

Nr 80.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt privatflyget; given Stockholms slott den 27 januari 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Gerh. Strindlund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 januari 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för försvarsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 50) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till understöd åt privatflyget, beräkna ett reservationsanslag av 200,000 kronor. Sedan ärendet numera färdigberetts, anhåller jag att ånyo få upptaga detsamma till behandling.

Tidigare uttalanden i fråga om statens stödjande av privatflygningen m. m.

Under förarbetena till och i samband med genomförandet av 1936 års försvarsordning betonades såväl från 1930 års försvarskommissions som från Kungl. Maj:ts och riksdagens sida angelägenheten av en närmare undersökning av frågan om statliga åtgärder för det svenska privatflygets utveckling. Angående vad som i detta avseende förekommit torde få erinras om följande.

Försvarskommissionen anförde i sitt betänkande (statens off. utredn. 1935: 41, del IV, sid. 167 ff.) beträffande privatflygningen bland annat:

För att öka tillgången av personalreserver vid flygvapnet vore otvivelaktigt förefintligheten av en väl utvecklad och organiserad privatflygning av stort värde. I flera länder hade av bland annat detta skäl staten påtagit sig betydande kostnader för understöd åt civila flygklubbar och liknande organisationer.

I och för sig finge det också enligt försvarskommissionens mening anses vara ett statsintresse, att privatflygningen rönne uppmuntran och stöd från myndigheternas sida. Statsmakterna hade redan principiellt godtagit ett system, enligt vilket civila personer erhöles flygutbildning på statens bekostnad såsom en följd av ett värde denna utbildning ansåges hava för flygvapnet i krig. Enligt riksdagsbeslut år 1935 skulle nämligen ett antal studerande vid tekniska högskolan erhålla flygutbildning, för vilken staten påtog sig vissa kostnader.

Kommissionen hade emellertid — bland annat med hänsyn till att privatflygningens understödjande måste anses vara i lika hög grad ett civilt som ett militärt intresse — icke ansett sig böra framlägga något detaljerat förslag rörande formerna för ett dylikt understöd. Kommissionen räknade dock med att ett understödjande från statens sida kunde tänkas förekomma till de privata flygorganisationer (flygklubbar), som hade till ändamål att meddela grundläggande flygutbildning, samt att bereda utbildad personal tillfälle till flygning. Utbildningen borde vara rent flygteknisk; militära övningar eller förövningar borde icke bedrivas inom dessa organisationer. Flygvapnets reservpersonal borde därjämte i vissa fall kunna få räkna ett visst antal flygtimmar vid dessa flygklubbar såsom fullgjorda repetitionsövningar vid flygvapnet.

Därest ett statligt ekonomiskt understöd av flygklubbarna komme till stånd, borde ett dylikt statsunderstöd lämpligen utgå i form av ersättning åt klubbarna för utbildningskostnader, som nedlagts på sådana elever, som efter hand uppnått ett visst utbildningsstadium (visst antal flygtimmar). Detta antal syntes böra sättas relativt högt för att utbildningen skulle äga bestående värde. Det antal elever, vilkas utbildning sålunda helt eller delvis skulle gottgöras klubben av staten, måste givetvis bestämmas bland annat av ekonomiska synpunkter.

Privatflygarna borde vid krigstillfälle inrycka vid flygvapnet såsom värnpliktiga och därstädes bibringas den militära flygutbildningen. Det vore naturligen ett militärt intresse, att antalet privatflygare vore stort och att deras vid krigstillfälle erforderliga militärutbildning kunde göras kort. En utväg att erhålla en lämplig reserv av flygare, utöver flygvapnets oundgängligen nödvändiga reserver av fullt utbildad personal, kunde möjligen vara, att ett visst mindre antal värnpliktiga vid flygvapnet efter egen anhållan

uttoges för att — efter viss tjänstgöringstid eller vid tjänstgöringstidens slut — på statens bekostnad erhålla en kortare utbildning vid flygklubbarna.

Flygklubbarnas verksamhet borde, för den händelse statsunderstöd komme att utgå, ställas under viss statlig kontroll. En central ledning borde därför finnas, i vilken representanter för staten inginge. Detta organ borde hava till uppgift dels att tillse, att utbildning och övningar bedreves på ett ur flygteknisk synpunkt och med hänsyn till flygsäkerheten tillfredsställande sätt, dels ock att handlägga frågan rörande ett statsunderstöds användning. Då flygklubbarnas karaktär vore helt civil, borde ärenden rörande privatflygning icke handläggas i försvarsdepartementet utan i likhet med lufttrafiken hänföras till luftfartsmyndigheten.

Privatflygningen torde med all sannolikhet komma att i framtiden spela en allt större roll i olika avseenden. Såväl med hänsyn härtill som på grund av privatflygningens obestridliga betydelse för försvaret borde enligt försvarskommissionens mening frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma göras till föremål för särskild utredning.

I *propositionen nr 225 till 1936 års riksdag* angående försvarsväsendets ordnande uttalade departementschefen, att i den av honom föreslagna flygorganisationen räknats med en personalstyrka i fråga om reserver av 231 officerare, 62 underofficerare samt 32 flygingenjörer. Motsvarande antal enligt försvarskommissionens förslag vore 340, 89 och 36. Då man, fortsatte departementschefen, vore nödsakad att räkna med att en betydande del av reservpersonalen måste ingå i själva krigsflygförbanden — för att behovet av aktiv personal skulle kunna hållas så lågt som möjligt — vore det tydligt, att styrkan av den föreslagna reservpersonalen icke kunde vara tillfyllest för att under någon längre tid ersätta i ett krig uppkommande förluster. Om flygvapnet skulle givas en reservorganisation av sådan styrka, att reserverna kunde beräknas motsvara ersättningsbehovet ända till den tidpunkt, då den efter mobilisering utbildade personalen kunde stå till förfogande, så skulle detta medföra mycket betydande ekonomiska konsekvenser. Departementschefen hade därför lika litet som försvarskommissionen ansett sig kunna föreslå en dylik omfattande reservorganisation. Då emellertid flygvapnets operationsduglighet måste anses vara väsentligt beroende av tillgången på reserver, ansåge han det vara ett betydelsefullt statsintresse, att det utanför flygvapnet skapades särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning.

I anslutning till vad försvarskommissionen anfört rörande berörda fråga uttalade slutligen departementschefen, att jämväl han ansåge frågan angående privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma böra göras till föremål för särskild utredning.

Särskilda utskottet vid 1936 års riksdag yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, att utskottet, som vore av den uppfattningen, att flygvapnets operationsduglighet måste anses vara väsentligt beroende av tillgången på reserver, ansåge det vara ett betydelsefullt statsintresse, att det utanför flygvapnet skapades särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning.

Utskottet hade icke kunnat upptaga denna fråga till en mera ingående prövning. Utskottet förutsatte emellertid, att Kungl. Maj:t komme att ägna denna fråga särskild uppmärksamhet.

Genom beslut den 7 maj 1937 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem personer för att såsom sakkunniga inom nämnda departement biträda med verkställande av en utredning av frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma.

Föredragande departementschefen, på vars hemställan sagda beslut tillkom, yttrade därvid till statsrådsprotokollet — efter en redogörelse för vad i ärendet tidigare förekommit — bland annat:

Att det svenska privatflyget — med vilket uttryck avsåges den del av det svenska civilflyget, som icke sysselsattes i reguljärt trafikflyg — dithills icke nått en utveckling, som kunde anses motsvara de i många avseenden gynn samma förutsättningarna för privatflyg i vårt land och ej heller stode i proportion till privatflygets utveckling i åtskilliga andra länder, torde vara obestriddigt för en var, som närmare studerat hithörande förhållanden. Anledningarna till att privatflyget under en period, som på snart sagt alla områden av kommunikationsväsendet, däribland icke minst det civila trafikflygets, kännetecknades av en kraftig utveckling, fortfarande kvarstode på en relativt anspråkslös utvecklingsnivå, vore utan tvivel huvudsakligen att söka i ekonomiska förhållanden. Erhållandet av flygcertifikat för den blivande privatflygaren vore i regel förenat med praktiska svårigheter, tidsutdräkt och kostnader, som icke stode i rimlig proportion till det blivande ekonomiska värdet av utbildningen.

Utöver nu angivna förhållanden syntes även åtskilliga andra omständigheter för det dåvarande försvåra eller hämma utvecklingen av det svenska privatflyget. Då det torde få anses såsom ett statsintresse av stor vikt att äga tillgång till ett högt utvecklat och väl organiserat privatflyg, syntes det böra övervägas, vilka åtgärder som från statens sida borde vidtagas i syfte att främja tillskapandet av ett sådant privatflyg. Bland de åtgärder, som därvid främst borde övervägas, finge nämnas fastställande av enhetliga normer för utbildning av privatflygare. I nära sammanhang därmed stode spörsmålet om anordnande av en effektiv statlig kontroll över utbildningsverksamheten. Därtill komme frågan om behovet av ekonomiskt stöd åt denna verksamhet samt lämpligaste formen för beredande av sådant stöd.

Jämlikt Kungl. Maj:ts förenämnda bemyndigande den 7 maj 1937 uppdrog min företrädare i ämbetet åt numera landshövdingen Torsten Löfgren (ordförande), ledamöterna av riksdagens andra kammare, lantbrukaren Gustav Hjalmar Svensson i Grönvik och redaktören Allan Georg Fredrik Vougt i Malmö samt direktören Carl August Wicander i Stockholm och kaptenen i flygvapnets reserv Hans Robert Eric Cederholm att, med beaktande av vad chefen för nämnda departement till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 maj 1937 anfört, biträda med verkställande av utredning av frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma.

Sedan nämnda utredning utförts hava de sakkunniga (1937 års civilflygutredning) den 29 oktober 1938 avgivit betänkande med förslag till statliga

åtgärder för stödjande av privatflygningens utveckling i Sverige (statens off. utredn. 1938: 39). Över förslaget hava utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, chefen för försvarsstaben och chefen för flygvapnet, varjämte kungl. svenska aeroklubben och svenska flygares riksförbund var för sig inkommit med yttrande i ämnet.

Om luftfarts-certifikat.

Innan jag ingår på civilflygutredningens förslag, torde jag få erinra om vissa bestämmelser i vad avser luftfarts-certifikat.

Nu gällande bestämmelser angående minimifordringar för erhållande av luftfarts-certifikat hava utfärdats av luftfartsmyndigheten i kungörelse den 10 mars 1938, vilken trätt i kraft den 1 april 1938. Dessa bestämmelser innebära i förhållande till de tidigare bland annat betydande skärpningar i villkoren för erhållande av flygcertifikat, särskilt i vad avser minimiflygtiden för A- och B-certifikat.

Enligt förenämnda kungörelse indelas lufttrafiken i dels offentlig lufttrafik, varmed förstås befordran luftledes av personer, post eller gods, som sker mot ersättning eller som utövas av lufttrafikföretag, dels förvärvsmässig lufttrafik, varmed förstås sådan luftfart, som äger rum för industriellt eller kommersiellt bruk eller mot ersättning, utan att vara offentlig, och dels privatflygning eller sådan luftfart, som äger rum i andra än nu angivna fall. I anslutning till denna indelning finnas tre kategorier av luftfarts-certifikat, berättigande till förande av flygplan, nämligen A-certifikat för privatflygning, B-certifikat för förvärvsmässig lufttrafik och C-certifikat för offentlig lufttrafik. Den förstnämnda kategorien omfattar två olika certifikat, nämligen ensamflygarcertifikat (A: 1) och privatflygarcertifikat (A: 2). C-certifikaten indelas i certifikat för flygare i annan offentlig lufttrafik än linjefart (C: 1) och certifikat för flygare i linjefart (C: 2). A: 1-certifikatet berättigar till flygning endast inom Sverige i enlighet med de närmare föreskrifter, som angivas i certifikatet. Innehavare av sådant certifikat må vid flygning icke medtaga annan passagerare än innehavare av gällande certifikat av högre klass och denne skall därvid hava möjlighet att genom dubbelkommando ingripa i flygplanets manövrering. A: 2-certifikat äger internationell giltighet och berättigar till medtagande av passagerare utan den för A: 1-certifikatet föreskrivna inskränknungen.

För erhållande av A: 1-certifikat erfordras, bland annat, att aspiranten skall hava flugit minst 15 timmar, därav 10 timmar i dubbelkommando under ledning av flyglärare, som godkänts av luftfartsmyndigheten, och 5 timmar under skolflygning, varvid aspiranten är ensam i flygplanet. För att erhålla förlängning av certifikatet, vars giltighet är ett år, skall vederbörande under de senaste 12 månaderna hava utfört sammanlagt minst 5 timmars fullt självständig flygning såsom förare.

Minsta flygtid för erhållande av A: 2-certifikat är 25 timmar, därav 15

timmar i dubbelkommando under ledning av flyglärare, som godkänts av luftfartsmyndigheten, och 10 timmar under skolflygning, varvid aspiranten är ensam i flygplanet. För förlängning av certifikatet, som eljest förfaller efter ett år, erfordras, bland annat, att vederbörande under de senaste 12 månaderna utfört sammanlagt minst 7 timmars fullt självständig flygning såsom förare.

I detta sammanhang må erinras om att intill den 1 april 1938 endast förefanns ett slag av privatflygarcertifikat, nämligen A-certifikat. Den föreskrivna minimiflygtiden för förvärvande av detta certifikat, vilket hade internationell giltighet, var 12 timmar. För detsamma förlängning erfordrades en årlig flygtid av endast 3 timmar. Enligt de nu gällande bestämmelserna har det äldre A-certifikatet ersatts av de förutnämnda A: 1- och A: 2-certifikaten.

Grunder för stödjande av privatflyget.

1937 års civilflygutredning.

Civilflygutredningen har till en början meddelat, att innan utredningen tog slutlig ställning till de spörsmål, som innefattas i det utredningen lämnade uppdraget, utarbetade ett arbetsutskott inom utredningen förslag till vissa alternativa lösningar av frågan om statens understödjande av privatflygarnas utbildning, vilka överlämnades till chefen för försvarsstaben med hemställan, att denne ville delgiva utredningen sin principiella inställning till de olika alternativen, sedda ur försvarsväsendets synpunkt. Sedan chefen för försvarsstaben, efter att hava inhämtat yttrande av chefen för flygvapnet, inkommit med det begärda uttalandet, hade utredningen utarbetat det nu föreliggande förslaget till statliga åtgärder för stödjande av privatflygets utveckling i Sverige. Chefens för försvarsstaben och chefens för flygvapnet förenämnda yttranden, vilka äro av hemlig natur, hava överlämnats till chefen för kommunikationsdepartementet.

Utredningen, som i sin framställning med privatflygning avser endast sådan civil flygning, som ej är att hänföra till reguljär trafikflygning, har härefter anfört vissa allmänna synpunkter i fråga om privatflygets betydelse. Sålunda uttalar utredningen, att allmänt sett ett kommunikationsmedel som flyget, vilket främjar snabba förbindelser i luften på långa avstånd, måste vara av stor betydelse för utvecklingen inom vårt land med dess geografiska omfattning och förhållandevis glesa bebyggelse. Ett väl utvecklat privatflyg borde därför kunna fylla ett flertal uppgifter i såväl det allmännas som det enskildas tjänst, även om privatflyget icke inom överskådlig tid skulle få den utomordentliga betydelse inom landet, som automobilismen numera fått inom skilda områden av samhällslivet.

Hjälpflyget är sålunda enligt utredningen ett område, inom vilket privatflyget har en viktig uppgift att fylla. Med hjälpflyg avses därvid ett utnyttjande av flygplan för lösande av olika humanitära uppgifter, exempelvis bispringande av enskilda personer eller befolkningsgrupper, som äro i nöd-

ställd belägenhet och som på grund av olika omständigheter befinna sig i ett mer eller mindre isolerat läge. Utredningen anför i anslutning härtill:

Det slag av hjälpflyg i nu angiven betydelse, som blivit särskilt uppmärksammat, utgör ambulansflygningen. Hittills har denna huvudsakligen ombesörjts med flygplan stationerade å Frösön, i Boden respektive vid Hägernäs. Flygningarna från Frösön hava utförts med ett helt nyligen totalhavererat flygplan, vilket inköpts huvudsakligen med statsmedel och varit stationerat vid Jämtlands flygflottilj. I Boden hava flygningarna under flera år utförts med ett svenska röda korset tillhörigt sjuktransportplan, som för ändamålet ställts till försvarsväsendets förfogande. Numera har detta ersatts med ett nytt, för donationsmedel inköpt flygplan, samtidigt som det gamla planet därstädes ställts i reserv. Underhålls- och driftkostnaderna för dessa flygplan hava bestritts i sin helhet från särskilt anslag under femte huvudtiteln. Det vid Hägernäs stationerade flygplanet har anskaffats för statens räkning med anlåtande av dels arbetslöshetsmedel, dels ock lotterimedel, som tidigare för ändamålet anvisats svenska skärgårdsförbundet. Enligt överenskommelse skola driftkostnaderna för detta flygplan, vilket tagits i bruk med ingången av år 1935, bestridas av vederbörande lands- eller enskilda i form av avgifter för planetens begagnande, medan underhållskostnaderna skola täckas till ena hälften av Stockholms stad och Stockholms läns landsting samt till andra hälften av staten.

Ambulansflygning med privata flygplan har även planlagts av svenska aeroklubben. I detta hänseende har samarbete kommit till stånd mellan flygklubbar och svenska röda korset. Som en följd av detta samarbete har från två håll, nämligen från Norrköping och Stockholm, begärts understöd för anskaffande eller ombyggande av privata flygplan för att kunna medföra bår. I båda fallen har från röda korset och enskild donator kunnat tryggas dylikt understöd. Dessa plan stå numera till tjänst mot taxa, som är beräknad efter självkostnadspris.

Även i de fall, då de lokala förhållandena äro sådana, att start och landning med flygplan erbjuda särskilda svårigheter eller över huvud icke kunna äga rum, kan hjälpflyget understundom vara till nytta. Sålunda kunna isolerade personer undsättas genom att från flygplan med eller utan hjälp av fallskärm nedkastas förnödenheter och proviant av olika slag samt erforderliga meddelanden. En dylik form av hjälpflyg förekom bland annat under den starka vintern 1928/1929, då ett stort antal fartyg lågo fastfrusna i isen runt vissa delar av Sveriges kuster. Vid detta tillfälle organiserades genom medverkan från flygvapnets sida särskild flygspaning och överbringades från flygplan proviant till fartygsbesättningarna. Vidare har vid några tillfällen befolkningen å vissa öar i skärgården, vilka på grund av isförhållanden varit avstängda från direkt förbindelse med fastlandet, undsatts från luften med proviant och dylikt. Bland ytterligare exempel, då hjälpflyg av nu angivet slag kommit till utförande, kan nämnas den undsättning från luften, som flygambulansen från Boden utförde under vintern 1938, då den vid det pågående dammbyggnadsarbetet vid Suorva sysselsatta arbetarstyrkan på omkring 140 man, som genom svåra väderleksförhållanden isolerats från yttervärlden och till följd därav led brist på livsmedel, tillfördes dylika medelst flygtransport.

Ett annat område, inom vilket privatflyget under vissa förutsättningar kan fylla en uppgift, utgör flygspaning efter i fjälltrakterna under vintern försvunna personer. För undsättningsarbetet i Jämtlandsfjällen är sedan några år ordnat genom särskilt organiserade skidlöparpatruller. Innan en skidpatrull kommit i gång med spaningar efter någon försvunnen, kan emeller-

tid ett flygplan, därest väderleksförhållandena så medgiva, hinna utföra en förberedande undersökning av de områden, inom vilka den försvunne kan antagas befinna sig. Vidare kan transport flygledes av i fjälltrakterna skadade personer stundom innebära fördelar. Flygning av nu berört slag har i viss utsträckning under senare år utförts av ett par privata flygare, som vissa tider under vintern varit förlagda i Jämtlands fjälltrakter. Enligt vad som uppgivits hava representanter för turistintressena i Jämtland och Härjedalen samt svenska aeroklubben för avsikt att i samarbete till kommande vintersäsong söka organisera flygspaning i fjälltrakterna för att vid behov kunna tagas i anspråk.

Civilflygutredningen framhåller härefter vissa uppgifter inom skogsvårdens område, för vilkas lösande privatflyget kan tänkas bliva av betydelse. Härom anför utredningen:

En form av privatflygning, som ännu icke torde hava praktiserats i Sverige men som särskilt i Amerikas förenta stater visat sig vara till nytta, nämligen bevakningsflygning för upptäckande av skogsbrand. En effektiv bevakning från marken av omfattande skogsområden är i allmänhet förenad med stora svårigheter. Vid spaning från flygplan föreligga däremot stora möjligheter att på ett tidigt stadium upptäcka eldfara. I samband med pågående släckning av skogseld i avlägset belägna skogsområden, till vilka saknas tillfredsställande vägförbindelser, uppstå ofta svårigheter att förse släckningsmanskapet med proviant och andra förnödenheter. Med hjälp av flygplan torde emellertid dessa svårigheter i allmänhet kunna lösas på ett tillfredsställande sätt, genom att de erforderliga förnödenheterna flygledes transporteras till eldsläckningsplatsen och där överbringas med eller utan hjälp av fallskärmar, beroende på det slag av varor, varom fråga är.

I skogsvårdens intresse kan vidare flygplan användas för desinficering av skogsområden, som äro angripna av skadegörande insekter. Det finnes nämligen numera möjligheter att å flygplan fästa relativt enkla apparater, som vid överflygning av de hotade skogsområdena kunna belägga dessa med gaser, vilka döda de skadegörande insekterna eller hämma deras vidare utveckling. Även om denna metod för bekämpande av skadeinsekter ännu icke kommit till användning inom vårt land, torde emellertid utländska försök hava visat, att stora ekonomiska värden kunna räddas genom dylik gasbeläggning.

Vidare uttalar utredningen, att isspaning i vissa fall med fördel kan ske från flygplan till hjälp för isbrytarnas arbete.

En utveckling av privatflyget inom, bland annat, områden av här antytt slag anser utredningen möjlig och ur olika synpunkter önskvärd. I samma mån som privatflygets möjligheter till praktiskt utnyttjande inom olika områden mera allmänt vunne erkännande torde, fortsätter utredningen, även kunna antagas, att nya eller ökade uppgifter för privatflyget komme att erbjuda sig. Sålunda torde, bland annat, kunna förväntas, att privatflyget, i likhet med vad som skett i vissa främmande länder, komme att i viss utsträckning tagas i anspråk av särskilt större affärs- eller industriföretag för snabb befordran av såväl personer som vissa varuslag ävensom för lösande av andra med affärs- eller industrirörelsen sammanhängande uppgifter.

De olika former av privatflygning av nyttighetskaraktär, som nu berörts, hade, meddelar utredningen, i den mån de över huvud förekommit här i lan-

det, hittills med få undantag utförts av militärflygare, d. v. s. flygare med lång och kvalificerad flygutbildning. Att privatflygarna hittills endast i undantagsfall tagits i anspråk för flygning av ifrågavarande slag torde, anför utredningen, sammanhänga med, bland annat, den omständigheten, att flygningarna ofta måste försiggå under mer eller mindre ogynnsamma förhållanden och därför för sitt planerliga genomförande i allmänhet erfordrade en större flygvana och skicklighet än vad privatflygaren med nu tillgängliga utbildningsmöjligheter i regel kunde förvärva.

I det föregående hava berörts vissa områden av civil karaktär, inom vilka privatflyget har eller kan tänkas få vissa uppgifter att lösa. Ett starkt utvecklat privatflyg har emellertid, uttalar utredningen, en väsentlig betydelse ur försvarsberedskapssynpunkt. Härom anför utredningen:

Med hänsyn till de stora personalförluster, som för flygvapnets del kunna beräknas inträffa efter ett krigsutbrott, är det nämligen av största vikt för flygvapnet att äga tillgång till ett tillräckligt antal väl utbildade privatflygare, vilka på kortast möjliga tid kunna utbildas till militärflygare för ersättande av avgången av flygare vid krigsflygförbanden. I det av 1930 års försvarskommission avgivna betänkandet uttalades också, bland annat, att en av de grundläggande fordringarna på en effektiv flygvapenorganisation vore, att flygvapnet kunde repliera på ett civilt flygintresse inom landet. Härigenom skulle i fred flygmaterielens produktion och personalens rekrytering underlättas, varjämte ett underlag skulle skapas för det viktiga ersättningsväsendet för personal och materiel i krig.

Ett utvecklat privatflyg innebär vidare ett stärkande indirekt av landets försvarsberedskap på så sätt, att antalet flygplan ökas. En dylik ökning bör för flygvapnets del vara av stort värde, enär flygvapnets uppsättning i fredstid av skolflygplan icke torde vara tillräcklig för att vid mobilisering helt täcka det då föreliggande behovet av flygplan för utbildning av nya flygare. Detta behov blir säkerligen betydande dels på grund av det stora antal nya flygare, som erfordras för att täcka personalförlusterna, dels ock med hänsyn till de stora påfrestningar, som flygmaterielen utsättes för till följd av den forcing, under vilken utbildningen torde komma att äga rum. I den mån flygvapnets egen materielreserv sålunda icke förslår, måste därför flygvapnet — i avvaktan på att nya skolflygplan hinna tillverkas — taga i anspråk sådana, som användas i privatflyget.

Enligt vad utredningen inhämtat, bland annat genom besök vid de tre enskilda företagen inom landet, där flygplantillverkning äger rum, förekommer tillverkning av flygplan för privata ändamål för närvarande vid endast ett av företagen samt där försöksvis och i relativt obetydlig omfattning. I samband med förenämnda besök inhämtade emellertid utredningen, bland annat, att inom de tre företagen hystes intresse för tillverkning av flygplan, lämpade för privatflygning. Då en tillverkning av enstaka exemplar av flygplan ställer sig relativt dyrbar med hänsyn till de stora engångskostnader, som äro förbundna med tillverkning av viss flygplantyp, torde för kostnadernas nedbringande erfordras, att en tillverkning i serie kan komma till stånd. Från företagens sida uttalades vidare, att en förutsättning för ett påbörjande av dylik serietillverkning vore, att avsättning av tillverkningen kunde med sannolikhet påräknas. Då en väl rustad inhemsk flygindustri är av väsentlig betydelse särskilt ur försvarsberedskapssynpunkt är det även av hänsyn till det nu anförda önskvärt, att privatflyget utvecklas.

Utredningen framhåller härefter, att privatflyget kunde vara till gagn icke endast för flygvapnets del utan även för andra delar av riksförsvaret. Härom anför utredningen:

Sålunda kunna inom luftförsvaret vissa uppgifter under fredstid, vilka nu huvudsakligen ombesörjas av militärflygare, i viss utsträckning med fördel anförtros åt privatflygare. Detta gäller särskilt uppgifter i samband med den betydelsefulla utbildningen av personal till luftbevakning och luftvärnstjänst. För ett rationellt bedrivande av denna utbildning erfordras nämligen, bland annat, tillgång på flygare jämte flygplan, vilka kunna göra tjänst såsom flygmål för övning i spaning efter fientliga flygföretag och för riktningsovningar. Flygvapnet torde, särskilt under nu pågående utbyggnadsperiod, hava vissa svårigheter att i önskvärd utsträckning tillhandahålla flygare och flygplan. Det torde därför vara av vikt, att privata flygare och flygplan i erforderlig omfattning finnas att tillgå för nu ifrågavarande uppgifter. Ett deltagande från privatflygarnas sida i samövningar med luftförsvaret i nu berörda hänseenden, vilket emellertid förutsättes kunna ske endast av flygare med en relativt kvalificerad utbildning, medför även för flygarna vissa fördelar, i det de erhålla — förutom en allmän flygträning — även en utveckling av sin färdighet i orientering från luften.

Även ur den synpunkten, att kostnaderna för luftvärns- och luftbevakningsutbildningen skola kunna nedbringas, är en medverkan från privatflyget önskvärd. Kostnaden per timme för målflygning i den mån den utföres av militärflygare är nämligen tämligen hög, beroende på att flygvapnets flygmateriel på grund av sina särskilda militära uppgifter i allmänhet är relativt dyrbar i drift. Då luftvärnets och luftbevakningens behov av flygmål är stort både i avseende å antal flygplan och antal flygtimmar, skulle därför en användning av privatflygplan av lättare och billigare typ medföra betydande fördelar ur kostnadssynpunkt. Särskilt för den frivilliga luftvärnsutbildningen, som har att röra sig med tämligen små medelstillgångar, ihopbragta delvis på frivillighetens väg, torde ett förbilligande av målflygningen vara av stor betydelse. Ur kostnadssynpunkt är det vidare av vikt, att de såsom flygmål erforderliga planen finnas disponibla på luftvärnsavdelningens övningsort. Därigenom vinnes, dels att all flygtid kan utnyttjas, i det att dödligt under flygning till och från orten bortfaller, dels att överenskommelser om flygvägar m. m. lättare kunna göras och dels att lämplig väderlek bättre kan utnyttjas och flygning under otjänlig väderlek undvikas.

I detta sammanhang anför slutligen utredningen, att anledningen till att det svenska privatflyget hittills icke nått den omfattning, som erfordrades för tillgodoseende av nu angivna allmänna synpunkter främst torde vara de väsentliga kostnader, som vore förenade med en rationell flygutbildning samt med erforderlig flygmaterielanskaffning. Även bristen på lämpliga flygplatser torde hava inverkat. Därest man skulle kunna förutsätta en utveckling av privatflyget i önskvärd omfattning, torde det därför vara nödvändigt, att staten i lämplig form lämnade sitt stöd därtill. Det berättigade häri hade jämväl av statsmakterna principiellt erkänts.

Med hänsyn till vad i det föregående anförts finner utredningen sig böra tillstyrka åtgärder för stödjande från statens sida av privatflygets utveckling inom landet.

I första hand anser utredningen statens stöd böra inriktas på åtgärder för underlättande av privatflygarnas rationella utbildning. Härför talade, anför

utredningen, såväl civila som militära skäl. De civila skälen hänföde sig till angelägenheten av att underlätta en sådan utbildning, som med hänsyn till flygväsendets fortgående utveckling och de i följd därav allt mer skärpta kraven på förarna kunde tillgodose trafiksäkerhetens krav. Vidare måste det även ur allmän synpunkt vara av vikt, att på nyss antytt sätt utbildade privatflygare i erforderligt antal funnes tillgängliga för olika slag av sådan civil flygning, som kunde anses vara av samhällelig betydelse, exempelvis hjälpflygning, ävensom för den allttjämt växande civila trafiken av nyttighetskaraktär i övrigt.

Ett underlättande av utbildningen till privatflygare anser utredningen kunna även med säkerhet antagas stimulera till ökad privat flygverksamhet, vilken i sin tur borde kunna stödja den inhemska flygindustrien, vars betydelse för landet ur olika synpunkter vore uppenbar.

I fråga om de militära skälen för privatflygningens stödjande anför utredningen:

Beträffande de militära skälen har chefen för flygvapnet i sitt förutnämnda, till utredningen överlämnade yttrande närmare utvecklat flygvapnets ståndpunkt. Härav framgår bland annat, att det för flygvapnet är av väsentlig betydelse att vid krigstillfälle äga tillgång till ett så stort antal i erforderlig grad utbildade privatflygare, att dessa kunna kontinuerligt ersätta avgången vid krigsflygförbanden av redan under fredstid militärt utbildade flygare. För att en privatflygare skall kunna tagas i anspråk för nämnda ändamål erfordras längre eller kortare tids militär utbildning, beroende på vederbörandes utbildningsstandard vid mobilisering. I en i yttrandet intagen tablå anges det beräknade behovet av antalet privatflygare för en kontinuerlig ersättning på sätt nyss nämnts. Flygarna hänföres enligt tablå till fem kategorier (I—V), schematiskt bestämda med hänsyn till vederbörandes sammanlagda flygtid vid mobilisering, varjämte för kategorierna III—V förutsatts vissa speciella prov, för kategori V bland annat flygning med flygplantyper med en motorstyrka av minst 300 hkr.

För flygare i kategori I (minsta flygtid 25 timmar) beräknas efter mobilisering relativt lång tids fortsatt utbildning erforderlig, för att flygare skall kunna insättas i krigsflygförband, vilket å andra sidan innebär, att hans föregående civila flygskicklighet i relativt liten grad kommer att förkorta den utbildning för ifrågavarande ändamål, som erfordras för en person utan föregående flygkunskap. Vederbörandes militära användbarhet beräknas där efter växa i varje ny kategori. Sålunda utgår man exempelvis från att en flygare, hänförlig till den högsta kategorien eller den V:e (minsta flygtid 140 timmar), skall kunna vid mobilisering direkt hänvisas till den speciella militära flygslagsutbildning, som utgör den sista etappen, innan eleven kan insättas i krigsflygförband. Tablå anger det behövlige antalet flygare i varje särskild kategori. I anslutning till tablå har vidare en plan för rekryteringen av de olika kategorierna skisserats, vilken plan bland annat förutsätter tillförsel under en tidsperiod av sju år av visst antal flygare varje år i de olika kategorierna. Utbildningen har beträffande varje flygare tänkts ske successivt under fem till sju år.

Utredningen anför härefter, att utredningen sökt finna en lösning, som i möjligaste mån skulle tillgodose såväl de civila som de militära synpunkterna. Härvid vore emellertid att märka, fortsätter utredningen, att, därest man

skulle helt tillgodose sistnämnda synpunkter, detta skulle nödvändiggöra åtgärder i fråga om antalet utbildade flygare och utbildningens omfattning, särskilt i fråga om flygtid, som knappast kunde anses ur allmän civil synpunkt motiverade. Skulle föreliggande fråga över huvud lösas i den ordning, som enligt utredningens direktiv förutsattes, d. v. s. på civil väg, måste därför en skäligen jämkning mellan civila och militära synpunkter ske. Utredningen ville i detta sammanhang uttryckligen betona, att utredningen vid bedömning av föreliggande fråga utginge från relativt normala förhållanden och en utveckling, sedd på längre sikt, samt att utredningen icke ansett sig böra ingå på spörsmålet, vilka åtgärder, som ur försvarsberedskapssynpunkt kunde omedelbart erfordras i anledning av utomordentliga situationer.

Utredningen har med nu angivna ståndpunkt funnit följande åtgärder vara ur båda intressesynpunkterna motiverade, nämligen stödjande av

1) en rationell utbildning av ett lämpligt antal personer årligen till kompetens för internationellt privatflygarcertifikat (A: 2);

2) en fortsatt central utbildning årligen av ett begränsat antal privatflygare, vilken utbildning skulle avse bland annat instrumentflygning med flera kvalificerade kunskaper, som civila flygare för närvarande i regel icke äro i tillfälle att inhämta och som skulle göra dem kompetenta för mera krävande civil flygning samt öka deras användbarhet för militär flygtjänst;

3) flygplananskaffning för skoländamål; samt

4) träningsflygning i viss omfattning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet.

Yttranden.

Chefen för försvarsstaben har erinrat om att han i utlåtande den 26 april 1938 över en av svenska aeroklubben gjord framställning om visst statsanslag samt i yttrande den 10 september 1938 till civilflygutredningen över av utredningen framlagda alternativa förslag till lösning av frågan om statens understödjande av privatflygarnas utbildning framhållit vikten av att åtgärder snarast vidtoges för att understödja privatflygningen och därigenom förbättra i främsta rummet flygvapnets personella försvarsberedskap. Då i det nu föreliggande betänkandet försvarsberedskapssynpunkterna i princip syntes hava blivit beaktade, hade chefen för försvarsstaben icke något att erinra mot de föreslagna formerna för statsunderstöd till privatflygningens utveckling.

Chefen för flygvapnet säger sig icke vilja bestrida, att privatflygningen kan få en ökad betydelse ur civil synpunkt, när denna flygning erhåller en ökad omfattning och framför allt, då utbildningens kvalitet förbättrats. Det vore dock uppenbart, fortsätter chefen för flygvapnet, att de av utredningen framlagda civila uppgifterna för privatflyget på intet vis vore av den natur, att de i och för sig kunde utgöra motiv för en årlig flygutbildning i den omfattning, som civilflygutredningen förutsatt. Denna utbildning skulle, om

den motiverades med de civila uppgifterna, i huvudsak innebära ett självändamål. Det syntes ej heller vara förenligt med en sund ekonomi att stödja privatflyget huvudsakligen i avvaktan på de »nya eller ökade uppgifter», som eventuellt kunde framkomma, då privatflygets möjligheter bleve mera allmänt kända. Privatflygutbildningens viktigaste uppgifter måste åtminstone för närvarande anses ligga på det militära området. Detta faktum medgäves även i viss mån av utredningen, som framhållit, att ett starkt utvecklat privatflyg hade en väsentlig betydelse ur försvarsberedskapssynpunkt.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser chefen för flygvapnet det vara av vikt att finna en sådan form för privatflygningens organisation, att de militära intressena kunna tillgodoses samtidigt som man förbereder och möjliggör privatflygningens uppgifter på det civila området. Chefen för flygvapnet uttalar i samband härmed, att de militära och de civila intressena icke stå i strid med varandra utan samtidigt kunna väl tillgodoses.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansluter sig till de av civilflygutredningens anförda skälen för ett stödjande av privatflyget samt anför:

Det måste anses vara av stor betydelse särskilt för vårt land med dess geografiska struktur och omfattning samt demografiska förhållanden, att den civila flygverksamheten utvecklas till ett mera allmänt använt kommunikationsmedel samt att såsom ett led häri privatflygningen stödjdes. Statens stödjande verksamhet synes därvid i första hand böra inriktas på ernåendet av en god civil flygutbildning, så att trafiksäkerheten i luften i möjligaste mån blir tillgodosedd. Med hänsyn till de avsevärda kostnader, som äro förenade med en sådan utbildning, synes det erforderligt, att staten på detta område träder emellan. Beträffande de militära skälen för ett stödjande av civilflyget vill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen särskilt framhålla, hurusom det måste anses vara av stort värde för staten att vid krigstillfälle äga tillgång till en reserv av väl utbildade civilflygare.

Statskontoret har för sin del icke funnit de skäl övertygande, som de sakkunniga anført för att det ur allmän civil synpunkt skulle vara påkallat att vidtaga åtgärder från statsverkets sida för stödjande — åtminstone i den utsträckning som i betänkandet föreslagits — av privatflyget. Däremot anser ämbetsverket det ur försvarsberedskapssynpunkt vara ett statsintresse av vikt, att vid ett krigsutbrott tillgång finnes å ett tillräcklig antal väl utbildade privatflygare, vilka på kortast möjliga tid kunna utbildas till militärflygare för ersättande av avgången av flygare vid krigsflygförbanden.

Från dessa utgångspunkter har statskontoret ställt sig tveksamt inför de sakkunnigas förslag till åtgärder på förevarande område. Ämbetsverket ifrågasätter, huruvida icke nyssnämnda behov av flygkunnig personal för flygvapnets del på ett naturligare och mera ändamålsenligt sätt skulle kunna tillgodoses därigenom, att erforderligt antal värnpliktiga årligen i samband med värnpliktstjänstgöringen gäves flygutbildning i lämplig omfattning. Enligt statskontorets mening borde en i denna ordning meddelad utbildning ur militär synpunkt bliva av större värde än den utbildning, som skulle kunna erhållas vid de av de sakkunniga åsyftade flygskolorna.

Därest emellertid en lösning av förevarande spörsmål icke skulle anses kunna komma till stånd på den sålunda antydda vägen, vill statskontoret icke göra erinran mot att utbildningen av privatflygare understödjes efter i huvudsak de linjer, som de sakkunniga uppdragit.

Svenska aeroklubben anför, att den helt anslöte sig till de synpunkter, som av utredningen framlagts beträffande dels privatflygningens betydelse, dels ock grunderna för statens stödjande verksamhet i och för privatflygningens utveckling inom landet. Privatflygningen i Sverige hade intagit och intoge alltjämt en ytterst blygsam plats i samhällslivet, trots att det förefunnes ett brinnande intresse bland ungdomen, och trots att det i många avseenden föreläge gynnsamma förutsättningar för privatflyg. Anledningen härtill torde närmast vara att söka i de ekonomiska förhållandena samt den ringa uppmuntran och det ringa stöd, som — i motsats till inom flertalet andra länder — privatflygningen hittills hos oss rönt från statsmakternas sida.

Under de två sistförflutna åren hade, fortsätter klubben, denna med stöd av i stort sett frivilligt arbetande krafter och enskild offervillighet sökt hålla den privata flygverksamheten vid liv. Klubben hade därunder städse hyst den fasta förvisningen, att statsmakterna med hänsyn till privatflygningens samhällsnyttiga karaktär inom en snar framtid skulle komma att vidtaga ekonomiskt stödjande åtgärder, samt att det organisatoriska förarbete, som klubben utfört, och de erfarenheter, som den samlat, utgjorde en solid grund för verksamhetens bedrivande i framtiden.

Svenska flygares riksförbund, som i sig innesluter representanter för flygningens olika verksamhetsområden i Sverige, anför, att enligt förbundets mening de i utredningen föreliggande spörsmålen blivit behandlade på ett sakligt och förutsättningslöst sätt. Med hänsyn emellertid till att de med utredningen sammanhängande militära synpunkterna på föreliggande problem borde bedömas av vederbörande militära myndigheter, ansåge sig förbundet icke böra göra något uttalande i dessa hänseenden annat än såtillvida, att varje statligt understödjande av privatflygningen i Sverige, vilken form eller omfattning understödet än finge, borde på ett möjligast effektivt sätt komma försvaret tillgodo vid mobilisering. Denna åsikt syntes också hava blivit beaktad, i det utredningen ifråga om alla viktigare detaljer uttalat, att de borde närmare bestämmas och utformas av luftfartsmyndigheten i samråd med chefen för flygvapnet.

I det följande kommer jag att under särskilda avdelningar av framställningen lämna en närmare redogörelse för civilflygutredningens förslag om stödjande av utbildning av ett lämpligt antal personer till kompetens för A:2-certifikat, av flygplananskaffning för skoländamål samt av träningsflygning i viss omfattning för bibehållande och utveckling av förvärvad flygskicklighet.

Vad angår förslaget om inrättande av en statlig central flygskola har chefen för flygvapnet i sitt utlåtande framlagt ett förslag till en dylik skola, vil-

ket i viktiga hänseenden skiljer sig från det av utredningen förordade. Chefen för försvarsstaben har i princip anslutit sig till detsamma. Såsom av det följande framgår är jag icke beredd att för närvarande framlägga förslag ifråga om en statlig central flygskola. Jag anser mig emellertid böra, innan jag redogör för min allmänna inställning till privatflyget och frågan om grunderna för statens stödjande av detsamma, i förevarande sammanhang lämna en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i utredningens förslag till central flygskola och de till stöd därför anförda skälen samt för de över förslaget avgivna yttrandena. Beträffande de närmare detaljerna i förslaget torde jag få hänvisa till utredningens betänkande.

Statlig central flygskola.

1937 års civilflygutredning.

Civilflygutredningen anser utbildning till A:2-certifikat icke medföra tillräcklig kompetens för flygningar, vilka måste fullgöras även under svåra förhållanden, såsom vid mörker, dimma och besvärlig orientering. För tillfredsställande trafiksäkerhet måste därvid, anför utredningen, krävas en avsevärt mera kvalificerad utbildning än som inginge i fordringarna för A:2-certifikatet. För privatflygarens användbarhet för militär flygtjänst vore vidare en kvalificerad utbildning av största betydelse. Då för närvarande betydande svårigheter föreläge att erhålla en dylik utbildning, ansåge utredningen det angeläget, att från statens sida åtgärder vidtoges för att underlätta utbildningen.

Efter övervägande av skilda förslag och med särskilt beaktande av vad chefen för flygvapnet anført rörande värdet av en till tiden koncentrerad utbildning har utredningen ansett det föreliggande spørsmålet kunna med skäligt tillgodoseende av såväl de civila som militära intressesynpunkterna lämpligen för närvarande lösas på det sätt, att en fortsatt koncentrerad utbildning av ett lämpligt antal innehavare av A:2-certifikat genom statens försorg och på dess bekostnad anordnas vid en central flygskola. Denna skulle stå under luftfartsmyndighetens omedelbara tillsyn och alltså bliva av rent civil karaktär men samråd beträffande bland annat utbildningsplaner skulle äga rum med chefen för flygvapnet. Utbildningen skulle åtminstone till en början läggas så, att eleven bleve kompetent att avlägga de praktiska och teoretiska prov, som erfordrades för erhållande av certifikat för förvärvsmässig lufttrafik, d. v. s. B-certifikat. Flygtimantalet för utbildningskurserna vid den centrala skolan skulle utgöra 65, så att eleven vid kursens avslutande hade en sammanlagd flygtid av 90 timmar. Årliga antalet elever vid skolan skulle utgöra omkring 50, fördelade på 3 kurser.

Beträffande den närmare utformningen av skolan har utredningen framlagt 3 förslag, representerande olika utbyggnadsstadier. *Utbyggnad A* avser en central civil flygskola i den slutliga utbyggnad, som utredningen tänkt sig

och som enligt utredningens mening är önskvärd för ett skäligt tillgodoseende av såväl civila som militära synpunkter på en dylik civil skola, därvid denna förutsättes vara förlagd till en egen flygplats, där särskilda, för verksamheten erforderliga byggnader uppförts, *utbyggnad B* en central civil flygskola, utbyggd i huvudsakligen samma omfattning, men förlagd till ett flygfält, där befintliga byggnader kunna för ändamålet utnyttjas, samt *utbyggnad C* en sådan skola i dess första försöksstadium. En skola enligt sistnämnda utbyggnadsstadium förordar utredningens majoritet böra igångsättas från och med den 1 juli 1940. Huruvida och i vilken takt en påbyggnad av sistnämnda stadium bör ske, anser majoriteten måste bliva beroende på de erfarenheter, som vinnas från försöksverksamheten. En av utredningsmännen förordar, att den centrala flygskolan redan från början organiseras enligt utbyggnad B.

Engångskostnaderna för en central flygskola enligt *utbyggnad A* hava beräknats till 1,560,000 kronor, därav för byggnader 675,000 kronor. De årliga kostnaderna uppgå enligt beräkningarna till 420,000 kronor. I nämnda engångsbelopp ingå emellertid ej några kostnader för inköp och anläggande av flygfält eller anordnande därstädes av flygplatsbelysning m. m. För *utbyggnad B* skulle engångskostnaderna nedgå till 830,000 kronor, huvudsakligen beroende på byggnadskostnadernas bortfallande. De årliga kostnaderna äro beräknade till 412,000 kronor. *Utbyggnad C* skulle i engångskostnader draga ett belopp av 420,000 kronor och de årlige kostnaderna skulle uppgå till i runt tal 260,000 kronor. Skillnaden i kostnaderna mellan utbyggnad B och C hänför sig huvudsakligen till att vid skolan enligt sistnämnda utbyggnad utbildning skulle äga rum endast på skolflygplan av mindre storleksordning och icke såsom i alternativen A och B förutsatts jämväl på tyngre flygplantyper med en motorstyrka av minst 300 hkr.

Yttranden.

Chefen för flygvapnet har framhållit, att det ur flygmilitär beredskapsynpunkt föreläge mycket starka skäl för att bibringa en del av den personal, som tidigare förvärvat A:2-certifikat, en rationellt ordnad fortsatt flygutbildning. Med hänsyn härtill har chefen för flygvapnet uttalat sin anslutning till tanken på att ordna den fortsatta utbildningen vid en central statlig flygskola. Den militära fördelen av en fortsatt privatflygutbildning vore enligt chefen för flygvapnet, att de så utbildade flygarna skulle vid mobilisering kunna vinna inträde i en högre klass än eljest vid krigsflygskolorna. Då halva utbildningstiden i varje klass av dessa skolor ägnades åt undervisning i flygtaktiska och militärtekniska övningsgrenar, framginge det emellertid, att den avsedda uppflyttningen i högre klass av förutvarande privatflygare vore möjlig endast under förutsättning, att dessa under sin tidigare flygutbildning jämväl erhållit ett visst kunskapsmått i nämnda övningsgrenar. Vid en central utbildningsanstalt kunde emellertid utan större svårigheter och i huvudsak utan extra kostnad utbildningen i flygning och flygtekniska övningsgrenar kombineras med en viss förberedande utbildning

eller orientering i de speciellt militärbetonade övriga grenarna, därav främst radiotelegrafering. Vid dylikt förhållande vore det icke förenligt med god statsekonomi att för den centrala utbildningen, för vilken det mest bärande motivet vore att skaffa användbara reserver för flygvapnet, underlåta en dylik kombination av utbildningsgrenar.

Ett villkor av vital betydelse för utbildningens ifrågavarande höga kvalitet vore därjämte, att flygning kunde ske även på en kraftig flygplantyp, d. v. s. på minst 300 hkr. Skulle så icke bli förhållandet, komme utbildningen att förlora sin huvudsakliga betydelse ur flygmilitär beredskapssynpunkt. I dylikt fall kunde nämligen klasserna IV och V i krigsflygskolorna icke tillföras någon personal vid mobilisering. Klasserna II och III beräknades å andra sidan åtminstone delvis kunna rekryteras med personal, som — utan att hava genom någon fortsatt flygutbildning vid central skola — från statsunderstött A:2-certifikat genom uteslutande egna insatser förvärvade härför erforderliga kvalifikationer.

Med hänsyn till omfattningen av den utbildning, som enligt chefen för flygvapnet ur civil och militär synpunkt borde meddelas vid en central skola, borde denna såsom en flygreservskola underställas chefen för flygvapnet. Skolan borde organisatoriskt ingå i flygkrigsskolan och förläggas till flygfält i närheten av Ljungbyhed. Till skolan ur flygvapnet kommenderad personal avsåges tillhöra flygkrigsskolan, medan eleverna kunde vara helt civila. Genom en dylik organisationsform skulle vinnas, förutom att utbildningens effektivitet komme att ökas, jämväl andra obestridliga fördelar. Sålunda ernådde man säkerhet för att utbildning endast meddelades sådan personal, som otvetydigt lämpade sig för flygtjänst i krig. De utbildade eleverna kunde lättare bedömas och klassificeras med hänsyn till deras lämplighet för fortsatt krigsflygutbildning vid olika flygslag. Den osmidighet, som följde med ett system, där två myndigheter — chefen för flygvapnet och luftfartsmyndigheten — skulle äga inflytande på utbildningen, bortfölle. De olägenheter, som följde av oklara ansvarsförhållanden, vilka måste vidlåda den av utredningen föreslagna organisationen, kunde vidare undvikas.

Engångskostnaderna för en dylik flygreservskola hava beräknats till 1,405,000 kronor och de årliga kostnaderna under en 5-årsperiod, som ansetts motsvara flygmaterielens livslängd, till i runt tal 460,000 kronor. Chefen för flygvapnet ifrågasätter emellertid av skäl, som anförts av civilflygutredningen, att flygreservskolan under de första två åren, på sätt utbyggnad B i civilflygutredningens förslag förutsätter, provisoriskt förläggas till en flygplats, där tillgång finnes till för skolverksamheten erforderliga hangarer och andra byggnader. Vid dylikt förhållande skulle engångskostnaderna för skolans första utbyggnad kunna begränsas till 780,000 kronor.

Chefen för försvarsstaben förordar inrättande av en central flygskola men framhåller, att en dylik skola enligt utbyggnad C icke tillfredsställer militära krav. *Chefen för försvarsstaben* förordar därför, att den centrala flygskolan om möjligt redan från början organiseras åtminstone enligt utbygg-

nad B, varigenom bland annat såväl en utbildning på tyngre flygplan tillgodoses som ett centralt förråd av flygmateriel i reserv inrättas för den centrala flygskolan och de lokala flygskolorna.

Beträffande ledningen och verksamheten vid den centrala flygskolan har chefen för försvarsstaben anslutit sig till chefens för flygvapnet förslag, att skolan anslutes till flygkrigsskolan. Chefen för flygvapnet har emellertid förordat, att, även om detta skulle medföra en förnyad och tidsödande undersökning, förslag föreläggas 1939 års riksdag om inrättande provisoriskt av en central skola enligt utbyggnad B.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ur de synpunkter styrelsen närmast har att företräda i stort sett icke något att erinra mot att en central statlig flygskola, inordnad under luftfartsmyndigheten, försöksvis organiseras enligt utbyggnad C i civilflygutredningens förslag. Styrelsen uttalar emellertid, att, därest en organisationsform för flygutbildning av värnpliktiga skulle ur andra synpunkter befinnas lämpligare, styrelsen finner det riktigast, att denna utbildning helt inordnas under chefen för flygvapnet och att de rent civila utbildningsbehoven tillgodoses på annat sätt.

Svenska aeroklubben och *svenska flygares riksförbund* hava anslutit sig till förslaget om inrättande av en statlig central flygskola men föreslagit, att skolan redan från början organiseras enligt utbyggnad B i civilflygutredningens förslag.

Departementschefen.

Ehuru i vissa avseenden gynnsamma förutsättningar föreligga för ett utvecklat privatflyg i vårt land, befinner sig privatflyget i motsats till andra kommunikationsmedel i landet dock på en relativt anspråkslös utvecklingsnivå. Under de senaste åren har visserligen en större livaktighet å området kommit till synes, något som i icke oväsentlig grad torde sammanhånga med de bidrag, som svenska aeroklubben under nämnda tid utdelat i samband med, bland annat, förvärvandet av flygcertifikat. I jämförelse med vissa andra länder av ungefär samma storleksordning som vårt land och med i stort sett likartade förutsättningar utövas emellertid i Sverige flygning såsom sport eller i förvärvsmässigt syfte — därvid bortses från reguljär trafikflygning — alltjämt i ganska ringa omfattning. Den huvudsakliga anledningen härtil torde få sökas däri, att de avsevärda direkta kostnader, som flygningen medför, hittills fått i stort sett bäras av för saken intresserade enskilda personer och sammanslutningar. Civilflygutredningen har beräknat, att kostnaden per flygtimme vid användningen av flygplan av för skoländamål lämplig storleksordning uppgår till mellan 50 och 60 kronor. Att en dylik kostnad måste lägga avsevärda hinder i vägen för flertalet flygintresserade att i större eller mindre omfattning ägna sig åt flygning, torde icke vara ägnat att förvåna, allra helst som flertalet flygintresserade återfinnes bland ungdomen, vars förutsättningar att påtaga sig de jämförelsevis dryga utbildningskostnaderna i allmänhet äro ringa. Vidare kan framhållas, att en privatflygare icke annat än i undantagsfall torde kunna beräkna erhålla till-

fälle att yrkesmässigt utnyttja sin dyra flygutbildning. Utan bidrag från staten eller enskilda torde det därför under nuvarande förhållanden knappast kunna förväntas, att privatflyget skall nå någon större utveckling.

Hittills har staten icke ekonomiskt understött privatflygningen i annan mån än att svenska aeroklubben för sin verksamhet erhållit för år 1922 6,000 kronor och för vart och ett av budgetåren 1923—1927 5,000 kronor, varjämte 1935 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag medgav, att utbildningskurser i praktisk flygning finge anordnas genom flygvapnets försorg för ett visst antal av tekniska högskolans elever, vilka deltog i undervisningen i flygteknik. Dyliga kurser, för vilka kostnaderna skulle bestridas av flygvapnets vederbörliga anslag, anordnades under sommarmånaderna 1935 och 1936 men upphörde därefter på grund av att flygvapnet icke kunde avvara för kurserna erforderlig personal och materiel.

Till stöd för att staten nu i olika former skulle lämna privatflyget ekonomiskt stöd har civilflygutredningen åberopat såväl civila som militära skäl. Beträffande de förra har utredningen framhållit, bland annat, angelägenheten av att en sådan utbildning underlättas, som med hänsyn till flygväsendets fortgående utveckling och de i följd därav allt mera skärpta kraven på förare kan tillgodose trafiksäkerhetens krav. Vidare anser utredningen det vara ur allmän synpunkt av vikt, att på så sätt utbildade privatflygare i erforderligt antal finnas tillgängliga för olika slag av sådan civil flygning, som kan anses vara av samhällelig betydelse, exempelvis hjälpflygning, ävensom för den allttjämt växande trafiken av nytthetskaraktär i övrigt.

Ehuru det ur nu angivna synpunkter torde vara önskvärt, att möjligheterna att erhålla en rationell flygutbildning underlättas, synas de civila skälen i och för sig icke kunna motivera, att staten lämnar något mera avsevärt ekonomiskt stöd åt utbildningen av privatflygare. Endast sett i sammanhang med den indirekta nytta för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kan anses äga, synes en dylik stödverksamhet kunna ifrågasättas. Av redogörelsen i det föregående framgår, att frågan om flygvapnets reservorganisation icke erhöi sin slutliga lösning i samband med 1936 års försvarsbeslut. Med hänsyn till de därmed förenade ekonomiska konsekvenserna ansågs nämligen flygvapnet icke böra erhålla en reservorganisation av sådan styrka, att reserverna kunde beräknas motsvara ersättningsbehovet ända fram till den tidpunkt, då den efter mobilisering utbildade personalen kunde stå till förfogande. Från såväl försvarskommissionens som statsmakternas sida förutsattes i stället, att det utanför flygvapnet skulle skapas särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning. Med hänsyn till nu anförda förhållande och då ett utvecklat privatflyg kan förväntas medföra, förutom såsom förut framhållits vissa fördelar ur allmän civil synpunkt, även den fördelen, att ökade förutsättningar skapas för en inhemsk flygindustri — något som ur försvarsberedskapssynpunkt är av vikt — anser jag åtgärder böra vidtagas från statens sida för att främja utbildningen av privatflygare i landet.

Beträffande grunderna för ett dylikt stödjande i vad avser den förberedande, decentraliserade utbildningen vill jag i stort sett ansluta mig till de principer, som civilflygutredningen i dylikt hänseende förordat. Sålunda synes denna utbildning böra få en rent civil karaktär. Jag anser emellertid såsom av det följande framgår en viss begränsning i de av civilflygutredningen föreslagna stödåtgärdernas omfattning lämpligen böra äga rum.

Vad angår frågan om ett rationellt ordnande av den fortsatta flygutbildningen torde inrättandet av en central flygskola onekligen vara ägnat att åstadkomma en relativt hög standard å denna utbildning. Kostnaderna för en dylik skola, även om den såsom civilflygutredningen föreslagit organiseras försöksvis enligt utbyggnad C, äro emellertid betydande. Det måste därför vara av väsentlig betydelse, att de vid densamma vunna utbildningsresultaten — sett ur statens synpunkt — kunna antagas komma att fullt motsvara dessa kostnader. Chefen för flygvapnet har visserligen anslutit sig till förslaget om en centraliserad utbildning men har beträffande den organisatoriska utformningen av en central flygskola samt omfattningen av densamma framlagt ett förslag, som i väsentliga delar avviker från det av civilflygutredningen förordade. Medan utredningen sålunda ansett skolan böra organiseras på helt civil grund samt till en början erhålla en mindre omfattning, har däremot chefen för flygvapnet förordat, att skolan underställes honom och organisatoriskt knytes till flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Vad angår skolans omfattning har chefen för flygvapnet ansett, att en skola i den av utredningen föreslagna utbyggnaden C icke skulle giva godtagbart resultat, och därför föreslagit, att åt skolan provisoriskt gives en utbyggnad, som motsvarar utbyggnad B. Detta förslag skulle emellertid medföra avsevärt högre kostnader än det av civilflygutredningen framlagda. Med hänsyn till, bland annat, de olika uppfattningar, som sålunda framkommit beträffande såväl organisationsformen för skolan som dennas omfattning, anser jag frågan om inrättandet av en statlig central flygskola böra bli föremål för ytterligare överväganden. Det torde här slutligen böra framhållas, att en viss erfarenhet beträffande de förslag till privatflygets stödjande, som jag i det följande kommer att framlägga, lämpligen bör avvaktas, innan staten binder sig för de betydande kostnader, som skolans inrättande skulle medföra, oavsett vilken utbyggnad som väljes.

Bidrag till förvärvande av A:2-certifikat.

1937 års civilflygutredning.

Enligt civilflygutredningen bör staten i första hand stödja utbildning av lämpligt antal personer årligen till kompetens för internationellt privatflygarcertifikat (A: 2), för vilket enligt nu i Sverige gällande bestämmelser erfordras en minsta flygtid av 25 timmar. Ett fullgörande av de för detta certifikat uppställda fordringarna anser utredningen innebära, att vederbörande uppnått en flygskicklighet, som motsvarar det första skede, där enligt sakkunniga militära uttalanden den civila utbildningen vid mobilisering kan läggas

till grund för en förkortad militär utbildning och alltså direkt tillgodogöras för försvarsändamål. Utredningen framhåller jämväl som sin uppfattning, att även om en utbildningsstandard, som motsvarar detta certifikat, i relativt liten grad kan beräknas förkorta den vid mobilisering erforderliga militära utbildningen, tillgången på ett tillräckligt antal flygare i denna kategori ändock måste utgöra en väsentlig fördel för försvarsväsendet, förutsatt att dessa flygare befinna sig i en för ändamålet lämplig ålder. Innehavet av A: 2-certifikat skulle som regel garantera, att vederbörande befunne sig i en för flygtjänst lämplig fysisk kondition, varjämte med sannolikhet kunde antagas, att innehavaren av dylikt certifikat även i övrigt vore för militär tjänst användbar. Man kunde alltså, fortsätter utredningen, bland dessa flygare — oavsett den längre eller kortare tids träning, som erfordrades för deras insättande i krigsflygförband — vid mobilisering finna en redan på förhand gallrad och utprovad användbar personalreserv, som kunde tagas i anspråk.

Utredningen anför härefter, att utredningen övervägt förslag om stöd- jande även av utbildningen till det mindre kvalificerade A: 1-certifikatet, för vilket fordras en flygtid av minst 15 timmar. Härom anför utredningen:

Då en så begränsad flygtid icke ansetts tillräcklig, för att densamma skulle kunna tillmätas någon nämnvärd betydelse ur militär synpunkt, torde ur denna synpunkt anledning ej föreligga att särskilt stödja utbildningen till detta certifikat. Ej heller i övrigt torde staten hava särskild anledning därtill. Det ligger nämligen i den allmänna trafikens intresse, att privatflygarna redan från början utbildas så fullständigt, att de erhålla för- måga att, till förekommande i möjligaste mån av olyckor för sig själva och andra, flygtekniskt behärska olika uppkommande situationer och i detta hänseende uppfylla trafiksäkerhetens krav. Denna synpunkt, som givetvis ligger till grund för luftfartsmyndighetens åtgärd att skärpa kraven på det internationella privatflygarcertifikatet (A: 2), gör det angeläget, att flertalet privatflygare icke avsluta sin första utbildning förr än de förvärvat sist- nämnda certifikat. Ett underlättande av förvärv av A: 1-certifikatet skulle å andra sidan kunna tänkas popularisera flyget och alltså utgöra ett led i den propaganda, som avser att göra allmänheten »air minded». Utredningen har emellertid icke funnit anledning att i detta sammanhang föreslå åtgär- der från statens sida i direkt propagandasyfte. Härvid är att märka, att de stödåtgärder, som innefattas i utredningens förslag, kunna förutsättas i vä- sentlig grad direkt medverka till privatflygningens popularisering och ut- veckling. Utredningen hyser jämväl den uppfattningen, att den särskilda propagandaverksamheten härutöver fortfarande tills vidare bör anförtros åt de privata organisationer, främst svenska aeroklubben och svenska fly- gares riksförbund, vilka hitills på ett förtjänstfullt sätt skött denna propa- ganda och alljämt hava densamma på sitt program.

I detta sammanhang framhåller utredningen såsom ur flygväsendets syn- punkt önskvärt, att i ungdomsskolorna, särskilt i yrkesskolorna, infördes ämnen, som vore ägnade att redan på ett tidigt stadium bibringa ungdomen viss grundläggande kännedom om flygningens principer och flygmaterielens konstruktion m. m.

Den utbildning till internationellt privatflygarcertifikat (A: 2), vars stöd- jande utredningen förordar, anser utredningen böra förläggas till av flyg-

klubbar eller privata företag drivna lokala skolor, vilka för ändamålet godkända av luftfartsmyndigheten. Utbildningen borde ske enligt plan, som efter samråd med chefen för flygvapnet godkända av luftfartsmyndigheten, på vilken det jämväl borde ankomma att godkänna flyglärare och att övervaka utbildningens bedrivande.

Utredningen förutsätter, att de organisationer för skolflygverksamhet, som uppbyggts av eller genom medverkan av svenska aeroklubben och vissa enskilda företag, i främsta rummet skola, i den mån de visa sig härför lämpliga, komma att tagas i anspråk för den utbildning, varom nu är fråga. På så sätt skulle dessa organisationer kunna erhålla stöd för fortsatt och i förekommande fall utvidgad skolverksamhet. Vidare kunde den erfarenhet härutinnan, som under den föregående verksamheten samlats inom dessa organisationer, tillvaratagas, varjämte åtgärder för skapande av nya organisationsformer och därmed förenade kostnader undvekes.

Beträffande kostnaderna för den ifrågasatta utbildningen har utredningen anfört:

För bedömning av spörsmålet, i vilken omfattning ekonomiskt stöd från statens sida bör lämnas till ifrågavarande utbildning, har utredningen till en början sökt erhålla upplysningar rörande den nuvarande kostnaden per flygtimme för utbildning av elever. Därvid har bortsetts från elevens utgifter för läkarundersökning och övriga personliga kostnader i samband med utbildningen och sålunda endast räknats med skolans kostnader för organisation, lärare, materielanskaffning, drivmedel, försäkringar och avskrivningar av materiel. På grund av de olikheter, som nu förefinnas mellan skilda skolor, särskilt i fråga om materielutrustning och lärarkrafter, har emellertid kostnaden per flygtimme varierat avsevärt. I stort sett torde denna kostnad hava växlat mellan 40 och 60 kronor. Utredningen har med stöd av den verkställda undersökningen i det följande, så vitt avser den grundläggande utbildningen vid ifrågavarande skolor, utgått från en beräknad genomsnittlig kostnad av 50 kronor per flygtimme, därvid förutsatts att nu utgående restitution av skatt å bensin för flygändamål även i fortsättningen kommer att tillämpas.

Före den 1 april 1938, då de nya certifikatbestämmelserna trädde i kraft, erfordrades för erhållande av dåvarande privatflygarcertifikat, vilket berättigade till internationell flygning, en minsta flygtid av 12 timmar. Vid ett å-pris av 50 kronor uppgingo alltså de kostnader för en elevs utbildning, för vilka respektive skolor skulle erhålla täckning, till minst 600 kronor. Motsvarande avgift erlades jämväl i regel av eleven, vilken å andra sidan efter erhållet certifikat under vissa villkor kunde påräkna en certifikatpremie från svenska aeroklubben av 300 kronor, i fall av styrkt medellöshet ytterligare 100 kronor. I princip synes aeroklubben härvid hava räknat med att eleven skulle själv vidkännas omkring 50 procent av avgiften.

Enligt de nuvarande bestämmelserna — här bortses från A:1-certifikatet — kommer kostnaden för utbildning till privatflygarcertifikat att vid ett å-pris av 50 kronor och en flygtid av 25 timmar uppgå till 1.250 kronor.

I anslutning härtill anför utredningen, att nu berörda kostnad uppenbarligen vore av den storleksordning, att densamma, därest den skulle helt påvåla eleven, vilken jämväl hade att svara för sina personliga kostnader under utbildningen, komme att utgöra ett väsentligt hinder för en nyrekrytering av privatflygare i den omfattning, som ur förut berörda synpunkter

vore önskvärd. Då man vidare, enligt vad utredningsarbetet givit vid handen, icke kunde påräkna, att aeroklubben under någon längre tid framåt skulle disponera tillräckliga medel för ett mera effektivt undanröjande av sagda hinder, måste alltså för ett säkerställande av den önskvärda nyrekryteringen statens stöd påkallas.

Å andra sidan finner utredningen, att staten icke ensam bör påtaga sig den kostnad, varom här är fråga. Även från representanter för privatflyget hade, meddelar utredningen, framhållits det berättigade i kravet på att flygspiranterna själva skulle i detta avseende vidkännas vissa ekonomiska uppoffringar. Härigenom vunnes en viss garanti för att ett verkligt intresse för utbildningens fullföljande förefunnes hos aspiranten, varjämte man ock borde beakta den praktiska nytta och fördel, som utbildningen för honom kunde medföra. Man borde också kunna påräkna, att de enskilda eller de frivilliga organisationer, som hittills ekonomiskt stött privatflygarutbildningen, främst svenska aeroklubben, fortfarande i mån av tillgång och behov skulle stödja densamma.

Statens stöd för ifrågasatt utbildning bör enligt utredningens mening lämnas med tillämpning i huvudsak av det förfarings sätt, som av aeroklubben praktiserats, d. v. s. så att viss premie utbetalas för A: 2-certifikat, som erhålles efter utbildning vid sådana skolor, som för denna utbildning godkända. Av statsfinansiella skäl anser emellertid utredningen, att en begränsning av antalet dylika premier måste ske. Vidare böra enligt utredningens mening, då nu ifrågasatta åtgärder till väsentlig del äro påkallade för tillgodoseende av försvarsväsendets intressen, premierna endast utgå för certifikat, vilka meddelats personer, som kunna antagas lämpliga att i händelse av behov användas i flygtjänst för försvarsväsendets räkning, förslagsvis manliga personer i åldern 18—30 år, givetvis med företräde i regel för de yngre årsklasserna.

För bestämmande av certifikatpremiens storlek måste, anser utredningen, uppenbarligen en skälighetsbedömning ske. Med utgångspunkt från en beräknad utbildningskostnad av 1,250 kronor och med skäligen jämkning av den utav svenska aeroklubben tidigare tillämpade bidragsprocenten föreslår utredningen 700 kronor såsom lämpligt belopp. Elevens kostnad för själva utbildningen skulle alltså, därest ej även bidrag på enskild väg kunde erhållas, uppgå till 550 kronor, vartill komme hans utgifter för läkarundersökning, personlig utrustning samt, i förekommande fall, resor och vivre. Detta innebure, fortsätter utredningen, visserligen i förhållande till elevens kostnader för det äldre privatflygarcertifikatet, i de fall då svenska aeroklubbens premie utgått, en kostnadsökning med minst 250 kronor, men denna ökning syntes icke oskälig med hänsyn till utbildningens avsevärt ökade värde. Under förutsättning att utredningens förslag följdes, borde givetvis, därest erfarenheten skulle giva anledning därtill, frågan om certifikatpremiens storlek upptagas till ny prövning.

I fråga om det antal certifikatpremier, som årligen må utgå, föreslår utredningen, att detsamma till en början bestämmes till högst 175. Därvid har

utredningen i huvudsak utgått från det av flygvapnet beräknade årliga behovet av flygare i kategori I, varjämte hänsyn även tagits till kapaciteten hos de nuvarande skolorganisationerna, vilka — under förutsättning att staten lämnar bidrag till skolplananskaffning i den omfattning utredningen i det följande föreslår — enligt utredningen torde vara i stånd att omhändertaga ifrågavarande utbildning i angiven omfattning.

Beträffande de närmare villkoren och sättet för utbetalningen av de ifrågasatta certifikatpremierna, som utredningen föreslår, återkommer jag i det följande.

Yttranden.

Chefen för flygvapnet har till en början utvecklat följande allmänna synpunkter beträffande fordringarna på civilflygutbildningens kvantitet och kvalitet:

Med ett visst givet utgångsvärde beträffande storleken av det understöd, varmed staten kan stödja den civila flygutbildningen, måste utbildningens kvantitet och kvalitet vägas mot varandra. Ju flera personer, som komma i åtnjutande av understöd, desto mindre flygtid erhåller nämligen envar och desto sämre blir, kvalitativt sett, utbildningens resultat.

En av de primära utgångspunkterna vid planerandet av utbildningen och statens understödande härav bör sålunda vara frågan: Avser utbildningen att skapa största möjliga antal utbildade förare med endast sådana färdigheter, att trafiksäkerhetens krav i rimlig grad tillgodoses, eller avses utbildning av ett mindre antal flygare av högre standard, användbara jämväl under svårare förhållanden? Utredningen har till en viss grad gått in på den senare vägen, dock icke fullt konsekvent, vilket förhållande i det följande skall vidare utvecklas. Utredningen anser sålunda riktigast, att en utbildning endast till det lilla certifikatet (A:1) icke bör göras till föremål för någon särskild uppmuntran från statens sida, när värdet av denna utbildning endast kan betraktas såsom en popularisering av privatflygningen och därigenom endast indirekt kan gagna landet genom att göra allmänheten »air minded».

Ur rent militär synpunkt utgör kvaliteten en avgörande faktor vid avvägningen av en utbildningsverksamhet och dess organisation. En låg utbildningsstandard kan icke kompenseras genom att ett större antal utbildas. Varje väl utbildad årsklass civila förare, som den civila flygutbildningen frambringar, utgör ett värdefullt tillskott till flygvapnets personella försvarsberedskap, även om den till kvantiteten icke motsvarar vad flygvapnet reellt skulle erfordra. En kvalitativt otillräcklig första utbildning är mer eller mindre värdelös i militärt avseende, emedan den icke utgör en tillräcklig grund, på vilken man kan bygga vidare efter mobilisering och därigenom förkorta den då erforderliga utbildningstiden. Värdet av en fortsatt flygutbildning (exempelvis vid en på något sätt organiserad central flygskola), som icke tager sikte på god kvalitet inom ramen för sin verksamhet, är för flygvapnets del tvivelaktig. Med den minskade kvaliteten följa automatiskt ökade haverier med åtföljande förluster i personal och materiel.

Vid uppläggnings av den ifrågasatta civilflygutbildningen är det sålunda ett militärt önskemål, att kravet på utbildningens kvalitet blir utslagsgivande. Detta önskemål torde ytterst sett jämväl motsvara de civila intressena, enär med en kvalitativt hög utbildning följa högre trafiksäkerhet och större användbarhet för allmän civil flygverksamhet o. s. v. Om man utgår från kravet på en viss kvalitet på utbildningen i dess olika faser, gäller det alltså

att finna en organisation av sådant slag, att kvantiteten jämväl kan hållas så hög som möjligt inom de gränser tillgängliga medel bestämma.

Beträffande sättet för bedrivande av den av civilflygutredningen föreslagna primära utbildningen har chefen för flygvapnet intet att i princip erinra. Statens understöd per individ anses jämväl vara lämpligt avvägt. I anslutning härtill anför chefen för flygvapnet:

För att säkra utbildningens kvalitet erfordras i första hand tillgång till lämplig flygmateriel och lämplig instruktörspersonal, vilka frågor nedan skola behandlas särskilt. Dessutom erfordras emellertid en noggrann övervakning av utbildningens bedrivande, och denna övervakning bör, såsom utredningen föreslagit, lämpligen åvila luftfartsmyndigheten. För denna uppgift erfordras ingående kännedom om flygpedagogik och befastad erfarenhet beträffande flygutbildnings rationella och lämpliga bedrivande. Luftfartsmyndighetens organ för övervakningen torde därför lämpligen böra utgöras av en flygmilitär assistent, som för detta ändamål beordras till tjänstgöring i luftfartsmyndigheten. Denne assistent bör icke erhålla endast en övervakande uppgift utan kan jämväl utgöra ett rådgivande organ såväl inom luftfartsmyndigheten som vid de olika civila skolorganisationerna. Omfattningen av denna verksamhet, i förening med de uppgifter, som böra tilldelas ett för militär och civil luftfart samordnande organ i luftfartsmyndigheten, motiverar väl upprättandet av en dylik befattning. Flygvapnets personalstater äro emellertid icke beräknade att inrymma en dylik befattningshavare, varför en utökning är nödvändig härför med förslagsvis en kaptensbeställning.

Beträffande antalet personer, som årligen böra erhålla bidrag för förvärvande av A:2-certifikat, har chefen för flygvapnet anfördt:

Chefen för flygvapnet har i sitt tidigare till utredningen avgivna ytt-
rande uppgivit, att ur beredskapssynpunkt 150 man årligen borde meddelas ifrågavarande primära flygutbildning. Med utgångspunkt från utredningens förslag om statligt stödjande av träningsflygning under sammanlagt två år efter erhållande av A:2-certifikat kan ur flygvapnets beredskapssynpunkt det årliga antal, som bör meddelas utbildning till A: 2-certifikat, nedbringas till 100 i stället för det av utredningen föreslagna antalet 175. Beräkningsgrunden är härvid, att av varje årskull på 100 elever omkring 50 st. skola avgå till högre utbildning (vid på något sätt anordnad central flygskola), medan 25 beräknas bortfalla från fortsatt flygträning av olika orsaker. Härigenom erhålles såsom resultat efter 3. utbildningsåret en tillgång på c:a 150 (från 1. året 25; från 2. året 25 och från 3. året 100) flygförare av ifrågavarande standard (motsvarande kategori I i chefens för flygvapnet föregående skrivelse till Utredningen). En större personalreserv i denna kategori vore visserligen icke utan värde för flygvapnets försvarsberedskap därigenom, att en viss om ock ringa förkortning av den militära utbildningen efter mobilisering kan ske under flera krigsflygskolor. Det skulle dock för flygvapnet vara betydligt värdefullare att använda de medel ($75 \times 700 = 52,500$ kr. årligen), som kunna inbesparas genom här föreslagna inskränkning till att i någon mån utfylla bristerna i högre kategorier.

Chefen för flygvapnet anför härefter, att det av skäl, som i annat sammanhang beröras, vore nödvändigt att begränsa åldern för den personal, som uttoges för fortsatt central utbildning, till högst 25 år. Med hänsyn härtill borde de föreslagna certifikatpremierna utgå under hänsynstagande

härtill. Chefen för flygvapnet ville därför föreslå, att certifikatpremier av angiven storlek utdelades till personal i åldern 18—24 år med företräde för de yngsta årsklasserna. Funnes icke tillräckligt antal sökande i åldern 18—24 år, borde antingen överskottsmedlen reserveras till ett kommande år eller personal i närmast äldre årsklasser komma i åtnjutande härav.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser det av civilflygutredningen föreslagna bidraget till förvärvande av internationellt privatflygarcertifikat (A: 2) vara lämpligt såsom medel för främjande av nyrekryteringen av privatflygare. Den av utredningen beräknade genomsnittliga kostnaden per flygtimme av 50 kronor, som skulle ligga till grund för certifikatpremiens storlek, synes emellertid styrelsen vara låg. En undersökning av de nuvarande förhållandena hade, anför styrelsen, nämligen givit vid handen, att, därest en flygskola skulle kunna fylla rimliga anspråk på materiel och personal, kostnaden per flygtimme skulle komma att uppgå till ett belopp av omkring 60 kronor. I detta sammanhang borde framhållas, att för uppnående av ändamålet med certifikatpremierna syntes nödvändigt, att elevens egna kostnader för utbildningen ej bleve alltför höga.

Statskontoret har beträffande nu föreliggande spörsmål uttalat, att enligt ämbetsverkets mening certifikatpremiens storlek borde begränsas till 600 kronor.

Svenska aeroklubben ansluter sig till utredningens förslag, att statligt understöd till privatflyget bland annat bör utgå i form av certifikatpremier samt att detta stöd lämnas genom de flygklubbar, som driva av luftfartsmyndigheten godkänd flygskolverksamhet, detta särskilt på grund av att detta system enligt aeroklubben med framgång tillämpats av densamma under de senaste två åren. I anslutning härtill anför aeroklubben:

Utredningen anser emellertid, att här berörda understöd även bör kunna lämnas genom av privata företag drivna och av luftfartsmyndigheten godkända flygskolor. Ehuru väl lämpligheten av att staten lämnar ekonomiskt stöd till i förvärvsmässigt syfte arbetande privata företag kan ifrågasättas, vill aeroklubben icke motsätta sig, att ett dylikt förfaringssätt må med beaktande av vad i det följande framhålles kunna komma ifråga, men anser, att vid tillämpningen av understödssystemet framför allt klubborganisationen sådan den är centraliserad i aeroklubben bör utnyttjas och uppmuntras. Därigenom tryggas enhetligheten och underlättas kontrollen, en fråga som det finnes anledning återkomma till i det följande.

Mot den föreslagna storleken av certifikatpremierna anser sig aeroklubben ej kunna göra någon erinran. Ej heller synes någon erinran kunna göras mot att utredningsmännen icke anse sig kunna framlägga förslag om statligt understöd för förvärvande av A:1-certifikat. Aeroklubben kan här finna en av sina framtida uppgifter, därest det skulle visa sig nödvändigt att även i fortsättningen bibehålla ett dylikt understöd.

Det system beträffande utbetalningen m. m. av certifikatpremier, som under de två sistförflutna åren tillämpats inom aeroklubben, har visat sig fullt ändamålsenligt och kan därför anses vara väl utprovat. Aeroklubben ansluter sig därför med tillfredsställelse till utredningsmännens förslag, att de statliga certifikatpremierna skola utdelas efter i stort sett samma grun-

der som de av klubben tillämpade samt anser, att aeroklubben såsom den centrala organisationen även i fortsättningen skall kunna bidra till systemets ändamålsenliga genomförande, även om medlen utgå av statsanslag i stället för såsom hittills av medel, som genom enskild offervilja ställts till förfogande.

Den föreslagna understödsformen bör verksamt kunna bidra till en ökning av elevantalet vid klubbarnas flygskolor och därigenom klubbarnas ekonomiska bärkraft. Vid sidan om den statsunderstödda flygskolverksamheten bör inom såväl aeroklubben som de anslutna klubbarna den enskilda insatsen liksom hittills tagas i anspråk för privatflygningens utveckling, varvid främst utbildningen till A:1-certifikat samt sport- och turistflygning böra komma i åtanke. Statsanslaget för certifikatpremier kan därför även indirekt komma att gagna utvecklingen på andra områden inom privatflyget, i första hand sådana som här ovan nämnts.

Beträffande det antal certifikatpremier, som årligen må utgå, har utredningsmännen stannat vid siffran 175, varvid utredningen i huvudsak utgått från ett av flygvapnet beräknat årligt behov av flygare av en viss kategori. Aeroklubben vill i denna fråga uttala, att antalet ynglingar, som önska utbildning, för varje år ökat och för närvarande vida överstiger 100. Den siffra utredningen stannat för synes såväl med hänsyn till flygvapnets behov som ock med hänsyn till privatflygningens behov och väntad tillströmning vara väl avvägd.

Aeroklubben är övertygad om att nuvarande skolorganisationer — under förutsättning att staten lämnar bidrag till skolflygplananskaffning i den omfattning utredningen föreslagit — äro i stånd att omhändertaga utbildning i angiven utsträckning.

Departementschefen.

Av de olika åtgärder från statens sida, som kunna ifrågasättas för att stödja privatflyget, vill jag i likhet med civilflygutredningen bland annat förorda, att staten direkt bidrager till kostnaderna för elevens flygning genom att lämna premier, då viss flygutbildning genomgått. Ett dylikt system har, såsom av det föregående framgår, sedan ett par år tillämpats av svenska aeroklubben och därvid visat sig lämpligt. Bestämmandet av den flygprestation, som skall utgöra villkoret för ett dylikt bidrag, sammanhänger såsom chefen för flygvapnet anfört med spörsmålet, huruvida det ur statens synpunkt är fördelaktigast att utbilda ett relativt stort antal flygare med endast sådana färdigheter, att trafiksäkerhetens krav bliva i rimlig grad tillgodosedda, eller att frambringa ett mindre antal flygare med hög standard, användbara jämväl under svårare flygförhållanden. I likhet med civilflygutredningen och chefen för flygvapnet anser jag övervägande skäl tala för att staten endast stöder en sådan utbildning, som är av relativt kvalificerad beskaffenhet. En utbildning, som omfattar endast ett förhållandevis litet antal flygtimmar, torde nämligen i stort sett sakna värde ur de synpunkter, som kunna motivera, att staten lämnar privatflyget ekonomiskt stöd. Vid ett dylikt förhållande synes något bidrag från statens sida icke böra utgå för förvärvande av A: 1-certifikat, för vilket erfordras en flygtid av endast 15 timmar. Med hänsyn till att förvärvande av detta certifikat torde hava betydelse ur propagandasynpunkt, torde det emeller-

tid kunna antagas, att de enskilda organisationer, främst svenska aeroklubben, som hittills gjort betydande insatser för privatflygets utveckling och popularisering, alltså komma att ekonomiskt uppmuntra en sådan utbildning, även om den ur statliga synpunkter endast kan sägas medföra vissa indirekta fördelar. Ett fullgörande av de för A: 2-certifikatet uppställda fordringarna, vilka föreskriva bland annat en minsta flygtid av 25 timmar, torde innebära, att vederbörande uppnått en flygskicklighet, som — förutom att den relativt väl får anses uppfylla trafiksäkerhetens krav — motsvarar det första skede, där den civila utbildningen vid mobilisering kan läggas till grund för en något förkortad militär utbildning och på så sätt tillgodogöras för försvarsändamål. Detta förhållande synes motivera, att på sätt civilflygutredningen föreslagit staten i viss omfattning stöder förvärvande av A: 2-certifikat.

I enlighet med civilflygutredningens förslag torde denna utbildning, vars stödjande sålunda föreslås, böra förläggas till av flygklubbar eller privata företag drivna lokala skolor, vilka för ändamålet godkänts av luftfartsmyndigheten.

Utredningen, som beräknat kostnaden per flygtimme till 50 kronor, därvid förutsatts att skolorna skulle erhålla bidrag till inköp av ett begränsat antal skolflygplan, har föreslagit, att premien utgår med 700 kronor, vilket skulle innebära, att eleven själv finge av de direkta flygkostnaderna bestrida ett belopp av minst 550 kronor. Denna kostnad för den enskilde kan synas hög, men då den angivna statspremien i huvudsak är avsedd att underlätta för den, som har ett eget intresse av flygutbildning, att förvärva sådan och då premiens emottagande icke skulle medföra några särskilda förpliktelser från elevens sida gentemot staten, synes eleven också själv böra vidkännas en skälig andel av kostnaden. Då den föreslagna avvägningen mellan statens och elevens ekonomiska insatser synes lämplig, vill jag föreslå, att statens certifikatpremie tills vidare utgår med 700 kronor. Skulle erfarenheten framdeles giva anledning därtill, bör givetvis frågan om premiens storlek upptagas till omprövning. Beträffande antalet premier, som tills vidare årligen böra utgå, anser jag det av utredningen föreslagna antalet av 175 väl högt. Med hänsyn till vad chefen för flygvapnet uttalat angående det ur flygvapnets beredskapssynpunkt erforderliga antalet civilflygare med A: 2-certifikat vill jag därför föreslå, att det antal elever, vartill bidrag av ifrågasvarande slag årligen må utgå, sättes till högst 100.

Då de nu ifrågasatta stödåtgärderna till väsentlig del äro påkallade för tillgodoseende av försvarsberedskapssynpunkter, böra, på sätt civilflygutredningen föreslagit, premierna utgå för certifikat, vilka meddelats personer, som kunna antagas lämpliga att i händelse av behov användas i flygtjänst för försvarsväsendets räkning. Utredningen har för sin del föreslagit, att certifikatpremierna skulle komma till godo endast manliga personer i åldern 18—30 år med företräde i regel för de yngre årsklasserna. Med hänsyn till vad chefen för flygvapnet anfört och då jag föreslagit, att antalet årliga premier skola begränsas till 100, anser jag, att de föreslagna premierna i första

hand böra förbehållas manliga personer, som befinna sig i de av chefen för flygvapnet förordade åldrarna eller 18—24 år.

Träningsflygning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet.

1937 års civilflygutredning.

I anslutning till sitt förslag om inrättande av en central flygskola förordar civilflygutredningen, att staten stöder fortsatt utbildning av de flygare, som genomgått skolan. Ehuru jag såsom av det föregående framgår icke ansett mig böra nu förorda inrättande av en central flygskola, torde utredningens förslag om stöd åt dylik fortsatt utbildning i förevarande sammanhang ändock vara av intresse och redogörelse för detsamma därför böra lämnas.

Utredningen anför:

Därest en civil central flygskola kommer till stånd, är det givetvis främst ur försvarsberedskapssynpunkt angeläget, att de privatflygare, som genomgått skolan, i största möjliga utsträckning genom fortsatt flygning vidmakthålla den utbildningsstandard de uppnått samt härigenom sin användbarhet för militär flygtjänst. Vid en utebliven eller otillräcklig flygträning kommer denna användbarhet att successivt minska. Då det, särskilt för de privatflygare, vilka genomgått skolan men icke hava tillgång till egna flygplan, i många fall torde möta svårigheter av ekonomisk art att fullgöra träningsflygningen, synes staten i skäligen omfattning böra underlätta möjligheterna därtill.

Detta torde lämpligast kunna ske bland annat på det sätt, att staten lämnar bidrag till kostnaderna för årlig flygning under en lämplig tidsperiod efter godkänd genomgång av den centrala flygskolan. I anslutning till av den militära sakkunskapen gjorda uttalanden torde den årliga flygningen böra omfatta omkring 15 timmar. Denna träningsflygning bör för vinnande av erforderlig kontroll ske vid för skoländamål godkända klubb- eller andra enskilda flygskolor samt enligt de närmare bestämmelser, som luftfartsmyndigheten i samråd med chefen för flygvapnet kan finna ändamålsenligt bestämma.

Statens understöd synes förslagsvis kunna bestämmas till 50 procent av skolans beräknade kostnad för träningsflygningen, av utredningen även bekräftande denna flygning beräknad till 50 kronor per flygtimme.

Kostnaden för ett års flygning skulle i enlighet härmed per flygare uppgå till (50×15) 750 kronor, därav flygaren skulle erlägga hälften och staten bidra med återstoden eller 375 kronor.

Under förutsättning att varje årsklass i sin helhet efter skolans genomgång fullföljer sin träning i angiven utsträckning, skulle alltså statens sammanlagda kostnad för varje årsklass utgöra per år (50×375) 18,750 kronor.

Utredningen har härefter upptagit frågan, huruvida staten i anslutning till svenska aeroklubbens hittillsvarande system bör lämna bidrag till den flygning, som erfordras för att en innehavare av privatflygarcertifikat, som ej genomgått den föreslagna centrala flygskolan, skall kunna bibehålla sitt certifikat, d. v. s. 7 timmars flygning per år. Utredningen anför:

Skälen för en dylik medverkan från statens sida äro givetvis icke lika vägande som de, vilka kunna åberopas i fråga om bidrag för fortsatt flyg-

träning till de flygare, som genomgått den centrala flygskolan och som på grund härav äga en för staten särskilt värdefull utbildning. Emellertid kan framhållas, att åtskilliga flygare, som förvärvat A: 2-certifikat och för övrigt äro lämpade för fortsatt flygutbildning, på grund av olika förhållanden kunna vara förhindrade att året efter certifikatets förvärvande söka inträde i den centrala flygskolan. Man torde även få räkna med att åtskilliga flygare, som sökt inträde i skolan, på grund av platsbrist måste avvisas och vänta på inträde till ett senare år. Såväl för den enskilde flygaren som för staten torde det vara av intresse, att flygaren åtminstone ett par år framåt bibehåller giltigheten av sitt certifikat och därmed möjligheten att vinna inträde i skolan. För statens del medför detta — förutom att antalet aktiva flygare inom landet över huvud ökas, vilket torde få anses ur allmänna synpunkter värdefullt — bland annat den fördelen, att den grupp flygare, inom vilken urvalet av elever till den centrala flygskolan skall ske, blir större än som eljest skulle blivit fallet. Med hänsyn till bland annat nu anförda förhållanden vill utredningen ifrågasätta, att visst bidrag lämnas till kostnaderna för förlängning av A: 2-certifikat. Emellertid synes i sådant fall viss begränsning böra ske. Då, enligt vad i annat sammanhang anförts, längre tid än två år i regel icke bör förflyta mellan förvärvandet av A: 2-certifikat och inträdet i skolan, synes lämpligt att, därest bidrag av nu angivet slag skall ifrågakomma, bidragen inskränkas till de två årsgrupper av certifikatinnehavare, som med stöd av statsbidrag erhållit sitt A: 2-certifikat under något av de sist förflutna två åren samt därefter icke genomgått den centrala skolan. I syfte att såväl vinna en bättre kontroll över den fortsatta flygningen som att giva flygskolorna ökad verksamhet och därmed ett bättre utnyttjande av deras materiel torde liksom i fråga om den statsunderstödda träningsflygningen i övrigt den fortsatta flygningen böra äga rum vid de statsunderstödda flygskolorna.

Kostnaden för den för förlängning av certifikatet erforderliga flygtiden skulle vid ett beräknat pris per flygtimme av 50 kronor uppgå till 350 kronor. Statens bidrag till denna kostnad anser utredningen lämpligen kunna utgå med 150 kronor.

Antalet dylika understöd beräknar utredningen till 200 årligen, därvid utredningen utgått från det föreslagna antalet årliga premier för förvärvande av A: 2-certifikat, eller 175.

Yttranden.

Chefen för flygvapnet uttalar till en början, att ett statligt stödjande av fortsatt träningsflygning för flygvapnet är av stor vikt. En fortsatt årlig flygträning av endast 7 timmar efter A: 2-certifikat vore emellertid, anför vidare chefen för flygvapnet, icke ägnad att höja flygstandarden, men kunde, åtminstone beträffande en del för flygtjänst särskilt lämpade personer, vara tillräcklig för att underhålla vunnen standard.

Utredningens förslag, att statens bidrag till förnyande av A: 2-certifikat endast skulle kunna utgå till personer, som genom statsbidrag erhållit certifikat, anser chefen för flygvapnet icke vara lämpligt. Därest andra privatflygare genom större ekonomiska uppoffringar utan statens hjälp förvärvat sådant certifikat, borde, framhålls vidare, dessa skäligen i första hand ifrå-

gakomma till bidrag till certifikatförnyande, därest de i övrigt vore berättigade att söka tillträde till central utbildning.

För att säkerställa, att ifrågavarande personer verkligen fortsätta med träningsflygning i erforderlig omfattning under första och andra året efter A:2-certifikatet, finge, anför chefen för flygvapnet, fordringarna på den enskilde i ekonomiskt avseende icke sättas alltför höga. Statens bidrag per individ till denna träningsflygning borde om möjligt göras något större än vad utredningen förordat, förslagsvis 200 kronor.

I detta sammanhang torde — ehuru jag icke föreslår inrättande av en central flygskola — få återgivas chefens för flygvapnet uttalande i anledning av utredningens förslag om bidrag till fortsatt flygning för de personer, som genomgått den av utredningen föreslagna centrala flygskolan. Chefen för flygvapnet anför:

Det måste anses vara av ett allmänt intresse, att den flygstandard, som med stora kostnader från statens sida bibringats personal genom en central flygutbildning, icke alltför snabbt går förlorad. Om den årliga flygträningen efter genomgången central utbildning minskas alltför mycket nedgår flygstandarden snabbt. Med en årlig flygträning av 15 timmar förefinnas emellertid utsikter för att åtminstone de, som särskilt lämpa sig för flygtjänstgöring, skola kunna vidmakthålla vunnen standard.

Det är av stor betydelse, att dylik träningsflygning kan genomföras utan alltför stora ekonomiska uppoffringar av den enskilde. Med en så stor årlig kostnad för individen som 375 kronor enligt utredningens förslag synes emellertid denna flygträning allvarligt äventyrad. Kostnaden för fortsatt träningsflygning torde i allmänhet vara mest kännbar för de yngre årsklasserna. Det vore därför önskvärt, att bidraget under första året efter den centrala utbildningen kunde sättas högst för att sedan efter hand sänkas. Chefen för flygvapnet får på denna grund föreslå, att bidrag till träningsflygning efter godkänd genomgången central utbildning utgår per individ med 600 kronor under första året, 500 kronor under andra året och 400 kronor under tredje året.

Ur flygvapnets beredskapssynpunkt vinnas betydande fördelar om statmakterna genom ett kraftigt stöd säkerställa, att flygstandarden i möjligaste mån upprätthålles under en treårsperiod efter genomgången central utbildning. Dessa fördelar böra tillerkännas en avgörande betydelse vid avvägningen av statens bidrag. De kunna icke jämföras med de fördelar, som för motsvarande utgifter vinnas genom andra ifrågasatta anslag till civilflygningens stödjande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag beträffande bidragen till kostnaderna för träningsflygning. Under erinran om att utredningen icke beräknat något bidrag för understöd av träningsflygning för nästkommande budgetår framhåller styrelsen, att dylikt understöd bör kunna utgå jämväl under nämnda budgetår till redan tidigare utbildade manliga yngre privatflygare. Styrelsen förutsätter därför, att, därest besparingar skulle uppstå på det till utbildningsbidrag föreslagna beloppet, dessa skola kunna få användas bland annat för understöd av träningsflygning.

Statskontoret anser sig icke kunna biträda utredningens förslag om statsbidrag för träningsflygning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet.

Vad utredningen i detta avseende anført, har nämligen icke övertygat ämbetsverket om vare sig behovet eller lämpligheten av ett statsingripande för detta ändamål.

Svenska aeroklubben anser de av utredningen föreslagna understöden vara icke blott värdefulla utan även nödvändiga.

Departementschefen.

En förvärvad flygskicklighet, som icke genom fortsatt flygträning underhålles, går snabbt förlorad. Då förvärvande av A: 2-certifikat drager ej obetydliga kostnader — i enlighet med vad tidigare anförts beräknas utgifterna uppgå till minst 1,250 kronor enbart för själva den härför erforderliga minsta flygtiden av 25 timmar — synes det önskvärt, att flygskickligheten om möjligt underhålles en icke alltför kort tid. Med hänsyn till att det såsom i annat sammanhang framhållits ur statens synpunkter är angeläget, att vid utbildning av privatflygare eftersträvas i första hand en kvalificerad utbildning, synes ett statligt stöd främst böra inriktas på att uppmuntra en fortsatt flygträning, som innebär icke blott ett underhållande av en förvärvad flygskicklighet utan även en utveckling av densamma. En central flygskola, som ur denna synpunkt givetvis skulle blivit av stort värde, har jag av tidigare anförda skäl emellertid icke ansett mig böra förordas. Vid dylikt förhållande framstår det såsom särskilt angeläget, att de bidrag av statsmedel för enskild fortsatt flygträning, som kunna komma att beviljas, användas för sådan flygning, som innebär en utveckling av flygskickligheten. Chefen för flygvapnet har framhållit, att den för förlängning av A: 2-certifikat erforderliga årliga flygtiden av 7 timmar icke medför ett framåtskridande utan endast ett underhållande av vunnen flygskicklighet. Med hänsyn härtill finner jag mig icke böra förordas, att bidrag utgår enbart för förlängning av A: 2-certifikat. För att bidrag till kostnaderna för träningsflygning av nu ifrågakommande slag skall utgå synes böra fordras, att vederbörande under de senaste tolv månaderna flugit minst 15 timmar, varigenom torde kunna förväntas att flygarens användbarhet för, bland annat, militära syften blir större.

I enlighet med vad civilflygutredningen uttalat anser jag, att den fortsatta flygträningen — i syfte såväl att vinna en bättre kontroll över flygningen som att giva flygskolorna ökad verksamhet och därmed ett bättre utnyttjande av deras materiel — bör liksom den övriga bidragsberättigade flygningen äga rum vid de statsunderstödda flygskolorna.

Civilflygutredningen har förutsatt, att bidrag av nu förevarande slag skulle utgå endast till sådana flygare, som med stöd av statsbidrag förvärvat sitt A: 2-certifikat. Utredningens uppfattning härutinnan kan jag icke dela. Enligt min mening böra personer, som utan ekonomiskt bidrag från staten förvärvat A: 2-certifikat, under samma förutsättningar som flygare, till vilkas utbildning staten lämnat bidrag, kunna erhålla statens stöd för sin fortsatta utbildning. Vid dylikt förhållande och då redan under nästa budgetår ett relativt stort antal flygare torde kunna ifrågakomma till bidrag av nu ifråga-

varande slag, synas medel för nämnda budgetår böra anvisas för fortsatt flygträning.

Vad härefter angår frågan om storleken av det bidrag, som lämpligen bör utgå för nu ifrågavarande flygning, har civilflygutredningen föreslagit, att premien för 15 timmars fortsatt flygning efter genomgång av den av utredningen föreslagna centrala flygskolan skulle utgå med 50 procent av kostnaden, beräknad till 750 kronor. Chefen för flygvapnet har emellertid ansett, att den fortsatta flygträningen icke skulle få någon omfattning, därest eleven skulle behöva själv svara för en kostnad, uppgående till ett så förhållandevis högt belopp som 375 kronor och därför föreslagit, att bidraget från staten skall utgå med ett belopp av under första året 600 kronor, andra året 500 kronor och tredje året 400 kronor. Med hänsyn till vikten av att icke alltför många elever skola på grund av ekonomiska skäl vara förhindrade att, därest de så önska, fortsätta sin flygutbildning, vill jag — ehuru därigenom en minskning av antalet flygpremier på grund av statsfinansiella hänsyn måste äga rum — föreslå, att premien för 15 timmars flygning utgår med ett något högre belopp än vad utredningen föreslagit. Såsom ur denna synpunkt lämpligt avvägt belopp torde kunna fastställas 500 kronor. I syfte att erhålla flygare med en relativt lång flygtid bör i anslutning till vad chefen för flygvapnet anfört en och samma flygare kunna komma i åtnjutande av understöd för fortsatt flygning under tre på varandra följande tolv månadersperioder. Hans sammanlagda, med statsbidrag utförda flygning — inräknat flygtiden för A: 2-certifikatet — skulle därigenom kunna komma upp till 70 timmar. I likhet med vad jag förutsatt beträffande premier för A: 2-certifikat, bör även i fråga om nu förevarande premie en omprövning av densammas belopp framdeles äga rum, därest erfarenheterna därtill skulle giva anledning.

Beträffande antalet flygare, till vilka understöd bör utgå under nästa budgetår, synes mig detta, i betraktande av den betydelse den fortsatta utbildningen måste anses äga, icke böra beräknas allt för lågt. Vid en avvägning mellan bidragen till de olika ändamål, vilka skola tillgodoses inom ramen av det för privatflygets stödjande beräknade anslagsbeloppet, har jag ansett mig böra föreslå, att understöd för fortsatt flygträning under nästa budgetår utgår till ett antal av 60 innehavare av A:2-certifikat.

I anslutning till mitt förslag, att i första hand manliga personer i åldern 18—24 år skulle ifrågakomma till erhållande av premier för A: 2-certifikat, synes understöd för fortsatt flygträning, avseende första tolv månadersperioden efter förvärvande av A: 2-certifikat, böra utgå till manliga personer i åldern 19—25 år.

I enlighet med vad jag sålunda förordat skulle alltså nu ifrågavarande kostnad för nästa budgetår uppgå till (60×500) 30,000 kronor.

Skulle besparingar uppkomma på det ena av de föreslagna två utbildningsbidragen, nämligen till förvärvande av A:2-certifikat och till fortsatt träningsflygning, torde det icke böra föreligga hinder för luftfartsmyndigheten att,

därest så skulle befinnas lämpligt, använda dylik besparing för att tillgodose det ändamål, för vilket det andra bidragsbeloppet närmast är avsett.

Flygplananskaffning för skoländamål.

1937 års civilflygutredning.

Civilflygutredningen har föreslagit, att flygskolorna i viss omfattning skola kunna erhålla statligt bidrag för inköp av skolflygplan för sin verksamhet. Till stöd härför har utredningen till en början framhållit, att ett av de största hindren för ordnandet av en rationell, på bred bas lagd utbildning av privatflygare hittills legat i de betydande kostnader, som äro förenade med anskaffning av för ändamålet lämpliga flygplan i erforderlig omfattning. Utredningen anför i anslutning härtill:

Vid en verksamhet av ifrågavarande art har man att räkna med relativt ofta inträffande större eller mindre haverier. Därest ett dylikt haveri icke skall förorsaka ett olägligt avbrott i skolverksamheten, bör en flygskola därför vara utrustad med minst två flygplan samt med reservmateriel för omedelbart avhjälpande av mindre fel. Enligt vad utredningen inhämtat, äro de f. n. i drift varande skolorna allenast undantagsvis utrustade på ett ur berörda synpunkter tillfredsställande sätt. Flertalet skolor hava nämligen saknat ekonomiska möjligheter härtill. Erfarenheten har ock visat, att avbrott i utbildningsverksamheten på grund av haverier icke varit ovanliga. Utredningen har jämväl funnit, att den för skoländamål använda flygplanuppsättningen visar avsevärd oenhetlighet samt att åtskilliga av planen icke äro av en för skoländamål fullt lämplig typ.

Därest staten enligt utredningens förslag vidtager åtgärder för stödjande av anskaffning av skolflygplan, anser utredningen det vara angeläget att härvid i möjligaste mån söka åstadkomma enhetlighet i fråga om flygplantyp. Härigenom skulle underlättas, vid nyanskaffning i förutsatt omfattning, en serietillverkning av lämpliga plan, vilket i sin tur skulle kunna förbilliga anskaffningen och därjämte giva den svenska flygindustrien en förutsättning att jämväl i fråga om tillverkning av plan för civilt ändamål konkurrera med den utländska industrien, en förutsättning som åtminstone på senare år knappast förelegat. Vidare förenklade enhetligheten och kunde den jämväl förbilliga anskaffningen av reservmateriel.

Beträffande lämpliga skolflygplantyper anför utredningen:

Utredningen har med ledning av de gjorda studierna såväl inom landet som utomlands sökt förskaffa sig en allmän uppfattning angående lämpliga flygplantyper för skoländamål. Detta har skett huvudsakligen i syfte att få ett underlag för beräklandet av kostnaderna vid genomförandet av utredningens förslag. Utredningen har sålunda icke ansett sig böra taga ståndpunkt till någon viss typ av de nu mera vanligen förekommande utan förutsätter, att det skall ankomma på luftfartsmyndigheten att i samråd med chefen för flygvapnet i sista hand fastställa lämpliga flygplantyper samt att i varje särskilt fall pröva frågan om godkännande av flygplan för skoländamål.

Utredningen har för sin del funnit önskvärt, att för skoländamål användas

flygplan av icke alltför liten storleksordning och med relativt stor motorstyrka (effektöverskott). Härigenom vinnes möjlighet till mera allsidighet och större erfarenhet vid utbildningen, varjämte säkerhetssynpunkten på ett bättre sätt tillgodoses. Genom relativt stor motorstyrka kunna nämligen vid de under utbildningens gång lätt inträffande farosituationerna olyckor icke sällan avvärijas på ett sätt, vartill förutsättningar saknas med mindre motorstyrka. Kravet på motorstyrka växer givetvis också till en viss gräns i mån av utbildningens avancering.

Å andra sidan måste dock stor hänsyn tagas till kostnadsfrågan. Kraven få icke sättas så stora, att plananskaffningen oskäligt försvåras, en synpunkt, som särskilt träder i förgrunden då det gäller klubb- och andra enskilda skolors flygplanmateriel.

För vinnande av enhetlighet vore det givetvis önskvärt, att beträffande klubb- och andra enskilda skolor flygplananskaffningen kunde inriktas på flygplan av samma storleksordning, som ansetts lämplig för den grundläggande utbildningen vid den centrala skolan, d. v. s. plan med en motorstyrka av minst 80 hkr. Utredningen har emellertid icke ansett sig kunna utgå från att detta, åtminstone till en början är möjligt i någon större utsträckning, då en dylik anskaffning säkerligen överstiger flertalet skolors ekonomiska möjligheter.

Utredningen har därför beträffande de för utbildning avsedda flygplanen vid sistnämnda slag av skolor ansett sig tills vidare böra räkna med en motorstyrka av 60—80 hkr. För den träningsflygning, som på sätt av det följande framgår förutsättes skola ske vid dessa skolor, torde icke nödvändigtvis krävas plan av samma storleksordning. Därest det i något fall skulle anses lämpligt att för sistnämnda ändamål anskaffa särskilda mindre flygplan, torde dock staten knappast hava anledning att stödja denna anskaffning, enär dylika flygplans användbarhet måste ur statens intressesynpunkter anses relativt begränsad.

I fråga om kostnaden för anskaffning till flygklubbar och andra enskilda flygskolor av flygplan av den storleksordning, som här angivits, har, meddelar utredningen, samråd skett med representanter för den inhemska flygindustrien. Med ledning av därvid vunna upplysningar anser sig utredningen kunna utgå från en anskaffningskostnad av omkring 18,000 kronor för varje dylikt plan. Då även denna kostnad enligt utredningen i regel överstiger skolornas ekonomiska prestationsförmåga, anser utredningen det vara erforderligt, att staten, för att säkerställa anskaffning av det antal flygplan, som erfordras för utbildningens bedrivande i avsedd omfattning, lämnar bidrag till flygplananskaffningen med relativt stor procent, förslagsvis 50 procent. Ett dylikt bidrag utgör jämväl, meddelar vidare utredningen, en av utgångspunkterna vid beräklandet av de lokala flygskolornas utbildningskostnad per flygtimme.

I fråga om det antal flygplan, till vars anskaffande statsbidrag skulle årligen utgå, måste, anför utredningen, uppenbarligen av statsfinansiella skäl en begränsning ske. Utredningen fortsätter i anslutning härtill:

Under förutsättning att staten, på sätt ovan föreslagits, lämnar bidrag till utbildning årligen av 175 elever för kompetens till A:2-certifikat, skulle på sålunda understödd flygning belöpa minst 4,375 flygtimmar årligen. Härtill kommer den träningsflygning för redan utbildade elever, vartill stats-

bidrag jämväl i viss omfattning av utredningen förordas. Då varje skolflygplan icke torde kunna årligen utnyttjas mer än 300, i bästa fall högst 400 flygtimmar, synes i betraktande av flygskolornas nuvarande i allmänhet otillfredsställande flygplanuppsättning önskvärt, att staten åtminstone det närmaste budgetåret bidrager till anskaffning av 10 skolflygplan enligt ovan angivna grunder. Beträffande tiden därefter, för vilken det årliga nyan-skaffningsbehovet bör kunna beräknas bliva mindre omfattande, torde frågan angående omfattningen av dylika bidrag böra prövas i samband med luftfartsmyndighetens årliga anslagsäskanden med hänsyn till vunnen erfarenhet och föreliggande behov.

En av utredningsmännen, kaptenen Cederholm, har i ett reservationsvis framfört yttrande föreslagit, att utbildningen vid de lokala flygskolorna borde äga rum på ett skolflygplan av en något kraftigare typ och med större motorstyrka än vad de övriga utredningsmännen föreslagit. Sålunda förordar reservanten, att staten under nu rådande förhållanden endast skulle understödja inköp av skolflygplan, som äga en motorstyrka av minst 80 hkr. Till stöd för sitt förslag har reservanten bland annat framhållit — förutom de av de övriga utredningsmännen framhållna synpunkterna till förmån för en större flygplantyp — följande synpunkter:

Ett skolflygplan av föreslagen storleksordning äger i allmänhet sådana flygegenskaper, att vissa farliga moment vid själva utbildningen, även med bibehållen flygsäkerhet, kunna demonstreras. Härigenom vinnes, att den elementära utbildningen kan få en mera gedigen karaktär.

Ett skolflygplan av icke alltför liten storleksordning och med relativt stor motorstyrka äger i jämförelse med ett mindre bland annat ökad livslängd och större tjänstbarhet. Härigenom vinnes större kontinuitet i elevernas utbildning, varjämte antalet såväl i tjänst som i reserv varande skolflygplan kan hållas relativt lågt.

Föreslagen storleksordning är mera användbar under svårare väderleksförhållanden än en mindre typ, vilket är av stor betydelse vid våra klimatförhållanden.

Föreslagen storleksordning kan betraktas som minimistorlek för inmontering av utrustning för instrumentflygning av nuvarande standardformat.

Föreslagen storleksordning erbjuder med sin robusta konstruktion eleverna större säkerhet vid en eventuell brottlandning.

Då kostnaden för ett flygplan av den av reservanten förordade storleksordningen beräknas uppgå till 24,000 kronor, föreslår reservanten, att ett dylikt pris lägges till grund för beräkandet av statens bidrag för inköp av skolflygplan.

Yttranden.

Chefen för försvarsstaben har anfört, att det beträffande skolflygplan för de lokala flygskolorna syntes önskvärt, att dessa vore av samma storleksordning och helst av samma typ, som avsåges komma till användning vid den centrala flygskolan, eller åtminstone avveke så litet som möjligt från sistnämnda typ. Under alla förhållanden syntes det önskvärt, att skolflygplanen för de lokala flygskolorna uppfyllde flygvapnets fordringar på dy-

lika flygplan för här ifrågavarande utbildningsändamål. Härigenom kommer nämnda flygplan att fylla kravet på kvalitet i fråga om utbildningen samt ändamålet att tjäna som mobiliseringsreserv åt flygvapnet.

Chefen för flygvapnet uttalar till en början, att tillgången på lämplig skolflygplanmateriel utan tvivel för närvarande vore alltför begränsad vid lokala klubb- eller andra enskilda flygskolor för att en rationell utbildning av ett större antal privatflygare skulle kunna anordnas. Ett kraftigt stöd för nyanskaffning vore därför den första åtgärd, som från statens sida bör vidtagas. *Chefen för flygvapnet* anför i anslutning härtill:

Ur flygmilitär beredskapssynpunkt är det synnerligen önskvärt, att i möjligaste mån enhetlighet åstadkommes beträffande denna lokalt använda flygmateriel, ävensom att materielen är av sådan klass, att den är lämplig för användning vid krigsflygskolorna. Man kan räkna med att vid mobilisering större delen av i landet tillgänglig skolflygmateriel måste tagas i anspråk för krigsflygutbildning. Betydelsen av att denna hopsamlade materiel är av enhetlig typ torde vara påtaglig. *Chefen för flygvapnet* ansluter sig till de synpunkter på val av flygplantyper, som reservanten företrätt. I övrigt synas de av utredningen förordade stödåtgärderna för anskaffning av skolflygplan för den lokala flygutbildningen lämpliga. *Chefen för flygvapnet* ansluter sig jämväl till utredningens uppfattning, att luftfartsmyndigheten bör vara statens reglerande och övervakande organ i detta avseende. I frågor rörande typval måste dock, med hänsyn till materielens användning vid mobilisering, samråd äga rum med *chefen för flygvapnet*.

Materielfrågan för den lokala civila utbildningen kan inriktas på ett enhetsflygplan. Ett centralt förråd omfattande 2—3 reservflygplan samt erforderliga reservdelar bör upprättas för att utbildningens kontinuitet skall kunna säkerställas. Detta förråd kan antingen tänkas lyda direkt under luftfartsmyndigheten och i sådant fall upprättas i Stocholm, eller efter överenskommelse med luftfartsmyndigheten organiseras av visst privat företag (industri). Om den använda flygplantypen tillverkas inom landet, bör lämpligen vederbörande industriföretag förbinda sig att ständigt förfoga över ett visst förråd, varifrån vederbörande utbildningsorganisationer till fastställda priser kunna rekvirera erforderlig materielersättning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker de av utredningen föreslagna bidragen till inköp av skolflygplan. Ur såväl utbildnings- som säkerhetsynpunkt anser styrelsen det emellertid vara önskvärt, att för skoländamål endast komma till användning härför särskilt lämpade flygplan. Styrelsen ansluter sig i huvudsak till utredningens önskemål beträffande enhetlighet i fråga om flygplantyp för skoländamål och säger sig vilja för sin del medverka till att denna fråga göres till föremål för särskild undersökning.

Svenska aeroklubben anser, att de av utredningsmännen föreslagna premierna för inköp av flygplan för skoländamål otvivelaktigt komma att i hög grad bidra till skol- och klubbverksamhetens stabilisering och utveckling samt dessutom hava sitt stora värde ur säkerhetssynpunkt. Med hänsyn till att flygmaterielen är dyrbar och anskaffningen ekonomiskt betungande för klubbarna, anser aeroklubben, att de föreslagna certifikatpremierna icke kunna utnyttjas i avsedd omfattning, därest understöd i denna form

och i den utsträckning utredningsmännen föreslagit icke äger rum. Aero-klubben hade, anför klubben vidare, av ekonomiska skäl icke kunnat stödja klubbarnas materielinköp och av denna orsak ej heller haft någon inverkan på denna fråga. Skolmaterielen vore också för närvarande bristfällig till såväl omfattning som typval. Vid typvalet hade man bland annat att taga hänsyn till säkerhetssynpunkten — lämplig storleksordning, robust byggnad och erforderligt effektöverskott — samt kostnadssynpunkten — billig i inköp och billig i drift. Det vore så gott som uteslutet att kunna tillfredsställa alla dessa krav. Ett billigt flygplan vore nämligen som regel litet och trångt, mindre robust och ur säkerhetssynpunkt mindre tillfredsställande. Enligt aeroklubbens uppfattning vore det emellertid icke försvarligt, att ekonomiska fördelar köptes på bekostnad av säkerheten. Aero-klubben ville därför i detta avseende ansluta sig till reservantens uttalande och förslag.

Svenska flygares riksförbund har särskilt understrukit vikten av och fördelarna med att för utbildningsändamål vid flygklubbar och privata flygskolor anskaffas skolflygplan av samma storleksordning och motorstyrka och helst av samma typ, som utredningen avsett skulle komma till användning vid den föreslagna centrala flygskolan.

Departementschefen.

På grund av de betydande kostnader, som äro förenade med anskaffning av för ändamålet lämpliga skolflygplan, hava flygskolorna hittills nödgats dels begränsa inköpen till ett relativt ringa antal flygplan, dels ock i viss utsträckning anskaffa flygmateriel, som icke fyller de fordringar, som ur olika synpunkter böra ställas på ett skolflygplan. Följden härav har blivit, bland annat, att utbildningsresultaten ofta blivit ojämna och i övrigt mindre tillfredsställande, varjämte icke obetydliga faror ur trafiksäkerhetssynpunkt förelegat vid flygövningarna. Vissa under senare år inträffade mer eller mindre allvarliga olyckstillbud och olycksfall i samband med utbildning av privatflygare här i landet torde kunna tillskrivas mindre lämplig skolflygmateriel. Såsom från olika håll framhållits är det därjämte ur försvarsberedskapssynpunkt av vikt, att ett antal lämpliga skolflygplan finnes tillgängligt inom privatflyget. Med hänsyn till, bland annat, nu anförda synpunkter, anser jag civilflygutredningens förslag väl motiverat och förordar, att staten i viss omfattning stöder flygskolornas anskaffning av skolflygplan.

Vad härefter angår frågan om de flygplantyper, till vilkas inköp bidrag skall kunna utgå, förutsätter jag, att flygplanen skola vara av typ, som luftfartsmyndigheten efter samråd med chefen för flygvapnet anser sig kunna godkänna. I förevarande sammanhang har typvalet därför intresse huvudsakligen för frågan om vilket pris, som bör läggas till grund för statsbidragets beräkning. Civilflygutredningen har framhållit önskvärdheten av att flygplananskaffningen inriktades på en plantyp av ej alltför liten storleksord-

ning, förslagsvis med en motorstyrka av minst 80 hkr. Med hänsyn till att det relativt höga priset å ett dylikt flygplan, omkring 24,000 kronor, säkerligen skulle — även vid ett relativt högt bidrag från statens sida — lägga ekonomiska hinder i vägen för flertalet flygskolor att åtminstone tills vidare anskaffa dylika plan, har emellertid utredningen vid sina kostnadsberäkningar utgått från en flygplantyp med en motorstyrka av 60—80 hkr., vilken beräknats betinga ett pris av omkring 18,000 kronor. Ehuru jag delar utredningens uppfattning, att en anskaffning av flygplan av den större storleksordningen för de lokala flygskolorna för närvarande kan bereda skolorna svårigheter, anser jag emellertid i likhet med reservanten bland utredningsmännen ävensom flertalet hörda myndigheter och organisationer, att fördelarna att använda en större flygplantyp ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som synpunkten att åstadkomma ett gott utbildningsresultat äro så stora, att en dylik flygplantyp ändock bör läggas till grund för bidragsbeloppets beräkande. Utredningen har med sin utgångspunkt föreslagit, att statsbidraget skulle utgå med högst 50 procent å inköpspriset. För att i viss utsträckning för flygskolorna undanröja nackdelen med det högre pris, som den större flygplantypen betingar, vill jag förorda, att bidraget ökas till 60 procent. Detta skulle med det beräknade priset av 24,000 kronor medföra, att staten skulle bidraga till flygplaninköpet med 14,400 kronor, i följd varav flygskolans andel skulle bliva 9,600 kronor.

Civilflygutredningen har föreslagit, att staten skulle under nästa budgetår bidraga till inköp av 10 skolflygplan, därvid utredningen utgått från att detta antal jämte de av flygskolorna för närvarande disponerade skolflygplanen, uppgående till 10 å 15, skulle vara i stort sett tillräckligt för en utbildning vid skolorna i den av utredningen förutsatta omfattningen. Med hänsyn till den begränsning av elevantalet i förhållande till utredningens förslag, som jag i det föregående förordat, synes jämväl en minskning av antalet statsbidrag för inköp av skolflygplan kunna äga rum. Jag vill sålunda föreslå, att sammanlagda bidragsbeloppet för nu ifrågakvarande ändamål beräknas för inköp av ett antal av 6 flygplan. Vid dylikt förhållande skulle för ändamålet för nästa budgetår behöva avses ett belopp av $(6 \times 60/100 \times 24,000)$ 86,400 kronor. Skulle den av mig förordade typen kunna erhållas till ett billigare pris än vad som här räknats med torde hinder icke böra föreligga att använda sålunda uppkommen besparing till bidrag för inköp av ytterligare flygmateriel.

Närmare villkor för statsunderstöd till vid klubb- och andra enskilda flygskolor verkställd flygning samt för anskaffning av skolflygplan till dylika skolor.

1937 års civilflygutredning.

Civilflygutredningen uttalar i förevarande sammanhang inledningsvis, att därest staten, på sätt i det föregående föreslagits, skulle stödja privatflygning-

en genom premier för förvärvande av A:2-certifikat och för fortsatt träningsflygning samt genom bidrag till inköp av skolflygplan, frågan uppställde sig, på vad sätt och under vilka villkor understödsverksamheten lämpligen borde äga rum.

Beträffande dispositionen av statens medel för privatflygets stödjanse anser utredningen med hänsyn till, bland annat, storleken av de belopp, som härvidlag komma i fråga, det ligga i sakens natur, att medlen skola disponeras av statlig myndighet. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet bland annat har att utöva tillsyn över den civila flygutbildningen samt uppgiften att omhänderhava det statliga stöd åt privatflyget, som kan komma att anvisas, nära ansluter sig till luftfartsmyndighetens nämnda åliggande, förordar utredningen, att omhänderhavandet av statens bidrag till privatflyget anförtros åt luftfartsmyndigheten. Härvid förutsätter emellertid utredningen, att de frivilliga organisationer, som hittills ekonomiskt stött det civila flygväsendet, närmast svenska aeroklubben, fortfarande skola fortsätta sin verksamhet och att särskilt då det gäller understöd till lokala flygklubbar, som äro anslutna till aeroklubben, ett samarbete kommer till stånd mellan luftfartsmyndigheten och sagda klubb.

Vad härefter angår sättet för utbetalningen av de föreslagna flygpremierna för A: 2-certifikat och vissa därmed sammanhängande spörsmål anför utredningen:

Statens understöd för utbildning till A:2-certifikat kan tänkas bliva tilldelat antingen eleven direkt, när denne hos luftfartsmyndigheten erhåller flygcertifikat, eller den flygklubb eller privata flygskola, hos vilken eleven erhållit sin utbildning. I det förra fallet torde skolan komma att avkräva eleven flygavgifter, motsvarande i stort sett skolans verkliga kostnader för skolverksamheten, medan i det senare fallet statens bidrag kan komma eleven till godo redan under utbildningens gång på det sätt, att skolan tillämpar en med hänsyn till bidragets storlek nedsatt avgift för flygutbildningen. Det senare systemet synes innebära vissa fördelar, särskilt för eleven genom att denne för flygutbildningen icke behöver disponera ett kapital, motsvarande den sammanlagda kostnaden för utbildningen, utan endast ett belopp, som uppgår till vad eleven i sista hand själv avses skola betala för sin utbildning. Utredningen förordar därför, att statsbidragen tilldelas skolorna.

Då förslaget förutsätter, att några flygpremier av nu avsett slag icke skola utbetalas med mindre än att flygutbildningen resulterar i förvärvandet av ett A:2-certifikat, kan emellertid ett system med premiernas utbetalande till skolorna för dem medföra vissa ekonomiska risker. Därest en elev påbörjar flygutbildning men icke avslutar densamma, antingen på grund av att han till följd av visad olämplighet för flygning eller av annan orsak skiljes från skolan eller på grund av fri vilja, kommer nämligen något bidrag till skolan för eleven icke att utbetalas. Har skolan därvid med hänsyn till beräknat statsbidrag tillämpat flygavgifter, som varit lägre än skolans självkostnader, kommer skolan att göra en ekonomisk förlust, motsvarande skillnaden mellan de verkliga kostnaderna för elevens flygning och de av denne härför erlagda avgifterna. Nu antydd risk kan emellertid minskas, bland annat på det sätt att eleven intill ett belopp, motsvarande den kostnad, som avses skola åvila honom, till skolan erlägger avgifter, täckande fulla kostnaderna för första delen av flygutbildningen, för att sedan erhålla återstoden av

utbildningen kostnadsfritt. Genom statsbidraget erhåller skolan därefter ersättning för kostnaderna för sistnämnda del av utbildningen. Visserligen föreliggja möjligheter, att utbildningen avbrytes även på ett senare skede, men i praktiken torde risken härför vara relativt ringa, då man under det första skedet bör kunna bedöma elevens lämplighet samt fullföljandet av utbildningen måste ligga i elevens eget intresse, enär hans ekonomiska insatser eljest bliva till ringa nytta.

I detta sammanhang kan framhållas vikten av att eleven redan vid utbildningens början genom läkarundersökning konstaterats vara fysiskt lämplig såsom flygare.

Fördelningen mellan flygskolorna av tillgängligt statsbidrag för utbildning av flygare till A:2-certifikat anser utredningen i stort sett lämpligen kunna ske enligt grunder och under villkor, som i det följande angivas:

Före viss av luftfartsmyndigheten fastställd tid skola de till svenska aeroklubben anslutna flygklubbarna, vilka under det kommande budgetåret önska komma i åtnjutande av statsbidrag för utbildning av flygare till A:2-certifikat, inkomma till aeroklubben med till luftfartsmyndigheten ställda ansökningar härom, därvid uppgift skall lämnas om det antal flygare, vilkas utbildning vid varje klubbskola avses samt förslag till skolavgifter ävensom utbildningsplan. Efter eventuell erforderlig komplettering av handlingarna bör aeroklubben uppgöra och till luftfartsmyndigheten överlämna förslag rörande bidragens lämpliga fördelning mellan klubbarna. Övriga klubbar och privata flygskolor böra ingiva sina önsknings direkt till luftfartsmyndigheten. Sedan samtliga ansökningar sålunda inkommit, fattar luftfartsmyndigheten beslut i ärendet. Beslutet bör innehålla uppgift om det högsta antal flygare, för vars utbildning respektive skola under nästkommande budgetår kan påräkna statsbidrag.

Villkor för rätt till statsbidrag bör i första hand vara, att skolan ävensom dess lärare och flygmateriel för ändamålet av luftfartsmyndigheten godkänts.

Vid prövning i detta hänseende bör tillses, att skolan uppvisar en organisation, som ger anledning antaga, att utbildningen blir av kvalificerad beskaffenhet. I dylikt hänseende torde kvalifikationerna hos de lärare, som avses skola användas vid utbildningen, ävensom skolans flygplanutrustning och övrig undervisningsmateriel äga särskild betydelse. I syfte att undvika avbrott i undervisningen torde en flygskola normalt böra vara utrustad med minst två för skolflygning lämpliga flygplan. Då en skolverksamhet, som bedrivs i icke alltför liten omfattning, i allmänhet kan förväntas medföra bättre utbildningsresultat än vad en mindre skola kan prestera, finner utredningen det önskvärt, att utbildningen åtminstone i viss mån koncentreras till de större skolorna.

Såsom villkor för statsbidrag bör vidare uppställas, att utbildningen sker enligt program, som luftfartsmyndigheten efter samråd med chefen för flygvapnet uppgjort.

Av det föregående framgår, att en flygskola, som erhåller statsbidrag för utbildningskostnaderna, skall för det antal elever, som motsvarar bidraget, tillämpa ett med hänsyn till statsbidragets storlek nedsatt pris. I samband med fördelningen av statsbidragen bör luftfartsmyndigheten fastställa det högsta pris, som härvid må tillämpas. Utredningen har övervägt, huruvida såsom villkor för erhållande av statsbidrag bör uppställas, att det fastställda maximipriset skulle av skolan tillämpas även för de elever, som skolan kunde komma att utbilda utöver det antal, för vilket bidrag utlovats. Det torde få

ankomma på luftfartsmyndigheten att i varje särskilt fall, med hänsyn till föreliggande omständigheter, pröva denna fråga.

Därest luftfartsmyndigheten fastställer en högsta avgift allenast beträffande det antal elever, som svarar mot statsbidraget, och antalet hos en flygskola anmälda elever överstiger detta antal, kan det inträffa, att det överskjutande antalet för sin utbildning får erlägga högre avgifter än de övriga eleverna. Frågan huru uttagningen av de förra lämpligen bör ske, synes närmast kunna lösas på så sätt, att luftfartsmyndigheten för skolorna uppdrager vissa allmänna riktlinjer för elevernas uttagande och i samband med sin allmänna tillsyn över flygutbildningen därjämte har uppmärksamheten särskilt riktad på det sätt, varpå skolorna handhava nu ifrågavarande uttagning. Utredningen vill även framhålla, att, därest antalet certifikatbidrag bestämmes till 175 årligen, man åtminstone till en början torde kunna räkna med att skolornas sammanlagda antal elever årligen av den kategori, som av staten anses böra understödjas, i stort sett kommer att sammanfalla med antalet tillgängliga bidrag, och att på grund härav nu berörda olägenhet icke skall i någon nämnvärd utsträckning bli aktuell.

I detta sammanhang framhåller utredningen vidare, att luftfartsmyndighetens beslut om fördelningen för visst budgetår av tillgängliga utbildningsbidrag givetvis borde kunna jämkas, därest det under bidragsåret skulle visa sig, att en skola av någon anledning, t. ex. förlust av flygmateriel eller ringa tillgång på elever, ej skulle kunna under året utbilda det antal elever, för vilket bidrag beräknats, medan en annan skola kunde antagas utbilda ett större antal än beräknat. I så fall borde en överflyttning av bidragen från den förra till den senare kunna äga rum. Det borde ankomma på luftfartsmyndigheten att avgöra hithörande frågor från fall till fall, och därvid syntes samarbete mellan myndigheten och aeroklubben kunna vara till gagn, där fråga vore om till klubben anslutna skolor. För att luftfartsmyndigheten skulle kunna följa utvecklingen i nu berörda hänseende, syntes det vidare lämpligt, att skolorna på fastställda tider till luftfartsmyndigheten inkomme med sådana uppgifter, som myndigheten funne för ändamålet erforderliga.

Utbetalningen av bidragen anser utredningen böra, för underlättande av skolornas ekonomi, ske exempelvis månadsvis med belopp, som belöper på antalet erhållna certifikat under den förflutna månaden.

I fråga om utbetalandet av understöd för fortsatt flygning efter A:2-certifikat och genomgång av den centrala flygskolan föreslår utredningen i stort sett samma förfaringssätt som beträffande understödet för utbetalningen till A:2-certifikat. Även i detta fall skulle sålunda understödet utgå direkt till skolorna samt luftfartsmyndigheten, efter inkomna förslag, fastställa det timantal, för vilket respektive skola kunde påräkna understöd, samt fastställa det högsta pris, skolan ägde debitera flygarna per flygtimme.

Utredningen övergår härefter till förutsättningarna för att bidrag för inköp av flygplan skall utgå. Härom anför utredningen:

För att dylikt bidrag över huvud skall utgå, torde det till inköp ifrågasatta flygplanet vara av typ, som kan av luftfartsmyndigheten efter samråd med chefen för flygvapnet godkännas såsom lämpligt för utbildningsändamål.

mål. Med hänsyn till betydelsen av att stödja en inhemsk flygplantillverkning vore det önskvärt att kunna för bidrags erhållande uppställa det villkoret, att planet är svensksbyggt. Med hänsyn till den inhemska flygplanindustriens nuvarande läge torde emellertid ett dylikt villkor icke f. n. kunna uppställas. Utredningen förutsätter, att luftfartsmyndigheten skall, så snart förhållandena därtill giva anledning, upptaga frågan om ett dylikt villkor till omprövning.

Till förhindrande av att statens bidrag till flygplananskaffningen helt eller delvis går förlorat genom haveri med flygmaterielen, torde bland villkoren för bidrag böra föreskrivas, att flygskolan skall vara skyldig att städe hålla det med statsbidrag inköpta flygplanet försäkrat till ett belopp, som motsvarar flygplanets med hänsyn till normal avskrivning beräknade värde. Vidare torde luftfartsmyndigheten böra tillse, att garantier finnas för att, därest flygplanet försäljes eller skolverksamheten nedlägges eller flygplanet av annan orsak icke kommer till avsedd användning, ett belopp, motsvarande statsbidraget efter med hänsyn till flygplanets användning gjord avskrivning antingen återbetalas till staten eller också disponeras för nytt inköp för skoländamål. Utredningen förutsätter, att beträffande klubbar, som äro anslutna till svenska aeroklubben och som av denna förordas till erhållande av bidrag av nu ifrågavarande slag, aeroklubben skall vara villig att medverka för åstadkommande av dylik garanti.

Vidare torde såsom villkor uppställas, att skolan icke skall mot staten äga göra gällande anspråk på större ersättning än vad som motsvarar 50 procent av flygplanets värde, efter normal avskrivning, därest detta vid mobilisering av staten tages i anspråk för militära ändamål.

I syfte att öka tillgången för det frivilliga luftvärnet av flygmål vid dess övningar torde böra uppställas såsom villkor för bidrag till flygplananskaffning, att skolan skall vara skyldig att mot ersättning, motsvarande skolans självkostnad, tillfälligtvis ställa flygplanet till luftvärnets förfogande.

Slutligen må framhållas, att utbetalning av statsbidrag för flygplansanskaffning till viss skola icke bör ske, förrän det visats, att skolan för det ifrågasatta flygplaninköpet disponerar eller från privat håll garanterats det belopp, som erfordras utöver statsbidraget.

Yttranden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande utredningens förslag till närmare villkor och bestämmelser för understödsverksamhetens bedrivande framhållit, att det syntes nödvändigt, att en viss handlingsfrihet i fråga om formerna och sättet för utbetalningen av understöden medgäves styrelsen. Utöver de av utredningen angivna villkoren torde böra föreskrivas, att flygklubb eller flygskola, som erhöle statsbidrag, vore skyldig att underkasta sig den ekonomiska kontroll, styrelsen funne erforderlig.

Med hänsyn till att civilflygutredningen i sitt betänkande förutsatt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle avgiva förslag angående den förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter, som ett genomförande av utredningens förslag skulle erfordra, har styrelsen upptagit nämnda fråga till behandling och därom anfört:

Den föreslagna understödsverksamheten av de privata flygarnas utbildning till A:2-certifikat kan förväntas stimulera till livligare flygverksamhet än tidigare. Därigenom kommer behov att uppstå av ökad tillgång på per-

sonal för inspektion och kontroll av utbildningsverksamheten. Granskning av utbildningsplaner och undervisningsmateriel måste företagas i en helt annan omfattning än vad tidigare varit fallet. En förstärkning av luftfartsinspektionens arbetskrafter blir på grund härav ofrånkomlig. För detta personalbehovs tillgodoseende har styrelsen i sin skrivelse den 10 september 1938 angående anslagsäskande för nästkommande budgetår föreslagit anställandet av en officer från flygvapnet mot ett arvode av omkring 12,000 kronor samt en anställningstid av tre till fem år. Styrelsen förutsätter därvid, att vederbörande befattningshavare skulle kvarstå å flygvapnets stat med bibehållen befodrings- och pensionsrätt men tjänstgöra såsom civil tjänsteman hos styrelsen. Genom denna anordning skulle enligt styrelsens mening det önskade samarbetet med chefen för flygvapnet underlättas, varjämte styrelsen skulle kunna tillföras arbetskraft med erfarenhet om det sätt, varpå flygvapnets utbildningsarbete bedrivs. Med hänsyn till nödvändigheten av att åldern för denne befattningshavare hålles relativt låg (under 50 år), synes det önskvärt att genom personbyte med vissa mellanrum kunna föryngras arbetskraften och bör med hänsyn härtill anställningen ej uppföras å ordinarie stat. Den personal, som tages i anspråk för övervakandet av skolutbildningen, bör beredas tillfälle att på statens bekostnad erhålla och vidmakthålla personlig flygträning.

Därest utredningens förslag skulle vinna bifall, kommer luftfartsinspektionens göromål att utökas i en sådan omfattning, att den nuvarande kontrollen av segelflygverksamheten svårigen kan medhinnas utan personalförstärkning. I sin förenämnda skrivelse den 10 september 1938 har styrelsen hemställt om ett belopp av 4,500 kfonor för anställande av arbetskraft för kontrollen av segelflygverksamheten.

För handläggningen av de administrativa ärendena har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina anslagsäskanden till 1938 års riksdag hemställt om inrättande av en notarietjänst i lönegrad A 21. Behovet av denna befattningshavare är redan nu synnerligen stort och styrelsen måste framhålla, att, därest nya administrativa uppgifter skola tillkomma, inrättandet av denna tjänst är ofrånkomligen nödvändigt.

Svenska aeroklubben har till en början uttalat, att aeroklubben icke hade något att erinra mot principen, att det ifrågasatta statsanslaget disponerades av luftfartsmyndigheten, därvid emellertid ett samarbete förutsattes komma till stånd mellan luftfartsmyndigheten och aeroklubben, särskilt då det gällde understöd till lokala flygklubbar. Aeroklubben ansåge emellertid, att denna princip borde tillämpas i allt vad som gällde det statliga stödet till privatflyget. Den uppgift, som sålunda tillämnats aeroklubben, överensstämde helt med de principer, som tillämpats vid organiserandet av statligt understöd i närmast motsvarande fall, nämligen idrott, skytte och den av svenska röda korset utövade humanitära verksamheten. I samtliga dessa fall hade Kungl. Maj:t utnyttjat och uppmuntrat vederbörlig riksorganisation, varigenom dubbelarbete och en för effektiv kontroll försvårande decentralisation kunnat undvikas.

Aeroklubben anser det vidare vara av stor betydelse, att den sålunda uttalade principen tillämpas icke blott när det gäller understöd till de lokala flygklubbarna utan även beträffande det statliga understödet i dess helhet för det här berörda ändamålet.

Aeroklubben erinrar härefter om att försvarskommissionen anförde i sitt betänkande, att en central ledning borde finnas, i vilken representanter för staten inginge, och att detta organ borde hava till uppgift dels att tillse, att utbildningen bedreves på ett tillfredsställande sätt och dels att handlägga frågan rörande ett statsunderstöds användning och fördelning. Aeroklubbens omorganisation i mars 1937 hade, meddelar aeroklubben, tagit sikte på denna försvarskommissionens uttryckta önskan.

Aeroklubben meddelar vidare, att klubben, för att försvarskommissionens tankegång beträffande det centrala organet skulle fullföljas, avfattat sina stadgar så, att till densamma kunde anslutas icke blott lokala flygklubbar utan även inom flyget verksamma personalföreningar jämte andra dylika organisationer samt fysiska och juridiska personer. Det mötte sålunda, fortsätter aeroklubben, intet hinder för affärsdrivande flygföretag att i egenskap av juridiska personer vara anslutna till aeroklubben och det borde otvivelaktigt ligga i luftfartsmyndighetens intresse att söka uppmuntra en centralisering av hela privatflyget i en enda sammanslutning — en centralorganisation. Möjligheten för enskilda klubbar och företag att direkt till luftfartsmyndigheten ingiva sina ansökningar, som i betänkandet förutsatts, borde undvikas eller hänföras till de undantagsfall, som bestämmelserna icke borde uppmuntra.

Aeroklubben förklarar i anslutning till det anförda, att klubben vore beredd att ställa sig till förfogande för här omskrivet syfte samt att vidtaga sådana ändringar beträffande styrelsens organisation och stadgarnas innehåll, som vederbörlig statliga myndighet kunde finna erforderliga. Aeroklubben framlägger i detta sammanhang följande förslag i syfte att underlätta frågans slutgiltiga lösning:

Främst gäller det att uppdelas verksamheten och klarlägga ansvarsförhållandet mellan luftfartsmyndigheten och aeroklubben, varvid förutsättes att sagda ämbetsverk icke skulle finna det ändamålsenligt att övertaga en rad praktiska detaljuppgifter, som nu handhavas av privatflygets centralledning — aeroklubben — i direkt samarbete med de anslutna flygklubbarna.

Då i förevarande fall statsmedlens förvaltning och kontrollen av deras användning ansetts böra handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av luftfartsmyndighet, till vilken tanke aeroklubben helt ansluter sig, synes detta emellertid icke hindra en tillämpning av den princip rörande vederbörlig riksorganisations användande såsom verkställande organ, vilken såsom förut nämnts tillämpas med avseende på Sveriges gymnastik- och idrottsförbund samt skytteförbundens och svenska röda korsets överstyrelser. Dessa centralorganisationer äro av Kungl. Maj:t betrodda att handhava statsmedel, avsedda för deras verksamhetsområden. De kamerala skiljaktigheter, som förefinnas, torde bero på anslagens olika natur samt de statliga myndigheternas organisation. I varje särskilt fall synes den mest praktiska organisationsformen hava eftersträfvats och vunnits.

I överensstämmelse med denna princip torde det vara lämpligast och riktigast, att förvaltningen av statsbidragen till privatflyget handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan aeroklubben blir verkställande organ. Sålunda synes det vara ändamålsenligt, att samtliga understöd fördelas av aeroklubben enligt av densamma uppgjort förslag. För att säkerställa medlens ändamålsenliga och författningensliga användning bör en representant, ut-

sedd av Kungl. Maj:t, ingå i aeroklubbens styrelse och dess verkställande utskott, och denna representant bör erhålla vetorätt i frågor, som gälla statsanslagens användande och fördelning. De av aeroklubben fördelade anslagen utanordnas av luftfartsmyndigheten på hemställan av aeroklubbens verkställande utskott.

Aeroklubben betonar i detta sammanhang, att dess verksamhet som ekonomisk stödorganisation åt de anslutna klubbarna icke upphör genom att staten enligt utredningens förslag övertager en del av denna verksamhet. Tvärtom bleve, anför aeroklubben, det härigenom möjligt för aeroklubben att stödja och utveckla alla de grenar av privatflyget, som hittills mer eller mindre måst lämnas åt sidan på grund av att utdelandet av certifikatpremier bundit en stor del av klubbens budget. Denna stödande verksamhet borde givetvis på lämpligt sätt anknytas till det statliga stödet, och detta syntes ur samordnande synpunkt vara ett tungt vägande skäl för att det verkställande organet för statsunderstödd verksamhet vore detsamma som för av enskild offervilja stödd verksamhet.

Beträffande principen för tilldelande av understöd åt eleverna, fördelningen av medlen flygskolorna emellan, villkoren för rätt till statsbidrag, överflyttning av bidrag i vissa fall från en skola till en annan, utbetalande av understöd för fortsatt flygning efter A:2-certifikat och central flygskola samt villkoren för understöd till inköp av skolflygplan ansluter sig aeroklubben i huvudsak till utredningsmännens förslag. Aeroklubben uttalar emellertid, att den gärna skulle hava sett, att utredningen föreslagit ett kraftigare stöd till flygfärdighetens vidmakthållande.

Departementschefen.

Därest staten på sätt i det föregående föreslagits skall stödja privatflygningen, torde vägande skäl tala för att åt ett statligt organ, som kan vara därför lämpat, uppdrages att disponera de medel, som kunna komma att anslås för nämnda stödverksamhet. I likhet med civilflygutredningen anser jag väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet här för lämplig. För luftfartsmyndigheten synes det emellertid särskilt i fråga om bidrag till flygklubbar, som äro anslutna till svenska aeroklubben, kunna vara av värde, därest på sätt civilflygutredningen förutsatt ett visst samarbete kommer till stånd mellan nämnda myndighet och aeroklubben.

Vad angår frågan om principerna för de olika bidragens fördelning och villkoren för erhållande av understöd synes det knappast kunna förväntas, att detta spörsmål kan få sin mest ändamålsenliga lösning, innan viss tids erfarenhet vunnits å området. Det torde därför vara till fördel, därest en relativt stor handlingsfrihet tillkommer luftfartsmyndigheten i vad avser utformningen av de närmare detaljer, som erfordras för att uppnå ett i möjligaste mån för olika parter tillfredsställande resultat. Då utredningens förslag till lösning av de olika spörsmålen å nu berörda område i stort sett torde få anses ändamålsenliga, synas desamma emellertid tillsvidare kunna i huvudsak läggas till grund vid behandlingen av de olika bidragsfrågorna.

Med anledning av styrelsens framställning om förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter vill jag här erinra om att jag i samband med anmälan i årets statsverksproposition av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag (sjätte huvudtiteln, punkten 3) upptog nämnda fråga till behandling. Med hänsyn till de begränsningar i civilflygutredningens förslag, som jag i nämnda sammanhang förklarade mig hava för avsikt att framdeles förorda, ansåg jag mig emellertid icke böra biträda styrelsens förslag om förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter i annan mån än att jag föreslog inrättande av den av styrelsen begärda notarietjänsten. Någon anledning att nu frångå min då intagna ståndpunkt i ämnet anser jag icke föreligga.

Segelflygning.

1937 års civilflygutredning.

Civilflygutredningen har i en särskild avdelning av sitt betänkande behandlat vissa åtgärder för understödjande av privatflygets utveckling, vilka icke innefattas i utredningens förslag. Frågan om understöd åt segelflygningen har sålunda i detta sammanhang upptagits till prövning. Utredningen har — under erinran om att enligt de för densamma givna direktiven utredningen haft att taga sikte närmast på utvecklingen av den motoriserade privatflygningen — uttalat, att utredningen ansåge sig kunna föreslå dylikt stöd allenast under förutsättning, att en föregående segelflygutbildning kunde antagas medföra en förkortad och därmed förbilligad utbildning för motorflygning. I detta hänseende vore, anför utredningen vidare, meningarna bland å området sakkunniga delade och även utredningen hyste på denna punkt tveksamhet. Vid bedömandet av bidragsfrågan borde jämväl beaktas, att behovet av statligt stöd åt segelflygningen icke vore lika framträdande som i fråga om motorflygningen med hänsyn till att den förra i motsats till den senare vore förenad med relativt små kostnader. På grund härav ansåge sig utredningen icke böra förorda, att f. n. — innan mera klarhet vunnits rörande segelflygningens omedelbara betydelse för motorflygningen — något direkt statsunderstöd lämnades segelflygningen. Man torde ock kunna förutsätta, att segelflygningen även utan dylikt stöd skulle kunna nå en i och för sig önskvärd utveckling. Utredningen hade nämligen anledning antaga, att de privata organisationer — i första hand svenska aeroklubben och till denna anslutna lokala flygklubbar — som hittills stött segelflygningen och visat intresse för dess utveckling, jämväl i fortsättningen skulle verksamt stödja densamma.

En av utredningsmännen, kaptenen Cederholm, har i särskilt yttrande föreslagit, att till segelflygningen måtte utgå ett årligt bidrag med 20,000 kronor förutom 30,000 kronor under nästa budgetår för viss engångsanskaffning.

Yttrande.

Svenska aeroklubben har i ämnet uttalat, att enligt dess mening segelflygningen vore en synnerligen god förberedelse för motorflygningen. En väl organiserad och utvecklad segelflygning kunde nämligen omhändertaga det allmänna flygintresset, särskilt bland ungdomen, varvid en god förberedelse till motorflygutbildning erhöles. Segelflygningen kunde dessutom med största sannolikhet dels åstadkomma en lämplig gallring bland dem, som hade för avsikt att senare utbilda sig i motorflygning, dels ock medgiva minskandet av det timantal, som för närvarande vore nödvändigt för förvärvandet av certifikat. Under sådana förhållanden kunde man måhända minska kostnaderna för A: 2-certifikatet. Erfarenheterna från bland annat Tyskland, Polen och Finland pekade i denna riktning. Med hänsyn till vad sålunda i denna fråga anförts, ville aeroklubben ansluta sig till reservantens förslag.

Skulle emellertid Kungl. Maj:t, anför slutligen aeroklubben, icke finna det möjligt att lämna statsanslag till den omfattning, som i reservationen angåves, ville aeroklubben föreslå, att tills vidare ett årligt statsbidrag på 20,000 kronor utginge såsom stöd för segelflygningen. Summan vore avsedd för organiserandet av kurser för utbildandet av instruktörer för segelflygning och ordnandet av segelflygläger med särskild hänsyn till säkerhetssynpunkten.

Departementschefen.

Då viss tveksamhet synes råda i fråga om segelflygningens betydelse för lösande av de uppgifter, som statens stöd åt privatflyget närmast tager sikte på, anser jag i anslutning till de av majoriteten inom utredningen anförda skälen mig icke kunna för närvarande förorda något bidrag till segelflygningens utveckling.

Sammanfattning och hemställan.

I enlighet med vad jag i det föregående föreslagit skulle statens stöd till privatflygets utveckling ske i huvudsaklig anslutning till följande grunder samt bidrag under nästa budgetår utgå med belopp, som samtidigt angivas.

Staten stöder utbildning till A: 2-certifikat av årligen högst 100 flygare i en ålder av 19 till 24 år genom att lämna bidrag med 700 kronor för varje certifikat. Sammanlagda statsbidraget härför uppgår sålunda till 70,000 kronor.

Vidare skola 60 flygare, vilka förvärvat A: 2-certifikat, kunna erhålla bidrag med 500 kronor för 15 timmars fortsatt flygträning. Statsbidragets sammanlagda belopp uppgår i enlighet härmed till 30,000 kronor.

Slutligen lämnar staten bidrag till inköp av 6 skolflygplan för flygskolornas räkning med 60 procent av inköpspriset, därvid detta beräknats till 24,000 kronor. Kostnaderna härför uppgå till avrundat 87,000 kronor.

De olika stödåtgärderna skulle i enlighet härmed komma att för nästa budgetår uppgå till sammanlagt (70,000 + 30,000 + 87,000) 187,000 kronor. Med hänsyn till fördelen av att — framför allt innan någon tids erfarenhet vunnits inom det nya verksamhetsområdet — ett mindre belopp står till Kungl. Maj:ts förfogande för att kunna användas för sådana tillfälliga eller oförutsedda behov inom privatflyget, vilkas tillgodoseende helt eller delvis med statsmedel kan anses motiverat, vill jag förorda, att ett belopp av 13,000 kronor beräknas för ändamålet. Sammanlagda anslagsbeloppet för nästa budgetår skulle i enlighet härmed uppgå till 200,000 kronor.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *understöd åt privatflyget* för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av 200,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sigurd Lang.

Innehållsförteckning.

| | Sid. |
|--|------|
| <i>Tidigare uttalanden i fråga om statens stödjande av privatflygningen m. m.</i> | 2 |
| <i>Om luftfarts-certifikat</i> | 5 |
| <i>Grunder för stödjande av privatflyget:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 6 |
| Yttranden | 12 |
| <i>Statlig central flygskola:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 15 |
| Yttranden | 16 |
| Departementschefen | 18 |
| <i>Bidrag till förvärvande av A: 2-certifikat:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 20 |
| Yttranden | 24 |
| Departementschefen | 27 |
| <i>Träningsflygning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 29 |
| Yttranden | 30 |
| Departementschefen | 32 |
| <i>Flygplananskaffning för skoländamål:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 34 |
| Yttranden | 36 |
| Departementschefen | 38 |
| <i>Närmare villkor för statsunderstöd till vid klubb- och andra enskilda flygskolor verkställd flygning samt för anskaffning av skolflygplan till dylika skolor:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 39 |
| Yttranden | 43 |
| Departementschefen | 46 |
| <i>Segelflygning:</i> | |
| 1937 års civilflygutredning | 47 |
| Yttrande | 48 |
| Departementschefen | 48 |
| <i>Sammanfattning och hemställan</i> | 48 |