inte ha informerats om hopparnas vikt före flygningen. Detta har försvårat för denne att bedöma att planet var överlastat. Flygningen har dessutom försvårats av att man fått vänta med att fälla hopparna på grund av annan flygtrafik. Dessutom uppges piloten ha stigit till en högre höjd för att undvika molnen, vilket, i alla fall i teorin, kan ha satt ned pilotens arbetsförmåga på

grund av syrebrist. En annan uppgift gör gällande att den så kallade stallvarningen ljudit ett flertal gånger under de två flygningar som föregick kraschen, vilket vittnar om att planet den aktuella dagen har flugits på gränsen för sin tekniska kapacitet.

Att flyga med fallskärmshoppare är något som en del piloter ägnar sig åt på ideell basis. Man flyger fallskärmshoppare på sin fritid utan att någon ekonomisk ersättning utgår. I utbyte får piloten flygtimmar för att bibehålla eller utveckla sin färdighet. Fallskärmsklubben håller med flygplan och bränsle samtidigt som fallskärmshopparna finansierar verksamheten genom att erlägga en avgift för varje hopp de utför. Utöver ett PPL A-certifikat, alltså certifikat för privatflygning med flygplan, och 200 timmars flygtid krävs i nuläget inte att piloten har någon särskild behörighet för att flyga med fallskärmshoppare. Detta är en ordning som medför att ett orimligt stort ansvar för hur verksamheten bedrivs och vilka färdigheter piloten har vilar på respektive fallskärmsklubb och SFF (Svenska Fallskärmsförbundet). Lokala rutiner, krav och riktlinjer förekommer, men någon formaliserad utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare finns inte.

Under en flygning med fallskärmshoppare ombord tar piloten i princip oavbrutet höjd tills denne har nått uthoppshöjden. Flygplanet får arbeta under hög belastning till dess att uthoppshöjden har nåtts. Inför uthopp förbereder sig hopparna och förflyttar sig i kabinen beroende på var i kabinen uthoppet sker. Detta medför att piloten har att hantera återkommande tyngdpunktsförskjutningar. Något som är svårare ju större de är, ju mindre planet är och hur sakta planet framförs. Till detta skall man lägga att det från fallskärmshopparnas sida ofta är önskvärt med en så låg flyghastighet som möjligt då uthoppet sker samtidigt som det skall vägas mot de risker en alltför låg hastighet medför för planets flygförmåga. Därefter, när fallskärmshopparna lämnar planet, går flygplanet från att vara maximalt lastat till att vara minimalt lastat inom loppet av endast några sekunder. Något som påtagligt förändrar flygplanets flygegenskaper. Att flyga med fallskärmshoppare är, vilket framgår av ovanstående resonemang, inte helt okomplicerat. Trots detta finns idag inget formellt krav på utbildning för att utföra denna typ av flygning.

Just bristen på kompetenskrav är något haveriutredningen belyser. En av slutsatserna är därför att Easa (Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet) bör införa en formell utbildning för piloter som skall flyga fallskärmshoppare. Om man dessutom beaktar det faktum att det för en pilot med PPL A krävs olika påbyggnadsutbildningar för att exempelvis bogsera segelflygplan, flyga i mörker, flyga efter instrument eller flyga med

sjöflygplan är det inget orimligt krav att ställa. Inte minst mot bakgrund av att det i detta fall handlar om betydligt fler än bara piloten som kan förolyckas vid ett allvarligt tillbud.

I olyckan i Umeå 2019 omkom nio personer. I en liknande olycka i Finland 2014 omkom åtta personer och i ytterligare en snarlik olycka i Polen 2014 omkom elva personer. Dessa tragiska olyckor bör utgöra skäl nog för riksdagen att besluta om att låta utreda frågan om huruvida en formell utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare skall krävas. En sådan utredning skulle också ge svar på om denna typ av utbildning bör utformas av Easa och därmed bli en europeisk standard, eller utarbetas som en nationell behörighet. Utredningen skulle också kunna ge svar på om det vore möjligt att tillämpa hävdvunna rättigheter, det vill säga undantag från utbildningskravet för de piloter som redan har en gedigen och dokumenterad erfarenhet av att flyga med fallskärmshoppare. Detta i syfte att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmshoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet.

Eric Westroth (SD)