

Nr 29.

Ankom till riksdagens kansli den 24 september 1940 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statligt stöd åt segelflygningen.

(2:a avd.)

I propositionen nr 29 har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 31 augusti 1940, föreslagit riksdagen medgiva, att av de för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen till understöd åt privatflyget ett sammanlagt belopp av 60,000 kronor må få användas till understöd åt segelflygningen enligt grunder, som av Kungl. Maj:t bestämmas.

För budgetåret 1939/40 anvisades till understöd åt privatflyget ett reservationsanslag av 200,000 kronor. För samma ändamål anvisades för innevarande budgetår ett reservationsanslag av 193,000 kronor. Understödet är avsett att främja utbildning av privatflygare, därvid har förutsatts, att utbildningen skall äga rum på motorflygplan. Understödet utgår i form av såväl premier för avlagda prov som bidrag till inköp av skolflygplan enligt av riksdagen godkända grunder.

För användande av segelflygplan gälla vissa av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 11 mars 1937 meddelade bestämmelser. Vid sidan härav utfärdar svenska aeroklubben särskilda diplom, nämligen A-, B- och C-diplom, för segelflygare, som genomgått vissa prov och därvid godkänts. Reglerna för dessa prov äro internationella och tillämpas av segelflygorganisationerna i de flesta länder, där segelflyg bedrivs.

Svenska aeroklubben har hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att styrelsen måtte utverka ett belopp av 60,000 kronor till understöd åt segelflygningen. Av beloppet föreslås 11,750 kronor skola användas till utbildningspremier à högst 100 kronor samt återstoden till bidrag för anskaffande av segelflygplan. Sistnämnda bidrag förutsättas utgå med 80 procent av anskaffningskostnaden enligt följande sammanställning:

	Kronor	Kronor
5 st. Grunau Baby eller liknande à 4,000 kronor	20,000	
4 st. DFS-Olympia eller liknande à 6,000 kronor	24,000	
2 st. Goevier (2-sitsiga) à 8,000 kronor	16,000	
		<u>60,000</u>
80 procent därav		48,000

Över aeroklubbens framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat yttrande av *chefen för flygvapnet*, som däri uttalat, att statligt stöd åt segelflygningen syntes motiverat samt att i första hand åtgärder borde vidtagas i syfte att få disponera förefintlig reservation å det för budgetåret 1939/40 anvisade anslaget.

I skrivelse den 12 augusti 1940 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förordat statligt stöd åt segelflygningen i form av *dels* premier för avlagda prov, *dels ock* bidrag till inköp av segelflygplan.

Beträffande grunderna för premiers utdelande framhåller styrelsen, att då premierna huvudsakligen borde tilldelas yngre personer, syntes vissa åldersgränser böra bestämmas. Vidare borde en undersökning av de verkliga utgifterna för utbildningen vidtagas för att få fram en lämplig avvägning av premiebeloppen, därvid styrelsen förutsatte, att eleverna själva skulle vidännas viss del av kostnaderna för utbildningen. Då det belopp, som enligt aeroklubbens förslag skulle utdelas i premier, icke uppginge till mera än 11,750 kronor, torde det kunna uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med *chefen för flygvapnet* och aeroklubben utarbeta och meddela härför erforderliga villkor ävensom att fastställa de olika premiebeloppens storlek.

För anskaffande av segelflygplan föreslår styrelsen, med hänsyn till de nuvarande segelflygklubbarnas starkt begränsade ekonomiska resurser, att statsbidrag utgår med 80 procent av anskaffningskostnaden. Såsom villkor för åtnjutande av bidrag borde uppställas, att flygplanet alltid skulle hållas försäkrat till flygplanets fulla värde, samt garantier finnas för att, därest flygplanet försålles eller verksamheten nedlades eller flygplanet av annan orsak icke komme till avsedd användning, ett belopp, motsvarande statsbidraget efter med hänsyn till flygplanets användning gjord avskrivning, antingen återbetalades till staten eller också disponerades för nytt inköp för skoländamål. Dessutom borde föreskrivas, att utbetalning ej finge ske, förrän det visats, att för inköpet erforderligt belopp, utöver statsbidraget, funnes disponibelt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller vidare angelägenheten av att, därest statsbidrag skulle komma att lämnas segelflyget, en fullständig plan över verksamheten och dess organisation bleve upprättad.

Ett genomförande av det av aeroklubben framlagda förslaget, anför styrelsen slutligen, gjorde det tillika nödvändigt att räkna med en förstärkning av arbetskrafterna å luftfartsinspektionen. Då emellertid biträdande luftfartsinspektören sedan $\frac{3}{4}$ år varit inkallad till militärtjänstgöring och nyanställning av personal efter dennes vikarie icke företagits, hade styrelsen möjligheter att — så länge nuvarande inskränkningar i motorflygningen fortfore — av disponibla medel anställa en med segelflygning förtrogen arbetskraft.

Föredragande statsrådet yttrar för egen del följande.

1937 års civilflygutredning, vars betänkande låg till grund för det för 1939 års lagtima riksdag framlagda förslaget om understöd åt privatflyget, uttalade rörande frågan om statligt stöd åt segelflygningen, att utredningen ansåge

sig kunna förorda stöd åt denna endast under förutsättning, att en föregående segelflygutbildning kunde antagas medföra en förkortad och därmed förbilligad utbildning för motorflygare. Då meningarna härom bland de å området sakkunniga voro delade och utredningen för egen del på denna punkt hyste tveksamhet, ansåg sig utredningen icke böra föreslå ett statligt ekonomiskt stöd åt segelflygningen. Utredningen förutsatte, att sådan även utan ett dylikt stöd skulle kunna nå en i och för sig önskvärd utveckling. En av utredningsmännen hade emellertid på denna punkt en mot majoriteten inom utredningen avvikande mening och föreslog, att ett anslag å 20,000 kronor måtte anvisas till stöd för segelflygningens utveckling.

Vid anmälan av frågan i statsrådet (proposition nr 80/1939) uttalade min företrädare i ämbetet, att han, då viss tveksamhet syntes råda i fråga om segelflygningens betydelse för lösande av de uppgifter, som statens stöd åt privatflyget närmast toge sikte på, ansåge sig i anslutning till den av majoriteten inom 1937 års civilflygutredning intagna ståndpunkten icke kunna för det dåvarande förorda något bidrag till segelflygningens utveckling.

Under den tid som gått, sedan frågan om ett statligt stöd åt segelflygningen var föremål för övervägande från statsmakternas sida, torde uppfattningen om segelflygningens betydelse hava i viss mån ändrats. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda i sin nu förevarande framställning uttalat, att senare erfarenheter givit vid handen, att segelflygningen hade stort värde som förberedelse för utbildning till motorflygning samt att den vore ett effektivt medel för höjande av flygkännedomen inom landet. Chefen för flygvapnet har jämväl funnit skäl föreligga för ett statligt stöd åt segelflygningen. Det kan i detta sammanhang påpekas, att i åtskilliga främmande länder segelflygningen vunnit omfattande ekonomiskt och annat stöd från statsmakternas sida. I Finland, för att anföra ett exempel, antagas för närvarande inga elever till motorflygning eller aspiranter till flygvapnet, som icke genomgått utbildning i segelflygning.

Även mig synes det sannolikt, att segelflygningen äger en viss betydelse såsom en förberedelse för motorflygningen. I många hänseenden äro principerna för flygning likartade, oavsett om flygningen utföres med motor- eller segelflygplan, varför det synes mig skäligt antaga att de erfarenheter, som förvärfvas under segelflygning — i synnerhet med högvärdiga segelflygplan — kunna vara segelflygaren till gagn vid hans senare utbildning till motorflygare.

Statens stöd åt den privata motorflygningen har i huvudsak grundats på den nytta för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kan anses äga. Då av det förut anförda framgår, att segelflygningen kan anses utgöra en lämplig förberedande utbildning för blivande motorflygare, följer därav, att den också kan vara till indirekt nytta för rekryteringen av militära flygare. Jag finner därför skäl tala för, att staten under nu rådande förhållanden genom ekonomiskt stöd främjar jämväl utvecklingen av segelflygningen.

Vad angår understödets omfattning har jag intet att erinra mot det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna beloppet, 60,000 kronor. Beloppet synes böra bestridas av tidigare anvisade anslag till understöd åt privatflygningen. Understödet anser jag böra i anslutning till principerna för understöd åt motorflygningen utgå i form av premier för avläggande av vissa prov samt bidrag till inköp av segelflygplan. Beträffande de närmare grunderna för understödets utbetalande torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut sedan en fullständig plan över segelflygverksamheten och dess organisation upprättats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till styrelsens förslag om en förstärkning av arbetskrafterna å styrelsens luftfartsavdelning på grund av avdelningens ökade befattning med segelflygningen torde ställning behöva tagas först i samband med nämnda beslut. Något

särskilt anslag för ändamålet torde icke vara erforderligt, enär den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag ingående posten till grundavlöningar torde förslå till utgiftens bestridande.

Då ett stödjande av segelflygningen på sätt här förordats innebär en ändrad disposition av anslaget till understöd åt privatflyget torde frågan böra underställas riksdagens prövning.

Utskottet.

Utskottet, som finner särskilda skäl tala för att staten under rådande förhållanden genom ekonomiskt stöd främjar utvecklingen av segelflygningen, har för sin del intet att erinra mot att för ändamålet tages i anspråk ett belopp av 60,000 kronor av de till understöd åt privatflyget redan anvisade medlen. Utskottet tillstyrker jämväl, att Kungl. Maj:t må äga att, sedan en fullständig plan för segelflygverksamheten och dess organisation upprättats, fastställa grunder för beloppets användning i huvudsaklig anslutning till de i statsrådsprotokollet skisserade riktlinjerna.

Utskottet, som alltså förordar bifall till Kungl. Maj:ts förslag, hemställer,

att riksdagen må medgiva, att av de för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen till understöd åt privatflyget ett sammanlagt belopp av 60,000 kronor må få användas till understöd åt segelflygningen enligt grunder, som av Kungl. Maj:t bestämmas.

Stockholm den 24 september 1940.

På andra särskilda utskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 28.
