

Nr 59.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till understödjande av helikopterflyg m. m.; given Stockholms slott den 15 januari 1954.

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

GUSTAF ADOLF.

Gunnar Hedlund.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås statligt stöd åt en på helikopterflygning grundad, försöksvis anordnad räddnings- och undsättningstjänst i övre Norrland. Verksamheten avses skola anordnas genom anlåtande av Ostermans Aero Aktiebolag, som f. n. är det enda företag, som utför flygning med helikoptrar inom riket. Förslag till avtal med bolaget om stationering av en helikopter i Norrbottens län och de ekonomiska villkoren härför framlägges. Enligt avtalsförslaget skall staten till bolaget utgiva dels en fast avgift för beredskapshållning av 140 000 kronor, dels ersättning för utförda flygningar med helikopter med 160 kronor per timme, dels vissa mindre belopp för traktamenten, övertidsersättningar m. m. i vissa fall.

Vidare föreslås, att medel anvisas för sjuktransporter med helikopter i övriga delar av riket vid sådana tillfällen, när flygning med flygvapnets ambulansflygplan icke lämpligen kan ske. Totalt beräknas statsverkets kostnader för helikopterflygningar för budgetåret 1954/55 till 170 000 kronor.

Flygvapnets ambulansflygorganisation föreslås tills vidare bibehållen i oförändrad omfattning. För detta ändamål äskas för nästa budgetår ett anslag av 90 000 kronor.

*Utdrag av protokollet över inrikesärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 januari
1954.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, kommunikations- och finansdepartementen anför chefen för inrikesdepartementet, statsrådet Hedlund.

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t på min hemställan under elfte huvudtiteln, punkterna 135 och 136, föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1954/55 beräkna

dels till Sjuktransporter med flygplan ett förslagsanslag av 90 000 kronor,
dels ock till Anordnande av helikopterflyg ett förslagsanslag av 170 000 kronor.

Jag anhåller nu att få upptaga hithörande spörsmål till fortsatt behandling.

Inledning.

I skrivelse den 7 december 1950, nr 408, i anledning av väckta motioner (I: 44 och II: 80) angående ytterligare åtgärder för att i fall av behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter anhöll riksdagen, i överensstämmelse med vad statsutskottet i utlåtande nr 221/1950 föreslagit, att Kungl. Maj:t måtte närmare överväga, vilka åtgärder som kunde vara ägnade att förbättra möjligheterna att vid behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter, samt för riksdagen framlägga därav föranledda förslag.

På grund härav uppdrog Kungl. Maj:t den 16 februari 1951 åt flygförvaltningen att, efter samråd med länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, utreda frågan om möjligheterna att använda helikopterflyg för i riksdagens skrivelse avsedda ändamål jämte därmed sammanhängande spörsmål samt att till Kungl. Maj:t inkomma med av utredningen föranledda förslag och kostnadsberäkningar.

I anledning av ett uttalande av 1951 års riksdag (skr. nr 11, statsutskottets utlåtande nr 11, punkten 119) förklarade Kungl. Maj:t i brev till flygförvaltningen den 11 maj 1951, under erinran om det förvaltningen den 16 februari 1951 meddelade uppdraget, att Kungl. Maj:t förutsatte, att förvaltningen hade sin uppmärksamhet riktad på angelägenheten av en för hela landet förbättrad möjlighet att vid behov kunna bispringa befolkningen i glest bebodda trakter.

Efter samråd med berörda myndigheter har flygförvaltningen den 20 augusti 1952 avgivit begärd utredning och därvid framlagt preliminära kostnadsberäkningar för anskaffande och drift av två eller tre helikoptrar, avsedda att stationeras vid flygvapnets förband i Luleå och å Frösön samt eventuellt i Hägernäs.

Över flygförvaltningens berörda utredning har, efter remiss, utlåtande avgivits av statskontoret, luftfartsstyrelsen, domänstyrelsen och riksbrandinspektören.

I skrivelse den 29 december 1951 till chefen för inrikesdepartementet har Ostermans Aero Aktiebolag hemställt om visst statligt stöd för sin helikopterflygverksamhet.

Häröver har remissutlåtanden avgivits av luftfartsstyrelsen, flygförvaltningen och länsstyrelsen i Jämtlands län, varjämte kungl. svenska aeroklubben inkommit med en skrivelse i ärendet.

Vidare har föreningen för helikopterflygets främjande i skrivelse den 20 januari 1953 föreslagit, att statsbidrag måtte utgå till gäldande av kostnader för användande av helikopter i ambulansverksamhet.

Över sistnämnda framställning har utlåtande inhämtats från medicinalstyrelsen och statskontoret.

Vid anmälan av medelsbehovet under förslagsanslaget till Sjuktransporter med flygplan för budgetåret 1953/54 (1953 års statsverksproposition, XI, s. 242) framhöll jag, att frågan om statens engagemang i en helikopterflygverksamhet av större omfattning icke vore så fullständigt utredd, att jag då skulle kunna framlägga ett definitivt förslag härutinnan. Bl. a. borde man avvakta erfarenheter av den större typ av helikopter, som Ostermans Aero Aktiebolag enligt vad jag erfarit avsåge att inom kort introducera i vårt land, samt för vilka ändamål och i vilken utsträckning av statsmedel bekostad flygning med helikoptrar lämpligen kunde och borde ifrågakomma. Den företrädesvis tekniska utredning, som måste ligga till grund för dessa bedömanden, kunde icke med fördel bedrivas inom inrikesdepartementet. Jag hade därför under hand anhållit hos berörda myndigheter att med bolaget upptaga överläggningar om dessa frågor och att inkomma med de förslag, till vilka överläggningarna kunde föranleda. Av den dittills förebrogta utredningen framginge dock, att helikoptern i vissa situationer besutle påtagliga fördelar framför konventionella flygplan. Jag tillstyrkte därför, att vid sådana tillfällen, när flygning med de nuvarande ambulansflyg-

planen icke lämpligen kunde ske, möjlighet bereddes att anlita den av Ostermans Aero Aktiebolag sedan flera år tillbaka bedrivna helikopterflygtjänsten. Medelsbehovet härför uppskattade jag för budgetåret 1953/54 till 25 000 kronor.

Sedan 1953 års riksdag (statsutsk. utl. nr 11, punkten 107; riksd. skr. nr 11) anvisat medel för ändamålet, bemyndigade Kungl. Maj:t den 5 juni 1953 flygförvaltningen att — efter samråd med luftfartsstyrelsen — med Ostermans Aero Aktiebolag träffa avtal om utförande av ambulansflygningar med helikoptrar vid sådana tillfällen, när flygning med flygvapnets ambulansflygplan icke lämpligen kunde ske, med beaktande av vad föredragande departementschefen anfört angående kostnaderna härför.

Jag vill i detta sammanhang erinra, att Kungl. Maj:t den 8 januari 1954 förklarat hinder icke möta för flygförvaltningen att med Ostermans Aero Aktiebolag träffa avtal om utförande av sjuktransporter tills vidare under budgetåret 1953/54 med en bolaget tillhörig, i Kiruna stationerad helikopter enligt vissa riktlinjer, som angives i en till beslutet fogad promemoria. Beslutet innebär, att sjuktransporter med helikopter må utföras inom ett relativt stort område i övre Norrland, även när väderleks- och andra förhållanden icke omöjliggör flygning med flygvapnets ambulansflygplan i Luleå. Beslutet har föranletts av att det med av bolaget f. n. tillämpade flygpriser ställer sig för statsverket förmånligare att inom nämnda område anlita bolagets helikopter för sjuktransporter än att utföra dessa med ambulansflygplanet i Luleå.

I skrivelse den 11 september 1953 har flygförvaltningen framlagt den av mig begärda kompletterande utredningen angående helikopterflyg. Häri anföres, att, därest hjälp- och ambulansflygningen successivt grundas på helikopterflygverksamhet, denna verksamhet tills vidare bör uppdragas åt Ostermans Aero Aktiebolag, i den mån tillfredsställande avtal med företaget kan slutas. Förslag till avtal med bolaget har vidfogats utredningen.

I anledning av utredningen har remissutlåtanden avgivits av statskontoret och riksräkenskapsverket samt länsstyrelserna i Stockholms, Jämtlands och Norrbottens län. Förstnämnda länsstyrelse har bifogat yttranden av landstingets i länet förvaltningsutskott och föreningen för helikopterflygets främjande. Härjämte har Aktiebolaget Lapplandsflyg inkommit med en framställning i ärendet och därvid hemställt om visst stöd för sin flygverksamhet.

Under frågans behandling inom inrikesdepartementet har överläggningar ägt rum med representanter för olika berörda myndigheter samt med Ostermans Aero Aktiebolag.

Slutligen har flygförvaltningen i petitaskrivelse den 19 september 1953 äskat anslag till sjuktransporter med flygplan för budgetåret 1954/55.

Jag vill i det följande närmare redogöra för de olika förslagen beträffande en helikopterorganisation och däröver avgivna yttranden. Till en

början skall jag dock lämna en översikt av den nuvarande ambulansflygorganisationen samt redogöra för de synpunkter på helikoptrarnas användbarhet och föreliggande behov av helikoptrar för olika ändamål, som framkommit under utredningen i ärendet.

Den nuvarande ambulansflygorganisationen.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 mars 1923 meddelade överstyrelsen för Svenska röda korset, att överstyrelsen fått sin uppmärksamhet riktad på önskvärdheten av att prov med täckta sjuktransportaeroplan komme till utförande i Sverige. Därest ett dylikt plan anskaffades och stationerades i Boden, syntes detsamma i väsentlig grad kunna bidra till lösandet av sjuktransportfrågan i Norrland. Överstyrelsen kunde emellertid ej utan bidrag av statsmedel anskaffa aeroplanet i fråga, vartill komme, att överstyrelsen vore ur stånd att anskaffa och underhålla för flygplanet erforderlig personal. Genom beslut den 13 april 1923 ställde Kungl. Maj:t medel till förfogande såsom bidrag till inköp av ett sjuktransportaeroplan, under villkor att överstyrelsen bestrede återstående kostnader för planets inköp och införande i riket samt i fredstid ordnade sjuktransport därmed inom Norrbottens och Västerbottens län. Senare samma år medgav Kungl. Maj:t, att personal tillhörande fälttelegrafkåren finge efter eget åtagande tagas i anspråk vid transporter av sjuka personer, som icke tillhörde krigsmakten.

De genom statens medverkan på angivet sätt igångsatta sjuktransporterna slog synnerligen väl ut. På grund härav och sedan en flygkår erhållit stadigvarande förläggning å Frösön vid Östersund, anvisade 1927 års riksdag (propositionerna nr 139 och 140) medel för anskaffande samt underhåll och drift av ytterligare ett sjuktransportflygplan, stationerat å Frösön och betjänat av personal ur flygvapnet. Under de närmast följande två åren ställdes, delvis genom medverkan av Svenska röda korset, ytterligare två flygplan till förfogande, varigenom reservplan blev tillgängliga både å Frösön och i Boden.

År 1933 inköptes för statens räkning ett ambulansflygplan, avsett att stationeras vid flygkåren i Hägernäs. Enligt uppgjord plan skulle driftkostnaderna bestridas av vederbörande landsting eller enskilda genom avgifter för planets begagnande, medan underhållskostnaderna skulle täckas till ena hälften av Stockholms stad och Stockholms läns landsting och till andra hälften av staten.

De sålunda anskaffade ambulansflygplanen har tid efter annan, dels på grund av förslitning, dels efter inträffade flyghaverier, ersatts av nya och till följd av den snabba utvecklingen inom flygtekniken förbättrade flygplan. Under år 1952 har ambulansstationen i Boden överflyttats till Norrbottens flygbaskår vid Kallax, Luleå. F. n. förfogar flygvapnet således över flygplan för civila sjuktransporter från Frösön, Luleå och Hägernäs. Med

dessa flygplan utfördes åren 1949—1953 ambulansflygningar i följande omfattning.

År	Förläggningsplatser	Antal transporter	Antal patienter	Flygtid timmar	Flygkilometer
1949	Hägernäs	29	29	22,25	3 469
	Östersund	17	18	41,25	6 575
	Boden	44	46	105,55	22 475
	Summa 1949	90	93	169,45	32 519
1950	Hägernäs	65	66	62,42	9 866
	Östersund	20	24	43,45	7 045
	Boden	51	53	117,35	24 250
	Summa 1950	136	143	224,02	41 161
1951	Hägernäs	51	52	31,00	4 497
	Östersund	21	23	38,55	6 570
	Boden	53	59	146,10	25 060
	Summa 1951	125	134	216,05	36 127
1952	Hägernäs	58	58	63,16	10 314
	Östersund	16	16	44,10	7 606
	Boden—Luleå	30	30	93,40	17 850
	Summa 1952	104	104	201,06	35 770
1953 (jan.—nov.)	Hägernäs	84	85	97,34	16 399
	Östersund	13	14	47,10	8 250
	Luleå	25	25	86,00	18 805
	Summa 1953	122	124	230,44	43 454
Totalsumma		577	598	1 041,42	189 031

De nuvarande ambulansflygplanen har en flyghastighet av 200 kilometer i timmen och kan maximalt föra, förutom besättning, två liggande och två sittande passagerare.

Statens utgifter för drift och underhåll av flygplanen bestrides från det under elfte huvudtiteln anvisade förslagsanslaget till Sjuktransporter med flygplan. För flygplanen på Frösön och i Luleå bestrides underhålls- och driftkostnaden i sin helhet från anslaget. För det vid Hägernäs stationerade flygplanet skall enligt överenskommelse driftkostnaden bestridas av vederbörande landsting eller av enskilda i form av avgifter för planets begagnande, medan underhållskostnaden täckes dels från nämnda anslag, dels genom bidrag från Stockholms läns landsting. Sistberörda bidrag utgår f. n. med 3 000 kronor. Belastningen på sjuktransportanslaget uppgick budgetåret 1952/53 till 65 815 kronor. Övriga kostnader för ambulansflygningarna, främst personalkostnader, belastar anslag under fjärde huvudtiteln.

Vid sidan av den militära ambulansflygorganisationen har de senaste åren sjuktransporter med flygplan i viss omfattning utförts av privata före-

tag. Under vartdera av åren 1952 och 1953 verkställdes sålunda enligt vad som upplysts från luftfartsstyrelsen 50 à 60 sådana transporter. Flertalet av dessa utfördes av Ostermans Aero Aktiebolag, som härvid vid sidan av konventionella flygplan även anlitat helikoptrar. Kostnaderna har i övervägande antalet fall bestritts av vederbörande landsting, Räddningskåren eller enskilda.

Helikopterns användningsområde samt föreliggande behov av helikoptrar för olika ändamål.

Det flygförvaltningen den 16 februari och den 11 maj 1951 lämnade uppdraget avsåg en utredning rörande en på helikopterflyg grundad undsättnings- och räddningstjänst, därvid särskilt möjligheterna att bispringa befolkningen i landets glest bebodda trakter vid sjukdomsfall eller isolering på grund av väderleksförhållanden o. d. ställdes i förgrunden. För uppdragets fullgörande upprättades inom flygförvaltningen en *promemoria angående helikopterflygning över glest bebodda trakter*, i vilken anfördes bl. a. följande.

Helikopterflyget har i ett flertal länder fått mycket stor användning för bl. a. räddnings- och transporttjänst över otillgängliga områden. Speciellt har USA drivit denna verksamhet mycket långt. Det framgår även, att helikoptern väl skulle lämpa sig för våra norrländska förhållanden, där tillgång till landningsplatser för konventionella flygplan är mycket begränsad.

För ifrågavarande räddningstjänst i Norrland bedömes helikopter avsedd för flygförare samt 2—3 personer vara tillfyllest. Denna typ bör ha en praktisk aktionsradie av minst 200 km för att med ett minimum av utplacerade bränsledepåer kunna täcka aktuella områden. Landning och start på såväl land som sjö bör kunna utföras. Utrustningen bör omfatta två invändigt placerade bårar, instrument för nattflygning, radio samt vinsch för att möjliggöra bärgning av personer i nöd och avlämnande av bl. a. proviant i de fall, då landning ej kan företagas.

Under förutsättning att helikopterflygningarna skall ske i flygvapnets regi, synes en helikopter böra stationeras å Kallax vid Norrbottens flygbaskår, en i Östersund vid Jämtlands flygflottilj och en i Hägernäs vid Roslagens flygkår; då det emellertid f. n. finnes en mindre helikopter för Stockholms skärgård enligt avtal mellan föreningen svenskt skärgårdsflyg och Ostermans Aero Aktiebolag, kan måhända tills vidare anstå med stationering i Hägernäs, tills erfarenhet vunnits med helikopterverksamheten i de nordliga trakterna. Senare bör organisationen eventuellt utbyggas.

Med skrivelse den 11 september 1951 översände flygförvaltningen promemorian till vissa länsstyrelser för samråd. Vid skrivelsens besvarande behandlade länsstyrelserna genomgående frågan om behovet av helikoptrar för räddnings- och undsättningstjänst. Rörande denna fråga anfördes huvudsakligen följande.

Länsstyrelsen i Stockholms län och landstingets förvaltningsutskott i

nämnda län förklarade sig ej ha något att erinra mot förslaget i vad det samma berörde Stockholms län.

Södermanlands läns landstings förvaltningsutskotts sjukvårdsavdelning anförde.

Möjligheterna att för länets skärgårdsbefolkning ordna tillförlitliga och tillräckligt snabba transportmedel vid inträffade svårare olycksfall och hastigt påkommande svårare sjukdomsfall, vilka kräver omedelbar läkarhjälp, har varit mycket begränsade. Redan år 1947 uppmärksammades denna fråga av landstinget och medgavs i vissa fall anlitandet av ambulansflyg, då annat lämpligt transportmedel ej stått att erhålla. Möjligheterna för de vanliga ambulansflygplanen att under den för skärgårdsbefolkningen vanskligaste tiden av året, nämligen vintertid då isarna varken bär eller brister, kunna komma till användning är emellertid mycket begränsade.

De möjligheter, som helikopterflyget enligt erfarenheter från andra länder och i viss utsträckning även från vårt eget land besitter för landning och start från ett mycket begränsat område, gör detsamma synnerligen lämpat för ambulansflygningar från skärgårdsöar, då andra transportmedel på grund av väderleksförhållanden eller på grund av behovet av snabba transporter icke kan anlitas.

Länsstyrelsen i Södermanlands län yttrade.

Behov av flygtransport med helikopter synes inom Södermanlands län endast föreligga vid inträffande svårare sjukdoms- eller olycksfall i skärgården under den s. k. förfallstiden, då isen hindrar båtförbindelse och varken bär eller brister. Någon isolering under längre tid på grund av isförhållanden synes här icke vara att räkna med, varför något behov av livsmedelstransporter eller dylikt med flyg knappast kan sägas föreligga.

Länsstyrelsen har sig ej bekant något fall, då flyg anlitas för ambulanstransport inom länet. I vad mån detta beror på att hittills för ändamålet tillgängligt flyg icke ägt samma landningsmöjligheter som helikopterflyget undandrar sig länsstyrelsens bedömande.

Även om sålunda något dokumenterat behov av helikopterflyg icke kan anses föreligga för länets del, är det givet att tillgången till denna transportmöjlighet under svåra förhållanden kan vara av stort värde. Som en beredskapsåtgärd måste därför ordnandet av helikopterflyg inom länet hälsas med tillfredsställelse.

Länsstyrelsen i Östergötlands län överlämnade ett yttrande av *landsfiskalen i Valdemarsviks distrikt*, vari framhölls, att befolkningen i särskilt Gryts och S:t Annas skärgårdar f. n. saknade ordnade kommunikationer. Under längre eller kortare tider varje år, då isarna ej vore körstarka, bleve många skärgårdsbor helt isolerade. Landsfiskalen förordade anskaffandet av en helikopter för länets räkning. En dylik helikopter skulle även bli värdefull vid räddnings- och undsättningstjänst efter inträffade sjöolyckor vid kusten.

För egen del anförde *länsstyrelsen i Östergötlands län* liknande synpunkter och framhöll, att det i hög grad torde stå i överensstämmelse med det allmännas intressen, att befolkningen i skärgården tillgodosåges på ett sätt, som kunde medverka till att minska bortflytningen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anförde.

För den undsättningstjänst, som är behöblig för befolkningen i länets ödebygder, har den vid Jämtlands flygflottilj stationerade flygambulansen varit till mycket stort gagn för befolkningen och utnyttjats i stor omfattning, ofta under mycket svåra förhållanden. Dock möter under vissa delar av året, främst under snösmältnings- och islossningsperioder, svårigheter att utföra flygningar med ambulansen, beroende på bristande landningsmöjligheter. Dessa perioder omfattar, genomsnittligt sett, omkring två månader årligen. På grund av svårigheten att få lämpliga landningsplatser måste skadade eller sjuka ofta underkastas långa och besvärliga transporter fram till ambulansen. De nu berörda svårigheterna förefinnes ej, eller i varje fall i väsentligt mindre omfattning, beträffande helikopterflyg.

De möjligheter, som helikopterflyg — särskilt på grund av dess relativa oberoende av landningsplatser, för spaning anpassbara hastighet m. m. — erbjuder i fråga om räddningstjänst, undsättning av orter, isolerade genom snö eller andra omständigheter, tillförsel till dylika orter av livsmedel och läkemedel samt sjuktransporter m. m. torde vara för flygförvaltningen väl kända. Länsstyrelsen finner en placering av helikopter inom länet som komplettering av övriga hjälpmedel för ödebygdsbefolkningen vara av synnerligen stort värde och vill för sin del varmt tillstyrka en sådan åtgärd. Länsstyrelsen erinrar om den försöksverksamhet i förevarande avseende, som på länsstyrelsens initiativ kommit till stånd. Enligt avtal mellan länsstyrelsen och Ostermans Aero Aktiebolag placerades en helikopter i Åre under högsäsongen vintern 1951. Därvid förband sig bolaget att mot viss fast ersättning och ersättning per flygtimme på rekvisition av länsstyrelsen utföra flygningar i räddningstjänst. Under den tid, cirka en månad, helikoptern nämnda år var stationerad i Åre, behövde den ej användas för räddningstjänstens räkning, men den hade däremot tillfälle att visa sin ändamålsenlighet för uppdrag i fjälltrakterna vid åtminstone ett par tillfällen, då det var fråga om sjuktransporter. Särskilt en transport av en svår ögonskada från Rundhögen direkt till lasarettet i Östersund visade till fullo maskinens speciella möjligheter såsom sjuktransportmedel eller liknande. Vid ifrågavarande tillfälle kunde tack vare helikoptern en lång och för den skadade plågsam och riskfull transport undvikas.

Även år 1952 har med bolaget träffats avtal om placering under vintersäsongen av en helikopter i fjälltrakterna på i huvudsak samma villkor som föregående år, dock har timpriset höjts till 500 kronor i timmen. Givetvis kan emellertid länsstyrelsen ej i längden påtaga sig kostnaderna för verksamheten. Medel för bestridande av länsstyrelsens andel i de fasta kostnaderna har erhållits genom hopsamlade medel.

Länsstyrelsen i Västerbottens län hade intet att erinra mot att helikopterflyg anordnades i enlighet med flygförvaltningens promemoria men framhöll, att flygtiden från de föreslagna stationeringsorterna till Västerbottens län bleve rätt avsevärda, varför det varit önskvärt, att en maskin kunnat placeras på lämplig plats i nämnda län.

Ostermans Aero Aktiebolag anför i sin inledningsvis berörda framställning om stöd för sitt helikopterflyg.

Helikoptern står i särställning bland flygplanstyper tack vare sina alldeles speciella flygegenskaper. Den är mer mångsidig i sin användning än

något annat trafikmedel, ty den kan höja sig och sänka sig rakt upp och ned, flyga framåt, baklänges och åt sidorna, sväva stillastående eller bromsa upp sin hastighet från normal marschfart till stillastående på en sträcka av omkring 25 meter. Den kan därför landa och starta på ett område som är blott obetydligt större än rotorn. Den behöver inga start- och landningsbanor utan kan landa och starta praktiskt taget var som helst, t. ex. på ett hustak eller en sjukhusgård, på ett krigs- eller handelsfartyg även under gång, på en kaj i staden, på en brygga i skärgården eller på ojämn yta såsom på en åker, i lätt terräng och i snö. Den kan hålla sig svävande stilla i luften eller flyga med mycket låg hastighet hur nära mark- eller vattenytan som helst och därvid t. ex. utföra inspektionsarbete, överföra nödställda från båt, kobbe eller fyrplats till båt eller till helikoptern själv eller undsätta isolerade nödställda med livsmedel och förnödenheter. Den kan utföra uppdrag under sämre väderleksförhållanden än vanliga flygplan tack vare just sin förmåga att flyga långsamt på ringa höjd över marken, varigenom marksikten kan utnyttjas för orienteringen.

Ambulansflygningar med helikopter har av bolaget utförts i Stockholms skärgård, mestadels när det till Roslagens flygkår stationerade ambulansplanet av väderleksskäl icke kunnat utgå, och helikoptrarna har därvid bevisligen medverkat till att flera människoliv räddats.

I sitt remissutlåtande över den av Ostermans Aero Aktiebolag gjorda framställningen framhåller *luftfartsstyrelsen*, att helikoptern ur driftssynpunkt visat sig användbar för transportuppdrag upp till 100 å 150 kilometer, därvid den ofta kan komma till användning även under för andra flygplantyper ogynnsamma eller helt omöjliga operativa förhållanden. Helikoptern är härjämte för vissa uppdrag ojämförligt överlägsen sjö- och landtransportmedel med avseende å förmågan att nå otillgängliga platser. Dess relativt blygsamma fordringar på landningsutrymme medför även, att transportererna i regel kan ske »från dörr till dörr», varigenom tidsödande omlastningar kan undvikas och en jämförelsevis snabb befordran ernås. För Sveriges speciella geografiska förhållanden får helikoptern anses synnerligen värdefull, särskilt i skärgårdarna och i Norrland, där utnyttjandet av ytbundna transportmedel åtminstone under vissa tider på året är förenat med betydande svårigheter och risker. Genom den hittillsvarande helikopterverksamheten har en icke obetydlig fond av erfarenhet samlats samt en ganska värdefull organisation bildats. Enligt luftfartsstyrelsens uppfattning skulle det vara av stort värde, om dessa omständigheter även i fortsättningen finge medverka till att befrämja helikopterflygets utveckling. Det torde nämligen icke vara tvivel underkastat, att helikoptern i framtiden kommer att spela en betydligt ökad roll inom lufttrafiken. Redan nu kan man förutsätta, att inom en överskådlig framtid mera ekonomiska typer med ökade användningsmöjligheter kan komma i drift.

Flygförvaltningen har i utlåtande över Ostermans Aero Aktiebolags framställning uttalat, att den ökade humanitära hjälpverksamhet, som åsyftas för befolkningen i landets glest bebodda trakter, kan ordnas på ett tillfredsställande sätt endast genom att insätta helikoptrar.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför.

Under de tider helikopter varit stationerad i Norrbotten har den kunnat genomföra flygföretag under förhållanden, som omöjliggjort eller i varje fall i hög grad försvårat en insats från det reguljära ambulansflygets sida. I första hand har detta självfallet inträffat under de s. k. förfallstiderna, då ambulansplanen varken kan landa eller starta. Uppdragen har ofta gällt sjuktransporter men även spaningar efter vilsegångna personer och andra liknande uppgifter. Summerar man erfarenheterna av helikopterns hittills utförda flygföretag, så erhåller man ett otvetydigt belägg för att helikoptern väl lämpar sig för vissa uppdrag, ej minst under de speciella klimatiska och geografiska förhållanden, som gäller inom Norrbottens län. Man skall heller icke underskatta vad det ur psykologiska synpunkter betyder för befolkningen i kommunikationsisolerade bygder att veta, att det i bekymmersamma situationer finns möjlighet att ordna flygtransporter även under förhållanden, då det reguljära ambulansflyget icke kan komma ifråga.

Det bör emellertid betonas, att de konventionella flygplanen är helikoptern klart överlägsna ifråga om marschfarten. De har dessutom bättre utrymmen och en ändamålsenligare inredning — egenskaper, som ej minst då det är fråga om ambulansflygningar spelar en stor roll. Men även för helikoptertrarna kan man förutse tekniska förbättringar, som även ur dessa synpunkter kommer att öka deras användbarhet.

Enligt *svenska aeroklubben* är det numera ett välkänt förhållande, att helikoptern utgör ett utomordentligt hjälpmedel för transport av sårade och sjuka. Erfarenheterna från Koreakriget talar för dess absoluta oombärlighet i krig. Sedan Koreakrigets början har helikoptern räddat icke mindre än 14 674 sårade och sjuka FN-soldater och civilpersoner. Vid naturkatastrofer kan värdet av helikoptern i räddningstjänst ej nog uppskattas. Detta fick man belägg för under den stora flodkatastrofen i Holland, där ett trettiotal helikoptrar gjorde en storartad insats. Sedan helikoptern år 1947 infördes i Sverige av Ostermans Aero Aktiebolag, har den klart visat sin överlägsenhet som transportmedel för sjuka och skadade, vilka kunnat hämtas på svårtillgängliga, avlägsna platser under ogynnsamma väderleksförhållanden.

Även *föreningen för helikopterflygets främjande* framhåller helikoptertrarnas fördelar framför vanliga flygplan. Föreningen finner det därför påkallat, att försök nu i större skala igångsättes med användning av helikoptrar för sjuktransportändamål och även för transport av läkare till svårt sjuka, bosatta avlägset från framkomliga vägar eller eljest på otillgängliga platser. Dylika helikoptertransporter borde efter hand kunna ersätta de nuvarande ambulansflygningarna.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har även upptagit frågan om helikoptertrarnas användbarhet för andra ändamål än räddningstjänst och härutinnan anför.

Det är sannolikt, att under vissa delar av året — särskilt med hänsyn till tillgången av ambulansflyg — helikoptern komme att i relativt liten

utsträckning behöva anlitas för den egentliga undsättnings- och räddningstjänsten. Vid sådant förhållande vore det önskvärt att få utrönt, huruvida ej under vissa tider maskinen skulle kunna mot ersättning ställas till förfogande för andra ändamål. Länsstyrelsen pekar på vissa uppgifter, som i sådant hänseende skulle kunna ifrågakomma, såsom översyn av vattenfallsstyrelsens kraftnät och vattenregleringsanläggningar, skogsbrandbevakning, vissa polisiära uppgifter, gräns- och tullbevakning m. m. Länsstyrelsen förmodar jämväl, att en till Frösön förlagd helikopter skulle kunna betjäna vissa militära ändamål och även utföra uppdrag för länsstyrelsens räkning.

Ett utnyttjande av helikopterflyg på nu antytt sätt borde vara ägnat att nedbringa behovet av särskilt anslag för ändamålet. Man torde ej heller behöva befara, att därigenom dess användning för det primära ändamålet, undsättnings- och räddningstjänst, äventyrades i väsentlig grad, därest utnyttjandet för berörda sekundära behov förlades till lämpliga tider. Radioutrustningen synes även möjliggöra, att i förekommande trängande fall maskinen, då den tagits i anspråk för sekundära uppgifter, snabbt kan sättas in på sin egentliga uppgift.

I en skrivelse den 2 maj 1952 till flygförvaltningen anförde *vattenfallsstyrelsen*.

Kraftförsörjningen i landet är till stor del beroende av kraftöverföringen på de stora stamlinjer, som genomlöper landet från norr till söder. I de norra delarna av landet, närmast från Harsprånget via Östersund till Hallsberg men även längs ett flertal parallellgående ledningar öster härom i mellersta Norrland, är terrängen svårframkomlig och saknar i stor utsträckning vägar. Inträffar ett fel på en sådan ledning, är det av stor ekonomisk betydelse, icke minst för industrin, och av stor vikt för järnvägsdriften, som båda är beroende av elkraften, att felet snabbt lokaliseras och repareras. Tillgång på flyg, som även skulle kunna landsätta reparationsmateriel och personal, skulle vara synnerligen värdefullt vid dylika tillfällen. Dessa är dessbättre relativt sällsynta under normala förhållanden, men den nationalekonomiska förlusten, främst i industriproduktionen, kan i fråga om de största ledningarna räknas i 5-siffriga tal i kronor räknat, när ett sådant fel inträffar. Utryckningsberedskapen bör för nämnda ändamål vara hög. Planerna att utrusta helikoptrarna med radio är ur denna synpunkt förmånliga. De föreslagna stationeringsplatserna Luleå och Östersund är ur kraftförsörjningens synpunkt lämpliga. Det är icke uteslutet, att vattenfallsstyrelsen skulle finna det lämpligt att utnyttja ett helikopterflyg även för mera ofta förekommande, mindre brådskande transportuppgifter, särskilt i fjälltrakterna. Ur vattenfallsstyrelsens synpunkt är det önskvärt, att helikoptrarna icke är för små.

Vad som sagts om vattenfallsstyrelsen får anses gälla även de större icke statliga kraftföretag, som innehar viktiga kraftledning.

Domänstyrelsen anför i remissutlåtande över flygförvaltningens utredning.

Behov av helikopterflyg i landets nordliga trakter kan anses förefinnas för vissa förvaltningsuppgifter inom affärsdrivande verk, bolag och flottningföreningar. Så exempelvis torde det i vissa fall kunna utnyttjas av domänstyrelsen vid styrelsens och de lokala förvaltningarnas inspektioner

och rekognosceringar liksom också eventuellt vid bekämpning av björk med hormonderivat, vilket genom besprutning från helikopter kan spridas över större områden, där uppslag av dålig björk hindrar barrträdsåterväxten. Försök i sistnämnda avseende har gjorts under de senaste åren. Innan ytterligare erfarenheter vunnits, lärer man icke kunna göra något uttalande om möjligheterna att utnyttja här ifrågasatta helikoptrar för sistberörda ändamål.

För inspektioner och rekognosceringar samt för skogsbrandbevakning kan för domänverket tänkas utnyttjas omkring 20 å 25 effektiva flygtimmar per år. Detta beror dock helt av kostnaden per flygtimme. Styrelsen förutsätter, att en stor helikopter avses, som kan taga minst 3 man förutom föraren.

Riksbrandinspektören yttrar.

För att bevakning från helikopter skall kunna helt eller delvis ersätta nuvarande tornbevakning måste fordras en ständig överflygning av bevakningsområdet, så att varje del av området kan iakttagas åtminstone 2 å 3 gånger dagligen, samt noggrann kännedom hos flygplanens observatörer om alla s. k. fasta rökar, d. v. s. rökar från industrier, tåg på vissa tider, pågående hyggesbränningar och liknande. Dessa fordringar är sannolikt av ekonomiska och praktiska skäl omöjliga att uppfylla. Riksbrandinspektören anser därför, att effektiv skogsbrandbevakning icke kan ske från helikopter, i synnerhet icke från sådana plan, som jämväl skall stå till reds för andra uppgifter.

Vid stora skogsbränder åter torde helikopter eller annan flygplanstyp med fördel kunna användas vid ledning av brandsläckningen. Såväl försök som erfarenheten har visat, att helikoptern kan ha stor betydelse i detta fall. Stora skogsbränder förekommer emellertid mera sällan. Säkerligen förekommer icke en storbrand om året. Dessa få tillfällen till användning är sålunda utan betydelse för realiserandet av flygförvaltningens förslag. Även i detta fall måste man räkna med att helikoptern blir bunden till brandplatsen under tid skogsbranden utbreder sig, vanligen några dagar, och att den under denna tid ej kan engageras för andra uppgifter.

Ostermans Aero Aktiebolag framhåller, att helikopterns mångsidiga användbarhet av bolaget kunnat utnyttjas vid ett flertal olika slag av flyguppdrag. Såsom exempel på sådana anföres.

Postflygningar har utförts i Stockholms skärgård på uppdrag av postverket. De har skett vintertid, då väderleks- och isförhållandena omöjliggör för båtar eller vanliga flygplan att genomföra postturer. Dessa flygningar var, då de startades vintern 1948, de första reguljära postturer i världen med helikopter. De har kunnat genomföras med 100 procent regularitet.

Besprutnings- och bepudringsflygningar för skogs- och jordbruk har utförts på olika håll i landet för utrotande av skadeinsekter samt för utspridning av hormonpreparat och ogräsbekämpningsmedel.

Rekognosceringsflygningar för vattenfallsstyrelsen och televerkets kabelkontor har varit av värde såväl ur ekonomisk synpunkt som i tids- och arbetsbesparande syfte. Med helikoptern har på en vecka utförts rekognosceringar, som med markrekognoscering tidigare tagit 2—3 månader för 12—15 man.

Härjämte har helikopter av bolaget använts för militära flygningar av olika slag, utbildnings-, experiment- och provflygningar, uppvisnings- och rundflygningar, reportage- och reklamflygningar samt för malmletning.

Förslagen rörande helikopterflyg.

Organisationen av och kostnaderna för ett statligt helikopterflyg.

Flygförvaltningens utredning den 20 augusti 1952.

Såsom framgått av det föregående har flygförvaltningen redan i sin till vissa länsstyrelser utsända promemoria angående helikopterflygning över glest bebodda trakter berört vissa organisatoriska frågor. I utredningen den 20 augusti 1952 har förvaltningen ytterligare utvecklat sin ståndpunkt i ämnet. Härvid anföres i huvudsak följande.

Enligt flygförvaltningens mening bör helikoptrar i första hand komma till användning inom de nordliga delar av landet, där flygvapnet nu tillhandahåller flygambulanstjänst, nämligen övre Norrland samt Jämtland med angränsande landskap. För den händelse undsättnings-, efterspanings- och räddningstjänsten med helikoptrar uppdrages åt flygvapnet, föreslås helikoptrarna böra stationeras i Luleå och på Frösön.

Vad Stockholms skärgård beträffar erinras, att ett kronan tillhörigt ambulansflygplan är stationerat vid Roslagens flygkår (F 2) och att härutöver för ambulanstjänst disponeras en helikopter jämlikt ett den 4 augusti 1950 dagtecknat, under fem år gällande avtal mellan Stockholms läns landsting och Ostermans Aero Aktiebolag. Den härvid använda helikoptertypen är icke utan omfattande ändringsarbeten lämplig för ifrågavarande räddningstjänst (kort aktionsradie, låg topphöjd, avsaknad av vinsch, plats för högst två sjuka i sittande ställning). Enligt vad som kommit till flygförvaltningens kännedom förefinnes från civilt håll stort intresse att för Stockholms-trakten anskaffa en helikopter, som kan transportera upp till 10 passagerare och som är försedd med vinsch. För den händelse en dylik helikopter skulle anskaffas, torde flygvapnets medverkan icke längre vara erforderlig.

Flygförvaltningen finner sig icke kunna föreslå den typ av helikopter, som bör anskaffas. I detta hänseende erfordras detaljerad utredning med avseende å flygegenskaper, användningsområde och leveranstider m. m. En preliminär utredning har dock givits vid handen, att typerna Bristol 171 MK 3 och Sikorsky W. S. 51 är de helikoptrar, som f. n. kan ifrågakomma.

Kostnaderna för anskaffning av en helikopter — avsedd för flygförare jämte 3—4 passagerare med utrustning, ett förstahandsbehov av reservdelar, översynsverktyg samt viss stationsutrustning — kan med nu gällande priser beräknas uppgå till omkring 750 000 kronor enligt följande sammanställning.

Anskaffningskostnad.

a) Helikopter i normalutförande (radio, blindflygningsinstrument, dubbelkommando)	510 000	
b) Helikopter i ambulans- och sjöräddningsutförande. I övrigt enligt normalutförande (vinsch och två bårar)	540 000	
Flottörställ	20 000	
	<u>560 000</u>	
Kostnaden för tre helikoptrar (3 × 560 000)		1 680 000
Reservmotor med koppling och fläkt	60 000	
Reservrotorblad (tre blad).....	50 000	
Verktyg och reservdelar (första anskaffningen)	<u>70 000</u>	180 000
Stationsutrustning		10 000
Frakt- och tullkostnader		<u>290 000</u>
		Summa anskaffningskostnader för tre helikoptrar 2 160 000

Om endast två helikoptrar skall anskaffas, minskas summan 2 160 000 kronor med kostnaderna för en helikopter jämte flottörställ 560 000 kronor samt frakt och tullkostnader 96 000 kronor, tillhoppa 656 000 kronor. Anskaffningskostnaden för reservdelar, reservmotor, verktyg m. m. kommer icke att ändras, varför slutkostnaden blir (2 160 000 — 656 000) 1 504 000 kronor.

Med utgångspunkt från en beräknad flygtid av 2 000 timmar och en livslängd å helikoptern av 10 år kommer drift- och underhållskostnaden att uppgå till omkring 250 kronor per timme enligt följande specifikation.

Drift- och underhållskostnad.*Drivmedelskostnader.*

Bensin 100 lit/tim å 0,30 kr.....	30:—	
Olja 2 » å 0,90 »	<u>1: 80</u>	
	31: 80	32:—

Underhållskostnader.

Kostnaden för dagligt underhåll beräknas till per flygtimme	40:—
» » periodiska tillsyner » » » »	75:—
» » 4 översyner (utföres efter 400 flygtimmar) av motor, skrov och rotor beräknas till 76 000, vilket utgör per flygtimme	88:—
» » mindre haverier per flygtimme	<u>15:—</u>

Summa drift- och underhållskostnader per flygtimme 250:—

På grund av bristande erfarenhet beträffande helikoptrar reserverar sig flygförvaltningen för att drift- och underhållskostnaden kan bli något större än beräknat. Härtill kommer kostnaden för uppförande av hangar — cirka 60 000 kronor — på de platser, där helikoptrar avses skola baseras.

Vid beräkningen av timkostnaden har hänsyn icke tagits till administrations- eller lönekostnader. För att kontinuerlig beredskap skall kunna upprätthållas på varje stationeringsplats, är det erforderligt, att tillgång finnes till minst tre utbildade helikopterförare och tre mekaniker. En stationering av helikoptrarna vid flygvapnets förband torde nödvändiggöra en utökning av antalet flygtekniker med en vid resp. förband.

Yttranden över flygförvaltningens förslag.

I yttrandena över flygförvaltningens promemoria berördes i några fall den tilltänkta organisationen.

Sålunda framhöll *Södermanlands läns landstings förvaltningsutskotts sjukvårdsavdelning* att, då en helikopter för Stockholms skärgård redan funnes i Hägernäs, det borde övervägas att stationera den ifrågasatta nya helikoptern vid F 11 i Nyköping.

Länsstyrelsen i Stockholms län fann vad förvaltningsutskottets sjukvårdsavdelning anfört värt beaktande.

Landsfiskalen i Valdemarsviks distrikt och länsstyrelsen i Östergötlands län förordade, att en helikopter stationerades i Norrköping och betjänades av där befintligt militärt flygförband.

Länsstyrelsen i Västerbottens län yttrade, att, därest personal funnes tillgänglig vid flygfältet i Stensele socken, en placering av helikopter därstädes varit för länet förmånligast. När flygfält komme till stånd vid Umeå, borde en omprövning av stationeringsorten för ifrågasvarande helikopter ske.

Länsstyrelsen i Norrbottens län uttalade.

En helikopter, stationerad i Kallax, skulle otvivelaktigt ha räckvidd över länets hela skärgård och kunna nå praktiskt taget till Umeå i Västerbottens län. För varje flygning inom länets fjällområden skulle emellertid fordras, att helikoptern ginge ned och fyllde sitt bränslefordrån, innan flygningen kunde fortsättas. I första hand skulle bränsledepåer därför erfordras i Arjeplog, Jokkmokk eller eventuellt Porjus, Gällivare och Pajala. För flygningen inom fjällvärlden måste bränsledepåer utplaceras i rimlig närhet till fjällområdena. I andra hand kan man därför diskutera depåer i Jäkkvik, Kvikkjokk, Suorva, Kiruna, Abisko och Karesuando. Skulle en helikopter befinnas böra stationeras närmare fjällvärlden, föreslår länsstyrelsen Jokkmokk eller eventuellt Porjus samt i andra hand Kiruna som lämplig stationeringsort.

I utlåtanden över flygförvaltningens utredning den 20 augusti 1952 har statskontoret och luftfartsstyrelsen anfört.

Statskontoret. Därest staten i nuvarande ekonomiska läge anses kunna påtaga sig de med den föreslagna räddningstjänsten förbundna kostnaderna, vill statskontoret icke motsätta sig, att denna i huvudsak anordnas på sätt flygförvaltningen föreslagit ävensom att medel för verksamheten anvisas i enlighet med de av förvaltningen framlagda kostnadsberäkningarna. Till dess närmare erfarenhet vunnits rörande helikopterns användbarhet för ändamålet ävensom rörande kostnaderna för driften, bör enligt statskontorets mening verksamheten försöksvis drivas i mera begränsad omfattning och sålunda tills vidare endast en maskin anskaffas att disponeras för landets nordliga trakter. Statskontoret utgår från att vid nyttjandet av helikoptern ersättning lämnas för självkostnaderna, vid sjuktransporter av vederbörande landsting och eljest av den myndighet, som anlitar flygtjänsten.

Luftfartsstyrelsen framför som sin mening, att det icke torde vara förvarligt att — såsom statskontoret föreslagit — inskränka en statlig heli-

kopterorganisation till allenast en helikopter. Bortsett från vådorna av den ur flera synpunkter mycket bristfälliga beredskap, som detta arrangemang skulle innebära, kommer oproportionerligt höga fasta kostnader att belasta en dylik organisation, medförande ett mycket högt flygtimpris.

Organisationen av ett statsunderstött helikopterflyg och kostnaderna härför.

Förslag av Ostermans Aero Aktiebolag.

Bolaget har i sin framställning och i en senare avgiven kompletterande skrivelse anført.

Ostermans Aero Aktiebolag är ett dotterföretag till Aktiebolaget Hans Osterman. Bolagets aktiekapital uppgår till 150 000 kronor. Osterman-koncernen har ett samlat aktiekapital av 3 700 000 kronor. Under aerobolagets hittillsvarande nio verksamhetsår har omsättningen sammanlagt uppgått till 9 500 000 kronor för försålda flygmaskiner och flygmateriel samt för utförda flygningar. Åren 1947 och 1948 anskaffades fem helikoptrar, varigenom Sverige blev första land i världen förutom USA med helikoptrar i kommersiell verksamhet.

Sammanlagt har bolaget åren 1947—1951 flugit helikopter resp. 317, 495, 314, 400 och 512 timmar. Under de gångna åren har bolaget förvärvat en god erfarenhet beträffande flygning med och skötsel av helikoptrar, och dess personal har erhållit en omfattande specialutbildning.

Den hittillsvarande verksamheten har emellertid icke varit tillfredsställande ur ekonomisk synpunkt. Bolaget beräknar, att verksamheten kostat cirka 250 000 kronor per år i förlust, vilket närmast beror på att helikoptrarna icke utnyttjats tillräckligt. Enligt bolagets mening bör den organisation, som erfordras för att helikopterverksamheten skall kunna drivas på ett tekniskt säkert och ändamålsenligt sätt och med ett ekonomiskt tillfredsställande resultat, arbeta med minst tre helikoptrar. Medan en dylik organisation blir kapabel att prestera minst 2 000 flygtimmar per år, är å andra sidan minimigränsen för att en ekonomiskt bärkraftig drift skall kunna upprätthållas ett antal av 1 000 flygtimmar per år. För år 1952 kan bolaget emellertid ej kalkylera med att sälja mer än 600 flygtimmar till ett pris av 500 kronor per flygtimme.

Förlusten på verksamheten har hittills täckts av Aktiebolaget Hans Osterman, som emellertid nu förklarar sig icke längre kunna bära denna utgift. Aerobolaget står sålunda inför hotet att omedelbart nedlägga eller i varje fall avsevärt inskränka sin helikopterverksamhet och försälja helikoptrarna till utlandet.

Det är därför bolagets förhoppning att under hänvisning till de prestationer, som helikopterflyget bättre än andra trafikmedel kan utföra i sjukvårdens, försvarets och postbefordringens tjänst, lyckas väcka vederbörande myndigheters intresse för att den organisation för helikopterflyg, som bola-

get uppbyggt, genom samhällsorganisationernas medverkan ej endast i första hand bibehålles och utnyttjas till sin fulla kapacitet utan även på längre sikt ytterligare utbygges, till fromma för såväl det allmänna som den enskilde på de berörda områdena av samhället. Förutsättningen för ett sådant utnyttjande och utbyggande är, att det för en rationellt driven verksamhet erforderliga minimiantalet flygtimmar för helikoptrarna säkerställes för viss tid framåt. Detta kan förslagsvis ske genom att överenskommelser med vederbörande myndigheter kommer till stånd för helikopterns användning för vissa flygupdrag.

Bolagets förslag till helikoptrarnas utnyttjande innebär i huvudsak följande. Permanenta helikopterstationer upprättas och drives av bolaget i samarbete med vederbörande myndigheter, till att börja med förslagsvis i Stockholm, Östersund och Boden eller Vilhelmina. Vid varje helikopterstation stationeras en helikopter jämte erforderlig personal och fullständig marktjänst. Helikoptrarna disponeras var och en inom sitt distrikt för ambulans- och undsättningstjänst, spaning och rekognoscering bl. a. för ordningsmaktens räkning, telegrafstyrelsens kabelarbeten, bepudring och besprutning i jordbrukets och skogsbrukets tjänst, viktiga transporter till otillgängliga trakter, postflygningar, flygfotografering o. s. v. samt för militära uppdrag.

Viss omkonstruktion av en helikopter förberedes f. n. för att möjliggöra medförande av bår med liggande patient. Det vore givetvis önskvärt, att en eller flera större helikoptrar med plats för flera patienter funnes till förfogande, framförallt för räddningstjänst. Bolaget är berett att inköpa dylik helikopter under förutsättning, att ett visst stöd från myndigheternas sida lämnas, lämpligen i form av ett visst antal garanterade flygtimmar.

För beredskapen för ambulans- och räddningstjänst vid de föreslagna helikopterstationerna föreslås, att Sea-Bee amfibieplan insättes såsom komplettering, att användas vid längre transporter och eljest, då helikoptertransport icke är nödvändig. Även Sea-Bee-planen kan anordnas för transport av patient på bår.

Till förfogande står tre helikoptrar, som äges av Ostermans Aero Aktiebolag, och en, som äges av Svenskt helikopterflyg. Som komplettering till helikoptrarna är f. n. två Sea-Bee-plan i bruk för ambulanstjänst.

Yttranden över bolagets förslag.

Luftfartsstyrelsen uttalar, att statligt stöd till yrkesmässig luftfart i princip bör givas formen av garanti för visst minsta antal flygtimmar. Härigenom får det statliga stödet karaktär av »hjälp till självhjälp».

Med hänsyn till helikopterns redan nu mångsidiga användbarhet och goda framtidsutsikter är det enligt luftfartsstyrelsens uppfattning ett allmänt intresse att stödja och tillvarata den organisation och erfarenhet,

som byggts upp på detta område, samt befrämja ett mera omfattande program för användandet av denna flygplantyp. Hur detta program skall i detalj och på längre sikt utformas bör göras till föremål för ytterligare prövning; för dagen torde det vara tillräckligt att på så sätt stödja det sökande företaget, att dess verksamhet icke av ekonomiska skäl behöver inskränkas.

Luftfartsstyrelsen, som under hand haft överläggningar i ärendet med vissa civila och militära myndigheter samt Stockholms läns landsting, har fått den bestämda uppfattningen, att redan nu kvalificerade behov av helikopterflygtid förefinnes i sådan utsträckning, att desamma — tillsammans med bolagets möjligheter att till enskilda försälja flygtid — bör förslå till en någorlunda ekonomiskt lönande drift. Medelsknapphet, i vissa fall för enad med en i och för sig förklarlig bristande kännedom och erfarenhet av helikopterflygets förutsättningar och möjligheter, torde hittills ha verkat återhållande på beställningarna. Enligt luftfartsstyrelsens mening bör därför stödet till bolaget i första hand lämnas i form av ökade beställningar på flygtid och myndigheternas förslag om ökad medelstilleddning härför bedömas liberalt. För bolagets tilltänkta beredskapshållning för viss ambulans- och räddningstjänst synes dock ersättning böra utgå efter grunder, som får bestämmas med hänsyn till förhållandena inom varje särskilt område. Luftfartsstyrelsen är övertygad om att det i åtskilliga fall kommer att visa sig, att helikoptertransporterna medför direkta eller indirekta fördelar, som väl motiverar flygtimkostnaderna. Det synes också ur principiell synpunkt riktigast, att det allmänna får ett påtagligt utbyte för pengarna, vilket icke är fallet, om den direkta subventionsvägen väljes. Vissa besparingar kan måhända göras i flygvapnets ambulansorganisation, därest Ostermans Aero Aktiebolag skulle komma att utföra den övervägande delen av ambulansflygningarna, något som redan synes ha blivit fallet inom stockholmsområdet.

Flygförvaltningen upplyser, att Ostermans Aero Aktiebolag numera inrett sina helikoptrar så, att de kan taga en sjuk i liggande ställning, och att inmontering av vinsch är under arbete. Sedan dessa ändringar genomförts, är bolagets helikoptrar lämpliga att använda jämväl i räddningstjänst. Av bolagets kostnadsberäkning framgår, att med utgångspunkt från 1951 års prisläge ytterligare omkring 600 flygtimmar skulle erfordras för att verksamheten icke skulle medföra förlust under år 1952. Genom den prisstegring, som inträtt sedan beräkningen uppgjordes, torde behovet av flygtimmar ha ökat i motsvarande grad.

Beträffande den ekonomiska ersättningen för ambulansflygningarna och den utökade humanitära hjälpverksamheten bör förslagsvis medel i proportion till uttagen flygtid ställas till de länsstyrelsers förfogande, inom vilkas län ambulansflygplan är stationerat. Återstående flygtid, som skulle behöva tillföras bolaget för att minska dess nuvarande årsförlust, skulle

kunna täckas bl. a. genom uppdrag av militära och civila statliga myndigheter.

Slutligen framhålles, att vid ett överförande till bolaget av den övervägande delen av ambulansflygningarna inga andra besparingar för flygvapnets del kan göras än att det under XI huvudtiteln anvisade anslaget till Sjuktransporter med flygplan ej längre erfordras.

Flygförvaltningens utredning den 11 september 1953.

Flygförvaltningen framhåller inledningsvis, att de stora kostnaderna i samband med helikopterflygning samt helikopterns nuvarande tekniska prestanda medför, att helikoptern tills vidare huvudsakligen kommer att användas dels i fall, då kostnaden på grund av uppdragets natur (sjuktransporter, räddningsuppdrag m. m.) är av underordnad betydelse, dels där landningsplatser för konventionella flygplantyper icke finnes eller där terrängförhållanden m. m. försvårar eller omöjliggör användandet av annat transportmedel. De transportuppdrag, vilka i dagens läge har aktualitet, kan i regel utföras med helikoptrar av mindre typ; det är dock troligt, att på längre sikt helikoptrar med större kapacitet med fördel kan användas. Härigenom vinnes även utökade användningsmöjligheter.

Flygförvaltningen övergår härefter till en närmare granskning av de nuvarande helikoptertyperna och deras prestanda. Begränsningarna hos de befintliga mindre typerna, jämförda med de större, beror bl. a. på att marschfarten är lägre, varför de blir mer beroende av vindstyrkan, att flygtiden är mindre, vilket ytterligare begränsar deras användbarhet i hård vind, att rotorbelastningen, d. v. s. flygvikten dividerad med rotorarean, är mindre, varigenom de blir mer känsliga för byigt väder, samt att effektbelastningen, d. v. s. flygvikten dividerad med motorns hästkraftantal, är större, varför lyftförmågan vid exempelvis stigning rakt upp över en plats blir lägre.

Hårt väder, som gör den större typen önskvärd eller nödvändig, inträffar enligt statistiken utmed kusterna cirka 40 dagar per år. Statistik från fjällen saknas, men med hänsyn till vindstyrkans normala ökning med höjden samt över bergspartier, bör siffran här bli två å tre gånger så stor.

För val av lämpliga helikoptrar av mindre resp. större typ har följande uppgifter sammanställts angående kostnader, tillförlitlighet, prestanda, användbarhet m. m. för de olika helikoptrar, vilka ansetts böra komma i fråga.

Av dessa typer kan endast Bell 47 räknas som mindre typ. Den är tillräckligt utprovad för en god bedömning av dess tillförlitlighet, den kan förses med flottörer och är numera tresitsig. Den kan bära två liggande passagerare i täckta bårar, placerade utanför kabinen. Placeringen medför, att den skadade eller sjuke icke kan vårdas under transporten på samma sätt som om båren vore placerad i kabinen. Typen kan dock godtagas som

Tekniska data samt kostnader	Bell 47	Bristol 171	Sikorsky S 51	Sikorsky S 55
Motoreffekt	200 hkr	550 hkr	550 hkr	600 hkr
Rotorarea	89,5 kvm	173 kvm	173 kvm	204 kvm
Normal flygvikt	1 070 kg	2 400 kg	2 590 kg	3 090 kg
Lastförmåga	400 kg	650 kg	640 kg	930 kg
Max bränsle	170 kg	300 kg	325 kg	500 kg
Förare	100 kg	100 kg	100 kg	100 kg
Mekaniker	100 kg	100 kg	100 kg	100 kg
Extralast	30 kg	150 kg	115 kg	230 kg
Topp höjd, flygning	3 300 m	4 900 m	3 900 m	3 900 m
» hovring över mark	2 500 m	3 100 m	2 100 m	2 400 m
» fri hovring.....	1 400 m	1 900 m	1 400 m	1 300 m
Marschfart	125 km/tim	145 km/tim	135 km/tim	135 km/tim
Flygtid	3,2 tim	4,2 tim	4,4 tim	5,1 tim.
Flygsträcka	400 km	625 km	625 km	690 km
40 % av denna = aktionsradie....	160 km	250 km	250 km	280 km
Inköpspris ung. ¹	203 000 kr	570 000 kr	485 000 kr	850 000 kr
<i>Kostnad vid helårskontrakt</i>				
Fast kostnad ²	167 000 kr	390 000 kr	345 000 kr	542 000 kr
Kostnad per flygtimme	160 kr	230 kr	230 kr	230 kr
<i>Kostnad per flygtimme vid enstaka beställningar</i>	500 kr	900 kr	800 kr	1 200 kr

¹ Det av firman uppgivna helikopterpriset har ökat med 25 % för utrustning såsom vinsch, flottörer, radio och för frakt.

² Den fasta kostnaden per år består till huvuddelen av utgifter för löner, försäkringar, avskrivningar, hyror m. m.

den mindre typen avsedd för vanliga flygningar. Den finnes sedan fem år inom landet och skötes av en väl trimmad personalorganisation.

Beträffande den större typ, som kommer att erfordras för sjöräddningstjänst, svårare ambulansflygningar och större personaltransporter, kan valet stå mellan Sikorsky S 51 eller S 55 och Bristol 171.

Sikorsky S 55, som tar två besättningsmän och sju passagerare eller sex bårar, har tillräcklig lastkapacitet för alla aktuella transportuppgifter. Den kan även utrustas med flottörer. Den har en mycket lång flygtid bakom sig både under normal trafik i USA och under krigsförhållanden i Korea. Typ S 55 är emellertid väl stor och kostsam för flertalet här aktuella uppgifter och torde icke kunna utnyttjas ekonomiskt annat än vid skytteltrafik mellan tätorter, tidningsflygning samt andra dylika uppdrag på orter, som ligger långt ifrån det aktuella ambulansflygområdet. Ostermans Aero Aktiebolag är dock övertygat om att även denna helikoptertyp kommer att kunna utnyttjas kommersiellt i Norrland inom en snar framtid.

Av helikoptrarna Sikorsky S 51 och Bristol 171 är den förra icke längre modern. Erforderliga översyner tar lång tid, vilket medför höga underhållskostnader. Den har sämre prestanda än Bristol 171 med samma motor och har sämre utvecklingsmöjligheter. Den kan förses med flottörer och invändiga bårar.

Bristol 171, som tar förare och fyra sittande eller två liggande passagerare med vårdare, har tillräcklig lastkapacitet för aktuella transportupp-

gifter. Typen har enligt uppgifter från England undergått tillfredsställande tjänstbarhetsprov och kommer att förses med flottörer. Den är under leverans till engelska flygvapnet och det civila trafikbolaget BEA.

Det finns sålunda i dag större helikoptertyper, som lämpar sig för den planerade verksamheten i Norrland. Materielen står under ständig förbättring, och på området synes f. n. pågå en stark utveckling. Vid den tidpunkt, då det slutliga valet av helikoptertyp skall träffas, kan bedömningsfaktorerna ha avsevärt förändrats, och en omprövning måste då göras av de faktorer, som påverkar valet. Någon provverksamhet för att utröna en helikoptertyps egenskaper behöver icke utföras med hänsyn till erfarenheterna från utlandet. Däremot är det lämpligt att praktiskt visa olika myndigheter och företag helikopterns möjligheter. Detta bör ordnas genom bolagets försorg.

Som underlag för bedömning av erforderligt antal helikoptrar av olika storlekar har av försvarsstaben insamlats uppgifter från ett fyrtiotal myndigheter, institutioner och sammanslutningar om behovet av helikopterflygning i fredstid. Det insamlade materialet visar, att önskemålen omfattar drygt 2 000 flygtimmar per år, därav cirka 1 700 timmar med liten och cirka 350 timmar med stor helikopter. De militära myndigheterna svarar för omkring $\frac{3}{5}$ av det sammanlagda timantalet. Av de anmälda behoven torde enligt flygförvaltningens uppfattning flera med fördel kunna tillgodoses med konventionella långsamtgående flygplan till betydligt lägre kostnad än om helikoptrar användes. Å andra sidan kan de insamlade uppgifterna icke anses vara en fullständig inventering över var helikoptrar behöves eller med fördel kan användas, främst enär helikopterns möjligheter icke ännu är mera allmänt kända. Undersökningen visar även, att myndigheternas anslag för budgetåret 1953/54 förslår för endast omkring 700 timmar. Från enskilda beställare har bolaget beställning på cirka 1 000 timmar under år 1953. Härav berörs Norrland endast till ringa del, varför en helikopterverksamhet där måste stödjas av staten under inledningsskedet. Här kan möjligen postverket, televerket, statens järnvägar, statens vattenfallsverk samt domänverket bidra till att öka beställd flygtid genom att låta med helikopter utföra de transporter, som enbart, snabbast eller billigast kan utföras på detta sätt.

För utförande av flygningar har bolaget sex helikoptrar av typ Bell 47 inom landet. Dessa kan utan svårighet utnyttjas minst 3 600 timmar om året, varför behovet av den mindre typen är väl tillgodosett.

Av den större typen erfordras vid utbyggd helikopterorganisation, om aktionsradierna skall kunna täcka hela det aktuella området, minst två för stationering i Norrland samt såsom reserv ytterligare en, vilken normalt kan utnyttjas i södra Sverige. Användning för hjälpflygningar i Norrland av helikopter typ Bell 47 med dess till 160 km begränsade aktionsradie och ringa effektöverskott kan betraktas endast som en temporär lösning

till dess tidpunkten kan anses lämplig för anskaffande av större helikoptrar. Vid användning av typen Bell 47 måste flygsträckorna ökas genom bränslepåfyllning vid lämpligt valda orter eller genom extra bränsle medfört i dunkar under utflygningen. Bensindepåer kommer att utläggas genom bolagets försorg.

Bolaget har under hand framhållit, att så länge de sex helikoptrarna typ Bell 47 icke är fullbelagda med andra uppdrag, denna typ bör användas för hjälpflygningar och nyinköp alltså äga rum först senare. Härigenom kommer visserligen de påtalade begränsningarna beträffande hård vind, lastförmåga och flygsträcka att förefinnas, men detta kan under inledningsskedet uppvägas av ökad flygfrekvens med bibehållen flygsäkerhet genom att flygmateriel med väl kända flygegenskaper användes. Den större helikoptertypen skulle alltså ifrågakomma till inköp först vid ersättningsköp eller när hela den nuvarande helikopterparken kan med ekonomiskt bärande resultat utnyttjas för flygningar i södra och mellersta Sverige.

Under utredningens gång har bolaget företagit en *o m o r g a n i s a t i o n* av helikopterverksamheten för att anpassa denna till de önskemål, som framkommit från länsstyrelserna i Norrland. Omorganisationen, vilken tills vidare måste drivas med förlust för bolaget, har gjorts i förhoppning om att statsmakterna skall möjliggöra, att helikopterverksamheten kan fortbestå och utvecklas i bolagets regi. Enligt organisationsplanen har helikopterstationer upprättats i Stockholm, Göteborg, Karlsborg, Östersund och Kiruna, d. v. s. på de platser, där helikopteruppdrag kan förväntas. Av nämnda platser är Stockholm en naturlig huvudstation och Östersund lämplig för flygningar i Norrland med hänsyn till att hjälp med väderleksrapporter, radioförbindelse m. m. kan erhållas från Jämtlands flygflottilj. Beträffande den andra stationen i Norrland bör ytterligare utredning äga rum i samråd med luftfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län, så att lämpligaste plats väljes för att det aktuella området skall täckas av helikopterns aktionsradie. Helikoptrarna synes böra placeras vid flygfält med hangarer eller vid orter, där större garage kan hyras, så att statlig investering undviks. Lämpliga flygfält med hangar eller ladvärn finnes vid Gällivare och Porjus. För landet i övrigt kan stationsorterna växla efter beställningsomfånget.

I detta sammanhang framhålles, att den tilltänkta helikopterorganisationen icke påkallar nämnvärda utgifter för staten för fasta anläggningar av något slag. Såvitt nu kan förutses, kommer detta att gälla även i fråga om en framtida utbyggnad av organisationen med större helikoptrar.

F i n a n s i e r i n g e n av verksamheten i södra och mellersta Sverige bör i en framtid belastas helt genom beställningar, varvid hjälpflygningarna får ingå såsom särskilda beställningar i den övriga flygningen och på enahanda villkor. En undersökning genom av flygförvaltningen anlita auktoriserad revisor har givit vid handen, att bolaget vid beställd flygtid av

600 timmar per helikopter typ Bell 47 behöver uttaga ett timpris å cirka 450 kronor, därest verksamheten skall gå med normal vinst. Då bolaget emellertid räknar med att under år 1953 kunna erhålla beställningar på totalt cirka 2 000 timmar, erfordras för bolagets sex helikoptrar ytterligare 1 600 timmar. Bolaget torde icke kunna påräkna utökade beställningar i sådan utsträckning under de närmaste åren utan framhåller angelägenheten av att staten i lämplig form lämnar bolaget medverkan. Möjligheten att med ekonomiskt nöjaktigt resultat driva helikopterverksamheten kommer främst att underlättas, därest staten kontrakterar två helikoptrar för hjälpflygtjänst i Norrland. Därvid skulle fyra helikoptrar återstå för den övriga verksamheten i landet. Erforderlig flygtid för dessa blir 2 400 timmar, vilket med det nuvarande beställningsomfånget av 2 000 timmar ger en brist på 400 timmar. Man måste sträva efter att framgent avhjälpa denna brist på flygtimmar, för att bolaget skall kunna undvika att höja timpriserna. Som ett led i denna strävan bör bolaget övertaga all hjälpflygverksamhet i Stockholms skärgård, omfattande cirka 50 timmars ambulansflygning. Förutom ersättning för beställd flygning önskar bolaget ersättning med ett årligt belopp i ett för allt för nattlig beredskap. Detta belopp anser bolaget sig kunna sätta så lågt som till 35 000 kronor med hänsyn till den organisation, som redan finnes. Beloppet avser främst att täcka kostnader för övertidstjänstgöring för personalen. Redan innevarande budgetår kommer flygvapnet dessutom att enligt Kungl. Maj:ts beslut den 5 juni 1953 beställa ambulansflygningar från bolaget till ett belopp av 25 000 kronor. Sistnämnda anslagsbelopp torde för kommande budgetår böra ställas till landstingens förfogande.

För verksamheten i Norrland kan bolaget, som nämnts, i dagens läge icke i nämnvärd omfattning givas löften på beställningar, utan här måste staten garantera bolaget ersättning för den beredskap bolaget åtager sig att hålla. De ekonomiska villkoren härför bör regleras i ett särskilt avtal.

Flygförvaltningen har sökt att med bolaget överenskomma om villkor i ett ramavtal, huvudsakligen för försvarets räkning för innevarande budgetår. Vid förhandlingar har det emellertid framkommit, att ett dylikt ramavtal tills vidare icke lämpligen bör upprättas. De olika beställarnas önskemål beträffande beredskap, flygningens art i övrigt m. m. har varit så varierande, att stora svårigheter mött att sammanfatta villkoren i ett enda avtal. Vidare har det i flertalet fall varit omöjligt att från statens sida på förhand engagera sig för tillräcklig flygtid, så att bolaget kunnat binda ett fast antal helikoptrar till ramavtalet. Emellertid har förhandlingarna resulterat i det positiva resultatet, att bolaget accepterat ett principutkast till avtal avsett att såsom förebild kunna tillämpas vid beställningar från statliga och kommunala myndigheter. De i denna förebild angivna taxorna har redan år 1953 tillämpats i ett avtal mellan bolaget och flygförvaltningen.

Det särskilda avtalet angående verksamheten i Norrland, vilket är en tillämpning av det förenämnda principutkastet, avser kontraktering av helikopter typ Bell 47 mellan vederbörande länsstyrelse och bolaget. Jämlikt avtalet avses bolaget skola erhålla en fast avgift av 167 000 kronor per år och helikopter, varjämte skall utgå viss ersättning per uttagen flygtimme. I den mån helikoptern icke utnyttjas av vederbörande länsstyrelse, äger bolaget rätt att efter överenskommelse i varje särskilt fall använda helikoptern för egna flygningar mot återbetalning av viss del av den fasta kostnaden.

Vid kommande eventuell utbyggnad av helikopterorganisationen med helikoptrar av större typ kräver bolaget ökad insats från statens sida såväl i fråga om fast kostnad som kostnad per flygtimme. De belopp, bolaget härvid önskar erhålla, framgår av den i det föregående givna sammanställningen över olika helikoptertyper.

Bestämmelser för de praktiska formerna för beredskap, beställningsgång m. m. rörande verksamheten i Norrland är icke behandlade i avtalsförslagen utan bör avtalas direkt mellan vederbörande länsstyrelser och bolaget samt ansluta sig till den aktuella förläggningen av personal och helikoptrar. Samråd i dessa frågor synes böra etableras mellan vederbörande länsstyrelse och flygstaben.

Flygvapnets nuvarande beredskap för ambulansflygningar i Norrland bör icke upphöra förrän den angivna helikopterorganisationen visat sig kunna uppfylla kraven på en hjälpflygverksamhet. Flygförvaltningen kan därför tills vidare icke föreslå besparing genom indragning berörande flygvapnets ambulansberedskap.

Enligt vad utredningen givit vid handen kan utbyggnaden av hjälpflygverksamheten ske på följande sätt.

Etapp 1, fr. o. m. budgetåret 1954/55. Endast bolagets nuvarande helikopterpark användes, varvid staten garanterar bolaget två hjälpstationer i Norrland samt ersätter bolaget för viss beredskapskostnad i Stockholms skärgård. Flygvapnets ambulansorganisation bibehålles i Norrland, medan den i Stockholms skärgård ställes i reserv. Statens direkta utgifter under etapp 1 beräknas till

Fast kostnad i Norrland ($2 \times 167\,000$)	334 000 kronor
Uppskattad flygfrekvens av 200 flygtimmar i Norrland	32 000 »
Beredskapskostnad för Stockholms skärgård	35 000 »
Anslag till flygvapnets sjuktransporter med flygplan	50 000 »

Summa 451 000 kronor

I det föregående omnämnd återbäring av fast avgift i Norrland vid flygningar för enskilda beställare torde under etapp 1 icke kunna påräknas i nämnvärd utsträckning.

Etapp 2, tidigast fr. o. m. budgetåret 1955/56. Staten garanterar såsom under etapp 1 två stationer i Norrland, av vilka den ena utrustas med större

helikopter. Bolagets beredskapshållning i Stockholms skärgård fortgår såsom under etapp 1. Flygvapnets ambulansberedskap upphör, allteftersom helikopterorganisationen kan fungera utan denna reserv. Som reserv för den större helikoptern under de första åren kan den mindre typen användas. Statens direkta utgifter under etapp 2 beräknas till

Fast kostnad i Norrland för helikopter typ Bell 47	167 000 kronor
Fast kostnad i Norrland för helikopter av större typ	390 000 »
Uppskattad flygfrekvens 100 flygtimmar med Bell 47	16 000 »
Uppskattad flygfrekvens 100 flygtimmar med större typ	23 000 »
Beredskapskostnad för Stockholms skärgård	35 000 »
Summa 631 000 kronor	

Såsom representativa kostnader för större helikopter har kostnaderna för helikopter typ Bristol 171 använts. Viss återbäring av fast kostnad på grund av enskilda beställningsuppdrag till bolaget torde kunna påräknas. Storleken av detta belopp kan dock tills vidare icke uppskattas.

Etapp 3, tidigast fr. o. m. budgetåret 1955/56. De två stationerna i Norrland utrustas med större helikoptertyp, varvid staten garanterar kostnaderna för dessa stationer samt för beredskapen i Stockholms skärgård. Statens direkta utgifter beräknas till

Fast kostnad för Norrland (2 × 390 000)	780 000 kronor
Uppskattad flygfrekvens 200 flygtimmar i Norrland	46 000 »
Beredskap i Stockholms skärgård	35 000 »
Summa 861 000 kronor	

I fråga om återbäring genom enskilda beställningar gäller vad som angivits under etapp 2. Bolaget räknar med att småningom kunna erhålla cirka 300 flygtimmar från privata beställare i Norrland medförande en återbäring till staten av cirka 200 000 kronor. Försiktigheten bjuder dock, att man icke räknar med återbäring under de första åren.

De i utredningen omnämnda båda avtalsutkasten torde få fogas såsom bilagor till detta protokoll (Bilaga 1 och 2).

Yttranden över flygförvaltningens utredning.

Statskontoret anför.

Genom den för budgetåret 1953/54 beslutade medelsanvisningen för anlåtande av helikopterflyg torde statsmakterna närmast ha åsyftat att skapa bättre möjligheter för ambulans- och räddningstjänst i glest befolkade trakter, främst i Norrland. Att döma av flygförvaltningens redogörelse synes den härför erforderliga flygtiden med helikopter endast omfatta cirka 100 flygtimmar för år. Självfallet bör statsverket ej binda sig för en mera kostnadskrävande organisation än som oundgängligen kräves för att tillgodose behovet av flygtid för räddningstjänst och för andra av staten omfattade ändamål. Statskontoret har icke blivit övertygat om att det före-

finnes dylika uppgifter för helikopterflyg i Norrland av sådan omfattning och angelägenhetsgrad, att det är motiverat, att statsverket ikläder sig så vittgående förpliktelser som nu påkallas. Därtill kommer, att endast begränsade möjligheter torde föreligga att i rådande finansiella läge tillgodose de anspråk på staten, som framföres i flygförvaltningens förslag. Ämbetsverket kan därför ej tillstyrka, att förslaget lägges till grund för en med statligt stöd bedriven helikopterflygverksamhet.

Stockholms läns landstings förvaltningsutskott hälsar med tillfredsställelse förslaget, att den statsunderstödda helikopterverksamheten till en början skall koncentreras till bl. a. Stockholms skärgård. Även om den av Ostermans Aero Aktiebolag nu använda helikoptern, Bell 47, hittills kunnat användas utan större svårigheter vid sjuktransporter i Stockholms skärgård, är det dock önskvärt, att en större helikopter med skyddad plats inuti helikoptern för liggande sjuka så snart ske kan baseras i Stockholm.

Även *föreningen för helikopterflygets främjande* uttalar sin tillfredsställelse med förslaget om placering i Norrland och Stockholm av helikoptrar. Oaktat planen för placering av helikoptrar icke täcker hela vårt land, synes den dock utgöra en god grund för vidare utveckling av helikopterflyget. Föreningen anser det i hög grad önskvärt, att helikopterflyget utbygges med stationer på sådana platser, att helikopter kan nå åtminstone skärgårdsområdena, särskilt i Blekinge samt Göteborgs och Bohus län.

Länsstyrelsen i Stockholms län ansluter sig till vad i sistberörda två yttranden anförts.

Länsstyrelsen i Jämtlands län förordar, att en helikopterstation placeras i nämnda län, och förutsätter, att hinder icke möter mot att denna station tills vidare förlägges till Jämtlands flygflottilj å Frösön i avbidan på att hangarfrågan kan lösas på annat sätt. Länsstyrelsen är beredd att i samråd med Ostermans Aero Aktiebolag upptaga förhandlingar med bl. a. vederbörande kommunala myndigheter i syfte att med deras medverkan eller genom deras försorg ordna hangarfrågan och därmed sammanhängande problem på längre sikt. Vidare anföres.

Det kan med fog ifrågasättas, huruvida icke villkoren för statligt stöd åt det civila helikopterflygets organisation och handhavande skulle kunnat föreslås något mera vidsynt och generöst utformade såväl i anseende till bolaget som de förevarande civila behoven av verksamheten, än vad flygförvaltningen föreslagit. Det avtalsutkast, som avses komma till användning för reglering av bolagets helikopterverksamhet i länet, synes mindre väl ägnat att påskynda och främja helikopterorganisationens utbyggnad. Skall denna utbyggnad ske i den takt och i den omfattning, som länsstyrelsen finner angeläget, måste det statliga stödet lämnas på sådant sätt, att det stimulerar helikopterns användning ej blott för hjälp- och ambulansflygning utan också för de övriga mångskiftande uppgifter av civil art, för vilka helikoptern är lämplig. I den mån helikopterns utnyttjande för sådana uppgifter stegras, ökas givetvis också möjligheten att vinna bättre ekonomi, under det behovet av statligt stöd minskas. Det främsta hindret för

ett ökat utnyttjande av det civila helikopterflyget är nämligen numera utan tvivel priset för begagnandet. En statlig subventionering synes därför icke böra förbindas med skyldighet för bolaget att debitera privata beställare annan och väsentligt högre kostnad per flygtimme än statliga och kommunala myndigheter. Statens stödåtgärder bör i stället utformas så, att bolaget kan tillämpa ett lågt flygpris, lika för alla trafikanter. En statlig initialsubvention om 167 000 kronor per år till envar av de i Norrland stationerade helikoptrarna skulle enligt flygförvaltningens utredning möjliggöra för bolaget att nu uttaga ett så lågt pris som 160 kronor per flygtimme. Om sagda subvention beviljas, torde förutsättningarna för uppnående av en hög flygfrekvens även i Norrland vara så goda, att det blir möjligt att tämligen snart minska subventionsbeloppet. Man lärer jämväl kunna förutsätta, att efter en tämligen kort övergångstid de nuvarande höga priserna på helikoptermaterial kommer att nedpressas genom ökad produktion och rationalisering av tillverkningen. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör subventionen lämnas med tillämpning av de principer, som tidigare kommit till användning vid subventionering av det konventionella, kommersiella flyget.

Länsstyrelsen vill vidare framhålla, att föreskriften i avtalsutkastets 6 § om skyldighet för bolaget att till länsstyrelsen återbära den i 3 § omnämnda fasta avgiften, i den mån helikoptern »efter överenskommelse i varje särskilt fall» av bolaget användes »för egna flygningar», sannolikt kommer att bereda såväl bolaget som länsstyrelsen åtskilliga både kamerala och administrativa besvärligheter, även om länsstyrelsen — som meningen att döma av innehållet i 5 och 10 §§ i utkastet synes vara — skall anlita såväl auktoriserad revisor som en sin särskilda representant för att kontrollera och övervaka bolagets bokföring och handhavandet av dess verksamhet inom länet. Det länsstyrelsen i 12 § givna åläggandet att svara »för att lämplig uppställningsplats för helikoptern, hangar eller uppvärmt garage, ställs till förfogande» lär länsstyrelsen svårligen kunna fullgöra, med mindre erforderliga medel härför ställes till länsstyrelsens förfogande. Enahanda torde för övrigt fallet vara beträffande kontrollen och övervakningen av bolagets flygverksamhet i länet, då nämligen bland länsstyrelsens tjänstemän icke finnes någon auktoriserad revisor eller tjänsteman med sådan utbildning, att han kan anses fullt skickad att ikläda länsstyrelsen ansvar för utförandet av sådana flygningar, som beställes av statliga eller kommunala myndigheter och institutioner.

Länsstyrelsen instämmer med flygförvaltningen beträffande angelägenheten av att flygvapnets ambulansberedskap tills vidare bibehålles i avaktan på erfarenhet, huruvida helikopterorganisationen kan utbyggas.

Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* tillstyrker i princip flygförvaltningens förslag till stödande av flygverksamheten med helikopter i övre Norrland och anser, att ett sådant stöd bör lämnas till dess verksamheten blivit självbärande. Beträffande utkastet till avtal mellan länsstyrelsen och bolaget finner länsstyrelsen det ej med tydlighet framgå, huruvida länsstyrelsen eller bolaget skall bekosta uppförande och tillsyn av hangar eller uppvärmt garage. Länsstyrelsen, som anser dessa utgifter böra bestridas av bolaget, yrkar därför, att föreskriften i fråga förtydligas i denna riktning. I övrigt synes utkastet kunna godtagas.

Med anledning av flygförvaltningens förslag, att flygvapnets ambulansberedskap skall upphöra under utbyggnadsetapp 2, betonar länsstyrelsen de konventionella flygplanens överlägsenhet över helikoptern i vissa betydelsefulla avseenden. Denna omständighet motiverar, att flygvapnets ambulansberedskap tills vidare bör bibehållas, även om det uppgjorda utbyggnadsprogrammet för helikopterflyget befinnes böra fullföljas.

Framställning av Aktiebolaget Lapplandsflyg.

I skrivelse den 27 november 1953 anför Aktiebolaget Lapplandsflyg.

Den flygverksamhet i övre Norrland, som under senaste året bedrivits av Aktiebolaget Lapplandsflyg, startade redan år 1948. Bolagets flygplan har under denna tid årligen utfört ett stort antal ambulansflygningar. Med hänsyn till att planen varit baserade nära ödebygdsområdena har dessa transporter kunnat utföras synnerligen snabbt och till låg kostnad. Under tiden den 21 juni—den 3 september 1953 har tolv ambulansflygningar utförts med bolagets flygplan.

Bolaget disponerar f. n. sju flygplan, samtliga lämpliga som ambulansflygplan. För att kunna stå i ständig förbindelse med flygplanen planerar bolaget upprättande av markradiostationer, dels vid baserna i Porjus och Arjeplog, dels på två platser i fjälltrakterna.

Såsom ett led i bolagets utveckling planeras anskaffande av en helikopter av modern typ. Därvid har bolaget att välja mellan Bell 47, 4-sitsig Sikorsky och en helikopter av helt ny konstruktion. Den senare typen, som bolaget redan preliminärt kontrakterat på grund av dess prisbillighet och goda egenskaper, kan dock icke levereras förrän tidigast i slutet av år 1954. I anledning därav har bolaget även förhandlat om förvärv av helikopter av någon av de två förstnämnda typerna.

Förutsättningen för att bolaget skall kunna investera kapital för ändamålet är emellertid, att bolaget icke försättes i sämre ställning än andra flygföretag, som bedriver helikopterflygning. Om endast ett företag subventioneras, kommer detta nära nog att omöjliggöra verksamheten för andra företag. Förslagsvis kunde frågan lösas så, att en helikopter inköptes av staten och ställdes till bolagets disposition för utförande av sjuktransporter. Bolaget garanterar i sådant fall att dels utföra ambulansflygning med helikoptern till självkostnadspris, dels för annan flygtid amortera ett överenskommet belopp per flygtimme.

Beträffande frågan om subvention till Ostermans Aero Aktiebolag är det givetvis av största betydelse, att eventuell subvention utgår endast till flygning med helikopter. Om subventionen kan utnyttjas till flygverksamhet överhuvudtaget, skulle Aktiebolaget Lapplandsflyg med största sannolikhet tvingas inställa verksamheten.

Framställning av föreningen för helikopterflygets främjande.

Föreningen har för avsikt att i samråd med medicinalstyrelsen underhandla med Ostermans Aero Aktiebolag om dels bibehållandet av den helikopterflygverksamhet, som bolaget sedan år 1948 utövat i Stockholms skärgård, och dels utökning av denna verksamhet att omfatta vissa delar av Norrland genom förläggning av en helikopter på lämplig plats därstädes.

Då det icke är tänkbart, att den enskilde — lika litet som då det gäller nuvarande ambulansflygningar — skall kunna gälda de med användning av helikopter i ambulansverksamhet förenade kostnaderna, föreslår föreningen, att statsbidrag härtill måtte utgå enligt kungörelsen den 5 maj 1939 (nr 257) angående statsbidrag till lindring i sjukvårdskostnaderna för mindre bemedlade patienter å landsbygden i de fall, då den sjuke jämlikt nämnda kungörelse är att anse såsom mindre bemedlad, och med tre fjärdedelar av kostnaden för användningen av helikoptern i övriga fall.

För att reglera detaljerna vid den föreslagna verksamheten och för att söka förhindra eventuellt missbruk av helikoptern för sjukresor eller sjuktransporter torde Kungl. Maj:t böra uppdraga åt medicinalstyrelsen att ange villkoren för helikopterns användning i sjukvårdstjänst.

Yttranden över föreningens framställning.

Medicinalstyrelsen tillstyrker med hänsyn till de dryga kostnaderna för ambulanstransporter med helikopter föreningens förslag till kostnadernas fördelning samt hemställer om bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter för helikopters användning i sjukvårdstjänst, bl. a. till förhindrande av missbruk.

Enligt *statskontorets* mening bör undersökas, om ej vederbörande lands ting bör svara för de huvudsakliga kostnaderna för nyttjande av helikopter för sjuktransporter.

Valet av organisationsform för främjande av helikopterflyg.

Med anledning av de föreliggande olika förslagen rörande helikopterflygets organisation har i några yttranden närmare berörts frågan om vilkendera organisationsformen, som bör väljas.

Sålunda anför *luftfartsstyrelsen* i sitt utlåtande över flygförvaltningens utredning om statligt helikopterflyg. Genom ambulans- och räddningstjänstens kombinerad med kommersiell helikopterflygning inom åtskilliga andra användningsområden och inom ramen för en relativt stor organisation synes det allmännas kostnader för en fullgod ambulans- och räddningsorganisation med detta transportmedel komma att ställa sig lägre än för det alternativ flygförvaltningen haft att utreda. Även om årskostnaderna skulle ställa sig ungefär lika, innebär den indirekta subventionen

till den enskilda organisationen, att staten för en kostnad, som kan uppskattas till cirka 300 000 kronor per år, kan erhålla och nyttiggöra för olika myndigheters vidkommande ett betydligt större antal flygtimmar än som torde vara fallet, därest ambulans- och räddningsorganisationen bedreves enligt det andra alternativet. Det torde knappast vara möjligt för flygvapnet att i nämnvärd omfattning ställa sin organisation till förfogande för mer eller mindre kommersiellt betonade transporter, även om beställarna utgöres av statliga eller kommunala myndigheter. Det bör härvid även observeras, att åtskilliga transportuppdrag för arméns och marinens behov icke är av militär natur i egentlig bemärkelse.

Efter att ha vägt de för- och nackdelar, som kan anföras för de båda nu föreliggande alternativen, vill styrelsen sålunda för sin del förorda, att det allmännas stöd lämnas till den enskilda organisation, som till sina grunddrag redan existerar. Härigenom får också helikopterflyget i allmänhet tillfälle att prövas och anpassas till svenska förhållanden inom ett flertal användningsområden. Garantin till Ostermans Aero Aktiebolag bör successivt minskas och icke utgå under längre tid än som erfordras för att en naturlig efterfrågan från statliga, kommunala och enskilda håll hinner stabiliseras. Eventuellt kan en mindre, fast ersättning för viss beredskaps-hållning för ambulans- och räddningstjänst tänkas kvarstå.

Flygförvaltningen har i samråd med flygstaben kommit till den uppfattningen, att ambulansflygtjänsten och övriga åtgärder för att bispringa befolkningen i landets glest bebodda trakter icke bör åvila flygvapnet, varför ett anförtroende av verksamheten till ett enskilt företag i princip kan tillstyrkas.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser likaledes, att frågan hur helikopterflyget skall ombesörjas lämpligen i första hand bör försöksvis lösas genom ett privat företag, som redan har material och organisation för ändamålet, därvid i nuvarande läge annat företag än Ostermans Aero Aktiebolag icke lär kunna ifrågakomma. Länsstyrelsen hälsar med tillfredsställelse, att flygförvaltningen även uppdragit grundlinjer för en successiv utbyggnad och förbättring under de närmaste åren av det enskilda helikopterflyget med statsmakternas medverkan. Ett understödjande av det privata helikopterflyget möjliggör, att helikoptern — som fallet varit under dess stationering i Åre — kan användas jämväl för turistflygningar, varigenom behovet av statsbidrag för säkerställande av ett helikopterflyg för räddningstjänst och sjuktransporter säkerligen kan nedbringas i icke oväsentlig omfattning. Vidare undgår man att, innan vidare erfarenhet vunnits, belasta statsverket med de mycket höga kostnader, som anskaffandet av lämplig flygmateriel skulle medföra. Därtill kommer, att ett utnyttjande i enskild regi av helikopter för de skilda uppgifter, som av såväl luftfartsstyrelsen som länsstyrelsen anses lämpliga, torde kunna ske smidigare och med mindre kostnader för staten än om detta flyg skulle gå i militär regi.

Länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasätter starkt, om statligt stöd skall komma allenast ett privatägt företag till godo. Visserligen har Ostermans Aero Aktiebolag på detta område utfört en högst berömvärd pionjärinsats, men detta företag skulle, om man accepterade flygförvaltningens förslag om stöd åt bolaget och gjorde detta bindande för en längre tid, komma att erhålla en i viss mån privilegierad ställning i förhållande till eventuellt andra företag, som kan komma att bedriva helikopterflyg. Inom länet bedrivs f. n. — förutom av Ostermans Aero Aktiebolag — kontinuerlig civil flygverksamhet av Aktiebolaget Lapplandsflyg. Detta företag disponerar icke någon helikopter, men enligt vad länsstyrelsen inhämtat räknar bolaget med att inom en nära framtid från utlandet kunna förvärva en helikopter av en större typ än den som Ostermans Aero Aktiebolag f. n. använder och som, när det gäller vissa transporter, måste anses ha en för liten kapacitet. Skulle Aktiebolaget Lapplandsflyg förverkliga sina planer, borde självfallet de båda företagen göras likaberättigade i fråga om det allmännas stöd. I avvaktan på närmare besked, huruvida även något annat företag än Ostermans Aero Aktiebolag kommer att etablera helikopterflyg inom länet, anser länsstyrelsen sig emellertid böra förorda, att staten med sistnämnda bolag träffar avtal om flygverksamheten under budgetåret 1954/55. Med ledning av därunder vunna erfarenheter har statsmakterna bättre möjlighet att bedöma, huruvida statens stöd bör fortsätta samt — därest så bedömes vara fallet — om formen för och omfattningen av statens medverkan är de rätta och skäliga.

Stockholms läns landstings förvaltningsutskott finner det lämpligt, att verksamheten omhänderhaves av Ostermans Aero Aktiebolag, som under en följd av år vunnit stor erfarenhet rörande helikopterns användningsmöjligheter och som med synnerligen gott resultat utfört sjuktransporter under de mest skiftande förhållanden inom länet.

Föreningen för helikopterflygets främjande tillstyrker likaledes, att verksamheten tills vidare uppdrages åt Ostermans Aero Aktiebolag i den mån tillfredsställande avtal med företaget kan slutas.

Länsstyrelsen i Stockholms län ansluter sig till vad landstingets förvaltningsutskott i länet och föreningen för helikopterflygets främjande anfört.

Även *domänstyrelsen* ifrågasätter, om icke det ursprungligen avsedda ändamålet billigast skulle kunna nås genom avtal med ett enskilt företag, som mot viss ersättning per flygtimme och eventuellt annan statsgaranti kunde åtaga sig att ställa erforderliga helikoptrar till förfogande.

Enligt *riksräkenskapsverket* talar mycket för att anskaffande av helikoptrar genom flygvapnets försorg genom möjligheterna till samordning med den militära organisationen kommer att ställa sig billigare för det allmänna än stöd till en av ett enskilt företag organiserad helikopterflygtjänst. Det senare alternativet synes i varje fall icke kunna övervägas utan

tillgång till en jämförande undersökning av de båda alternativen i kostnads-hänseende.

Svenska aeroklubben anför. Med sin maskinpark av helikoptrar, sin goda organisation och mångåriga pionjärverksamhet äger Ostermans Aero Aktiebolag ensamt resurser att utan dröjsmål övertaga det ansvarsfulla värvet av snabb och effektiv sjuktransport med helikopter.

Anslag till sjuktransporter med flygplan.

Anslaget har för budgetåren 1952/53 och 1953/54 upptagits med 80 000 resp. 75 000 kronor. Av sistnämnda anslagsbelopp har, såsom i det föregående anförts, 25 000 kronor beräknats för ambulansflygningar med helikopter.

Flygförvaltningen anför i sin inledningsvis omnämnda petitaskrivelse den 19 september 1953, efter samråd med medicinalstyrelsen och överstyrelsen för svenska röda korset, följande.

Ordinarie sjuktransportplanet i Hägernäs har under budgetåret 1952/53 genomgått stor motoröversyn. Av belastningen sagda budgetår, 65 815 kronor, avser 21 000 kronor från utlandet inköpta propellernav för trebladiga propellrar, som är under inmontering i de ordinarie sjuktransportplanen i Hägernäs och Östersund.

Kostnaderna för budgetåret 1954/55 uppskattas till 119 000 kronor, varav för drivmedel 11 000 kronor, för underhållskostnader 77 000 kronor, för administrationskostnader 6 000 kronor samt för ambulansflygningar med helikoptrar 25 000 kronor. Härvid har flygförvaltningen räknat med att antalet gångtimmar för flygplanen, vilket budgetåret 1952/53 utgjort 490, under nästa budgetår kommer att uppgå till 340. Under budgetåret 1954/55 beräknas översyn å flygplan och motor behöva utföras å sjuktransportflygplanet i Luleå, vilket medför en kostnadsökning av i runt tal 45 000 kronor. Flygförvaltningen räknar med att bidraget från Stockholms läns landsting kommer att uppgå till 3 000 kronor, varför av statsmedel skulle erfordras 116 000 kronor.

Departementschefen.

Den civila ambulansflygtjänst, som under de tre senaste decennierna bedrivits genom flygvapnets försorg, har f. n. baser i Luleå, på Frösön samt i Hägernäs utanför Stockholm. Då de nuvarande planen har en flyghastighet av 200 kilometer i timmen och utan bränslepåfyllning kan flyga 4—5 timmar, kan med planen utföras sjuktransporter över praktiskt taget hela riket. Vid sidan av flygvapnets ambulansorganisation finns dessutom på olika platser i landet ett mindre antal enskilda flygföretag, som har 3 — *Bihang till riksdagens protokoll 1954. 1 saml. Nr 59.*

möjlighet att utföra sjuktransporter med flygplan. Genom dessa företags medverkan har flygtransporter ej sällan kunnat komma till stånd även vid sådana tillfällen, då väderleksförhållandena omöjliggjort uppstigningar från flygvapnets baser.

Tillgången till en effektiv ambulansflygtjänst är av utomordentligt stort värde, då det gäller att bispringa sjuka och skadade personer. Särskilt i de mera glest bebodda trakterna i landet och i skärgårdarna, där befolkningen åtminstone tidvis lever isolerad, har möjligheterna att på ett snabbt och för den sjuke bekvämt sätt organisera sjuktransporter med flygplan varit av största betydelse och ofta livsavgörande.

Den av 1950 års riksdag begärda utredningen om ytterligare åtgärder för att i fall av behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter aktualiserades av de nämnda år ovanligt besvärliga snöförhållandena i vissa delar av Norrland, varigenom stora områden helt utestängdes från kontakt med yttervärlden. En rad olika hjälpåtgärder för att skapa tryggare och drägligare villkor för ödebygdernas invånare ifrågasattes härvid. Då erfarenheten visat, att motorfordon och flygplan av vanliga typer i många fall icke kunde fungera under svåra väderleks- och snöförhållanden, påpekades särskilt möjligheterna att använda helikopterflyg i undsättnings- och räddningstjänst.

Genom initiativ av Ostermans Aero Aktiebolag har flygning med helikoptrar förekommit i vårt land sedan år 1947. Bolaget har numera åtta helikoptrar till sitt förfogande. Jämsides med flyguppdrag för kommersiella och liknande ändamål har bolagets helikoptrar vid åtskilliga tillfällen utfört ambulanstransporter och andra räddningsföretag under förhållanden, som helt omöjliggjort insättande av vanliga flygplan eller materiel av annat slag.

De konventionella flygplanens användbarhet för räddnings- och undsättningsändamål begränsas främst av att de fordrar goda start- och landningsmöjligheter. Särskilt under de tider av året, då sjöar och vattendrag ej kan utnyttjas som landningsplatser på grund av att isarna varken bär eller brister, kan stora delar av vårt land därför ej nås av vanliga flygplan. Dessa s. k. förfallstider omfattar i Norrland cirka en månad på hösten och upp till ett par månader på våren. Flygplanens höga hastighet medför även, att de är mindre lämpliga för efterspaning och liknande uppgifter, där god marksikt är önskvärd, och att de ej kan användas för räddningsföretag, där den nödställda måste upptagas utan att landning kan ske, såsom fallet kan vara t. ex. vid undsättning i hög sjö av drunknande eller av nödställda på ett sjunkande fartyg eller i en mindre båt. Av det nu förebragta utredningsmaterialet framgår klart, att helikoptern just i nyssnämnda situationer har avgjorda företräden framför vanliga flygplan. Dess förmåga att röra sig obehindrat i alla riktningar, flyga hur sakta som helst och även stå stilla i luften medför, att den kan starta och landa på en

mycket liten yta och även upptaga nödställda utan landning. Helikoptern är därför värdefull ej endast som komplement till ambulansflygplan för sjuktransporter vid tillfällena, då andra transportmöjligheter ej står till buds, utan även för en räddnings- och undsättningstjänst i mera vidsträckt bemärkelse, såsom för undsättning med livsmedel och andra förnödenheter på isolerade platser, räddning av sjöfarande i nöd, efterspaning av saknade personer i bergstrakter och annorstädes. Det bör sålunda icke råda tvekan om att det allmänna har ett stort intresse av att en för dylika uppgifter ägnad helikopterflygtjänst finnes att tillgå.

Möjligheterna att med statsmedel finansiera en på helikoptrar baserad räddningstjänst begränsas emellertid av de därmed förenade betydande kostnaderna. Enligt flygförvaltningens beräkningar skulle anskaffandet av tre helikoptrar av lämplig typ jämte erforderlig reservmateriel m. m. genom flygvapnets försorg draga en kostnad av cirka 2 160 000 kronor. Kostnaderna för drift och underhåll av dessa helikoptrar, stationerade vid flygvapnets förband, uppskattas till minst 250 kronor per flygtimme, varvid dock administrations- och avlöningskostnader icke medräknats. Vid anlåtande av Ostermans Aero Aktiebolag tillhöriga helikoptrar av mindre typ skulle statens kostnader för tre helikopterstationer enligt flygförvaltningens förslag till utbyggnadsetapp uppgå till 369 000 kronor per år i fasta avgifter samt 160 kronor per flygtimme. Vilket alternativ, som i längden skulle ställa sig för staten förmånligast, är det svårt att i nuvarande läge yttra sig om, eftersom några säkra beräkningar av i vilken omfattning helikoptrarna skulle komma att utnyttjas icke kan göras. Det är emellertid uppenbart, att en uteslutande för räddnings- och undsättningsändamål avsedd helikopterorganisation skulle bli ianspråktagen för ett så ringa antal flygtimmar per år, att de fasta och löpande kostnaderna utslagna per flygtimme måste bli avsevärda vilket alternativ som än valdes.

För alternativet att grunda en räddningstjänst på av statsmedel anskaffade helikoptrar talar främst, att möjligheterna till samordning med den militära organisationen kan väntas medföra relativt små administrations- och personalkostnader. Å andra sidan torde det ligga i sakens natur att graden av utnyttjande härvid måste bli jämförelsevis låg, eftersom flygvapnet icke torde ha möjlighet att använda helikoptrarna för kommersiella och liknande ändamål, som faller utanför det militära verksamhetsområdet. Från flygförvaltningens sida har för övrigt uttalats, att ej heller den civila räddnings- och undsättningstjänsten är en uppgift, som bör åvila flygvapnet. Vidare bör beaktas, att helikoptern är ett förhållandevis nytt flygmedel, som är stätt i snabb utveckling, och att förbättrade typer kan väntas bli tillgängliga inom en snar framtid. Det synes därför fördelaktigt att icke nu behöva binda sig för viss helikoptertyp utan att kunna uppskjuta detta avgörande till en senare tidpunkt, då större erfarenhet nåtts om den lämpligaste helikoptertypen.

Till förmån för förslaget att genom stödjande av ett enskilt företag skapa förutsättningar för en helikopterflygtjänst talar i första hand, att räddnings- och undsättningstjänsten härvid kan förenas med kommersiella flyguppdrag. Härigenom beredes icke endast möjlighet att tillgodose andra statliga och enskilda behov av helikopterflygning, utan den sålunda ökade flygfrekvensen torde i sin tur åtminstone så småningom medföra sänkning av flygkostnaderna per timme, vilket kan lända även räddningsflyget till fördel. Vad som anföres mot detta alternativ är framför allt, att ett ensidigt stödjande av ett enskilt företag skulle sätta det i en privilegierad ställning, som skulle kunna bereda andra företag på området konkurrenssvårigheter. Det bör dock observeras, att i dagens läge endast ett företag i landet bedriver flygning med helikoptrar, nämligen Ostermans Aero Aktiebolag, och att det torde vara ovisst, huruvida de av Aktiebolaget Lapplandsflyg berörda planerna på att anskaffa en helikopter kan komma att bli förverkligade. Ett stödjande av den av Ostermans bolag bedrivna helikopterverksamheten skulle medföra den ytterligare fördelen, att en till sina grunddrag redan existerande organisation omedelbart kunde ställas till förfogande och den samlade praktiska erfarenheten av helikopterflygning inom landet nyttiggöras.

Efter vägande mot varandra av de båda alternativ, som sålunda synes kunna ifrågakomma, har jag stannat för att föreslå, att räddnings- och undsättningstjänsten med helikopter tills vidare och i den mera begränsade omfattning, jag i det följande ämnar förorda, säkerställes genom stöd åt Ostermans Aero Aktiebolag. Att garantier för en ständig beredskap med helikopter i fråga om räddnings- och undsättningstjänsten i varje fall inom vissa områden icke kan erhållas utan statligt stöd torde framgå av vad förut anförts.

Såsom jag i det föregående berört, måste de ekonomiska villkoren för flygning med helikoptrar verka inskränkande på möjligheterna att med statsmedel bekosta en på helikoptrar baserad räddningstjänst. Det synes mig också tillrådligt att gå fram med försiktighet, när det gäller att stödja ett så förhållandevis nytt flygmedel som helikoptern, vars praktiska användbarhet ännu icke är i alla avseenden prövad. Jag är därför icke beredd att förorda, att staten f. n. engagerar sig i en helikopterverksamhet, som täcker alla de områden i riket, där behov av helikoptrar för räddnings- och undsättningsändamål skulle kunna anses föreligga. I stället föreslår jag, att till en början en mera försöksbetonad verksamhet kommer till stånd, inom vilken erfarenheter kan samlas för en eventuell framtida utbyggnad av helikopterflygtjänsten. Tills vidare torde denna verksamhet böra inskränkas till en helikopterstation. De nordligaste delarna av riket med sina stora ödemarksområden, svagt utvecklade kommunikationsförbindelser samt ofta besvärliga väderleksförhållanden får anses i främsta rummet vara i behov av helikopterflyg för räddnings- och undsättnings-

tjänst. Då härjämte förutsättningarna torde vara mycket små att utan statligt stöd driva ett ekonomiskt lönsamt helikopterflyg för tillgodoseende av andra statliga och enskilda behov i dessa trakter, föreslår jag, att den ifrågavarande helikoptern stationeras i Norrbottens län.

För Stockholms skärgårds del finnes en räddnings- och undsättnings-tjänst med helikopter redan anordnad på grund av avtal mellan Stockholms läns landsting och Ostermans Aero Aktiebolag. Enligt vad bolaget upplyst, har under år 1953 utförts ett trettiotal ambulansflygningar med denna helikopter om tillhoppa cirka 40 flygtimmar. Då bolagets totala beställningsomfång inom Stockholms-distriktet nämnda år angivits till 800 å 900 flygtimmar, synes vissa förutsättningar finnas för bolaget att även utan särskilda stödåtgärder från statens sida fortsätta helikopterflygverksamheten inom detta område. Jag räknar därför med att helikopter, som vid behov kan anlitas även för räddningsuppdrag, kommer att finnas tillgänglig inom detta område för framtiden.

För flygningar i övre Norrland har Ostermans Aero Aktiebolag f. n. en helikopter placerad i Kiruna. Jag är icke beredd att nu taga ställning till frågan om helikoptern i fortsättningen bör vara stationerad därstädes eller på annan plats inom Norrbottens län. Denna fråga synes få avgöras efter ytterligare samråd med länsstyrelsen i länet, luftfartsstyrelsen och bolaget. Jag förutsätter dock, att helikoptern skall förläggas på en ort, där garageringsutrymme för densamma utan särskilda kostnader för statsverket kan ställas till förfogande antingen av flygvapnet eller genom vederbörande kommuns försorg. Vidare bör stationeringsorten väljas så, att radioförbindelse med denna kan hållas under flygningarna.

Den typ av helikopter, som bolaget f. n. använder, Bell 47, är tresitsig, och den sjuke kan placeras i en täckt bår utanför kabinen. Båren har förbindelse med kabinen, varigenom den sjuke kan lämnas viss vård under transporten. Särskild anordning för uppvärmning av bårutrymmet finns anordnad. Helikoptern är försedd med radioutrustning och kan förses med vinsch för upptagning av nödställda utan landning. Utan förnyad bränslepåfyllning kan helikoptern flyga cirka 400 kilometer, varigenom dess aktionsradie, med erforderlig säkerhetsmarginal, begränsas till 160 kilometer. Verksamhetsområdet kan emellertid utvidgas betydligt genom att extrabränsle medföres under utflygningen att användas under återfärden och genom utläggande av bränsledepåer på lämpliga platser. Enligt uppgift från bolaget har sådana depåer redan utlagts på några platser i Norrbottens län och depånätet kommer att ytterligare utvidgas, om avtal med staten kommer till stånd.

Vad flygförvaltningen anfört om frekvensen av hårt väder i fjälltrakterna, som gör en större typ av helikopter önskvärd eller nödvändig, bör enligt vad jag inhämtat icke uppfattas så, att Bell-maskinen ej kan flyga under dylika vindförhållanden, utan endast att den för vissa speciella

räddningsuppdrag, där landning ej kan ske, t. ex. upptagande av nödställda från fartyg under storm, är mindre lämplig eller i undantagsfall oanvändbar. Från flygförvaltningen har jag inhämtat, att den ifrågavarande helikoptertypen kan flyga under nästan vilka väderleksförhållanden som helst och att den bl. a. prövats i en vindstyrka av 33 sekundmeter. Såvitt jag kunnat finna, uppfyller typen därför de krav, som för flertalet situationer kan komma att ställas på en helikopter i räddningstjänst. Även om en större helikoptertyp måhända bör eftersträvas i framtiden, anser jag därför, att den typ, bolaget f. n. förfogar över, tills vidare bör godtagas.

I princip delar jag luftfartsstyrelsens uppfattning, att statligt stöd åt enskild flygverksamhet i första hand bör lämnas i form av ökade beställningar på flygtid. Särskilt i Norrland synes emellertid statliga myndigheters behov av flygningar med helikopter vara så ringa, att något verkamt stöd åt Ostermans Aero Aktiebolag ej kan nås på denna väg. Om bolaget skall kunna hålla en helikopter placerad i övre Norrland för räddningstjänst utan att lida direkta förluster härvid, synes det i nuvarande läge vara nödvändigt att bolaget tillerkännes ersättning därför i särskild ordning. Denna ersättning kan betraktas som vederlag för bolagets beredskaphållning. Det är emellertid i statens intresse, att bolaget vid sidan av räddningstjänsten kan utnyttja helikoptern för andra flygningar i så stor utsträckning som möjligt, då förutsättningarna att kunna minska de fasta kostnaderna för räddningstjänsten härigenom ökas. De statliga myndigheter, för vilkas verksamhet det är lämpligt att kunna utnyttja helikoptern och vilka förfogar över medel för ändamålet, bör sålunda äga möjlighet att, i den mån räddningstjänst ej lägger hinder i vägen härför, anlita helikoptern.

Det avtalsutkast, som flygförvaltningen efter förhandlingar med bolaget framlagt, avseende räddnings- och undsättningstjänsten i Norrland, innebär i huvudsak följande. Staten skall för varje helikopterstation gälda en fast avgift till bolaget av 167 000 kronor per år. Härjämte skall staten erlægga ett pris av 160 kronor för varje uttagen flygtimme. Vidare skall enligt närmare angivna grunder utgå vissa övertidsersättningar, ersättning för bolagets självkostnader för extra personal, om flygtidsfördelning eller beredskaphållning påfordrar insättande av sådan personal, m. m. Avgifterna inkluderar alla kostnader för helikopter med utrustning, besättning, drift, underhåll, reparation etc., ingående i bolagets kalkyler, vilka skall hållas tillgängliga för av vederbörande länsstyrelse utsedd auktoriserad revisor för granskning. I den mån helikoptern ej utnyttjas av länsstyrelsen, skall bolaget äga rätt att efter överenskommelse i varje särskilt fall använda helikoptern för egna flygningar. I sådana fall skall den fasta avgiften minskas i förhållande till den tid bolaget disponerar helikoptern. Denna skall av bolaget hållas i den beredskap, som överenskommes mellan länsstyrelsen och bolaget. Övriga statliga och kommunala myndigheter

och institutioner skall efter överenskommelse med länsstyrelsen äga beställa flygningar med tillämpning av villkoren i avtalet. Detta skall gälla ett år. Sker ej uppsägning senast en månad före avtalstidens utgång, förlänges avtalet automatiskt med ett år.

I huvudsak finner jag mig kunna godtaga villkoren i det berörda avtalsutkastet. Den föreslagna bestämmelsen, att den fasta avgiften skall minskas med visst belopp för de tider bolaget disponerar helikoptern för egna flygningar, anser jag dock mindre lämplig. Dels synes den ägnad att minska stimulansen för bolaget att vid sidan av räddningstjänsten och övriga flygningar för statens räkning utföra flygningar åt enskilda intressenter, dels torde kontrollen från länsstyrelsens sida av bestämmelsens tillämpning bli besvärlig och förorsaka onödig omgång. Vid de överläggningar, som inom departementet förts med bolaget, har bolagets representanter förklarat sig villiga att nedsätta den fasta avgiften enligt avtalet med ett belopp, som svarar mot vad bolaget kunde väntas bli skyldigt återbära enligt den berörda klausulen. Nämda belopp har ansetts kunna för det första året beräknas till 27 000 kronor. För egen del anser jag detta förslag vara avgjort att föredraga. Jag förordar således, att den fasta avgiften nu bestämmes till 140 000 kronor och att i gengäld den ifrågavarande bestämmelsen utgår ur avtalet. I detta sammanhang vill jag kraftigt understryka, att bolagets övriga flygningar icke får inkräkta på effektiviteten av räddningstjänsten och att det därför måste fordras, att sådana flygningar omedelbart avbrytes, om helikoptern alarmeras för ett räddningsuppdrag.

Med hänsyn till att den fasta avgiften är att betrakta såsom ersättning till bolaget för beredskapshållning, synes bolaget böra bestrida eventuella kostnader för extra personal, om flygtidsfördelning eller beredskapshållning påfordrar insättande av sådan. Vid förhandlingarna med bolaget har överenskommit, att bestämmelsen i avtalsförslaget om att bolaget skall erhålla ersättning för dylika kostnader skall utgå.

Jag tillstyrker, att avtalet slutes för ett år, i förevarande fall för budgetåret 1954/55. Däremot anser jag icke lämpligt, att avtalet automatiskt skall förlängas att gälla efter avtalstidens utgång, om det icke uttryckligen uppsagts. I stället föreslår jag, att avtalet automatiskt skall upphöra att gälla, såvida icke överenskommelse träffats om förlängning. Innan nytt avtal slutes, bör särskilt beaktas om detta kan anses lämpligt med hänsyn till andra företags konkurrensintressen.

Beträffande detaljerna i avtalsförslaget torde Kungl. Maj:t, eller efter Kungl. Maj:ts bemyndigande länsstyrelsen i Norrbottens län, få göra de jämkningar, som må finnas lämpliga, t. ex. i fråga om eventuella avdrag å den fasta avgiften vid längre tids force majeure. Härjämte torde det få ankomma på Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet att meddela närmare föreskrifter rörande avtalets tillämpning, såsom tillvägagångssättet vid alarmering av helikoptern, beredskapshållning m. m.

Det avtalsutkast, som avsetts skola läggas till grund för överenskommelser mellan myndigheter och bolaget vid helikopterflygningar i övriga delar av riket, har jag icke funnit anledning att närmare granska. Med motsvarande justeringar, som jag föreslagit beträffande avtalet för övre Norrland, och härav föranledda nedsättningar av de fasta avgifterna synes det dock i huvudsak godtagbart som principutkast.

Med hänsyn till att den av mig föreslagna räddnings- och undsättnings-tjänsten med helikopter får en relativt begränsad omfattning och närmast blir att betrakta som en försöksverksamhet, synes det tillrådligt, att flygvapnets ambulansflygorganisation åtminstone tills vidare bibehålles obeskuren. Jag förordar alltså, att ambulansflygplanen i Hägernäs och Luleå samt på Frösön även i fortsättningen skall stå till förfogande. För övre Norrlands del medför detta, att en viss valfrihet kan uppkomma mellan att anlita helikoptern eller flygplanet i Luleå för sjuktransporter. Jag förutsätter, att, när hänsyn till den sjuke icke lägger hinder i vägen härför, det alternativ väljes, som från fall till fall bedömes ställa sig för statsverket ur ekonomisk synpunkt fördelaktigast. Erfarenheterna från Stockholms län, där ambulansflygningar f. n. sker både med flygplan och helikopter, tyder på att några större friktioner icke behöver befaras.

Statskontoret har utgått från att ersättning för nyttjande av helikoptern skall lämnas, vid sjuktransporter av vederbörande landsting och eljest av den myndighet, som anlitar flygtjänsten. Vad särskilt gäller sjuktransporterna bekostas ambulansflygningarna i Norrland f. n. helt av statsmedel. Det synes ur denna synpunkt inkonsekvent att tillämpa en annan kostnadsfördelning vid anlitan av helikoptern. Härtill kommer, att landstingen i och med sjukförsäkringsreformens genomförande fr. o. m. år 1955 till största delen kommer att avkopplas från befattningen med bidrag till sjuktransporter, vilka överflyttas på sjukkassorna. Med hänsyn till de påfrestningar, som sjukförsäkringslagen kan befaras komma att medföra för lokalsjukkassorna i övre Norrland, kan icke förordas, att dessa kassor betungas jämväl med transportkostnader för helikopterflygning. Jag anser mig därför böra föreslå, att sjuktransporter med helikoptern i Norrland i sin helhet skall bekostas av statsmedel. Vid räddnings- och undsättningsflygningar i övrigt lärer det icke kunna ifrågakomma annat än att statsverket skall svara för de därmed förenade kostnaderna i den mån det icke finnes någon enskild, mot vilken krav på ersättning skäligen kan riktas.

Däremot bör, såsom jag i det föregående framhållit, kostnaderna för anlitan av helikoptern för andra ändamål än räddnings- och undsättningstjänst bestridas av beställaren, även då denne är statlig myndighet.

Med den av mig föreslagna ordningen för bestridande av kostnaderna för sjuktransporter med helikopter förlorar den av föreningen för helikopterflygets främjande gjorda framställningen om statsbidrag för ändamålet aktualitet.

Vad angår medelsbehovet för helikopterflygningarna för budgetåret 1954/55 kan några säkra beräkningar icke göras, då det är ovisst i vilken omfattning helikoptern behöver anlitas för räddnings- och undsättningsflygningar. Det synes dock icke sannolikt, att flygtiden kommer att överstiga 100 timmar. Kostnaden för flygtidsersättningar skulle sålunda kunna uppskattas till 16 000 kronor. Härtil kommer kostnaden för övertidsersättningar m. m. enligt avtalet. Sistberörda kostnader torde icke komma att uppgå till några mera betydande belopp. Jag beräknar 4 000 kronor för ändamålet. Inberäknat den fasta avgiften, 140 000 kronor, skulle således för räddnings- och undsättningstjänsten med helikopter i övre Norrland erfordras (16 000 + 4 000 + 140 000) 160 000 kronor.

Såsom tidigare berörts, har under förslagsanslaget till Sjuktransporter med flygplan för innevarande budgetår beräknats 25 000 kronor för utförande av sjuktransporter med helikopter vid sådana tillfällen, när flygning med flygvapnets ambulansflygplan icke lämpligen kan ske. För att i fortsättningen vid behov kunna anlita helikopter för sådana transporter inom de delar av landet, som ej kan draga nytta av den föreslagna helikoptertjänsten i övre Norrland, förordar jag, att visst belopp beräknas här för även för nästa budgetår. Medelsbehovet uppskattar jag till 10 000 kronor.

Totalt skulle således för helikopterflygningar erfordras 170 000 kronor. Medlen torde böra anvisas under ett särskilt anslag av förslagsanslags natur å driftbudgeten under elfte huvudtiteln. Anslaget synes i riksstaten böra uppföras under rubriken Understödande av helikopterflyg.

Vad slutligen angår medelsbehovet för flygvapnets ambulansflygorganisation har jag icke annat att erinra mot flygförvaltningens anslagsberäkning än att beloppet, med hänsyn till vad jag nyss anfört vid beräkning av anslaget till Understödande av helikopterflyg, kan minskas med 25 000 kronor, avseende ambulansflygningar med helikopter. Anslaget till Sjuktransporter med flygplan bör sålunda upptagas med (116 000—25 000) 91 000 kronor eller avrundat 90 000 kronor.

Hemställan.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels godkänna de av mig föreslagna grunderna för understödande av helikopterflyg,

dels ock under elfte huvudtiteln för budgetåret 1954/55 anvisa

1) till *Sjuktransporter med flygplan* ett förslagsanslag av 90 000 kronor samt

2) till *Understödjande av helikopterflyg* ett förslagsanslag av 170 000 kronor.

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

Ur protokollet:

Barbro Åslund.

Bilaga 1.

Flygförvaltningens utkast till avtal.

Mellan (Myndigheten) och Ostermans Aero AB, Stockholm, (Ostermans) har träffats följande avtal.

§ 1.

Ostermans förbinder sig att mot beställning i varje särskilt fall under en tid av ett år, räknat från undertecknandet av detta avtal, i den utsträckning Ostermans helikoptrar äro tillgängliga, utföra flygningar för (Myndighetens) räkning med helikopter av typ Bell 47, försedd med erforderlig utrustning.

Beställning sker enligt följande:

Taxiflygning.

Flygning under 1—4 dygn beställes senast tre dagar före flygnings påbörjande.

Flygning under fem dygn eller mera beställes senast sju dagar före flygnings påbörjande.

Ostermans åtagande att utföra beställda flygningar gäller med reservation för eventuellt mellankommande hjälpflygningar, vilka ha företrädesrätt.

§ 2.

Besättning, som utgöres av en förare och en mekaniker med gällande certifikat, ställes till förfogande av Ostermans. Besättningen skall vara godkänd av (Myndigheten).

§ 3.

(Myndigheten) betalar Ostermans för under detta avtal fallande flygningar enligt följande:

1. För beställning omfattande enstaka flygning (taxiflygning)
Kronor 500: — per flygtimme
2. För beställning omfattande minst ett (1) dygn

Fast avgift	Kronor	750: — per dygn jämte
driftkostnad	Kronor	200: — per flygtimme
3. För beställning omfattande minst fem (5) dygn i följd

Fast avgift	Kronor	700: — per dygn jämte
driftkostnad	Kronor	200: — per flygtimme
4. För beställning omfattande minst tio (10) dygn i följd

Fast avgift	Kronor	650: — per dygn jämte
driftkostnad	Kronor	200: — per flygtimme
5. För beställning omfattande minst tjugo (20) dygn i följd

Fast avgift	Kronor	575: — per dygn jämte
driftkostnad	Kronor	200: — per flygtimme

6. För beställning omfattande minst en (1) månad (= 30 dygn) i följd
- | | | | |
|--------------|--------|----------|----------------|
| Fast avgift | Kronor | 15 000:— | per mån. jämte |
| driftkostnad | Kronor | 200:— | per flygtimme |
7. För beställning omfattande minst ett halvt ($\frac{1}{2}$) år (= 180 dygn) i följd
- | | | | |
|--------------|--------|----------|-----------------------------|
| Fast avgift | Kronor | 85 000:— | per $\frac{1}{2}$ -år jämte |
| driftkostnad | Kronor | 160:— | per flygtimme |
8. För beställning omfattande minst ett (1) år (= 360 dygn) i följd
- | | | | |
|--------------|--------|-----------|----------------|
| Avgift | Kronor | 167 000:— | per år jämte |
| driftkostnad | Kronor | 160:— | per flygtimme. |

Som flygtid räknas den tid, som helikoptern befinner sig i luften. Flygtiden avrundas till närmaste 5-min.-period. Del av flygtimme ersättes med $\frac{1}{12}$ av timpriset för varje 5-min.-period.

Vid flygningar enligt ovan inräknas även i beställningen den tid, som åtgår för transport av helikopter till och från verksamhetsområdet.

Ostermans äger vidare uppbära ersättning i följande fall:

- a) vid bortovaro från ordinarie stationeringsort: traktamentsersättning per besättningsmedlem enligt följande:
- | | | |
|--------------|-------|------------------|
| 0 — 6 timmar | | Ingen ersättning |
| 6 — 12 » | | Kronor 12:50 |
| 12 — 24 » | | Kronor 25:— |
- b) vid flygningar utöver ordinarie tjänstetid: övertidsersättning till besättning i enlighet med gällande avtal mellan Ostermans och dess personal.
- c) Vid flygningar, som påfordra transport av helikopter jämte utrustning och besättning: Ostermans självkostnader för besättningens resor (II kl), frakter, lastnings- och lossningskostnader.
- d) Om flygtidsfördelning eller beredskapshållning påfordrar insättning av extra personal ersättning för Ostermans självkostnader härför (löner, traktamentskostnader, resekostnader m.m.).

Betalning erlägges månadsvis i efterskott mot av Ostermans utställd faktura i 2 ex.

Ovanstående avgifter äro baserade på kostnadsläget den 1/6 1953. Därest detta kommer att avsevärt ändras under avtalstiden, skola förhandlingar kunna upptagas om justering av avgifterna i motsvarande grad.

§ 4.

Därest Ostermans under en tidsperiod av mera än två dygn i följd, beroende på i § 15 angivna orsaker (force majeure), är förhindrad att ställa helikopter till förfogande, utgår ej fast avgift för överskjutande antal dygn. Är orsaken ej att betrakta som force majeure, utgår icke fast avgift för något av de dygn, varmed flygningen har försenats.

§ 5.

I § 3 angivna avgifter inkludera alla kostnader för helikopter med utrustning, besättning, drift, underhåll, reparation etc. ingående i Ostermans kalkyler, vilka skola vara tillgängliga för av (Myndigheten) utsedd auktoriserad revisor för kostnadsgranskning.

§ 6.

I den mån helikoptern ej utnyttjas av (Myndigheten), äger Ostermans rätt att efter överenskommelse med (Myndigheten) i varje särskilt fall an-

vända helikoptern för egna flygningar. I sådana fall skall i § 3 angiven fast avgift minskas med belopp svarande mot det antal dygn/timmar, Ostermans disponerar helikoptern. Vid Ostermans disposition av helikoptern för egna flygningar under sön- och helgdagar samt helgdagsaftnar minskas dock icke — med nedannämnt undantag — den fasta avgiften.

Har (Myndigheten) minst sju dagar i förväg meddelat Ostermans, att helikoptern ställes till Ostermans förfogande, minskas den fasta avgiften med belopp svarande mot hela den tid — med undantag av infallande sön- och helgdagar samt helgdagsaftnar — Ostermans sålunda har att disponera helikoptern oberoende av om Ostermans därunder utnyttjar helikoptern eller ej.

Ställes helikoptern till Ostermans förfogande under mera än sju dagar i följd, skall dock även för med tidsperioden sammanfallande sön- och helgdagar samt helgdagsaftnar den fasta avgiften minskas.

§ 7.

(Myndigheten) påtager sig intet ansvar för skador å helikopter med utrustning, som användes för flygning enligt detta avtal, ej heller för skada tillskyndad besättning eller tredje man.

§ 8.

(Myndigheten) skall äga rätt att när som helst, helt eller delvis, annullera beställd flygning ävensom avbryta påbörjad flygperiod.

Annullering av beställd taxifygning sker utan kostnad för (Myndigheten).

Annullering senast fjorton (14) dagar före beställd flygperiods påbörjande sker utan någon kostnad för (Myndigheten). Sker annullering vid tidpunkt, som ligger mindre än fjorton (14) dagar före flygperiods påbörjande, erlägger (Myndigheten) 50 % av den del av fasta avgiften, som faller på den annullerade periodtiden, dock högst kronor 7 500: — för varje särskilt fall.

Vid avbrytande av påbörjad flygperiod erlägger (Myndigheten) — utöver upplupen driftkostnad — dels så stor del av den fasta avgiften, som svarar mot den av (Myndigheten) disponerade periodtiden, dels en avbrytningsavgift, som utgår med 50 % av den del av fasta avgiften, som faller på den annullerade periodtiden, dock högst kronor 7 500: — för varje särskilt fall.

§ 9.

Om helikopter på grund av haveri eller annan anledning blir funktionsoduglig, förbinder sig Ostermans, på egen bekostnad och inom kortast möjliga tid, att — vilket som sker snabbast — antingen iordningställa den samma eller ställa om möjligt likvärdig helikopter till (Myndighetens) förfogande på villkor i övrigt enligt detta avtal.

§ 10.

Helikoptern skall av Ostermans hållas i den beredskap, som överenskommes mellan (Myndigheten) och Ostermans.

§ 11.

Över verkställda flygningar skall föras flygbesked, som för varje flygtillfälle bestyrkes av föraren och av (Myndigheten) utsedd representant.

Flygbeskedet skall innehålla uppgift om tidpunkt för start och landning samt flygtidens längd, angiven i timmar och minuter.

§ 12.

Det åligger i § 2 nämnd besättning att ställa sig till efterrättelse de direktiv, som av (Myndighetens) representant på uppdragsorten meddelas, såvida dessa icke av helikopterföraren ur flygsynpunkt bedömas utförbara, olämpliga eller för helikopter och besättning riskabla.

§ 13.

(Myndigheten) svarar för att lämplig uppställningsplats för helikoptern, hangar eller uppvärmt garage ställs till förfogande.

§ 14.

Skulle till följd av force majeure beställd flygning hindras, försvåras eller försenas, fritager Ostermans sig från allt ansvar härför.

Såsom force majeure anses bl. a. arbetskonflikter, militärinkallelser och varje annat hinder att erhålla arbetskraft, krig, blockad, avspärning, politiska oroligheter, statsingripande av olika slag såsom beslag, export- och importförbud, ävensom vägrade licenser från olika myndigheters sida, eldsvåda, otjänlig väderlek och andra naturhinder, maskin- och andra skador, brist på transportmedel eller trafikrubbingar vid järnväg, hamnar eller andra trafikinstitutioner, försenade fartyg eller andra transportmedel, utebliven, felaktig eller försenad leverans från Ostermans leverantörer eller andra förhållanden, likgiltigt av vilken art, som ligga utom Ostermans kontroll och som påverka Ostermans möjligheter att fullgöra sina förpliktelser enligt detta avtal.

§ 15.

Detta avtal gäller ett år från undertecknandet. Uppsägning av avtalet skall ske senast en månad före avtalstidens utgång. Skulle så ej ske, förlänges avtalet varje gång med ett år i sänder.

§ 16.

Tvister angående tolkning och tillämpning av detta avtal skola hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt gällande lag.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 1953

Stockholm den 1953
Ostermans Aero Aktiebolag

Bilaga 2.

Flygförvaltningens utkast till avtal.

Mellan Länsstyrelsen i län (Länsstyrelsen) och Ostermans Aero AB, Stockholm, (Ostermans) har träffats följande avtal.

§ 1.

Ostermans förbinder sig att under en tid av ett år, räknat från under-tecknandet av detta avtal, hålla en helikopter av typ Bell 47, försedd med erforderlig utrustning, inom län för utförande av hjälp-flygningar.

§ 2.

Besättning, som utgöres av en förare och en mekaniker med gällande certifikat, ställes till förfogande av Ostermans.

§ 3.

Länsstyrelsen betalar Ostermans för ovannämnda flygningar enligt följande:

- a) En fast avgift av Kr. 167 000: — per år (= 360 dygn).
- b) En avgift av Kr. 160: — per uttagen flygtimme.
Som flygtid räknas den tid, som helikoptern befinner sig i luften. Flygtiden avrundas till närmaste 5-min.-period. Del av flygtimme ersättes med $\frac{1}{12}$ av timpriset för varje 5-min.-period.
- c) Vid bortovaro från ordinarie stationeringsort; traktamentsersättning per besättningsmedlem enligt följande:

0 — 6 timmar	Ingen ersättning
6 — 12 »	Kronor 12: 50
12 — 24 »	Kronor 25: —
- d) Vid flygning utom ordinarie tjänstetid; övertidsersättning till besättningen i enlighet med gällande avtal mellan Ostermans och dess personal.
- e) Vid flygningar, som påfordra transport av helikopter jämte utrustning och besättning; Ostermans självkostnader för besättningens resor (II klass), frakter, lastnings- och lossningskostnader.
- f) Om flygtidsfördelning eller beredskapshållning påfordrar insättning av extra personal; ersättning för Ostermans självkostnader härför (löner, traktamentskostnader, resekostnader m. m.).

Betalning erlägges månadsvis i efterskott mot av Ostermans utställd faktura i 2 ex. Ovanstående avgifter äro baserade på kostnadsläget den $\frac{1}{6}$ 1953. Därest detta kommer att avsevärt ändras under avtalstiden, skola förhandlingar kunna upptagas om justering av avgifterna i motsvarande grad.

§ 4.

Därest Ostermans under en tidsperiod av mer än två dygn i följd, beroende på i § 13 angivna orsaker (force majeure), är förhindrad att ställa

helikopter till förfogande, utgår ej den fasta avgiften för överskjutande dygn. Är orsaken ej att betrakta som force majeure, utgår icke fast avgift för något av de dygn, varmed flygningen har försenats.

§ 5.

I § 3 angivna avgifter inkludera alla kostnader för helikopter med utrustning, besättning, drift, underhåll, reparation etc., ingående i Ostermans kalkyler, vilka skola vara tillgängliga för av Länsstyrelsen utsedd auktoriserad revisor för kostnadsgranskning.

§ 6.

I den mån helikoptern ej utnyttjas av Länsstyrelsen, äger Ostermans rätt att efter överenskommelse i varje särskilt fall använda helikoptern för egna flygningar. I sådana fall skall i § 3 angiven fast avgift minskas med belopp svarande mot det antal dygn/timmar Ostermans disponerar helikoptern.

§ 7.

Länsstyrelsen påtager sig intet ansvar för skador å helikopter med utrustning, som används för flygning enligt detta avtal, ej heller för skada tillskyndad besättning eller tredje man.

§ 8.

Om helikopter på grund av haveri eller annan anledning blir funktionsoduglig, förbinder sig Ostermans, på egen bekostnad och inom kortast möjliga tid, att — vilket som sker snabbast — antingen iordningställa den samma eller ställa om möjligt likvärdig helikopter till Länsstyrelsens förfogande på villkor i övrigt enligt detta avtal.

§ 9.

Helikoptern skall av Ostermans hållas i den beredskap, som överenskommes mellan Länsstyrelsen och Ostermans.

§ 10.

Över verkställda flygningar skall flygbesked föras, som för varje flygtillfälle bestyrkes av föraren och av Länsstyrelsen utsedd representant. Flygbeskedet skall innehålla uppgift om tidpunkt för start och landning samt flygtidens längd, angiven i timmar och minuter.

§ 11.

Det åligger i § 2 nämnd besättning att ställa sig till efterrättelse de direktiv, som av Länsstyrelsens representant på uppdragsorten meddelas, såvida dessa icke av helikopterföraren ur flygsynpunkt bedömas utförbara, olämpliga eller för helikopter och besättning riskabla.

§ 12.

Länsstyrelsen svarar för att lämplig uppställningsplats för helikoptern, hangar eller uppvärmt garage, ställs till förfogande.

§ 13.

Skulle till följd av force majeure beställd flygning hindras, försvåras eller försenas, fritager Ostermans sig från allt ansvar härför.

Såsom force majeure anses bl. a. arbetskonflikter, militärinkallelser och varje annat hinder att erhålla arbetskraft, krig, blockad, avspärning, politiska oroligheter, statsingripande av olika slag såsom beslag, export- och importförbud, ävensom vägrade licenser från olika myndigheters sida, eldsvåda, otjänlig väderlek och andra naturhinder, maskin- och andra skador, brist på transportmedel eller trafikrubbingar vid järnväg, hamnar eller andra trafikinstitutioner, försenade fartyg eller andra transportmedel, utebliven, felaktig eller försenad leverans från Ostermans leverantörer eller andra förhållanden, likgiltigt av vilken art, som ligga utom Ostermans kontroll och som påverka Ostermans möjligheter att fullgöra sina förpliktelser enligt detta avtal.

§ 14.

Övriga statliga eller kommunala myndigheter och institutioner skola jämväl efter överenskommelse med Länsstyrelsen äga beställa flygningar med tillämpning av villkoren i detta avtal.

§ 15.

Detta avtal gäller ett år från undertecknandet. Uppsägning av avtalet skall ske senast en månad före avtalstidens utgång. Skulle så ej ske, förlänges avtalet varje gång med ett år i sänder.

§ 16.

Twister angående tolkning och tillämpning av detta avtal skola hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt gällande lag.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 1953 Stockholm den 1953
För Länsstyrelsen i län Ostermans Aero Aktiebolag