

## Nr 264.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt privatflyget; given Stockholms slott den 30 april 1943.*

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

## GUSTAF.

*Per Edvin Sköld.*

---

*Utdrag av protokollet över försvarsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 april 1943.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, GJÖRES.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Sköld, fråga om understöd åt privatflyget och anför därvid följande.

### **1. Tidigare åtgärder från det allmännas sida för understödjande av privatflyget.**

Sedan i samband med genomförandet av 1936 års försvarsordning från statsmakternas sida framhållits angelägenheten av att frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma gjordes till föremål för särskild utredning, tillsattes inom kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att biträda med utredning av denna fråga, 1937 års civil-

*flygutredning.* I sitt betänkande med förslag till statliga åtgärder för stöd-  
jande av privatflygningens utveckling i Sverige (Statens off. utredn. 1938: 39)  
fann utredningen följande åtgärder ur allmänna instressesynpunkter moti-  
verade, nämligen stödande av en rationell utbildning av ett lämpligt antal  
personer årligen till kompetens för internationellt privatflygarcertifikat (A: 2),  
en fortsatt central utbildning årligen vid en för ändamålet särskilt inrättad  
motorflygskola av ett begränsat antal privatflygare, avsedd att göra dem  
kompetenta för mera krävande civil flygning samt öka deras användbarhet för  
militär flygtjänst, flygplananskaffning för skoländamål samt träningsflygning  
i viss omfattning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet. — Då civil-  
flygutredningen enligt sina direktiv hade att taga sikte närmast på utveck-  
lingen av den motoriserade privatflygningen, ansåg sig utredningen  
kunna föreslå understöd till segelflygningen allenast under förutsättning,  
att en föregående segelflygutbildning kunde antagas medföra en förkortad  
och därmed förbilligad utbildning för motorflygning. På denna punkt hyste  
utredningen tveksamhet. Med hänsyn bland annat härtill ansåg sig utred-  
ningen icke böra förorda, att för det dåvarande — innan ökad klarhet vunnits  
rörande segelflygningens omedelbara betydelse för motorflygningen — något  
direkt statsunderstöd lämnades segelflygningen. Utredningen förutsatte, att  
segelflygningen även utan dylikt stöd skulle kunna nå en i och för sig önskvärd  
utveckling. Utredningen ansåg sig nämligen ha anledning antaga, att de  
privata organisationer — i första hand svenska aeroklubben och till denna  
anslutna lokala flygklubbar — som dittills stött segelflygningen och visat in-  
tresse för dess utveckling, jämväl i fortsättningen skulle verksamt stödja den-  
samma.

En av utredningens ledamöter var bland annat på denna punkt av skiljaktig  
mening. Det syntes denne ledamot skäligt, att ett statligt bidrag lämnades  
såväl till engångsanskaffning av viss segelflygmateriel, erforderliga byggnader  
och utrustning m. m. som till årliga driftkostnader för segelflygorganisationen  
och därmed sammanhängande utbildningsverksamhet.

Civilflygutredningens förslag godtogos i princip av statsmakterna, utom i  
vad avsåg inrättandet av en central motorflygskola. I enlighet med av Kungl.  
Maj:t framlagda förslag anvisade riksdagen för budgetåren 1939/42 respektive  
200,000 kronor, 193,000 kronor och 190,000 kronor, vilka medel i första hand  
avsågos att användas till utbetalande av premier för förvärvande av A: 2-  
certifikat och för fortsatt flygträning samt till bidrag till inköp av skolflygplan.

På grund av krisförhållandena och i synnerhet bristen på drivmedel kunde  
emellertid motorflygningen icke organiseras och bedrivas i avsedd omfattning.  
Sedan i anledning därav fråga uppkommit om disponerande av de anslag, som  
anvisats till understöd åt motorflygningen men alltså icke kunnat utnyttjas  
för detta ändamål, för ekonomiskt bidrag till segelflygningen, medgav Kungl.  
Maj:t enligt beslut den 6 december 1940, efter riksdagens hörande, att av de  
för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen till understöd åt privat-  
flyget ett belopp av 60,000 kronor finge av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen  
disponeras till premier för förvärvande av segelflygdiplom samt till bidrag

till inköp av segelflygplan. Enligt särskilda Kungl. Maj:ts beslut den 30 oktober 1941 och den 9 oktober 1942 ha ytterligare tillhopa 165,000 kronor av de till understöd åt privatflyget anvisade anslagen ställts till förfogande för bidrag till segelflygverksamheten.

Förutom de direkta statsanslag, som sålunda anvisats för understöd åt privatflyget, har den privata flygverksamheten under åren 1937—1941 kommit i åtnjutande av ekonomiskt stöd från det allmännas sida i form av lotterimedel och tipsmedel m. m. till ett sammanlagt belopp av 95,000 kronor samt genom ett med vederbörligt tillstånd anordnat lotteri. Dessutom ha såsom statskommunalt beredskapsarbete med hundraprocentigt statsbidrag utförts vissa planeringsarbeten och arbeten med anläggande av rullbanor vid svenska aeroklubbens segelflyganläggningar å Alleberg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlade i sina medelsäskanden för budgetåret 1942/43 förslag till fortsatt understöd åt privatflyget. Förslaget innebar, att staten skulle inköpa mark, som svenska aeroklubben förvärvat å Alleberg för utbyggnad av en central segelflygskola därstädes, jämte eventuellt ytterligare mark, samt att därutöver medel skulle anvisas för bidrag till underhåll av aeroklubbens motorflygplan, för segelflygdiplom, för anskaffning av segelflygplan samt för anställande hos aeroklubben av en chefsinstruktör. Det för sistnämnda ändamål erforderliga medelsbehovet, 300,000 kronor, kunde med hänsyn till förefintlig reservation å dittills anvisade anslag till understöd åt privatflyget begränsas till 250,000 kronor.

Vid behandlingen i 1942 års statsverksproposition av frågan om privatflygets fortsatta understödjande anförde chefen för kommunikationsdepartementet, att i rådande statsfinansiella läge, då alla möjligheter till begränsning av statsutgifterna måste tillvaratagas, enbart militära skäl syntes böra vara avgörande för frågan, huruvida ytterligare medel borde anvisas till understödjande av den privata motor- och segelflygningen. Med hänsyn till förefintlig reservation å tidigare för ändamålet anvisade medel och då ur de synpunkter, departementschefen hade att företräda, ytterligare medel icke syntes böra anvisas, samt något tillräckligt statsintresse icke syntes motivera förvärv av mark å Alleberg, ansåge sig departementschefen icke böra biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Riksdagen upptog icke något anslag till understöd åt privatflyget för budgetåret 1942/43.

## 2. 1942 års försvarsbeslut m. m.

I sitt betänkande med förslag till plan för organisationsarbetet inom försvarsväsendet anförde 1941 års försvarsutredning beträffande privat- och sportflygningen, bland annat, att erfarenheterna från utbildningen inom flygvapnet av värnpliktiga flygförare (reservflygare) visat, att det underlag för utbildningen, som en flygtid av t. ex. 50 flygtimmar såsom privatflygare utgjorde, icke avsevärt inverkade på utbildningstidens längd. Privat- och sportflygningens största betydelse, anförde utredningen vidare, låge icke i att den

skapade reserver av flygförare för flygvapnet, utan i det förhållandet, att den verksamt bidroge till att sprida intresse för flygning över huvud taget. Ur flygvapnets synpunkt värdefullast vore därvid i första hand modell- och segelflygning samt byggverksamhet av olika slag, i andra hand motorflygning. Dessa former av civil- och sportflygning ökade förståelsen för flygvapnet och dess verksamhet samt gagnade dess rekrytering. På grund därav borde enligt utredningens mening privat- och sportflygningen stödjas av staten.

I yttranden över försvarsutredningens betänkande framhöll bland andra *överbefälhavaren*, att det vore ett militärt intresse, att civilflygningen, främst modell- och segelflygningen, understöddes av staten.

Vid framläggandet inför 1942 års riksdag av propositionen nr 210 angående den fortsatta utbyggnaden och organisationen av landets försvarskrafter förklarade jag mig i likhet med försvarsutredningen och *överbefälhavaren* anse privat- och sportflygningen vara av sådan betydelse ur militär synpunkt, att den borde stödjas av staten. Jag ansåg emellertid, att denna fråga liksom frågan om den civila flygverksamhetens ställning till flygvapnet tarvade särskild utredning, vid vilken borde övervägas bland annat frågan på vad sätt staten kunde tillgodogöra sig den civila flygverksamhetens insatser. Tills vidare biträdde jag förslag av försvarsutredningen att beräkna en regements-officer ur flygvapnet ständigt tjänstgörande såsom assistent i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varigenom kontinuerlig kontakt skulle säkerställas mellan chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i frågor rörande flygsäkerhets-, signal- och väderlekstjänsterna på militära och civila flygplatser ävensom frågor, som avsåge utbildning, flygträning, materielanskaffning m. m. inom privatflygningen, samt att den regementsofficer ur flygvapnet, som avsåges att tjänstgöra såsom chef för flygsektionen inom försvarsdepartementets kommandoexpedition, skulle under chefen för flygvapnet handhava sambandet mellan flygvapnet och centralorganet för den egentliga sportflygningen, svenska aeroklubben.

*Riksdagen* anförde (skrivelse nr 374), att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse — främst ur rekryteringssynpunkt — att denna flygverksamhet borde stödjas av staten samt att formerna för detta stöd samt frågan om civilflygets ställning till chefen för flygvapnet snarast borde utredas.

I fem inom riksdagen väckta *motioner* hade med i huvudsak enahanda motivering — segelflygningens och modellflygningens betydelse för i första hand flygvapnet — hemställts om understöd åt privatflyget och inlösen av svenska aeroklubben tillhörig mark å Alleberg i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i det föregående omnämnda förslag. I anledning av dessa motioner anförde riksdagens tredje särskilda utskott i utlåtande, som av riksdagen lämnades utan erinran, att utskottet ansåge sig icke kunna tillstyrka, att särskilda medel då anvisades för ifrågavarande ändamål, men att utskottet funne det angeläget, att den i propositionen nr 210 förordade utredningen av hithörande frågor snarast komme till stånd. Därvid syntes även förslaget om statsinlösen av mark å Alleberg böra upptagas till förutsättningslös prövning.

Genom beslut den 30 juni 1942 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för försvarsdepartementet att tillkalla högst sex utredningsmän för att verkställa utredning rörande understödjande av privatflyget.

Till statsrådsprotokollet anförde jag i samband med tillkomsten av detta beslut — efter en redogörelse för vad i frågan tidigare förekommit — bland annat följande.

Vidmakthållandet av en livskraftig privat flygverksamhet vore självfallet av värde för försvaret redan av den anledningen, att därigenom skapades intresse för flygning överhuvudtaget och därmed också för flygvapnets verksamhet och behov. Det vore därför naturligt, att förbindelselinjer upprättats mellan flygvapnet och privatflyget. Med den utveckling, som den moderna krigstekniken undergått — jag tänkte därvid särskilt på användningen av motorlösa flygplan som transportmedel — utgjorde emellertid privatflygningen även ett intresse ur armésynpunkt.

Vid utredningen borde övervägas, i vilken utsträckning försvarsväsendets intressen krävde understöd från det allmännas sida av privatflyget och under vilka former och villkor sådant understöd borde utgå för att ett ur försvarsväsendets synpunkt tillfredsställande resultat skulle uppnås. Naturligast syntes vara, att ifrågavarande understöd komme inom området verksamma sammanslutningar till godo, vilka borde ha att var inom sitt område verka för privatflygets utveckling. Vidare borde dryftas, huruvida någon fördel skulle kunna ernås genom rekrytering av en flygvärnsskår efter mönster av exempelvis arméns hemvärn eller marinens sjövärnsskår. Utredningen borde fullständigt utreda de ekonomiska konsekvenserna av de förslag, i vilka utredningen därutinnan kunde komma att utmynna, liksom även framlägga förslag till erforderliga föreskrifter rörande användningen av de statsbidrag, som föresloges bliva anvisade.

Av det anförda framginge, att utredningen ej borde avse trafikflyget med dess speciella problem; ej heller borde i detta sammanhang upptagas frågan om ändring i beslutade former för samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten.

Jämlikt Kungl. Maj:ts förenämnda bemyndigande uppdrog jag åt ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. G. F. Vougt (ordförande), generalsekreteraren i svenska aeroklubben, översten i flygvapnets reserv H. G. H. Enell, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen E. C. R. Ljungberg, överstelöjtnanten vid generalstabskåren K. G. H. Kring, överstelöjtnanten vid flygvapnet K. J. A. Silfverberg samt förste kanslisekreteraren i kommunikationsdepartementet Å. Wirseen att inom försvarsdepartementet verkställa utredning rörande understödjande av privatflyget.

Efter verkställt utredningsuppdrag ha utredningsmännen, vilka antagit benämningen 1942 års flygutredning, avgivit ett den 23 februari 1943 dagtecknat betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling (Statens off. utredn. 1943: 12). Över förslaget ha utlåtanden avgivits av överbefälhavaren, arméchefen, chefen för flygvapnet och flygförvaltningen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, statens arbetsmarknadskommission samt svenska aeroklubben.

### 3. Privatflygets nuvarande ställning.

Innan jag ingår på en behandling av flygutredningens förslag, torde jag på grundval av utredningens betänkande få lämna en kort översikt över privatflygets nuvarande organisation och verksamhet m. m.

Den statliga tillsynen över den civila luftfarten utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom *luftfartsmyndighet*. Det åligger styrelsen i denna egenskap att, bland annat, handlägga följande ärenden, nämligen angående kontroll över flygleder, flygplatser, flygmateriel och trafiksäkerheten (flygsäkerheten) vid luftfarten, förvaltning av statsverket tillhöriga anläggningar för luftfarten och av understöd åt privatflyget, godkännande av plats, som är avsedd att regelmässigt brukas till flygplats, samt utfärdande av bestämmelser för luftfarten och övervakning av dessa bestämmelsers tillämpning.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handläggas samtliga luftfartsärenden av järnvägs- och luftfartsbyrån. Under byråchefen sorterar på luftfartssidan luftfartsinspektionen med luftfartsinspektören såsom föredragande. Styrelsen skall vid handläggning av luftfartsärenden, som kunna beröra militär verksamhet under fred eller krig, i den mån så befinner sig erforderligt, samråda med chefen för försvarsstaben och chefen för flygvapnet. Jämlikt särskilt beslut av Kungl. Maj:t är vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering byråchefen å styrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå jämte byråns luftfartsavdelningar ävensom den av styrelsen förvaltade markorganisationen med flygplatser, flygfyrar, personal och utrustning underställd *chefen för flygvapnet*, därvid byråchefen skall under chefen för flygvapnet fungera som luftfartsmyndighet. Enligt av chefen för flygvapnet utfärdade bestämmelser skola under den tid, förstärkt försvarsberedskap är anbefalld, under chefen för flygvapnet handläggas, bland andra, ärenden berörande civil flygutbildning och flygträning samt fördelning av statsbidrag till civilflygning.

Med stöd av gällande författningar har luftfartsmyndigheten meddelat föreskrifter rörande den civila flygverksamheten. Beträffande glid- och segelflygning ha bestämmelser utfärdats den 18 december 1940, däri först definierats begreppen glid- och segelflygning samt glid- och segelflygplan.

Med *glidflygning* förstås sådan flygning, under vilken en svagt nedåtgående rörelse utföres, som helt och hållet underhålls av den på flygplanet verkande tyngdkraften. Med *segelflygning* förstås sådan flygning, som underhålls på grund av beskaffenheten av luftströmmars riktning och styrka, vare sig dessa härröra sig från termiska förhållanden i atmosfären eller eljest från luftens rörelser över jordytan. Med *glidflygplan* och *segelflygplan* förstås motorlösa luftfartyg, vilka huvudsakligen äro avsedda för utförande av glidflygning respektive segelflygning.

Bestämmelserna innehålla vidare bland annat följande.

Tillverkning av glid- och segelflygplan samt anordningar, avsedda för start av glid- och segelflygplan (bogserbil, motorvinsch m. m.), äro underkastade de föreskrifter och den kontroll luftfartsinspektionen föreskriver. För hållande av skola för utbildning i glid- och segelflygning erfordras särskilt tillstånd av

luftfartsmyndigheten. Inom glid- och segelflygutbildningen verksam personal, såsom gruppchef, flyginstruktör och bygglidare, skall vara av luftfartsinspektionen godkänd. I övrigt skall för glid- och segelflygning i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i författningarna är stadgat om luftfart.

Luftfartsmyndigheten har vidare den 18 december 1940 utfärdat kungörelse angående fordringar för erhållande av certifikat för segelflygare och den 14 juni 1941 godkänt av svenska aeroklubben meddelade bestämmelser för erövrande av aeroklubbens glid- och segelflygdiplom (A- och B- samt C-diplom) samt internationella segelflygmärken, silvermärke (Silver-C) och guldmärke (Guld-C).

Fordringarna för glid- och segelflygdiplom äro tämligen blygsamma. För glidflygdiplom A omfattar provet fem rakflygningar, vardera av minst 20 sekunders varaktighet, samt en rakflygning om minst 30 sekunders varaktighet och med landning varje gång inom en utprickad landningsbana. Flygproven skola utföras inom en tidrymd av ett år. För glidflygdiplom B fordras fem flygningar vardera om minst 60 sekunders varaktighet, med kursändring på angivna punkter i banan och mållandning. Även för flygproven till B-diplom gäller, att de skola vara utförda inom en tidrymd av ett år. Provet för segelflygdiplom C omfattar en segelflygning av minst 5 minuters varaktighet med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust.

Proven för de internationella segelflygmärkena omfatta, Silver-C en uthållighetsflygning om minst 5 timmars varaktighet, en höjdflygning med minst 1,000 meters höjdvinst och en distansflygning om minst 50 kilometers längd, och Guld-C en höjdflygning med minst 3,000 meters höjdvinst och en distansflygning om minst 300 kilometers längd.

Certifikat för segelflygare berättigar till förande av segelflygplan inom Sverige i enlighet med vissa i certifikatet angivna föreskrifter. Fordringarna för erhållande av certifikat innefatta såväl praktiska prov som teoretisk examen. Före avläggande av praktiska prov skall aspiranten ha undergått läkarundersökning enligt av medicinalstyrelsen meddelade föreskrifter och därvid blivit godkänd. Som praktiska prov fordras fem segelflygningar med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust och en sammanlagd flygtid av minst en timme. Proven skola vara slutförda inom en tid av högst tre månader. Den teoretiska examen omfattar ämnena elementär aerodynamik, glid- och segelflygplans konstruktion och skötsel, luftströmningar och deras betydelse för segelflygning, meteorologiens grundbegrepp samt praktisk kännedom om den svenska och den internationella luftfartslagstiftningen och om av luftfartsmyndigheten utfärdade föreskrifter, såvitt desamma beröra glid- och segelflygning. Minimialder för förvärvande av certifikat är 17 år. Längsta giltighetsperiod för certifikat är två år. För förlängning av giltighetstiden fordras minst tre segelflygningar med en sammanlagd flygtid av minst 30 minuter och med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust.

För den statsunderstödda segelflygverksamheten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdat föreskrifter den 18 december 1940. Enligt dessa föreskrifter skall den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverk-

samheten handhavas av en av luftfartsmyndigheten godkänd chefsinstruktör, anställd av svenska aeroklubben. Den lokala verksamheten inom segelflyget skall bedrivas av en segelflyggrupp, vilken ställes under ledning av en gruppchef. Gruppchefen är ansvarig för utbildningsverksamheten samt skall inför chefsinstruktören svara för verkställigheten av lämnade direktiv, anvisningar och föreskrifter. Verksamheten skall bestå av dels byggverksamhet i form av byggkurser och tillverkning av glidflygplan, dels ock praktiska flygövningar. Byggverksamheten skall ledas av en byggleddare och segelflygningarna av en flyginstruktör. I utbildningssyfte bildas i erforderlig utsträckning bygglag respektive flyglag. Den ledande personalen och elever inom segelflyget skola registreras på särskilda kort enligt formulär, som fastställas av luftfartsmyndigheten.

Bestämmelser angående statsunderstödet användning, grundade på Kungl. Maj:ts beslut i fråga om statsunderstöd till segelflygverksamheten, ha av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdats senast den 21 oktober 1942. Enligt dessa bestämmelser utbetalar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i mån av tillgängliga medel premier för förvärvande av glid- och segelflygdiplom samt segelflygcertifikat ävensom bidrag till inköp av segelflygplan.

Premier kunna utbetalas till manlig sökande med 60 kronor för A-diplom, 60 kronor för B-diplom, 120 kronor för C-diplom och 200 kronor för segelflygcertifikat. Utbildningen skall ha försiggått vid godkänd segelflyggrupp. För att sökande skall kunna ifrågakomma till erhållande av diplompremie skall han ha fyllt 15 men icke 30 år och ha deltagit i byggande eller reparation av glidflygplan med en arbetstid av 50 timmar för A-diplom, 100 timmar för B-diplom och 150 timmar för C-diplom. Sökande till certifikatpremie skall för att kunna ifrågakomma till erhållande av premie ha fyllt 17 men icke 30 år.

Statsbidrag till inköp av segelflygplan kan utgå till svenska aeroklubben med högst 80 procent av inköpskostnaden. För att erhålla bidrag skall aeroklubben till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna fullständiga uppgifter angående segelflygplanets konstruktion och tillverkning samt plan för flygplanets användning ävensom avgiva viss förbindelse med avseende å planets underhåll och vård m. m.

Under det att skolorna för den civila motorflygutbildningen i fråga om tillsynen sorterat direkt under luftfartsmyndigheten, har till följd av föreskriften, att den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten skall omhänderhavas av en av svenska aeroklubben anställd chefsinstruktör, aeroklubben inskjutits såsom mellaninstans för handhavandet av ledningen av nämnda verksamhet. Härigenom och genom sina insatser i övrigt till privatflygets befrämjande har aeroklubben kommit att intaga en dominerande ställning inom den statsunderstödda privatflygverksamheten. Flygutredningen har i sitt betänkande (sid. 20—27) lämnat en redogörelse för aeroklubbens organisation och för den under dess ledning bedrivna privatflygverksamheten ävensom för privatflygets ekonomiska förhållanden. Till denna redogörelse torde jag i huvudsak få hänvisa. Det torde vara tillfyllest att här återge en kort sammanfattning av betänkandet i denna del.



Kungl. svenska aeroklubben har enligt sina stadgar till uppgift att främja utvecklingen av svenskt civilt flygväsende och tillvarata dess intressen. Klubben utgör riksorganisation för sådana inom svenskt civilflyg verksamma klubbar och andra sammanslutningar, vilka vunnit anslutning till densamma. Inom riksorganisationen kunna särskiljas den centrala ledningen och av denna direkt anordnade skolor och kurser (centralorganisationen) samt till aeroklubben anslutna flygklubbar och andra sammanslutningar (flygklubbarna). En förteckning över för närvarande anslutna flygklubbar, utvisande jämväl klubbarnas verksamhetsområden samt totalt medlemsantal och materielbestånd, finnes intagen såsom bilaga 2 å sid. 70 i betänkandet. Av denna framgår, att antalet klubbar den 1 februari 1943 utgjorde 83, att antalet aktiva medlemmar vid dessa klubbar den 1 oktober 1942 utgjorde 5,151, varav 3,870 över 18 år, 930 mellan 15 och 18 år och 351 under 15 år, samt att materielbeståndet vid klubbarna den 1 februari 1943 uppgick till 22 motorflygplan, 37 segelflygplan och 77 glidflygplan, varav 44 under byggnad.

Egentlig sportflygning har under de senare åren bedrivits så gott som uteslutande inom aeroklubben. Verksamheten har bestått i flygutbildning samt modell- och glidflygplanbygge vid klubbarna. I aeroklubbens egen regi ha drivits en tillfällig central motorflygskola samt en central segelflygskola på Ålleberg ävensom anordnats kurser för flyginstruktörer inom olika verksamhetsgrenar samt för byggleddare och ungdomsledare. Motorflygning har under de senaste två åren på grund av bristen på drivmedel kunnat ske allenast i form av målflygningar för försvarets räkning. Motorlös flygning (glid- och segelflygning) har först från år 1937 bedrivits i någon nämnvärd omfattning och under mera kontrollerade former. En i betänkandet å sid. 24 intagen sammanställning över antalet glid- och segelflygdiplom, som utfärdats före utgången av år 1937 och under åren 1938—1942, ger en uppfattning om den motorlösa flygverksamhetens utveckling. Antalet årligen erövrade diplom har stigit från 47 år 1937 till 768 år 1942. Sammanlagt har under tidsperioden erövrats 1,655 diplom, varav 1,006 A-, 473 B- och 176 C-diplom. Modellflygverksamheten utgör den naturliga förberedelsen till all annan flygning och speciellt den motorlösa flygningen. Intresset inom landet för denna flyggren är mycket stort; antalet modellflygare har enligt vad utredningen uppgiver uppskattats till mellan 20,000 och 30,000. På grund av brist på medel har verksamheten ännu icke kunnat fastare organiseras. Antalet aktiva modellflygare inom aeroklubben uppskattas för närvarande till omkring 3,000. För utförda modellflygprestationer utdelar aeroklubben modellflygmärken i fyra valörer, järn, brons, silver och guld. Antalet årligen utdelade märken steg från 5 år 1939 till 754 år 1942. Under tidsperioden utdelades tillhopa 1,593 märken av olika valörer. Byggverksamheten, som reglerats genom föreskrifter av luftfartsmyndigheten den 18 december 1940, består i sammansättning av fabriks-tillverkade halvfabrikat till glidflygplan (s. k. byggsatser) samt reparation av flygmateriel.

Den lokala flygverksamhetens organisation har på grund av de ringa erfarenheter inhemska segelflygverksamhet hittills kunnat vinna i stort sett ännu

icke nått önskvärd fasthet. I syfte att söka åstadkomma största möjliga enhetlighet i verksamheten vad angår såväl organisation som arbetsmetoder har aeroklubben, bland annat, verkat för att flygklubbarna skola utforma sina stadgar i överensstämmelse med ett av aeroklubben utarbetat förslag till normalstadgar.

Av den i betänkandet lämnade redogörelsen för privatflygets ekonomiska förhållanden framgår, att aeroklubben för att finansiera den samfällda rörelsens drift och bestrida utgifterna för sin centralorganisation är hänvisad till bidrag från enskilda samt medlems- och kursavgifter.

#### 4. Grunder för stödjande av privatflyget.

##### *Utredningen.*

Utredningen har starkt understrukt privatflygets indirekta nytta särskilt för flygvapnet och härutinnan yttrat följande.

Privatflygets stora betydelse ligger däri, att det hos befolkningen i gemen skapar intresse och förståelse för flygning över huvud taget och därigenom även för flygvapnet. Av särskilt stort värde är att privatflyget bereder ungdomen tillfälle att aktivt deltaga i flygverksamhet. Härvidlag äro alla grenar av privatflyget av betydelse, motorflyg såväl som motorlöst flyg och modellflyg, liksom även byggverksamheten. Modellflygaren, som själv bygger och trimmar sitt flygplan, bibringas därigenom i första hand flygintresse men förvärvar därjämte vissa grundläggande insikter i flygningens teori och i till flygningen hörande problem, insikter som alltmera fördjupas under den fortsatta flygutbildningen. Genom byggverksamheten erhåller därjämte den blivande flygaren ökad förståelse för materielen och dess vård. Ett aktivt deltagande i flygverksamheten kan väcka flygentusiasm samt giva den flygbegåvade ynglingen en impuls att även i fortsättningen vidmakthålla det intresse, som framkallats i unga år, eventuellt att därå grunda sitt val av levnadsbana. Härigenom kunna flygvapnets möjligheter ökas att för sin rekrytering erhålla ett urval av personer, som lämpa sig för fortsatt utbildning inom olika yrkesgrenar. Det är härvidlag givetvis av det största värde, att basen för rekryteringen är så bred som möjligt, d. v. s. att tillfälle beredes så många ynglingar som möjligt att utan alltför stora ekonomiska uppoffringar i någon form erhålla utbildning i flygning.

Privatflygets värde för flygvapnet utgöres således i första hand dels av dess obestriddliga betydelse såsom allmänt intresseväckande faktor, dels av att det skapar ett urval av flygintresserad ungdom, varur vapnet kan hämta sin personal. Vad nu sagts om flygvapnet gäller för övrigt jämväl flygindustrien och det civila flyget i dess helhet. Även om således flygvapnet är den vapengren, som i första hand kan tillgodogöra sig de erfarenheter, som förvärfvas inom den privata flygverksamheten, äro dock dessa erfarenheter med hänsyn till den stora roll flygstridskrafterna spela i den moderna krigföringen naturligen av betydelse även för försvaret i övrigt. Så till exempel kan den kannedom om olika slag av flygplan samt deras uppträdande i stort, som privatflygaren med sitt allmänna flygintresse som regel förskaffar sig, bliva av stort värde vid tjänstgöring vid armén och marinen särskilt inom luftvärnet och luftbevakningen. Därest inom privatflyget undervisning i flygplanidentifiering inlägges i utbildningen kommer detta värde att ökas.

Utredningen har vidare framhållit, att ett utvecklat privat motorflyg har betydelse för flygvapnet även därigenom att det medför en tillgång på skol- och övningsflygplan, vilka kunna tagas i anspråk vid mobilisering samt genom att det bereder flygutbildad reservpersonal vid flygvapnet tillfälle att genom privat motorflygning i viss utsträckning vidmakthålla sin färdighet. Glid- och segelflyget kunde, i den mån det ytterligare utvecklades, genom efterfrågan på materiel komma att stimulera produktionen av glid- och segelflygplan, vilket, med hänsyn till möjligheten att använda motorlösa flygplan i en blivande transportflygorganisation, enligt vad utredningen anfört, kunde komma att bli till gagn för flygvapnet och därutöver även för försvaret i dess helhet.

I likhet med försvarsutredningen har flygutredningen däremot ansett, att privatflygning sådan den hittills bedrivits icke är av något direkt värde för flygvapnet i den meningen att de insikter i praktisk flygning, vilka förvärfvas inom privatflyget, skulle kunna möjliggöra en avkortning av flygutbildningen inom flygvapnet. Härom anför utredningen.

Vad speciellt motorflygningen beträffar är det otvivelaktigt, att en under flygvapnets överinseende, med hänsyn till militära krav organiserad och ledd skolverksamhet skulle kunna giva sådana resultat, att utbildningstiden inom flygvapnet skulle kunna avkortas och någon besparing i direkta utgifter för utbildningen därigenom vinnas. Flygvapnets flygreservskola kan dock numera täcka behovet av reservförare. Några fördelar synas icke kunna ernås genom en uppdelning av utbildningen med en första del vid en civil flygskola och den fortsatta utbildningen förlagd till flygvapnet. Med hänsyn till dels en ofrånkomlig utökning av den nu tillämpade utbildningstiden, dels ock det helt dominerande inflytande på ledningen och utbildningen vid en civil motorflygskola, som måste tillerkännas flygvapnets myndigheter för att resultat av något omedelbart värde för militärflygutbildningen där skulle kunna utvinnas, anser utredningen det vara naturligare, att all motorflygutbildning av militärt intresse bibehålles inom flygvapnet.

Vad den nuvarande utbildningen i motorlös flygning beträffar är det givet, att den flygskicklighet, som kan förvärfvas genom den, i ännu mindre grad än vad fallet är beträffande motorflygutbildningen, kan komma militärflyget till direkt nytta. Målet för den militära flygutbildningen måste självfallet vara flygning med motor, bortsett från förare i motorlösa flygplan för transport, av vilka förare dock sannolikt kommer att krävas genomgången motorflygutbildning. I den mån emellertid utbildningen kan föras till en högre nivå än som med tillgängliga resurser hittills varit möjligt, kan den komma att bli till avsevärd nytta för flygvapnet därigenom, att den tillför vapnet ett bättre urval än som eljest skulle stått till buds vid uttagning av personal för flygutbildning. Erfarenheterna ha nämligen visat, att den hittillsvarande utbildningen icke kunnat av flygvapnet betraktas som tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. En förutsättning för ett fullgott resultat av en mer kvalificerad privat flygutbildning är enligt utredningens mening, att chefen för flygvapnet tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielanskaffningsfrågor, vilket även är ägnat att tillgodose kravet på erforderlig enhetlighet.

På den i utredningens direktiv berörda frågan om privatflygningen såsom ett intresse ur armésynpunkt med hänsyn till användningen av motorlösa flygplan som transportmedel har utredningen med hänsyn till pågående överväganden rörande en transportflygorganisation för försvaret ansett sig icke

kunna ingå. Utredningen har dock framhållit, att möjligheterna att från den civila segelflygutbildningen rekrytera förare av bogserade glidflygplan för transportändamål borde beaktas.

Då utredningen sålunda funnit, att ett väl utvecklat privatflyg i skilda hänseenden kan vara av sådant värde för försvaret, att det framstår som ett statligt intresse, att privatflyget ytterligare utvecklas, har det, med hänsynstagande jämväl till att privatflygverksamheten hittills icke varit i stånd att själv bära de dryga kostnader dess utövande kräver, synts utredningen skäligt, att staten genom ekonomiskt stöd bidrager till att möjliggöra en dylik utveckling.

Principiellt ha därvid samtliga verksamhetsgrenar inom privatflyget ansetts vara av sådan betydelse, att de böra stödjas. Då emellertid på grund av den rådande bristen på drivmedel praktiskt taget all privat motorflygutbildning för närvarande vore nedlagd och det måste anses vanskligt att bedöma, under vilka omständigheter det privata motorflyget kunde komma att arbeta, sedan ändrade förhållanden inträtt, syntes frågan om dess understödjande lämpligen böra ställas på framtiden. Utredningen har därför utgått från att statligt understöd av privatflyget tills vidare bör avse allenast det motorlösa flygets och modellflygets verksamhet.

Den fortsatta utvecklingen av det motorlösa flyget bör enligt utredningens mening i första hand inriktas på sådana åtgärder, som öka möjligheterna för flygvapnet att bland segelflygarna erhålla ett i möjligaste mån lämpligt urval för flygvapnets rekrytering av flygande personal, varvid utredningen främst tagit sikte på officerare och reservofficerare samt värnpliktiga flygförare (reservförare). Den utbildning, som hittills kunnat bedrivas inom segelflygverksamheten, hade, anför utredningen, visat sig icke vara en tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. En förbättrad rekryteringsbas kan enligt utredningens mening erhållas därigenom, att ett lämpligt antal segelflygare, som genomgått C-utbildning — utredningen har räknat med ett antal av 200 — beredes tillfälle att erhålla en kompletterande högre utbildning, som tillrättalägges på sådant sätt, att under utbildningens gång kan bedömas elevens lämplighet för antagning vid flygvapnet. För att ett tillfredsställande urval skulle kunna skapas för denna högre utbildning måste flygverksamheten inom de lägre utbildningsstadierna givas en väsentligt större omfattning än för närvarande. Ehuru utredningen utgår från att bidrag i minst samma omfattning som hittills skall kunna påräknas från såväl enskilda som kommuner, har utredningen dock ansett, att den avsedda utvecklingen såväl kvantitativt som kvalitativt av det motorlösa flyget erfordrar en avsevärd ökning av statens ekonomiska insatser. Statsunderstödet borde dock lämnas i sådana former, att det enskilda intresset icke avtrubbades.

Den av utredningen förordade högre utbildningen efter C-diplom har ansetts böra omfatta fortsatt segelflygning samt därjämte visst mått av utbildning i instrumentflygning och i vissa avancerade manövrar. Till utbildning borde ifrågakomma segelflygare, som uppfyllde för antagning till aspiranter eller värnpliktiga flygförare (reservförare) vid flygvapnet stadgade villkor i

fråga om ålder. Denna utbildning — av utredningen benämnd D-utbildning — borde för att lämna åsyftat resultat centraliseras till en för hela landet gemensam segelflygskola. Härigenom skulle också möjliggöras för flygvapnet att utöva den kontroll över utbildningen, som måste krävas för att ett från flygvapnets synpunkt godtagbart resultat skulle kunna ernås. Med hänsyn till syftet med en sådan segelflygskola syntes principiellt samtliga kostnader för densamma böra bestridas av statsmedel.

Utredningen har övervägt frågan huruvida D-utbildningen borde bedrivas under civil eller militär ledning och härom anfört följande.

Då det här är fråga om att inrätta en särskild flygskola, där utbildningen tillrättalägges uteslutande för att tillgodose militära krav, och avsikten är att skolan skall, i varje fall direkt, understödjas av staten allenast med avseende å de elever i densamma, vilka kunna komma ifråga till antagning vid flygvapnet, kan det ifrågasättas, huruvida icke flygvapnet självt borde handhava ifrågavarande utbildning. Det synes emellertid utredningen sannolikt, att det intresse från enskildas sida, som hittills tagit sig uttryck i verksamt ekonomiskt understöd åt privatflyget, kunde komma att slappas, om högre segelflygutbildning i så stor utsträckning som här är i fråga icke finge omhänderhavas av den civila verksamheten. Därjämte kan det tänkas komma att stöta på vissa svårigheter för flygvapnet att under nuvarande förhållanden taga hand om denna verksamhet i dess helhet. Som ytterligare skäl för att låta den civila flygverksamheten handhava D-utbildningen kan anföras den möjlighet, som därigenom kan vinnas att förbilliga en högre segelflygutbildning för sådana personer, som icke kunna komma ifråga till antagning vid flygvapnet, genom att låta dem utnyttja materiel och anläggningar, som avses för D-utbildningen, i den mån dessa icke helt användas för denna utbildning. En sådan möjlighet bör med hänsyn till privatflygets indirekta nytta för försvaret tillvaratagas.

Utredningen har med hänsyn till det anförda funnit sig böra föreslå, att den ifrågasatta D-utbildningen, i vart fall tills vidare och intill dess närmare erfarenheter vunnits beträffande resultatet av densamma, anknytes till den civila segelflygverksamheten.

Såsom förläggningsplats för den centrala segelflygskolan, rikssegelflygskolan, har utredningen föreslagit Ålleberg i närheten av Falköping, där aeroklubben redan utfört vissa anläggningar för segelflygning. Av utredningen beräknade kostnader för skolan hänföra sig till markförvärv, anläggning av start- och landningsbanor, byggnadsföretag, anskaffning av materiel för utbildningen samt årliga utgifter för skolans drift. Utredningen har räknat med att rikssegelflygskolan skulle under tiden för iordningställandet av anläggningarna å Ålleberg kunna provisoriskt anordnas vid något lämpligt krigsflygfält.

För att rekryteringen av elever till D-utbildningen skall kunna säkras har utredningen, som utgått från att den förberedande glid- och segelflygutbildningen fortfarande skall bedrivas av den nuvarande privatflygorganisationen, ansett det erforderligt att staten lämnar bidrag till denna förberedande utbildning i sådan utsträckning, att verksamheten erhåller en omfattning, som möjliggör utbildning av tillräckligt antal elever i A-, B- och C-kurserna. Det statliga understödet till denna lägre flygutbildning bör enligt utredningens förslag omfatta bidrag till kostnaderna för flygmateriel jämte viss för utbildningen nödvändig utrustning samt till uppförande av hangarer för mate-

riemens förvaring, löner till en chefsinstruktör för segelflyget, en assistent till denne och ett mindre antal — förslagsvis fyra — instruktörer, avsedda att biträda chefsinstruktören vid ledningen och övervakningen av flygutbildningen på skilda orter i landet, samt bidrag till kostnaderna för anordnande årligen av centrala kurser för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna.

Utredningen har emellertid räknat med att flygklubbarna, trots de bidrag som sålunda skulle komma att direkt eller indirekt utgå till den lägre flygutbildningen, för sin utbildningsverksamhet komma att få vidkännas ganska höga kostnader, vilka till huvudsaklig del måste täckas av kursavgifter, som uttagas av eleverna. För att tillräckligt antal elever till den föreslagna D-utbildningen skall säkerställas har utredningen därför ansett det nödvändigt att i viss utsträckning bibehålla de hittills utgående utbildningspremierna. Utredningen har därför jämväl föreslagit, att till manliga elever i sådan ålder att de kunna komma i fråga till antagning vid flygvapnet utbetalas diplompremier såsom bidrag till kostnaderna för avlagda förberedande glid- och segelflygprov.

Jämväl modellflygverksamheten, vilken utgör den breda basen för rekryteringen till den övriga privatflygverksamheten, bör enligt utredningens åsikt komma i åtnjutande av statsunderstöd. Omkostnaderna för denna verksamhetsgren vore visserligen, anför utredningen, på grund av materielens beskaffenhet relativt små. Då modellflygets utövare till allra största delen utgöras av ungdomar i skolåldern, vilka sakna egna medel, kunde dessa omkostnader dock verka hämmande på verksamheten. Utredningen föreslår, att understöd till modellflyget skall utgå i form av visst årligt belopp, som ställes till vederbörande medelsförvaltande myndighets förfogande att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därutöver jämväl till verksamheten i övrigt. Vidare syntes bidrag böra utgå till årliga kurser för utbildning av modellflyginstruktörer samt till avlönande av en särskild förste instruktör, som ansåges erforderlig för den centrala ledningen och övervakningen av modellflygverksamheten.

Utredningen har slutligen framhållit, att bristen på goda övningsplatser hittills verkat hämmande på privatflygets utveckling. Sålunda kunde endast ett fåtal av de klubbar, som syssla med motorlös flygverksamhet eller vidtagit anstalter för att bedriva dylik verksamhet, anses med någon säkerhet ha tillgången till övningsplatser tryggad. Det syntes därför utredningen angeläget, att åtgärder vidtoges för att säkra tillgången på dylika övningsplatser. Utredningen har dock ansett, att förslag i ämnet icke borde framläggas i detta sammanhang men förutsätter, att vederbörande statliga och kommunala myndigheter skola ägna denna fråga uppmärksamhet och medverka till en lösning av densamma.

I vad avser förslaget om inrättande av en rikssegelflygskola har utredningen icke varit enig, i det att en av utredningsmännen, kanslisekreteraren Wirseen, på denna punkt avgivit *särskilt yttrande*.

Reservanten har på anförda skäl förklarat sig ur såväl principiella som

ekonomiska synpunkter icke kunna dela majoritetens uppfattning, att D-utbildningen borde bedrivas i civil regi. En ur ekonomiska synpunkter godtagbar D-utbildning kan enligt reservantens åsikt överhuvud genomföras, endast om den i lämplig form anknytes till flygvapnet med dess stora resurser. En dylik anknytning borde kunna medföra avsevärda besparingar, därest den omfattande segelflygorganisation, som för närvarande uppbyggdes inom flygvapnet för i första hand flygvapnets markpersonal, på lämpligt sätt utnyttjades även för utbildning av D-eleverna. Beträffande denna flygvapnets segelflygorganisation har reservanten erinrat, att för ändamålet ställts till förfogande ett belopp av omkring 1,310,000 kronor och att i flygvapnets äskande av anslag till materielanskaffning för nästa budgetår upptagits ett belopp av omkring 540,000 kronor till anskaffning av ytterligare segelflygmateriel. Segelflygutbildning påginge redan vid 12 flygflottiljer och kunde beräknas komma att inom ej alltför lång tid äga rum vid flertalet av flygvapnets flottiljer.

Reservanten har förordat decentraliserad utbildning på flottiljerna av de civila eleverna såsom varande det ur statsekonomisk synpunkt ojämförligt fördelaktigaste. Såsom en icke obetydlig fördel med detta alternativ har framhållits, att den intima kontakt med flygvapnets olika verksamhetsgrenar samt dess personal, som eleverna under sin utbildning erhöle, borde vara ägnad att hos eleverna i hög grad öka förståelsen för flygvapnet samt stimulera elevernas önskan att anmäla sig för vidare utbildning till motorflygare eller marktjänst vid flygvapnet.

Skulle vid den slutliga prövningen av frågan övervägande skäl emellertid tala för att anordna skolan såsom civil, syntes densamma av skäl som majoriteten anfört böra förläggas till Alleberg och i stort sett givas den utformning och den omfattning, som framginge av majoritetens förslag. Beträffande skolans omhändertagande ansåge sig reservanten emellertid böra ifrågasätta, huruvida icke av principiella skäl skolans drift borde ankomma på luftfartsmyndigheten. Det syntes nämligen knappast stå i överensstämmelse med vad som i allmänhet gällde i fråga om verksamhetsgrenar, som direkt dreves i statsnyttans intresse, att verksamheten omhändertogades av en privat organisation men att kostnaden härför helt bestredes av statsmedel.

#### *Yttranden.*

Vad beträffar privatflygets värde för försvaret ha de militära remissmyndigheterna understrukt utredningens synpunkter samt framhållit lämpligheten av de åtgärder i syfte att öka detta värde, vartill utredningens förslag syftar.

*Överbefälhavaren* har särskilt betonat privatflygets betydelse för flygvapnet såsom rekryteringsfrämjande faktor icke endast under den nu pågående kraftiga ökningen av flygvapnet utan jämväl sedan vapnet nått den omfattning, som 1942 års försvarsbeslut innebär. Överbefälhavaren har även velat framhålla vikten av att glid- och segelflygplanindustrierna stimulerades. Detta sammanhängde bland annat med frågan om inrättande av en transportflygorganisation, varav behovet vore starkt framträdande.

*Chefen för armén* har ansett det vara mycket värdefullt ur arméns synpunkt, att genom den föreslagna organisationen möjligheter skapades att utbilda lämpliga segelflygare till förare av militära motorlösa flygplan, samt därjämte framhållit, att privatflygarnas kännedom om olika slag av flygplan indirekt komme armén till godo särskilt för luftvärnets och luftbevakningens del.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha i förevarande sammanhang anfört följande.

Den stora betydelse ett väl utvecklat privatflyg har för ett lands försvar i allmänhet och dess flygvapen i synnerhet kan icke tillräckligt understrykas. Modellflygning och segelflygning kunna göras tillgängliga för de bredare folklagren. Härigenom öppnas möjligheter för att allmänheten skall kunna bringas det flygmedvetande, som utgör förutsättningen för att en modern försvarsorganisation skall kunna bringas till högsta effekt. Särskilt för flygvapnets rekrytering men även för övriga delar av försvaret kommer ett enligt utredningens förslag på bred bas organiserat och för ungdomen väl tillrättat privatflyg att vara av betydande värde.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha funnit det vara av största vikt, att privatflyget understödjes av staten i högre grad än vad hittills varit fallet. Utredningens förslag härutinnan syntes riktiga och väl avvägda.

Mot utredningens inställning till frågan om understöd till motorflygningen ha erinringar framförts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som ansett sig icke kunna underlåta att framhålla önskvärdheten av att statsunderstöd även måtte förutses för motorflygning. Styrelsen har härom vidare anfört i huvudsak följande.

Motorflyget och det motorlösa flyget borde i de avseenden, som de skulle stödjas med statsmedel, vara på sådant sätt planlagda, att de på ett effektivt sätt kompletterade varandra. Styrelsen hade i överensstämmelse med den tidigare planen för privatflygets understödjande beviljat statsbidrag till inköp av skolflygplan till ett anskaffningsvärde av 415,000 kronor. Av denna summa hade omkring 200,000 kronor tillskjutits av privata medel. De investeringar i materiel, hangarer och utrustning, som staten således uppmuntrat, kunde enligt styrelsens mening icke plötsligt lämnas helt utanför planläggningen av det statliga understödet till privatflyget. På grund härav syntes utredningens ståndpunkt, att frågan om understödjande av motorflygningen borde ställas på framtiden, mindre tillfredsställande. Då det uppenbarligen icke vore utredningens mening att stödet till motorflyget borde avvecklas, syntes det nödvändigt att redan nu klargöra på vilket sätt de organisationer och materiella resurser, som tillkommit i enlighet med tidigare plan för privatflygets understödjande, skulle tillvaratagas.

Även *aeroklubben* har framhållit vikten av att en utredning om det privata motorflygets understödjande snarast möjligt komme till stånd.

*Statskontoret* däremot har ansett, att statsbidrag borde endast i andra hand givas till motorflyget. Av den föreliggande utredningen ävensom av vad 1941 års försvarsutredning anfört beträffande privat- och sportflygningen har statskontoret funnit framgå, att den ur flygvapnets synpunkt värdefullaste utbildningen inom privatflygningen vore den, som avsåge modell- och segelflygning samt byggverksamhet av olika slag, medan däremot all motorflygutbildning av militärt intresse numera borde försiggå inom flygvapnet. En given konse-



kvens härav syntes statskontoret bliva, att understöd av statsmedel till privatflygningen i främsta rummet borde komma den motorlösa flygningen och modellflygningen till del, medan bidrag till privat motorflygning borde ställas till förfogande endast i den mån så kunde ske utan intrång för segelflygningen.

Av de remissmyndigheter som yttrat sig över utredningens förslag rörande inrättande av en central segelflygskola ha de militära, överbefälhavaren, chefen för armén samt chefen för flygvapnet och flygförvaltningen, liksom även aeroklubben tillstyrkt majoritetens förslag om inrättande av en sådan skola i civil regi, under det att de civila, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret och riksräkenskapsverket, av olika skäl uttalat sin anslutning till reservantens uppfattning i frågan.

Det avgörande för riksräkenskapsverkets ståndpunkttagande härvidlag har varit kostnadsfrågan, i det ämbetsverket velat, utan att bortse från den ständigt ökade betydelsen av att flygutbildningen inom landet bleve väl tillgodosedd, med hänsyn till kravet på sparsamhet förorda särskild undersökning av reservantens förslag och närmare utredning rörande konsekvenserna därav.

Statskontoret har, i likhet med reservanten, ansett en fördelning av ansvaret för och kontrollen över ifrågavarande skolverksamhet på såväl chefen för flygvapnet som luftfartsmyndigheten och aeroklubben icke vara rationell. Även för statskontoret ha kostnadssynpunkterna dominerat. De stora kostnader, som nedläggas på flygvapnets egen segelflygorganisation, borde enligt ämbetsverkets mening kunna komma jämväl D-utbildningen till godo.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett det kunna sättas i fråga, om de genom den föreslagna utbildningen förbättrade förutsättningarna för ett rekryteringsurval stode i rimlig proportion till kostnaderna, samt i fråga om denna utbildning vidare anfört i huvudsak följande.

Det kunde härjämte ifrågasättas, huruvida D-kursen över huvud taget vore en rationell form av utbildning, då slutmålet vore flygning med motor. Med hänsyn till en dylik målsättning skulle en direkt övergång till motorflygning i stället för den föreslagna D-utbildningen erbjuda betydande fördelar i fråga om driftsäkerhet, ekonomi och effektivitet. Därest D-utbildningen emellertid enligt flygvapnets bedömande vore av sådan betydelse för vapnets rekrytering, att den borde genomföras, syntes det böra övervägas, om icke i överensstämmelse med reservantens förslag, utbildningen helt borde övertagas av flygvapnet och ordnas på sådant sätt, att den i alla hänseenden motsvarade flygvapnets önsningar.

Styrelsen har vidare anfört, att iordningställandet av en övningsplats på Älleberg skulle för att tillgodose välgrundade anspråk kräva avsevärt större kostnad än den som utredningen preliminärt beräknat.

Överbefälhavaren har anfört, att han, ehuru det givetvis vore ett önskemål att särskilt med hänsyn till nuvarade statsfinansiella läge söka i möjligaste mån begränsa statsutgifterna, icke kunde biträda reservantens förslag att i besparingssyfte förlägga D-utbildningen till flygvapnet, då enligt från chefen för flygvapnet inhämtad uppgift detta icke kunde ske utan men för verksamheten i övrigt inom flygvapnet. Då denna verksamhet särskilt under de när-

maste åren främst måste inriktas på att genomföra den beslutade utvidgningen av försvarsorganisationen, måste överbefälhavaren avstyrka varje åtgärd, som kunde i avsevärd grad störa denna verksamhet.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha som skäl mot ett förläggande enligt reservantens förslag av D-utbildningen till flygvapnet anfört följande.

Den ordinarie flygverksamheten vid depå medger icke, att det samtidigt därstädes även bedrivs glid- och segelflygverksamhet. Flygförbandens egen verksamhet av detta slag är huvudsakligen förlagd till fritid, då flygövningar med motorflygplan icke pågå. Den civila flygutbildning det här är fråga om kan ej heller anknytas till den förbandens glid- och segelflygverksamhet, som sålunda bedrivs på icke tjänstetid. Kapaciteten är med hänsyn till den till förfogande stående begränsade tiden otillräcklig för att så skall bliva möjligt. Den planerade flygplanparken vid förbanden är också otillräcklig. En utökning av denna skulle bland annat medföra krav på ytterligare hangarutrymme. Såväl D-utbildningen som flygförbandens egen glid- och segelflygutbildning kunna därför icke medhinnas utan att avsevärd sänkning av effektiviteten skulle bliva fallet.

Med hänsyn till det redan ytterst ansträngda personalläget vid flygvapnet kan förslaget om anordnandet inom flygvapnet av en central segelflygskola för D-utbildning icke heller tillstyrkas. Endast i det fall, att flygvapnet av skäl, som nu icke kunna bedömas, skulle bliva nödsakat att i framtiden mot förmodan övertaga en redan organiserad och av statsmedel påkostad rikssegelflygskola vid Alleberg — en möjlighet, som utredningen hållit öppen och som bör hållas öppen — kan en lösning med helt militärt organiserad skola för D-utbildning av civila ungdomar vara motiverad.

Flygmyndigheterna ha vidare gentemot reservantens principiella inställning att rikssegelflygskolan uteslutande borde motiveras av flygvapnets behov anfört följande.

Utredningens majoritetsförslag innebure avsevärda fördelar främst för flygvapnets rekrytering men även för försvaret i dess helhet. Det vore emellertid obestriddigt, att den hjälp, som i händelse av majoritetsförslagets genomförande samtidigt skulle komma privatflyget och det allmänna flygintresset inom landet till del, vore stor och utgjorde en väsentlig och värdefull faktor, som icke finge förbises. Flygteknikens utveckling, flygets alltmer ökade användning som kommunikationsmedel samt det ständigt ökade intresset för flyget som sportgren gjorde det i hög grad önskvärt, att privatflyget statligt understöddes i olika utvecklingsskedan. Det hade sålunda icke endast betydelse att kunna bjuda på en lägre utbildning vid flygklubbarna utan det låge även stor vikt vid att kunna lämna en högre segelflygutbildning och ha tillgång till en väl organiserad central segelflygskola, där jämväl andra elever än de, som kunde vinna anställning vid flygvapnet, på egen bekostnad kunde erhålla utbildning.

Ej heller finge förbises den sociala betydelsen av en väl utvecklad modell, glid- och segelflygsport, vilken bidroge till att lösa ungdomens fritidsproblem på ett sunt och för ungdomens karaktärsfostran värdefullt sätt.

I anledning av vad sålunda anförts ha chefen för flygvapnet och flygförvaltningen avstyrkt reservantens förslag och förordat utredningens majoritetsförslag, vilket enligt myndigheternas mening utgjorde en lycklig lösning för att tillgodose det civila flygintresset och samtidigt utvinna värdefull militär nytta.

*Svenska aeroklubben*, som under viss förutsättning, varom närmare i det

följande, förklarat sig villig att såväl centralt som lokalt åtaga sig ledning och arbete inom ett enligt utredningens förslag vidgat statsunderstött privatflyg, har icke kunnat biträda reservationen.

Slutligen har *statens arbetsmarknadskommision* ur de synpunkter kommissionen haft att företräda anfört, att det för närvarande icke finnes anledning påräkna, att kostnaderna för fortsatt utbyggnad av segelflygplatsen vid Alleberg skulle kunna täckas av arbetslöshetsmedel, samt att någon ändring i detta förhållande icke nu kunde förutses. Med hänsyn till den betydande omfattning, vari arbetskraft och materiel för närvarande toges i anspråk för arbeten för försvarets räkning, syntes, anför kommissionen vidare, statsmedel nu böra beviljas för de av flygutredningen föreslagna arbetena vid Alleberg endast försävt dessa arbetens utförande befundes ur försvarssynpunkt synnerligen angeläget.

I skrivelse den 9 april 1943 ha *chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* framställt förslag om anordnande av en s. k. praktikanttjänstgöring vid flygvapnet samt härutinnan anfört i huvudsak följande.

Flygvapnets behov av officers- och reservofficersaspiranter hade på grund av den pågående utbyggnaden av vapnet avsevärt ökat under de senaste åren. För att i framtiden trygga rekryteringen av nyssnämnd personal vore det av vital betydelse att åtgärder vidtoges för att stimulera skolungdomens intresse för flygning.

1942 års flygutredning hade också i sitt betänkande påvisat privatflygets stora värde dels för att väcka intresse och förståelse för flygning över huvud taget dels ock för att tillföra flygvapnet ett gott urval av flygande personal. De av utredningen föreslagna statliga åtgärderna för att stödja civilflygets utveckling syntes emellertid icke bliva fruktbärande för flygvapnets rekrytering förrän år 1946, enär den föreslagna rikssegelflygskolan icke beräknades kunna börja förrän tidigast år 1945.

För att snarast stimulera skolungdomens intresse för flygning hade därför inom flygvapnets ledning väckts tanken att en praktikanttjänstgöring för gymnasister skulle organiseras vid flygvapnet redan under instundande sommar. Tjänstgöringen borde avse att giva praktikanterna dels en orientering om flygvapnets organisation, utbildning och verksamhet, dels ock viss praktik i flygstationstjänst. Praktikanterna avsåges endast i undantagsfall och efter målsmans medgivande tillåtas deltaga i flygning. De avsåges icke vara beväpnade.

Genom en dylik tjänstgöring kunde praktikanternas lämplighet för yrket dessutom prövas, varigenom bättre urval vid uttagning bland sökande till officers- och reservofficersanställning kunde erhållas.

De med ifrågavarande praktikanttjänstgöring förenade kostnaderna hade beräknats till förslagsvis följande belopp:

Förplägnad .....	kronor 10,000
Beklädnad .....	» 700
Förläggning .....	» 600
Reseersättningar (efter 10 kronor per man) .....	» 1,650
	<hr/>
	Summa kronor 12,950

eller, i avrundat tal, 13,000 kronor.

Därest dessa kostnader ansåges icke böra bestridas från flygvapnets för motsvarande ändamål avsedda anslag, vilket skulle vara att föredraga ur redo-

visningssynpunkt, syntes endast anslaget till extra utgifter kunna komma i fråga.

Under återopande av vad sålunda anförts ha chefen för flygvapnet och flygförvaltningen hemställt, att vid flygvapnets förband finge under instundande sommar anordnas praktikanttjänstgöring under omkring en månad för sammanlagt 165 gymnasister, att dessa måtte på kronans bekostnad erhålla erforderlig uniformsbeklädnad (överdragskläder och flygtjänstmössa), utspisning, förläggning samt resor i samband med in- och utryckning samt att kostnaderna därför finge bestridas från förenämnda alternativt angivna anslag.

*Departements-  
chefen.*

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har det statsunderstöd, som hittills utgått till privatflyget, ursprungligen avsetts för befrämjande av den motoriserade privatflygningen. Genom omständigheternas tryck — närmast den av rådande krisförhållanden framkallade bristen på drivmedel — ha emellertid de anvisade statsanslagen i stor utsträckning disponerats till understödjande av segelflygning, vilket ändamål tidigare icke åtnjutit direkt statsunderstöd. De av riksdagen anvisade anslagen ha dock icke i sin helhet använts under de budgetår, för vilka de varit avsedda; på grund av att motorflygning icke kunnat bedrivas i avsedd omfattning ha reservationer uppstått, vilka varit tillräckliga för att möjliggöra understödjande av privatflyget även under innevarande budgetår, ehuru särskilt anslag å riksstaten icke anvisats för ändamålet. Med utgången av löpande budgetår torde dock de till förfogande stående medlen vara praktiskt taget i sin helhet förbrukade, varför fråga uppkommer, huruvida privatflyget även i fortsättningen bör åtnjuta statsmakternas stöd.

Av redogörelsen framgår vidare, att 1942 års riksdag i anknytning till ett uttalande av mig vid anmälan av propositionen 1942: 210 framhöll, att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse, att denna flygverksamhet borde stödjas av staten. Den utredning i ämnet, som i samband därmed begärdes av riksdagen, har enligt det föregående verkställts. Utredningen, för vars principiella delar jag i korthet redogjort, har utmynnat i förslag rörande utvidgning och differentiering av den hittillsvarande understödsverksamheten.

Privatflyget har, såsom utredningsmännen påpekat, praktisk betydelse för försvarsväsendet främst därigenom att det hos ungdomen väcker intresse för flygning samtidigt som det skapar förutsättningar för genomförandet av ett förberedande urval bland den ungdom, från vilken flygvapnets personal rekryteras. Att även civilflyget ernår fördelar härigenom är tydligt. Privatflygets betydelse för rekryteringen av flygpersonal ökas i samma mån som den militära och civila flygverksamheten utvidgas. I en tid då flyget undergår en kraftig utveckling är det därför av särskild vikt att privatflygets möjligheter till underlättande av rekryteringen av flygpersonal tillvaratagas. I vad mån härutöver privatflyget kan komma att medföra fördelar i form av mindre lång övnings-tid och ökad flygskicklighet kan icke nu tillförlitligt bedömas. Det förefaller emellertid sannolikt, att privatflyget även i dessa hänseenden kommer att bliva av betydelse.

Från dessa utgångspunkter finner jag det ur försvarsväsendets synpunkt icke vara välbetänkt, om privatflyget undandrogenes det statsunderstöd, av vilket det hittills erhållit del. Fastmer anser jag starka skäl tala för ytterligare åtgärder från statens sida med syfte att stödja och utveckla privatflyget. Detta synes så mycket mer angeläget som i motsatt fall de jämförelsevis höga kostnaderna skulle från flygutbildning utestänga de ekonomiskt mindre bärkraftiga folkgrupperna. Med hänsyn till nu rådande förhållanden torde intet vara att erinra mot att de ifrågasatta åtgärderna tills vidare begränsas till att avse det motorlösa flyget och modellflyget.

De skäl, som sålunda anförts för beredande av fortsatt stöd åt privatflyget, motivera, att på fjärde huvudtiteln uppföres anslag för ändamålet. I samband härmed bör emellertid understödsverksamheten få sådan utformning, att försvarsväsendet erhåller största möjliga utbyte av densamma. Från denna utgångspunkt möter det förslag, som av utredningsmännen framlagts, från min sida i princip icke någon väsentligare erinran. En höjning av utbildningsstandarden är sålunda nödvändig och även en sådan inriktning av understödsverksamheten, att det statliga bidraget framför allt kommer dem till del, som kunna tänkas komma att i fortsättningen rekrytera flygvapnets kadrar.

Den av utredningen förordade högre utbildningen efter C-diplom är ur denna synpunkt av betydelse och bör enligt min åsikt i en eller annan form förverkligas. Inom utredningen liksom även i de i ärendet avgivna remissutlåtandena ha emellertid framkommit delade meningar rörande en vid genomförandet av detta förslag mycket viktig punkt, nämligen i fråga om utbildningens organisation. Mot varandra stå i huvudsak två olika förslag. Enligt det ena förslaget bör den högre utbildningen centraliseras till en för hela landet gemensam segelflygskola, förlagd till Älleberg och anknuten till den civila flygverksamheten. Enligt det andra förslaget bör flygvapnet omhänderta denna utbildning och för ändamålet tillhandahålla utbildningsmateriel och flygfält. För egen del har jag icke kunnat undgå att finna de vid ett genomförande av det förra förslaget uppkommande kostnaderna — engångskostnader å tillhoppa 2,460,000 kronor, varav ett belopp av 1,560,000 kronor i form av kapitalinvesteringar, och en årlig kostnad vid fullt utbyggd organisation av 384,000 kronor — höga. I hög grad tveksamt synes det mig vidare vara, om Älleberg erbjuder sådana förutsättningar för en mer omfattande utbildningsverksamhet och sådana utvecklingsmöjligheter, att ytterligare kapitalinvesteringar på denna plats böra komma i fråga. Å andra sidan har jag icke funnit utrett, att flygvapnet för närvarande är i stånd att ombesörja denna utbildning. Med hänsyn härtill synes det mig nödvändigt att denna sida av förslaget blir föremål för fortsatt övervägande, varvid bör eftersträvas en väsentlig minskning av kostnaderna. Jag finner det icke uteslutet att flygvapnet, sedan dess utbyggande slutförts eller i det närmaste fullbordats, skall vara i tillfälle att säkrare överblicka möjligheterna att taga befattning med denna verksamhet. Vid de fortsatta övervägandena bör detta spörsmål tagas under förnyad omprövning och vidare närmare undersökas de möjligheter som kunna föreligga att, i avbidan på en definitiv lösning, med an-

litande av de statsbidrag, som kunna komma att anvisas, provisoriskt anordna högre segelflygutbildning i en eller annan form. Jag har intet att erinra emot att samtidigt, intill dess en tillfredsställande högre segelflygutbildning kommit till stånd, praktikanttjänstgöring anordnas vid flygflottiljerna i enlighet med det av chefen för flygvapnet och flygförvaltningen i skrivelsen den 9 april 1943 framlagda förslaget med anlitan i mån av tillgång på medel utav flygvapnets för förplägnad, beklädnad m. m. avsedda anslag. Det bör emellertid beaktas, att sådan tjänstgöring icke kan ersätta den bredare lagda flygutbildning, som framstår som ett önskvärt slutmål för den privata flygutbildningen.

Då det sålunda icke är möjligt att i detta sammanhang till slutlig prövning upptaga frågan om anordnande av en central segelflygskola, finner jag mig böra i det följande begränsa mitt förslag till att avse väsentligen fortsatt understöd åt flygklubbarna och dessutom understöd i viss omfattning till den centrala organisationen för anställande av instruktörspersonal. Min mening är därvid, att understödet till flygklubbarna och det statliga bidraget i övrigt skola utgå i sådan utsträckning, att arbetet kan bedrivas på effektivare sätt än hittills varit möjligt.

Såsom av det föregående framgår ha de sakkunniga berört jämväl frågan om privatflygningen såsom ett intresse ur armésynpunkt med hänsyn till användningen av motorlösa flygplan som transportmedel. På grund av pågående överväganden rörande anordnande av en transportflygorganisation för försvarsväsendet har emellertid utredningen icke funnit sig böra närmare ingå på detta spörsmål. För egen del saknar jag med hänsyn härtill möjlighet att nu taga ställning till denna fråga men förutsätter, att spörsmålet senare skall komma under bedömande.

Jag övergår härefter till de sakkunnigas förslag rörande understöd åt den lokala flygverksamheten.

## 5. Understöd åt den lokala flygverksamheten.

### *Utredningen.*

Flygutredningens förslag till statsbidrag åt den lokala flygverksamheten omfattar, såsom i det föregående anmärkts,

löner till en chefsinstruktör för segelflyget, en assistent till denne, en förste instruktör för modellflyget samt fyra instruktörer, biträden åt chefsinstruktören,

bidrag till kostnaderna för anordnande årligen av centrala kurser för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna,

bidrag till klubbarna för bestridande av kostnaderna för flygmateriel jämte viss för utbildningen nödvändig utrustning samt till uppförande av hangarer, understöd åt modellflyget samt

premier för avlagda glid- och segelflygdiplom.

Förenämnda instruktörspersonal har utredningen ansett nödvändig, om enhetlig ledning och övervakning av den decentraliserade flygutbildningen skall kunna åstadkommas. I årsarvoden till personalen, som borde

lyda direkt under aeroklubbens centralorganisation, har utredningen föreslagit 12,000 kronor till chefsinstruktören, 6,000 kronor till assistenten samt 8,400 kronor till envar av de biträdande instruktörerna och förste instruktören för modellflyget.

Statsbidrag till anordnande av centrala instruktörskurser har av utredningen motiverats med att tillgången på goda instruktörer i tillräckligt antal utgjorde förutsättningen för en ur militär synpunkt godtagbar utbildning. Kurserna borde avse utbildning av glid-, segel och modellflyginstruktörer samt byggledare ävensom utbildning i ungdomsledning av gruppchefer m. fl. Två kurser av varje slag borde årligen anordnas. Såsom chefer och lärare vid flyginstruktörskurserna borde i viss utsträckning tagas i anspråk de centralt anställda flyginstruktörerna. Kostnaderna för kurserna hänförde sig huvudsakligast till lokalhyra, arvoden åt lärare och föreläsare samt ersättning för flygmateriel och startanordningar.

Vid beräkningen av storleken av det direkta statsunderstödet till flygklubbarna har utredningen utgått från att glidflygningen och den förberedande segelflygningen för att kunna tjäna som rekryteringsurval till D-utbildningen, till vilken skulle uttagas segelflygare med C-diplom, måste erhålla en omfattning, som möjliggjorde utbildning av 1,200 elever i A-kurs, 800 i B-kurs och 400 i C-kurs.

Vidare har utredningen räknat med att det, för att det direkta statsunderstödet skulle kunna på effektivaste sätt utnyttjas, bleve nödvändigt att genomföra en klassificering av klubbarna efter deras ekonomiska och tekniska möjligheter att i erforderlig omfattning bedriva och utveckla en effektiv utbildning. Utredningen har härvidlag utgått från att sammanlagt 30 flygklubbar skulle komma att handhava den statsunderstödda flygutbildningen, av vilka 10 skulle bedriva såväl glid- som segelflygutbildning och de övriga företrädesvis glidflygutbildning.

Det statliga bidraget till materielutrustning vid klubbarna bör enligt utredningens förslag omfatta egentlig flygmateriel, startanordningar, transportmateriel, stationsutrustning m. m. I fråga om bidragets storlek har utredningen ansett, att det med hänsyn till den avsevärda utvidgning av den privata flygverksamheten, som skulle möjliggöras genom utredningens förslag, ävensom till att bidrag nu i motsats till vad tidigare varit fallet föresloges utgå för all väsentlig för flygverksamheten erforderlig materiel kunde sänkas från 80 till 70 procent.

Utöver engångskostnader för materielutrustning ävensom för uppförande av hangarer har utredningen föreslagit årligen utgående bidrag till kostnaderna för förnyelse av materielen med 70 procent av dessa kostnader, beräknade efter uppskattade livslängder å materielen på sätt framgår av en å sid. 77 i utredningens betänkande intagen tablå. Utredningen har övervägt möjligheten att låta dessa bidrag utgå i den form, att diplompremierna bestämdes till belopp, som innefattade jämväl klubbarnas kostnader för avskrivning av materielen, men funnit övervägande skäl tala för att tillämpa systemet med anslagsmedel årligen för successiv förnyelse av materielen.

I fråga om diplompremier har utredningen erinrat, att enligt nu gällande bestämmelser premier utgå för förvärvande av A-, B- och C-diplom med respektive 60, 60 och 120 kronor samt för förvärvande av segelflygcertifikat med 200 kronor. Premierna äro avsedda såsom bidrag till kostnaderna för genomgångna utbildningskurser; vad beträffar certifikatpremie därjämte såsom ersättning för utgifter, som föranletts av den för undergående av praktiska prov för certifikat obligatoriska läkarundersökningen.

Utredningen har vid bedömandet av frågan i vilken utsträckning diplompremier i fortsättningen böra utgå i första hand beaktat, att rekryteringen till A-, B- och C-utbildningen måste ske från så bred grund som möjligt, därest det erforderliga antalet elever till D-utbildningen skall kunna tryggas. Premier borde sålunda utgå för förvärvande av A-, B- och C-diplom och av anförda skäl, tills vidare med samma belopp som hittills. Däremot har utredningen icke ansett tillräckliga skäl nu föreligga att föreslå premier för förvärvande av segelflygcertifikat. Anledningen härtill har varit att den av utredningen föreslagna D-utbildningen innefattade gällande fordringar för certifikat samt att för andra än sådana som kunde komma i fråga till kostnadsfri D-utbildning kostnaderna för erövrande av certifikat kunde på grund av förslaget statsunderstöd i övrigt förväntas bliva lägre än hittills. Utredningen förordar dock att frågan, huruvida och i så fall till vilket belopp premier för förvärvande av segelflygcertifikat framdeles böra utdelas, upptages till prövning med ledning av de erfarenheter, som vinnas sedan segelflygorganisationen utbyggt i hela sin omfattning.

Kostnaderna för ett understödande av den lokala flygverksamheten i enlighet med utredningens förslag har utredningen på sätt närmare framgår av bilaga 4 till utredningens betänkande (sid. 73—77) beräknat till 1,030,000 kronor i engångskostnader, vilka ansetts kunna jämt fördelas på en uppsättningsperiod av tre år, samt 356,000 kronor i årskostnader vid genomförd organisation, varav 148,000 kronor i bidrag till förnyelse av materielen, 40,000 kronor för modellflygverksamheten och 168,000 kronor i diplompremier.

I särskilda avsnitt har utredningen behandlat organisationen av och utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget. Till vad utredningen härutinnan anført torde i tillämpliga delar få hänvisas. Här torde det vara tillfyllest att allenast lämna en sammanfattning av hithörande frågor, vilka för övrigt delvis redan berörts i det föregående.

Utredningen har funnit, att den statsunderstödda flygverksamheten bör bedrivas civilt och i huvudsak inom det nuvarande privatflygets organisatoriska ram. Statsunderstödet borde utgå till aeroklubben, vilken med sin ledande och övervakande centralorganisation och sina över landet fördelade flygklubbar finge anses lämpad att handha de organisations- och utbildningsuppgifter, som komme att anförtros ett statsunderstött privatflyg. Då någon mera fast organiserad utbildning i motorlös flygning eller modellflygning för närvarande icke förekommer vid sidan av aeroklubben, har det syntts de sakkunniga icke möta betänkligheter att, åtminstone tills vidare, såsom villkor för utbekommande av statsunderstöd föreskriva anslutning till aeroklubben.



Då aeroklubbens nuvarande stadgar icke kunde anses lämna tillräcklig garanti för att det med statsunderstödet avsedda statsintresset tillgodosåges, har utredningen ansett det nödvändigt, att staten i lämplig form tillförsäkrade sig möjlighet att följa och påverka klubbens verksamhet. Detta syntes lämpligen kunna ske genom att envar av chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (luftfartsmyndigheten) ägde utse en ledamot i klubbens styrelse och verkställande utskott samt därigenom att klubbens stadgar underställdes Kungl. Maj:ts godkännande.

Utredningen utgår från att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl i fortsättningen skall i stort sett bibehållas vid sina befogenheter med avseende å privatflyget och sålunda, bland annat, handhava förvaltningen av de statsmedel, som kunde komma att anvisas såsom understöd åt privatflyget.

Chefen för flygvapnet borde tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielanskaffningsfrågor, vilket kunde åstadkommas genom att åt nämnde chef inrymdes befogenhet att deltaga i uppgörandet av utbildningsplaner för flyg- och flyginstruktörskurser samt att fastställa dessa planer, att efter luftfartsmyndighetens hörande godkänna skolchefer, gruppchefer och flyginstruktörer, att själv eller genom underställda chefer följa de lokala klubbarnas och skolornas utbildnings- och flygverksamhet samt att fastställa de flygplantyper, som skola komma till användning vid utbildningen.

De lokala flygklubbarna borde vara så organiserade att de kunde på ändamålsenligaste sätt verka för ett tillgodoseende av statsunderstödet syfte. Av särskilt stor vikt vore, att modellflygverksamheten fastare anknötes till flygverksamheten i övrigt. Vid den närmare utformningen av organisationen, vilken syntes böra ankomma på aeroklubben, borde genomföras en klassificering av klubbarna enligt de principer som utredningen lagt till grund för sina beräkningar av statsbidrag till flygklubbarna, därvid hänsyn i möjligaste mån borde tagas till klubbarnas uppdelning på landets olika delar.

Utredningen har vidare förutsatt, att aeroklubben, som är ansvarig inför de statliga myndigheterna för den statsunderstödda flygverksamhetens rätta bedrivande och för materiel, som anskaffats med bidrag av statsmedel, i sin tur, gentemot klubbarna, skapar sig erforderliga garantier för en ändamålsenlig organisation samt för att utlämnad materiel omhänderhaves på ett med hänsyn till aeroklubbens eget ansvar betryggande sätt.

I detta sammanhang har utredningen upptagit till behandling den i direktiven berörda frågan, huruvida någon fördel skulle kunna ernås genom rekrytering av en flygvärnsskår efter mönster av exempelvis arméns hemvärn eller marinens sjövärnsskår, vilken fråga utredningen besvarat nekande. Utredningen har i ämnet anfört följande.

De uppgifter, som skulle kunna tilldelas en flygvärnsskår, organiserad med anlåtande i huvudsak av privatflygets materiel och personal, komma enligt utredningens mening — bland annat med hänsyn till luftstridsverksamheten — att inskränka sig till mindre kvalificerad kustövervakning och målflygning samt rapport-(förbindelse-)flygning. Eventuellt kunde man därjämte tänka sig, att kåren kunde tilldelas transportflyguppgifter, i vilket fall man dock, såsom i det föregående antytts, måste räkna med mycket högt kvalificerad personal

samt flygplanmateriel av en storleksordning, som man icke kan förutsätta att privatflyget kommer att disponera över.

Även då man räknar med dessa begränsade uppgifter kommer emellertid en dylik flygvärnsskår att kräva såväl ett centralt organ eller särskild personal inom flygledningen som lokala organisationer, lydande under denna. För de förutnämnda uppgifternas lösande skulle, förutom erforderlig markorganisation, krävas tillgång till lämpliga motorflygplan och förare till dessa.

Vad flygplanfrågan beträffar torde det, med hänsyn till svårigheterna att under nuvarande förhållanden kunna för privata ändamål anskaffa motorflygplan, vara uteslutet att under den närmaste framtiden kunna organisera en flygvärnsskår av sådan omfattning, att den kunde få någon praktisk betydelse. Härtill kommer att flygvapnet enligt den nya försvarsplanen förutsättes vid mobilisering skola för olika ändamål disponera tillgängliga civila sport- och skolflygplan.

En flygvärnsskår skulle vidare kräva tillgång till befäl och lärare, vilka för att önskvärd effektivitet skulle kunna uppnås huvudsakligast måste ställas till förfogande av flygvapnet. Flygvapnets personalläge under den pågående utbyggnadstiden är emellertid sådant att vapnet icke kan avstå personal för detta ändamål utan att dess egen utveckling därigenom skulle komma att störas. Därjämte torde rekryteringen av medlemmar i en flygvärnsskår erbjuda vissa svårigheter. Åldersgränsen kan med hänsyn till kravet på motorflygutbildning icke sättas lägre än 18 år, d. v. s. minimiåldern för erhållande av motorflygcertifikat. Flygvapnet torde emellertid under de närmaste åren komma att för egen räkning taga i anspråk alla användbara civilflygare i för flygtjänst lämplig ålder. Organisationen av en flygvärnsskår skulle alltså bliva hänvisad till att i huvudsak bygga på överåriga.

Härtill kommer att kostnaderna för organiserandet av en flygvärnsskår skulle bliva alltför stora i förhållande till de uppgifter, som enligt vad ovan sagts skulle kunna tänkas komma att tilldelas kåren.

Med hänsyn till här anförda förhållanden anser sig utredningen icke kunna förorda, att en flygvärnsskår nu organiseras. Utredningen anser, att frågan om inrättande av en dylik kår bör kunna upptagas till förnyad prövning vid en tidpunkt, då flygvapnet kan avstå äldre krigsflygplan och personal, och en kår i samband därmed kan givas uppgifter av sådan art och omfattning, att dess tillkomst kan anses motiverad.

I fråga om utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget har utredningen, som ansett de former i vilka utbildningen inom den motorlösa flygverksamheten hittills bedrivits vara i stort sett ändamålsenliga och ägnade att i huvudsak ligga till grund för den fortsatta verksamheten, allenast angivit några allmänna riktlinjer för den fortsatta utbildningsverksamheten.

Utbildningen i modellflyg borde omfatta undervisning i byggande av modellflygplan i en efter svårighetsgrad stigande skala, i trimning och flygning av de färdiga modellerna samt i flygplanidentifiering ävensom bibringande av grundläggande insikter i aerodynamik.

Flygutbildningen inom glidflyget och det förberedande segelflyget borde liksom hittills föra fram till de internationellt vedertagna prov, som erfordras för A-, B- och C-diplom. Byggnadsverksamhet och teoretisk undervisning i till flygning hörande ämnen borde med hänsyn till deras betydelse för den fortsatta utbildningen inom flygvapnet göras obligatoriska inom den statsunderstödda glid- och förberedande segelflygningen och i vissa mått ingå i

de olika utbildningsetapperna såsom *arbetstid*. Såsom arbetstid borde på närmare angivet sätt jämväl få i viss utsträckning tillgodoräknas uppnådda resultat inom modellflyget, varigenom vunnes en närmare anknytning av modellflygverksamheten till den övriga flygverksamheten.

Utbildningen vid de centrala kurserna för flyginstruktörer av olika slag samt byggleddare och ungdomsledare måste utformas så att lärar- och ledarpersonalen inom flygverksamheten kunde motsvara de väsentligt ökade krav, som måste ställas på den vid en verksamhet av den omfattning utredningen föreslagit.

Med utgångspunkt från den föreslagna D-utbildningen har utredningen slutligen uttalat såsom önskvärt, att flygverksamheten uppdelas på olika ålderskategorier, och därvid angivit, att modellflygverksamheten bäst lämpade sig för skolungdom i åldrarna 12—15 år samt att utbildningen i glid- och segelflygning lämpligen borde börja vid 15-årsåldern.

### **Yttranden.**

Utredningens förslag till understöd av den lokala privatflygverksamheten har i princip tillstyrkts av samtliga remissmyndigheter.

*Svenska aeroklubben*, som ansett utredningens förslag i dess helhet, utom vad beträffar diplompremierna, väl ägnat att tillgodose det med utredningen avsedda ändamålet ävensom i övrigt skickat att verka för det motorlösa flygets och modellflygets utveckling i vårt land, har förklarat sig beredd att efter måttet av sin förmåga lämna sin medverkan till bästa resultat av det tillämnade stödet av privatflyget för att vinna en så bred bas som möjligt för flygvapnets rekrytering samt även förklarat sig villig att — under viss förutsättning, varom närmare i det följande — åtaga sig ledning och arbete inom ett sålunda vidgat statsunderstött privatflyg.

Till denna förklaring har klubben knutit ett allmänt uttalande av i huvudsak följande innehåll.

Vid bedömandet av former och skäliga villkor för aeroklubbens och flygklubbarnas medverkan borde förutskickas, att aeroklubben och klubbarna genom det av utredningen föreslagna samarbetet mellan dem och staten icke kunde anses taga mer än de själva gäve. Stödet till privatflyget motsvarades tvärtom av den förmån, som staten bereddes, därigenom att man kunde falla tillbaka på förefintliga organisationer med icke oansenliga fonder av erfarenhet och materiella resurser, vilka ställdes till förfogande för den statliga utbildningen. Bakom klubbarna låge ett gott stycke arbete, som komme den militära flygrekryteringen till godo.

Trots sin principiella inställning, att aeroklubbens verksamhet stode i statsnyttans tjänst, ansåge sig klubben dock böra fastslå, att förslagets genomförande komme att kräva mycken entusiasm för den goda saken, mycket oegennyttigt arbete, offervilja och ihärdighet inom breda lager av vårt folk. Det vore likväl klubbens förhoppning, att det intresse, som statsmakterna visade privatflyget, måtte avsätta sig i en mäktig folkrörelse, vilket ock syntes vara förutsättningen för att förslaget kunde lyckligt föras i hamn.

Oavvisligt syntes därvid vara, att centralorganisationen och klubbarna vid sidan av det statliga understödet erhöle minst samma stöd av kommuner, organisationer och enskilda, som de hittills åtnjutit. I själva verket komme behovet

därav att göra sig ännu starkare gällande, ty de bidrag i och för de vidgade uppgifterna, som utredningsförslaget utmynnade i, utgjorde alls icke full ersättning för klubbarnas ökade kostnader; i stort sett 30 procent av materielanskaffningen måste de täcka på annat sätt och årskostnaderna till vida större del.

Den av aeroklubben angivna förutsättningen för dess handhavande av ledningen inom det statsunderstödda privatflyget hänför sig till centralorganisationens ekonomiska förhållanden. Här om har klubben anfört, att en utredning rörande de möjligheter, vilka stode klubben till buds för att kunna fullgöra det åtagande, som utredningens förslag innebure, givit vid handen, att klubbens centralorganisation måste utöver sina nuvarande tillgångar och inkomstkällor räkna med en fast, säker inkomst av i medeltal 150,000 kronor per år.

Aeroklubben hade, anför klubben vidare, förutom de åtaganden, som enligt utredningens förslag skulle åläggas organisationen, ett flertal skyldigheter mot privatflyget, vilka icke kunde åsidosättas, såsom motorflygverksamheten och dess stödjande, propagandaverksamheten i dess helhet inom landet, klubbverksamhet m. m. Dessa skyldigheter tarvade tillgång till medel, vilka ej komme den föreslagna statsunderstödda verksamheten till godo annat än i vissa fall i indirekt avseende. Inom ramen av utredningens förslag beträffande segel- och modellflyget komme aeroklubben jämväl att belastas med relativt dryga kostnader såväl för hållande av ett generalsekretariat som för vissa av segel- och modellflygets direkta utgifter.

Förutom sina medlemsavgifter ägde aeroklubben ingen fast inkomst. Tillgängliga fonder utgjorde klubbens reservkapital. Klubben ansåge sig dock icke kunna för rörelsens drift insätta sina fonder så att dessa efter ett par år förbrukats.

Förutsättningen för att klubben skulle kunna åtaga sig att funktionera som ledare för ett privatflyg av den betydelse och den storleksordning, som ett vidgat statligt understöd i föreslagen riktning skulle innebära, vore således att dess centralorganisation tillfördes en fast årlig inkomst av lotteri- eller tipsmedel till säkrande av dess ekonomiska ställning.

Aeroklubben har därjämte något berört frågan om den ställning, klubben skulle komma att intaga till chefen för flygvapnet och luftfartsmyndigheten.

Utredningens förslag innebär, anför klubben härvid, att ärendena inom aeroklubben (centralorganisationen och flygklubbarna) i vida större utsträckning än vad som nu vore fallet komme att underställas myndigheternas granskning, direktiv och i ett flertal fall även avgörande. Aeroklubben hade intet att i princip erinra mot de sålunda rekommenderade, vidgade kontrollåtgärderna över statsmedlens rätta användande men kunde dock icke underlåta att därutinnan framhålla, att utredningens förslag icke inrymde det mått av arbetsfrihet, som måste förefinnas, därest ansvaret för den vidgade verksamheten, vilket syntes komma att falla på aeroklubben, skulle kunna till fullo utkrävas. Därest chefen för flygvapnet och luftfartsmyndigheten skulle bestämma om materielens beskaffenhet, mängd och fördelning, personalens anställning och utbildningens bedrivande m. m. kvarstode för klubbens del endast att tjänstgöra såsom verkställande instans. Klubben ville i detta avseende icke undandraga sig sina förpliktelser gentemot den vidgade verksamheten men ansåge, att ansvaret i så fall ej kunde utkrävas av klubben för annat än att de utfärdade

bestämmelserna bleve rätt följda, alltså ej för verksamhetens ändamålsenlighet och effektivitet.

Jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framlagt vissa synpunkter av mer allmän innebörd på utredningens förslag.

Styrelsen har förklarat sig kunna vitsorda, att aeroklubben hittills i stort sett motsvarat de anspråk, som måste ställas på en centralorganisation för segelflyget, och har därför icke något att erinra mot att klubben även i fortsättningen anförtros denna uppgift.

I likhet med aeroklubben har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beaktat, att genomförandet av den kraftiga expansion av segelflyget, som utredningens plan innebure, ställde utomordentligt stora anspråk på aeroklubbens centralorganisation, vilka icke i sin helhet syntes vara tillgodosedda av utredningens förslag. Därest centralorganisationen icke förfogade över erforderliga resurser, kunde, anför styrelsen, tillgången på ledande personal och andra arbetskrafter äventyras. Man syntes därför nödgas räkna med att de behov, som i sådant hänseende kunde uppkomma, måste tillgodoses i erforderlig utsträckning.

Styrelsen har vidare framhållit, att det föreliggande förslaget till statsbidrag till verksamheten inom de lokala flygorganisationerna byggde på förutsättningen, att flygklubbarna i fråga om anskaffningen av segel- och glidflygplan frivilligt skulle bidra med ett belopp, som för den treåriga uppsättningsperioden kunde beräknas till lägst 300,000 kronor. Med hänsyn till att segelflygverksamheten redan nu arbetade med stora ekonomiska svårigheter, syntes det vara tvivelaktigt, om man kunde räkna med frivilliga bidrag av den storleksordning det här vore fråga om. Betänkligheterna på denna punkt bleve så mycket större som statens bidragsprocent för segelflygplanmateriel minskades från nu utgående 80 till 70 och samtidigt därmed anspråken på utbildningskapaciteten mångdubblades.

Av övriga remissmyndigheter ha *överbefälhavaren* och *chefen för armén* utan reservationer tillstyrkt utredningens förslag i dess helhet.

I övrigt ha i utlåtandena behandlats vissa detaljfrågor.

Sålunda ha väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, aeroklubben samt chefen för flygvapnet och flygförvaltningen upptagit till behandling frågan om diplompremierna, och därvid utgått från att utredningens förslag, att premier kunde utbetalas till manlig sökande i sådan ålder att han kunde komma i fråga till antagning vid flygvapnet, med hänsyn till nu gällande eller ifrågasatt sänkning av åldern för antagning till aspirant eller värnpliktig flygförare vid flygvapnet, i praktiken skulle innebära att diplompremier icke komme att utgå till personer över 20 år.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i denna fråga anfört i huvudsak följande.

Enligt styrelsens mening skulle genom den föreslagna begränsningen i utbetalandet av diplompremier det civila flygintresset komma att bliva lidande, enär det aktiva klubbarbetet komme att i huvudsak falla på de medlemmar av landets flygklubbar, vilka sålunda berövades möjlighet att erhålla premier. De inom flygklubbarna verksamma gruppcheferna, flyginstruktörerna och byggledarna måste i allmänhet vara i åldern 21—30 år, då de icke tidigare

hade den erfarenhet, som erfordrades för att kunna leda arbetet inom flygklubbarna. Med hänsyn härtill hade det varit önskvärt, att premier, i likhet med vad nu vore fallet, kunnat utgå till åldersgrupperna mellan 21 och 30 år. Under alla förhållanden borde premier utgå till dem som genom frivilligt arbete toge aktiv del i verksamheten.

*Aeroklubben* har i frågan anfört samma synpunkter som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De motiv, som legat till grund för de nu gällande bestämmelserna om maximiålder för erhållande av statspremier (diplompremier och certifikatpremier), hade, anför *aeroklubben*, tagit sikte på den för glid- och segelflygverksamheten inom privatflyget ytterst viktiga synpunkten att söka skapa och vidmakthålla ett tillräckligt stort och kvalitativt fullgott skikt av intresserade personer över ynglingens stadium, vilka i ledarställning kunde taga hand om verksamheten såsom gruppchefer, flyginstruktörer, byggleddare m. fl. samt i övrigt genom frivilliga insatser verka för privatflygningens utveckling och till dess stöd. Skulle diplom- och certifikatpremier helt upphöra att utbetalas till åldersgrupperna över 20 år, d. v. s. de sammanhållande och ledande krafterna inom flygklubbarna, ansåge *aeroklubben* fara värt, att intresset för klubbarbetet inom dessa för rörelsen omistliga skikt komme att avtaga. Den frivilliga arbetskraftens insats — uppskattad till i runt tal 800,000 kronor per år — borde på ett eller annat sätt stimuleras.

Särskilt under uppbyggnadstiden enligt utredningens förslag vore det av utomordentlig vikt att klubbarna tillfördes den arbetskraft som erfordrades för att antalet frivilliga flyginstruktörer och byggleddare skulle kunna fyllas.

*Aeroklubben* har, utgående från att utredningens förslag i dess helhet skulle komma att genomföras, föreslagit, att, åtminstone under den övergångstid, som måste följa med de nya bestämmelsernas ikraftträdande, diplompremier med vissa angivna lägre belopp måtte utgå till sådan personal, mellan 21—25 år, som kunde komma att tagas i anspråk vid klubbarna såsom frivillig arbetskraft.

Beträffande statspremier för segelflygcertifikat syntes det med samma motivering *aeroklubben* angeläget, att premier likaledes med visst lägre belopp utbetalades till personer, som funktionerade som frivilliga flyginstruktörer och byggleddare. Åldersgränsen syntes i detta fall böra vara densamma som hittills eller 30 år.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha anfört, att diplompremier endast borde tilldelas de manliga elever, som icke uppnått 20 års ålder, enär ur flygvapnets synpunkt endast de ynglingar, som innehade sådan ålder, att de vid avslutad segelflygutbildning kunde antagas till aspiranter och värnpliktiga flygförare, på detta sätt borde erhålla bidrag till eller kompensation för kursavgifterna. Dessutom borde strävan överhuvudtaget vara, att all glid- och segelflygverksamhet bedreves främst bland den ungdom, med vars hjälp landets försvar skulle uppbyggas.

Skolchefer, gruppchefer och flyginstruktörer borde emellertid beredas möjlighet till kostnadsfri flygning. Förutsättningar för att nämnda personal skulle kunna godkännas och anses lämplig för sin uppgift vore att den hade god flygutbildning, själv flöge och hölle sig i flygtrim. Att tilldela dem diplompremier kunde i och med dels det nya utbildningsprogrammets tillämpande, dels de

ökade krav på flygutbildning, som komme att ställas på dessa utbildningsledare, icke ifrågakomma och vore ej heller lämpligt. För bestridande av kostnader för denna personals flygträning borde i stället upptagas ett årligt belopp av förslagsvis 25,000 kronor.

I fråga om de av utredningen föreslagna instruktörerna, som skulle handhava ledningen och övervakningen av flygutbildningen på skilda orter inom landet, har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalat, att de syntes på ett verksamt sätt kunna bidra till en rationell utbildning och utveckling av segelflygverksamheten. En av förutsättningarna därför vore dock att instruktörerna även kunde tillhandagå segelflygklubbarna med råd, anvisningar och ledning i allt vad som hörde till byggande och reparation av glid- och segelflygplan. De erfarenheter, som hittills vunnits av byggverksamheten, hade nämligen ur säkerhetssynpunkt påvisat behovet av en bättre teknisk ledning. Den kraftiga utveckling, som denna verksamhet enligt utredningens plan skulle undergå, måste förutsätta tillgång till ett antal — förslagsvis två — fast anställda bygginstruktörer, vilka i likhet med flyginstruktörerna skulle stå till aeroklubbens förfogande.

*Aeroklubben* har beträffande dessa instruktörer anfört, att minst en av dem borde vara ingenjörutbildad och specialist på segelflygmaterielfrågor samt att assistenten till chefsinstruktören likaledes borde vara tekniskt utbildad.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha anfört, att det, om kvalificerad personal skulle kunna erhållas, vore av stor betydelse, att de av utredningen upptagna lönebeloppen icke nedskures.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* samt *aeroklubben* ha särskilt yttrat sig rörande modellflygutbildningen.

*Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* ha vitsordat ändamålsenligheten av att arbetstid vid byggandet av modellflygplan får tillgodoräknas i den byggtid, som erfordras för erhållande av diplompremier under den förberedande glid- och segelflygutbildningen. Nämda byggtid borde emellertid kunna i större omfattning än vad utredningen föreslagit få ersättas med arbetstid för modellflygplanbygge, vilket vore av särskild betydelse för de ynglingar, som vore bosatta långt från platser, där byggverksamhet kunde organiseras.

*Aeroklubben* har i fråga om modellflyget anfört i huvudsak följande.

För att kunna göra modellflyget till den breda bas för annan flygverksamhet, som utredningen avsåg, måste, i likhet med vad som skedde i andra länder, landets ungdom och framför allt skolungdomen bereda sig på en avsevärt mycket aktivare insats än som nu vore fallet. Ledningen av skolornas modellflygverksamhet borde företrädesvis läggas i slöjd- och yrkeslärnarnas händer. De modellflygavdelningar, vilka upprättas i skolorna, borde organisatoriskt anslutas till närmaste flygklubb. Förutsättningen för att ett nät av modellflygavdelningar sålunda skulle kunna utbyggas inom landet vore att vederbörande myndigheter, främst skolöverstyrelsen, därtill lämnade sin aktiva medverkan.

I fråga om byggverksamheten har *aeroklubben* givit uttryck åt samma synpunkter som *chefen för flygvapnet och flygförvaltningen*.

Vad beträffar frågan om en flygvärnskår har *chefen för flygvapnet och flygförvaltningen* delat utredningens uppfattning att en sådan kår icke bör upprättas. Därest behov därav framdeles skulle komma att uppstå, syntes en motsvarande reservorganisation sannolikt med större fördel kunna uppsättas inom flygvapnet med äldre krigsflygplan och ur linjen avförd personal.

Mot utredningens förslag i vad avser kostnaderna ha erinringar framförts av *statskontoret*, som härvid anført i huvudsak följande.

Med hänsyn till angelägenheten av att förutsättningar snarast möjligt skapades för en vidgad och förbättrad utbildning syntes goda skäl tala för att statsmedel i enlighet med utredningens förslag beviljades för engångsanskaffning av flygmateriel m. m. och uppförande av hangarer för flygklubbarna med i runt tal en miljon kronor. Däremot ansåge sig statskontoret icke kunna tillstyrka, att bidrag av statsmedel utginge jämväl till kostnaderna för förnyelse av flygmaterielen. Klubbarnas verksamhet borde nämligen principiellt drivas affärsmässigt, så att inflytande inkomster täckte förnyelsekostnaderna. I övrigt borde bidrag utgå till de av utredningen föreslagna ändamålen. De årliga kostnaderna för ett understödjande av den privata segelflygningen och modellflygningen efter dessa linjer borde emellertid enligt statskontorets mening kunna hållas inom ramen av det belopp, som riksdagen under vardera av de tre sistförflutna budgetåren anvisat till privatflygningen, eller i runt tal 200,000 kronor.

*Departements-  
chefen.*

Vad först angår organisationen av det statsunderstödda privatflyget ha de sakkunniga föreslagit, att denna verksamhet även i fortsättningen skall bedrivas under svenska aeroklubbens omedelbara ledning och i dess regi. Denna anordning torde under nuvarande förhållanden vara att förorda, varför jag biträder de sakkunnigas förslag i denna del. En förutsättning är emellertid, att statsintresset med hänsyn till de icke obetydliga statsbidrag, som kunna komma att utgå till bestridande av kostnaderna för privatflyget, erhåller ett betryggande inflytande på verksamheten. Angeläget är härvidlag att försvarsväsendets önskemål bliva på lämpligt sätt tillgodosedda. De sakkunnigas i dessa hänseenden framställda förslag synas mig kunna i det väsentliga läggas till grund för de bestämmelser i ämnet, vilka böra meddelas att gälla såsom villkor för utgående av ifrågavarande statsbidrag. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter ytterligare övervägande taga ställning till bestämmelsernas närmare utformning, varvid givetvis bör beaktas, att vissa jämkningar föranledas av den i det föregående förordade begränsningen av understödsverksamheten i förhållande till de sakkunnigas förslag.

Skulle svenska aeroklubben icke finna sig i stånd att på de villkor som staten kan erbjuda taga befattning med det statsunderstödda privatflyget, torde möjligheter icke saknas att i annan lämplig form skapa organisatoriska betingelser för verksamhetens bedrivande. Det lär få ankomma på Kungl. Maj:t att träffa de anstalter, som för sådant fall kunna visa sig lämpliga.

De hittills utgående statsbidragen till privatflyget ha icke innefattat medel för anställande centralt av *flyginstruktörer*. Vid en utvidgning av verksamheten och en höjning av utbildningsfordringarna på sätt i det föregående för-



utsatts synes det för att ökade garantier skola erhållas för en enhetlig och god utbildningsstandard vara nödvändigt att kompetenta instruktörer stå till förfogande för den centrala organisationen. De sakkunniga ha föreslagit, att staten skall gälda kostnaderna för viss dylik instruktörspersonal. Därjämte har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att behov därutöver förefunnes av två fast anställda bygginstruktörer. Ehuru jag i princip icke finner det tillfredsställande, att statsverket ikläder sig arvodeskostnader av denna art, belöpande på hos enskild organisation anställda befattningshavare, vill jag med hänsyn till de på detta område föreliggande speciella förhållandena — icke minst den starka statliga kontroll, under vilken verksamheten kommer att bedrivas — icke motsätta mig, att kostnaderna för den av de sakkunniga föreslagna instruktörspersonalen bestridas av statsmedel. Behovet av tekniskt utbildad personal i ledande ställning finner jag böra kunna tillgodoses genom att krav uppställas på teknisk utbildning hos en del av instruktörspersonalen.

Den av de sakkunniga föreslagna personalorganisationen, vilken beräknas draga en kostnad av 60,000 kronor, synes mig emellertid väl omfattande för den verksamhet, som under den närmaste tiden kan komma att bedrivas. Jag utgår från att kostnaderna för instruktörspersonalen skola kunna begränsas till högst 40,000 kronor per år och att det skall få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma antalet instruktörer ävensom storleken av den ersättning som bör tillkomma envar av instruktörerna. I detta sammanhang vill jag framhålla, att flygvapnet torde kunna bättre hålla sig i kontakt med verksamheten och erhålla större utbyte av densamma, om från flygvapnet avdelas personal för tjänstgöring såsom instruktörer. Under den utbyggnad som flygvapnet nu undergår torde dock vissa svårigheter möta att disponera lämplig personal för detta ändamål. Skulle emellertid möjligheter härutinnan befinnas föreligga har jag intet att erinra mot att från de till arvoden åt instruktörspersonal avsedda medlen utgår skälig ersättning till sålunda till förfogande ställd militärpersonal.

För anordnande av *centrala kurser för utbildande av instruktörer för klubbarna m. fl.* ha de sakkunniga i sina kostnadsberäkningar upptagit ett belopp av 17,000 kronor. Det är givetvis angeläget, att denna sida av utbildningsverksamheten icke försummas, men jag håller före, att kostnaderna för närvarande med den omfattning, verksamheten tills vidare kan antagas komma att erhålla, böra kunna något begränsas, förslagsvis till 12,000 kronor. Härvid förutsätter jag, att den hos centralorganisationen anställda instruktörspersonalen utan särskild ersättning kommer att i möjligaste mån tagas i anspråk såsom ledare och lärare vid kurserna.

Såsom av redogörelsen i det föregående framgår ha de sakkunniga tänkt sig, att den statsunderstödda lokala flygutbildningen skall omhänderväras av ett urval av sammanlagt 30 flygklubbar, vilka enligt förslaget skola komma i åtnjutande av statsunderstöd med 70 procent för bestridande av kostnaderna för *anskaffning av egentlig flygmateriel, stationsutrustning m. m.* Då dessa kostnader uppskattats till 1,000,000 kronor, skulle statsbidraget alltså utgöra 700,000 kronor. Härförutom skulle enligt förslaget utgå bidrag till nämnda

klubbar för bestridande av kostnaderna för det huvudsakliga byggnadsmaterialet till enkla *hangarer* med tillhoppa i runt tal 330,000 kronor. Engångskostnaderna skulle således sammanlagt belöpa sig till 1,030,000 kronor för de ifrågavarande 30 klubbarnas utrustande med erforderlig materiel och förvaringslokaler. Utredningsmännen ha vidare förordat, att till klubbarna skulle årligen utgå bidrag till förnyelse av materielen med sammanlagt 148,000 kronor.

För egen del finner jag det av de sakkunniga förordade systemet med klassificering av de nuvarande flygklubbarna efter deras förmåga att uppbära den statsunderstöddda flygutbildningen välmotiverat och utgår alltså från att statsunderstöd skall utgå endast till sådana inom relativt snäva gränser utvalda flygklubbar, som från angiven synpunkt funnits böra komma i åtnjutande av statsbidrag. Jag anser det även riktigt, att staten bestrider en avsevärd del av kostnaderna för anskaffande av den jämförelsevis dyrbara materiel, varom här är fråga. De sakkunnigas förslag rörande grunderna för bestämmande av ifrågavarande statsbidrag finner jag mig kunna biträda. Med hänsyn till att den andel i anskaffningskostnaderna som klubbarna själva få vidkännas i många fall kommer att ställa stora krav på deras ekonomiska bärkraft vill jag icke heller motsätta mig, att årliga bidrag utgå till förnyelse av flyg- och övrig materiel vid ifrågavarande flygklubbar.

I avbidan på närmare erfarenheter rörande verksamheten finner jag det engångsbelopp för anskaffning av materiel och hangarer, som av statsmedel bör ställas till förfogande, böra begränsas till i runt tal 700,000 kronor. Jag utgår från att flygskolan å Alleberg skall kunna organiseras som en flygklubb för C-utbildning eller den högre utbildning, som kan meddelas, och i samband därmed kunna komma i åtnjutande av statsbidrag.

Det är önskvärt, att klubbarna med det snaraste erhålla möjlighet att komplettera sin materielutrustning. Å andra sidan torde vissa svårigheter under nuvarande förhållanden föreligga att i ett sammanhang anskaffa all den erforderliga materielen. På grund härav föreslår jag, att nämnda medel till anskaffning av materiel m. m. fördelas på tre budgetår och att därav för nästa budgetår anvisas ett anslag av 300,000 kronor. Till förnyelse av materielen — vid bifall till mitt förslag kan, sedan all materiel anskaffats, för detta ändamål årligen beräknas ett belopp av omkring 100,000 kronor — torde medel icke behöva redan under nästa budgetår ställas till förfogande. Så torde emellertid böra ske från och med budgetåret 1944/45.

Förutom till förnyelse av materielen innefattar de sakkunnigas förslag till årligt bidrag till flygklubbarna medel till *modellflygverksamhet*. För detta ändamål ha de sakkunniga beräknat ett belopp av 40,000 kronor, avsett att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därutöver jämväl till verksamheten i övrigt. Denna verksamhet har av de sakkunniga ansetts utgöra den breda basen för rekryteringen till den övriga privatflygverksamheten. Mot förslaget i denna del har jag i princip intet att erinra men finner en viss osäkerhet föreligga rörande de former under vilka verksamheten skall bedrivas och statsunderstöd utgå. I avbidan på säkrare

riktlinjer härvidlag kan jag för nästa budgetår icke för detta ändamål förordna större medelsanvisning än 30,000 kronor.

De sakkunniga ha föreslagit, att premier skola utgå för förvärvande av A-, B- och C-diplom med samma belopp som hittills (60, 60 och 120 kronor) men ha däremot med hänsyn främst till att den föreslagna D-utbildningen förutsatts skola innefatta certifikatutbildning icke ansett tillräckliga skäl nu föreligga att föreslå premier för förvärvande av segelflygcertifikat. Jag biträder detta förslag med den modifikation att premier för förvärvande av segelflygcertifikat — för närvarande 200 kronor — skola kunna även i fortsättningen utbetalas intill dess ställning tagits till frågan om anordnande under reglerade former av högre segelflygutbildning. Sådana premier liksom även premier för förvärvande av C-diplom synas emellertid böra utgå efter prövning av den enskildes behov av understöd av denna art och hans möjligheter att på annat sätt erhålla hjälp till utbildningskostnaderna. Jag utgår vidare från att premierna skola förbehållas ynglingar, som kunna bliva flygvapnet till nytta, och förutsätter därför i likhet med chefen för flygvapnet att åldersgränsen sättes till högst 20 år.

Årskostnaderna för premier, vilka av de sakkunniga uppskattats till 168,000 kronor, äro svårberäkneliga. För nästa budgetår torde ett belopp av 90,000 kronor vara tillräckligt.

Såsom i yttrandena över sakkunnigförslaget framhållits kan den av mig förordade åldersgränsen för erhållande av premie befaras föranleda vissa svårigheter att vid klubbarna erhålla lämpliga, äldre instruktörer. Då det är önskvärt, att intresset för instruktörsverksamhet stimuleras, vill jag i likhet med chefen för flygvapnet föreslå, att bidrag må årligen utgå till klubbarna för bekostande av *fria flygningar för instruktörer*. Medelsbehovet för detta ändamål uppskattar jag för nästa budgetår till 20,000 kronor. Dessa medel böra utbetalas efter plan, som godkänts av chefen för flygvapnet, och avse gäldandet allenast av kostnader för flygningar, som finnas oundgängligen erforderliga för bibehållande och utvecklande av flygskickligheten hos instruktörspersonalen, och i övrigt enligt bestämmelser, som av Kungl. Maj:t meddelas.

Utredningsmännen ha icke ansett sig kunna förorda, att en *flygvärnsskår* nu organiseras men ha funnit, att frågan om inrättande av en dylik kår bör kunna upptagas till förnyad prövning vid en tidpunkt, då flygvapnet kan avstå äldre krigsflygplan och personal, och en kår i samband därmed kan givas uppgifter av sådan art och omfattning, att dess tillkomst kan anses motiverad. Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen ha givit uttryck åt liknande uppfattning i frågan. Ehuru jag håller före, att möjligheterna att inrätta en dylik kår och att betro den med uppgifter av värde för vårt försvar bedömts väl återhållsamt, har jag icke något att erinra mot att denna fråga först framdeles upptages till mer ingående prövning i belysning av de erfarenheter av liknande verksamhet, som föreligga i andra länder. Under alla förhållanden synes det nödvändigt att privatflyget erhåller ökad anslutning och förbättrade utbildningsmöjligheter, innan tanken på inrättande av en dylik kår eller anordnande av jämförlig verksamhet kan förverkligas.

I enlighet med det föregående beräknar jag för närvarande kostnaderna för statens bidrag till understödjande av privatflygningen till

*dels* ett belopp av 700,000 kronor för bestridande av engångsutgifter för anskaffning av materiel m. m.

*dels ock* följande belopp såsom årligt bidrag till verksamheten

1. Arvoden till instruktörer vid centralorganisationen .....	kronor	40,000
2. Centrala kurser för utbildande av instruktörer för klub- barna m. m. ....	»	12,000
3. Modellflygverksamhet .....	»	30,000
4. Diplompremier .....	»	90,000
5. Bestridande av kostnader för fria flygningar för viss in- struktörspersonal .....	»	20,000
		Summa kronor 192,000

Det för bestridande av engångskostnaderna avsedda beloppet — för nästa budgetår enligt det föregående 300,000 kronor — synes böra anvisas å riksstaten såsom särskilt reservationsanslag.

Det årliga anslaget till understöd åt privatflyget synes likaledes böra upp- tagas å riksstaten såsom särskilt anslag. Med hänsyn till de ändamål som avses att tillgodoses med anslaget synes det mig ändamålsenligt att jämväl detta anslag betecknas såsom reservationsanslag.

I brist på närmare erfarenheter rörande verksamhetens bedrivande är det givet, att kostnadsberäkningarna i det föregående i viss mån måste vara prelimi- nära. Jag förutsätter därför, att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att vad det sistnämnda anslaget angår vidtaga de jämkningar i den i det föregående åter- givna medelsdispositionen, som kunna befinnas erforderliga, liksom ock att i huvudsaklig anslutning till vad i det föregående anförts meddela erforderliga föreskrifter rörande understödjande av privatflyget. Härvid utgår jag från att dessa föreskrifter utformas på sådant sätt, att i första hand försvarsväsen- dets intressen röna beaktande. Vidare förutsätter jag, att till anslaget till understöd åt privatflyget kommer att överföras den behållning, som vid ut- gången av innevarande budgetår möjligen kan komma att föreligga å motsva- rande i riksstaten för budgetåret 1941/42 uppförda anslag.

## 6. Hemställan.

Aberopande vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för budgetåret 1943/44 under riksstatens fjärde huvudtitel anvisa

*dels* till *Understöd åt privatflyget ett reservationsanslag av 192,000 kronor;*

*dels ock* till *Engångsanskaffning av materiel m. m. för privat- flyget ett reservationsanslag av 300,000 kronor.*

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*S. Högsell.*

---