



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1943: 12
FÖRSVARSDÉPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

STATLIGA ÅTGÄRDER FÖR STÖDJANDE
AV DEN PRIVATA MOTORLÖSA FLYGNINGENS
OCH MODELLFLYGNINGENS UTVECKLING

AVGIVET AV

1942 ÅRS FLYGUTREDNING

S T O C K H O L M

1 9 4 3

Statens offentliga utredningar 1943

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med författnings- och organisationsförslag för genomförande av ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m. m. Beckman, 321 s. K.
2. Flyttningssättningssakkunniga. Betänkande med förslag till författningar angående ersättning för flyttningsskostnad. Marcus, 156 s. FI.
3. 1941 års familjebeskattningssakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade grunder för familjebeskattningen. Marcus, 170 s. FI.
4. Utredning rörande skogsnäringens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringens bärkraft. 3. Skogsbrukets transportfrågor: Vägar och järnvägar. Idun, 260 s. Jo.
5. Utredning rörande polismäns anslutning till politiska ytterlighetsriktningar m. m. Norstedt, 40 s. S.
6. Utredning och förslag angående pappersformaten inom statsförvaltningen. Beckman, 116 s. H.
7. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 1. Hygieniska förutsättningar för skolarbetet. Av U. Hjärne. Idun, 66 s. E.
8. Betänkande angående levnadskostnadsindex. Norstedt, 147 s. FI.
9. Utredning och förslag angående statsbidrag till daghem och lekskolor m. m. Beckman, 99 s. S.
10. 1940 års civila byggnadsutredning. Betänkande 1. Förslag till ändringar i Kungl. Maj:ts byggnadsstadga samt till föreskrifter rörande planläggning och utförande av byggnad för vissa vårdanstalter och folktandpolikliniker. Beckman, 80 s. K.
11. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 4. Förslag till åtgärder för textil-forskningens ordnande. Heggström, 82 s. H.
12. Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modell-flygningens utveckling. Beckman, 77 s. Fö.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivna utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1943: 12
FÖRSVARSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

STATLIGA ÅTGÄRDER FÖR STÖDJANDE
AV DEN PRIVATA MOTORLÖSA FLYGNINGENS
OCH MODELLFLYGNINGENS UTVECKLING

AVGIVET AV

1942 ÅRS FLYGUTREDNING

STOCKHOLM 1943
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[451 43]



STATENS OFFENTLIGA BOKHUS
FÖR FÖRSTÄMMANDE

BETÄNKANDE ÅR 1881

STATIGA ÅTGÄRDER FÖR STÖDLANDE
AV DEN PRIVATA MOTORLÖSA FLYGNINGENS
OCH MODELLFLYGNINGENS UTVECKLING

1881 ÅRS FÖRSTÄMMANDE

H. A. LARSEN
FÖRSTÄMMANDE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till statsrådet och chefen för försvarsdepartementet</i>	5
Avd. I. Frågan om statsunderstöd åt privatflygningen från och med budgetåret 1939/40	7
1. 1937 års civilflygutredning	7
2. Anslagsfrågan under budgetåren 1939/40—1941/42	8
3. Uttalanden i frågan i samband med 1942 års försvarsbeslut	13
4. Utredningsuppdraget	14
Avd. II. Privatflygets nuvarande ställning m. m.	16
1. Den statliga tillsynen över privatflyget	16
Luftfartsmyndigheten	16
Vissa av luftfartsmyndigheten utfärdade bestämmelser	17
2. Privatflygets organisation	19
3. Privatflygverksamheten	22
4. Privatflygets ekonomiska förhållanden	26
5. Flygindustrien	27
Avd. III. Utredningens yttrande	29
I. Privatflygets värde för försvaret	29
II. Utredningens förslag	31
A. Grundläggande principer för statsunderstöd	31
B. Det statsunderstödda privatflygets organisation	35
C. Utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget	41
D. Detaljförslag jämte kostnadsberäkningar	43
1. Centralorganisationen	43
2. Rikssegelflygskolan	44
a. Kapitalinvesteringar	44
b. Engångsanskaffning av materiel	47
c. Årliga kostnader	48
3. Bidrag till flygklubbarnas verksamhet	54
a. Engångsanskaffning av materiel m. m.	55
b. Årliga kostnader	57
4. Diplompremier	57
E. Angående tiden för genomförandet av utredningens förslag samt anslagsfrågor	58

	Sid.
Utredningens hemställan.....	62
Särskilt yttrande av förste kanslisekreteraren Å. Wirseen.....	63

Bilagor.

1. Förteckning över godkända civila landflygplatser	69
2. Förteckning över till KSAK anslutna flygklubbar	70
3. Förslag till avtal mellan Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Kungl. svenska aeroklubben (KSAK) angående driften av rikssegel- flygskolan å Ålleberg	71
4. Bilagor till kostnadsberäkningarna	73

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Försvarsdepartementet.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1942 uppdrog statsrådet och chefen för försvarsdepartementet åt undertecknade, ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. G. F. Vougt, generalsekreteraren i svenska aeroklubben, översten i flygvapnets reserv H. G. H. Enell, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen E. C. R. Ljungberg, överstelöjtnanten vid generalstabskåren K. G. H. Kring, överstelöjtnanten vid flygvapnet K. J. A. Silfverberg samt förste kanslisekreteraren i kommunikationsdepartementet A. Wirseen att verkställa utredning rörande understödjande av privatflyget, därvid åt undertecknad Vougt tillika uppdrogs att i egenskap av ordförande leda utredningens arbete. Till sekreterare åt utredningsmännen utsågs förste amanuensen i försvarsdepartementet K. G. Linden.

Med vederbörligt tillstånd har utredningen, som antagit benämningen 1942 års flygutredning, för fullgörande av sitt uppdrag företagit studieresor såväl inom landet som till Finland. Sålunda ha inom landet studiebesök avlagts vid segelflygskolan å Älleberg samt vid enskilda flygklubbar i Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Göteborg, Varberg, Halmstad och Malmö ävensom vid de två segelflygplanindustrierna aktiebolaget Flygplan och aktiebolaget Flygindustri. Under studiebesöket i Finland ha erfarenheter rörande det finska privatflyget inhämtats genom sammanträffanden med representanter för Finlands Luftvärnsförbund och Aeroklubben i Finland samt genom besök vid den finska segelflygskolan i Jämsijärvi.

Efter remiss har utredningen den 28 september 1942 avgivit underdånigt utlåtande över framställning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om understöd till segelflygverksamheten.

Vidare har utredningen i anledning av remisser från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens arbetsmarknadskommission avgivit yttranden över två särskilda framställningar från svenska aeroklubben till arbetsmarknads-

kommissionen om bidrag av statsmedel till fortsatt utbyggnad såsom kommunalt beredskapsarbete av anläggningarna för skoldrift vid Alleberg samt en framställning från chefen för flygvapnet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om ändring av åldersgräns för erhållande av diplompremie.

Efter slutfört utredningsarbete får utredningen härmed vördsamt överlämna härvid fogade betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling.

Av undertecknad Wirseen avgivet särskilt yttrande överlämnas härjämte.

Stockholm den 23 februari 1943.

A. VOUGT.

H. ENELL.

C. LJUNGBERG.

H. KRING.

K. J. A. SILFVERBERG.

A. WIRSEEN.

K. G. Linden.

Avd. I. Frågan om statsunderstöd åt privatflygningen från och med budgetåret 1939/40.

1. 1937 års civilflygutredning.

Under förarbetena till och i samband med genomförandet av 1936 års försvarsordning framhölls från såväl 1930 års försvarskommissions som Kungl. Maj:ts och riksdagens sida angelägenheten av att frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma gjordes till föremål för särskild utredning. Genom beslut den 7 maj 1937 bemyndigade Kungl. Maj:ts chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga att inom departementet biträda med en utredning av denna fråga. De sakkunniga, vilka antogo benämningen *1937 års civilflygutredning*, avgåvo den 29 oktober 1938 betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatflygningens utveckling i Sverige (Statens offentliga utredningar 1938: 39).

I sitt betänkande lämnade civilflygutredningen till att börja med en kort översikt över privatflygningens tidigare utveckling och organisation samt vissa för luftfart gällande bestämmelser. Till denna översikt torde få hänvisas för redogörelsen i det följande för privatflygets nuvarande ställning m. m.

I fråga om privatflygets betydelse för det allmänna berörde civilflygutredningen först vissa områden av civil karaktär, inom vilka privatflyget hade eller kunde tänkas få vissa uppgifter att lösa. Utredningen ansåg emellertid, att ett starkt utvecklat privatflyg därjämte hade en väsentlig betydelse ur försvarsberedskapssynpunkt. Det vore sålunda av största vikt för flygvapnet att äga tillgång till ett tillräckligt antal väl utbildade privatflygare, vilka på kortast möjliga tid kunde utbildas till militärflygare för ersättande av avgången av flygare vid krigsförbanden. Ett utvecklat privatflyg medförde vidare ett ökat antal flygplan, vilka av flygvapnet kunde tagas i anspråk vid mobilisering för utbildning av nya flygare, samt bidroge till att främja den inhemska flygindustrin. Även för andra delar av riksförsvaret än flygvapnet kunde privatflyget emellertid vara till gagn; särskilt syntes det vara av vikt för luftförsvaret att för den betydelsefulla utbildningen av personal till luftbevakning och luftvärnstjänst äga tillgång till privatflygare med privata flygplan, vilka kunde utföra målflygning.

Civilflygutredningen konstaterade, att privatflyget dittills icke nått den omfattning, som erfordrades för tillgodoseende av de angivna allmänna synpunkterna, och ansåg det nödvändigt, att staten i lämplig form lämnade sitt stöd till en utveckling av privatflyget i önskvärd omfattning. Utredningen fann följande åtgärder ur allmänna intressesynpunkter motiverade, nämligen stödjande av en rationell utbildning av ett lämpligt antal personer årligen till kompetens för internationellt privatflygarcertifikat (A: 2), en fortsatt central

utbildning årligen av ett begränsat antal privatflygare, avsedd att göra dem kompetenta för mera krävande civil flygning samt öka deras användbarhet för militär flygtjänst, flygplananskaffning för skoländamål samt träningsflygning i viss omfattning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet.

Civilflygutredningens förslag avsåg uteslutande stödjande av motorflygningen. Beträffande segelflygningen uttalade utredningen, att densamma syntes kunna tillmätas betydelse även såsom en förberedelse för motorflygning. Genom att utövarna av denna art av flygning i stor utsträckning själva byggde flygplanmaterielen erhöles de, förutom hantverksfärdighet, en viss kännedom om grunderna för flygplans konstruktion och byggsätt. Vidare syntes den praktiska träningen i segelflygning kunna antagas vara till viss nytta för den segelflygare, som sedermera ägnade sig åt motorflygning, varjämte flygning med högvärdiga segelflygplan, utrustade med blindflygningsinstrument, bibringade segelflygaren en erfarenhet rörande användningen av dylika instrument, som kunde vara honom till gagn vid flygning med motorflygplan. Då civilflygutredningen enligt sina direktiv hade att taga sikte närmast på utvecklingen av den motoriserade privatflygningen, ansåg sig utredningen emellertid kunna föreslå understöd till segelflygningen allenast under förutsättning, att en föregående segelflygutbildning kunde antagas medföra en förkortad och därmed förbilligad utbildning för motorflygning. På denna punkt hyste utredningen tveksamhet. Med hänsyn jämväl till att segelflygningen i jämförelse med motorflygningen vore förenad med små kostnader och behovet av statligt stöd åt segelflygningen därför icke vore lika framträdande som i fråga om motorflygningen, ansåg sig utredningen icke böra förorda, att för det dåvarande — innan mera klarhet vunnits rörande segelflygningens omedelbara betydelse för motorflygningen — något direkt statsunderstöd lämnades segelflygningen. Utredningen förutsatte, att segelflygningen även utan dylikt stöd skulle kunna nå en i och för sig önskvärd utveckling. Utredningen ansåg sig nämligen ha anledning antaga, att de privata organisationer — i första hand svenska aeroklubben och till denna anslutna lokala flygklubbar — som dittills stött segelflygningen och visat intresse för dess utveckling, jämväl i fortsättningen skulle verksamt stödja densamma.

En av utredningens ledamöter var bland annat på denna punkt av skiljaktig mening i det han förklarade sig icke kunna dela majoritetens uppfattning, att svenska aeroklubben och dess lokala flygklubbar skulle utan statens medverkan kunna ekonomiskt stödja segelflygutbildningen i vårt land. Det syntes denne ledamot skäligt, att ett statligt bidrag lämnades till såväl engångsanskaffning av viss segelflygmateriel, erforderliga byggnader och utrustning m. m. som till årliga driftkostnader för segelflygorganisationen och därmed sammanhängande utbildningsverksamhet.

2. Anslagsfrågan under budgetåren 1939/40—1941/42.

Ett på civilflygutredningens betänkande grundat förslag till understöd åt privatflyget framlades för 1939 års riksdag i propositionen nr 80. Depar-

tementschefen anförde därvid, bland annat, att de av civilflygutredningen åberopade civila skälen till stöd för ett statligt understödjande av privatflyget icke i och för sig kunde motivera, att staten lämnade något mera avsevärt ekonomiskt stöd åt utbildningen av privatflygare. Endast sedd i sammanhang med den indirekta nytta för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kunde anses äga, syntes en dylik stödverksamhet kunna ifrågasättas. På de skäl som civilflygutredningen i sistnämnda hänseende åberopat ansåg departementschefen åtgärder böra vidtagas från statens sida för att främja utbildningen av privatflygare i landet. I fråga om segelflygningen ansåg sig departementschefen, då viss tveksamhet syntes råda i fråga om segelflygningens betydelse för lösande av de uppgifter, som statens stöd åt privatflyget närmast toge sikte på, i anslutning till de av majoriteten inom civilflygutredningen anförda skälen icke kunna för det dåvarande förorda något bidrag till segelflygningens utveckling.

Vad beträffar de av civilflygutredningen föreslagna åtgärderna förklarade sig departementschefen av angivna skäl icke beredd att för det dåvarande framlägga förslag i fråga om inrättande av en central motorflygskola för utbildning av privatflygare. Utredningens förslag i övrigt biträdades i princip. Anslagsbehovet för budgetåret 1939/40 beräknades till 200 000 kronor, vilket belopp Kungl. Maj:t föreslog riksdagen att för nämnda budgetår anvisa till understöd åt privatflyget.

Sedan riksdagen (skrivelse 1939: 164) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag anvisat nämnda belopp, ställde Kungl. Maj:t genom beslut den 5 maj 1939 medlen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, att av styrelsen till angivna belopp användas till premier för förvärvande av A:2-certifikat och för fortsatt flygträning samt till bidrag för inköp av skolflygplan allt i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen angivna grunder.

Vid anmälan i 1940 års statsverksproposition av frågan om understöd åt privatflyget för budgetåret 1940/41 erinrade departementschefen, att vid flygvapnets flygreservskola, om vars inrättande preliminärt förslag samtidigt förelades riksdagen, förutsattes i första hand skola utbildas sådana personer, som förvärvat A:2-certifikat. Det vore därför av stor betydelse för skolans rekrytering, att staten alltså lämnade bidrag till den första grundläggande flyguthibldningen. Med hänsyn till att militära skäl — åtminstone för det dåvarande — finge anses avgörande för frågan om ett statligt stöd åt privatflyget, syntes vid sidan av flygreservskolan någon civil statlig skola ej vara erforderlig. I fråga om utbetalande av premier för genomgången flygutbildning förordade departementschefen vissa ändringar i förhållande till dittills tillämpade grunder, vilka ändringar ansågos nödvändiga för att åsyftat resultat med statsunderstödet skulle kunna vinnas. Sålunda föreslogs beträffande premien för A:2-certifikat en höjning av premiens belopp till 1 200 kronor samt en utsträckning av den till premie berättigade personkretsen till att omfatta manliga elever jämväl i åldrarna 25—29 år, i vilket sistnämnda fall premie dock skulle utgå med lägre belopp, eller 1 000 kronor. Vidare borde

till innehavare av A: 1-certifikat, vilken i övrigt uppfyllde fordringarna för erhållande av certifikatpremie, utgå premie med 450 kronor såsom bidrag till den kompletterande utbildningen till A: 2-certifikat. Premie för fortsatt flygträning föreslogs skola utgå med 650 kronor till personer, vilkas ålder icke överstege 32 år. Slutligen förordade departementschefen, att i anslaget jämväl för budgetåret 1940/41 inräknades ett belopp för bidrag till anskaffning av skolflygplan.

I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag anvisade riksdagen, under hänvisning till vad departementschefen föreslagit, för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag av 193 000 kronor till understöd åt privatflyget. Genom beslut den 24 maj 1940 ställde Kungl. Maj:t nämnda anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, att av styrelsen disponeras för därmed avsedda ändamål i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen angivna grunder.

I skrivelse den 12 augusti 1940 i anledning av framställning från svenska aeroklubben hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att styrelsen måtte för understöd åt segelflygningen få disponera ett belopp av 60 000 kronor av anslag, som anvisats under sjätte huvudtiteln till understöd av privatflyget. Styrelsen anförde därvid bland annat i huvudsak följande. De rådande krisförhållandena med därav föranledda inkallelser av lärarkrafter samt i all synnerhet bristen på drivmedel hade medfört, att motorflygningen icke kunnat organiseras och bedrivas i den omfattning, som varit avsedd vid statsunderstödet inrättande. Senare erfarenheter hade givit vid handen, att segelflygningen hade stort värde som förberedelse för utbildning till motorflygning samt att den vore ett effektivt medel för höjandet av flygintresset och flygkännedomen inom landet. Med hänsyn därtill syntes det styrelsen önskvärt, att staten ekonomiskt stödde utvecklingen av segelflygningen.

Med anledning av denna framställning underställde Kungl. Maj:t genom proposition 1940 U: 29 riksdagen frågan om ändrad disposition av de anslag, som anvisats till understöd av privatflyget. Föredraganden anförde därvid, att uppfattningen om segelflygningens betydelse syntes ha i viss mån ändrats under den tid som gått, sedan frågan om ett statligt stöd åt segelflygningen varit föremål för övervägande från statsmakternas sida, samt påpekade tillika, att segelflygningen vunnit omfattande ekonomiskt och annat stöd från statsmakternas sida i åtskilliga främmande länder. Statens stöd åt den privata motorflygningen hade, anförde föredraganden vidare, i huvudsak grundats på den nytta för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kunde anses äga. Då segelflygningen kunde anses utgöra en lämplig förberedande utbildning för blivande motorflygare, följde därav, att den också kunde vara till indirekt nytta för rekryteringen av militära flygare. Föredraganden funne därför skäl tala för att staten under rådande förhållanden genom ekonomiskt stöd främjade jämväl utvecklingen av segelflygningen.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen gjorda hemställan medgav riksdagen (skrivelse 1940 U: 39), att av de för budgetåren 1939/40 och 1940/41

anvisade anslagen till understöd åt privatflyget ett sammanlagt belopp av 60 000 kronor finge användas till understöd åt segelflygningen enligt grunder, som av Kungl. Maj:t bestämdes.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av given anledning framlagt plan över segelflygverksamheten och dess organisation ävensom förslag till grunder för användning av de för understöd åt segelflygningen sålunda tillgängliga medlen, ställde Kungl. Maj:t genom beslut den 6 december 1940 ifrågasvarande belopp av 60 000 kronor till styrelsens förfogande att disponeras dels till premier för förvärvande av segelflygdiplom, dels ock till statsbidrag till inköp av segelflygplan i huvudsaklig överensstämmelse med grunderna i den av styrelsen överlämnade planen. Denna plan har legat till grund för föreskrifter rörande den statsunderstödda segelflygverksamhetens organisation samt rörande villkoren för utbetalande av statsunderstödet, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedermera utfärdats. En närmare redogörelse för dessa föreskrifter lämnas i det följande under Avd. II. 1. »Den statliga tillsynen över privatflyget.»

Vid framläggandet av medelsäskandena för budgetåret 1941/42 upptog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till behandling en framställning från svenska aeroklubben om understöd för nämnda budgetår av såväl motor- som segelflyget.

Beträffande motorflyget föreslog styrelsen ingen ändring i då gällande grunder för understödet. Medel borde fortfarande anvisas för inköp av motorflygplan, så att den successiva förnyelsen av flygplanmaterielen kunde fortsätta. Ett förslag av aeroklubben, att statsanslag skulle utgå jämväl till anordnande av kurser för utbildning av flyglärare och flygmekaniker ävensom att de privata flygskolorna skulle erhålla särskilda skolbidrag för att möjliggöra ett fast anställande av dylik personal, fann sig styrelsen av anförda skäl för det dåvarande icke kunna tillstyrka.

I fråga om segelflygningen hade aeroklubben — under framhållande att erfarenheterna från ett flertal länder, främst Tyskland och Finland, visade, att tillgång till en eller flera centrala segelflygskolor vore en nära nog nödvändig förutsättning för att segelflygverksamheten skulle kunna ledas i banor, som garanterade en tillförlitlig och snabb utveckling — hemställt om statsbidrag till inrättande av en dylik central segelflygskola. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vitsordade, att en dylik skola skulle verksamt bidra till segelflygningens utveckling men fann det med hänsyn till kostnaderna mindre lämpligt att i det rådande statsfinansiella läget framlägga förslag i ämnet. Styrelsen ansåg det emellertid angeläget, att staten i en mera begränsad omfattning genom ekonomiskt stöd främjade utvecklingen av segelflygningen och förordade i sådant hänseende premier för avläggande av vissa prov samt bidrag till inköp av segelflygplan.

I 1941 års statsverksproposition framhöll departementschefen som skäl för ett av honom tillstyrkt fortsatt statligt stöd åt privatflyget särskilt, att de ökade utbildningsmöjligheter, som därigenom vunnes, syntes vara av viss be-

tydelse för rekryteringen till den dåmera inrättade flygreservskolan liksom även för bibehållande av flygskickligheten hos flygskolans elever, sedan dessa lämnat skolan. Departementschefen ansåg sig emellertid icke kunna förorda, att medel anvisades för segelflygningens utveckling, främst på den grund att, med utgående från att begränsade medel stode till förfogande, övervägande skäl talade för att de tillgängliga medlen bäst nyttiggjordes, därest de i sin helhet avsåges för en utbildning, som skedde direkt på motorflygplan. Departementschefen ansåg dock att, därest under det kommande budgetåret den motoriserade privatflygningen icke kunde ske i förutsatt omfattning på grund av exempelvis brist på drivmedel, hinder icke borde möta att av kommande anslag ett lämpligt avvägt belopp användes till stöd åt segelflygningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i övrigt tillstyrktes av departementschefen, som i enlighet därmed beräknade anslagsbehovet för budgetåret 1941/42 till 190 000 kronor.

Sedan riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, ställdes genom beslut den 25 april 1941 det anvisade anslaget av 190 000 kronor till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, att av styrelsen disponeras för därmed avsedda ändamål.

Sedermera gjorde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 14 oktober 1941 framställning om bemyndigande att disponera en å anslaget till understöd åt privatflygningen vid ingången av budgetåret 1941/42 förefintlig reservation av 113 200 kronor till understöd åt segelflyget. Som skäl därtill anförde styrelsen, att, då motorflygning under rådande förhållanden endast kunde bedrivas i mycket begränsad omfattning samt segelflygningen icke syntes utan statsunderstöd kunna nå önskvärd omfattning, det syntes angeläget, att staten lämnade fortsatt medverkan till segelflygets ändamålsenliga utveckling. Medlen föreslogos skola användas till utdelande av premier för A-, B- och C-diplom samt för segelflygcertifikat ävensom till bidrag till inköp av segelflygplan samt annan för segelflygning nödvändig materiel.

I anledning av framställningen bemyndigade Kungl. Maj:t den 30 oktober 1941 väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att av ifrågavarande anslag disponera ett belopp av högst 75 000 kronor att användas dels till diplom- och segelflygcertifikat, dels ock till bidrag till inköp av segelflygplan, allt i huvudsaklig överensstämmelse med av styrelsen framlagda förslag.

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

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

3. Uttalanden i frågan i samband med 1942 års försvarsbeslut.

Den inom försvarsdepartementet tillsatta utredningen rörande den fortsatta utbyggnaden och organisationen av landets försvarskrafter under den närmaste femårsperioden, *1941 års försvarsutredning*, anförde i sitt betänkande med förslag till plan för organisationsarbetet inom försvarsväsendet (Statens offentliga utredningar 1942:1, sid. 653) beträffande privat- och sportflygningen, att erfarenheterna från utbildningen inom flygvapnet av värnpliktiga flygförare (reservflygare) visat, att det underlag för utbildningen, som en flygtid av t. ex. 50 flygtimmar såsom privatflygare utgjorde, icke avsevärt inverkade på utbildningstidens längd. Privat- och sportflygningens största betydelse, anförde försvarsutredningen vidare, läge således icke i att den skapade reserver av flygförare för flygvapnet, utan i det förhållandet, att den verksamt bidroge till att sprida intresse för flygning över huvud taget inom vårt lands skilda delar. Ur flygvapnets synpunkt värdefullast vore därvid i första hand modell- och segelflygning samt byggverksamhet av olika slag, i andra hand motorflygning. Dessa former av civil- och sportflygning ökade förståelsen för flygvapnet och dess verksamhet samt gagnade dess rekrytering. På grund därav borde enligt försvarsutredningens mening privat- och sportflygningen stödjas av staten.

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

Vid framläggandet inför 1942 års riksdag av propositionen nr 210 angående den fortsatta utbyggnaden och organisationen av landets försvarskrafter uttalade *departementschefen* i denna fråga, att han i likhet med försvarsutredningen och *överbefälhavaren* ansåge privat- och sportflygningen vara av sådan betydelse ur militär synpunkt, att den borde stödjas av staten. Denna fråga liksom frågan om den civila flygverksamhetens ställning till flygvapnet tarvade emellertid särskild utredning, vid vilken borde övervägas bland annat frågan på vad sätt staten kunde tillgodogöra sig den civila flygverksamhetens insatser.

Tills vidare biträdde departementschefen förslag av försvarsutredningen att beräkna en regementsofficer ur flygvapnet ständigt tjänstgörande såsom assistent i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varigenom kontinuerlig kontakt skulle säkerställas mellan chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i frågor rörande flygsäkerhets-, signal- och väderlekstjänsterna på militära och civila flygplatser ävensom frågor, som avsåge utbildning, flygtränning, materielanskaffning m. m. inom privatflygningen, samt att den regementsofficer ur flygvapnet, som avsåges att tjänstgöra såsom chef för flygsektionen inom försvarsdepartementets kommandoexpedition, skulle under chefen för flygvapnet handhåva sambandet mellan flygvapnet och centralorganet för den egentliga sportflygningen, svenska aeroklubben.

Det *särskilda utskottet*, som av 1942 års riksdag tillsatts för behandlingen av bland annat förenämnda proposition nr 210, anförde i utlåtande, till vilket riksdagen anslöt sig, att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse — främst ur rekryteringssynpunkt — att denna flygverksamhet borde stödjas av staten. Formerna för detta stöd samt frågan om civilflygets ställning till chefen för flygvapnet borde, såsom departementschefen anförde, snarast utredas. Mot vad i övrigt av departementschefen i förevarande sammanhang anförts hade utskottet intet att erinra.

I fem inom riksdagen väckta *motioner* hade, med i huvudsak enahanda motivering — segelflygningens och modellflygningens betydelse för i första hand flygvapnet — hemställts om understöd åt privatflyget och inlösen av svenska aeroklubben tillhörig mark å Alleberg i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan omnämnda i skrivelsen den 30 oktober 1941 framlagda förslag. I anledning av dessa motioner anförde utskottet i särskilt utlåtande, som av riksdagen lämnades utan erinran, att utskottet ansåg sig icke kunna tillstyrka, att särskilda medel då anvisades för ifrågavarande ändamål, men att utskottet funne det angeläget, att den i propositionen nr 210 förordade utredningen av hithörande frågor snarast komme till stånd. Därvid syntes även förslaget om statsinlösen av mark å Alleberg böra upptagas till förutsättningslös prövning. Utskottet förklarade sig även utgå från att segelflygningen under det kommande budgetåret så långt möjligt skulle stödjas genom anlitande av reservationer å tidigare anslag till understöd åt privatflyget.

Efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har Kungl. Maj:t sedermera genom beslut den 9 oktober 1942 ställt ett belopp av 190 000 kronor, motsvarande i huvudsak vid ingången av budgetåret 1942/43 förefintlig reservation å anslaget till understöd åt privatflyget, till styrelsens förfogande att disponeras till premier för förvärvande av segelflygdiplom och segelflygcertifikat samt till statsbidrag till inköp av segelflygplan.

4. Utredningsuppdraget.

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

Föredragande departementschefen yttrade till statsrådsprotokollet i samband med tillkomsten av detta beslut — efter en redogörelse för vad i frågan tidigare förekommit — bland annat följande:

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

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

Av det anförda framginge, att utredningen ej borde avse trafikflyget med dess speciella problem; ej heller borde i detta sammanhang upptagas frågan om ändring i de former för samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten, som angivits genom ett Kungl. Maj:ts beslut den 17 oktober 1941.

Avd. II. Privatflygets nuvarande ställning m. m.

1. Den statliga tillsynen över privatflyget.

Luftfartsmyndigheten.

Föreskrifter rörande den civila flygverksamhetens utövande inom Sverige äro meddelade i Kungl. förordning den 26 maj 1922 om luftfart. Närmaste tillsynsmyndighet över den civila luftfarten — *luftfartsmyndigheten* — är enligt Kungl. kungörelse den 20 april 1928 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av nämnda förordning *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Enligt instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åligger det — i överensstämmelse med förutnämnda författningar — styrelsen att handlägga ärenden rörande den civila luftfarten.

Dessa ärenden omfatta bland annat:

kontroll över flygleder, flygplatser, flygmateriel och trafiksäkerheten (flygsäkerheten) vid luftfarten;

tillsyn över trafiksäkerhetens behöriga upprätthållande;

förvaltning av statsverket tillhöriga flygplatser, hjälplandningsfält, belysningsanordningar och övriga dylika anläggningar för luftfarten ävensom understöd åt privatflyget;

prövning av ansökan om godkännande av plats, som är avsedd att regelmässigt brukas till flygplats, och efter godkännande av sådan plats tillsyn över densamma; samt

utfärdande och övervakning av tillämpningen av bestämmelser för luftfarten.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handläggas samtliga luftfartsärenden av järnvägs- och luftfartsbyrån. Under byråchefen sorterar på luftfartsidan luftfartsinspektionen med luftfartsinspektören såsom föredragande, marktjänstavdelningen, byggnadsavdelningen, sekretariatet samt den gemensamma expeditionen. Inom luftfartsinspektionen handläggas alla flygmateriel och flygutbildningsfrågor samt haveriutredningar.

Under styrelsen sortera Malmö—Bulltofta flygplatsförvaltning, som jämväl omfattar ett distrikt inom södra Sverige, bestående av flygplatser och flygfyrar tillhörande de statliga luftfartslederna, samt Göteborg—Torslanda flygplatsförvaltning, till vilken likaledes hör ett förvaltningsdistrikt. Övriga av staten ägda eller förvaltade civila flygplatser och luftfartsanläggningar förvaltas direkt av luftfartsbyråns marktjänstavdelning.

Förteckning över godkända civila landflygplatser bifogas såsom *bilaga 1*.

Till de civila luftfartslederna hörande anläggningar bokföras ekonomiskt under den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvaltade luftfartsfonden, vilken tillkommit för redovisning av statens med den civila regelbundna lufttrafiken förenade tillgångar och skulder, inkomster och utgifter. Samtliga i fonden investerade tillgångar äro — utom vad avser mark samt statens aktie-

innehav i aktiebolaget Aerotransport — å fonden upptagna såsom helt avskrivna.

Under luftfartsbyrån sorterar likaledes den statliga flygsäkerhetstjänsten, som består av ett antal flygledare för flygsäkerhetstjänstens omhändertagande vid de större trafikflygplatserna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall vid handläggning av luftfartsärenden, som kunna beröra militär verksamhet under fred eller krig, i den mån så befinnes erforderligt, samråda med chefen för försvarsstaben och chefen för flygvapnet; vad beträffar ärenden, som endast beröra flygvapnet, eller rent flygtekniska frågor, dock endast med den senare.

Jämlikt särskilt beslut av Kungl. Maj:t är vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering byråchefen å järnvägs- och luftfartsbyrån jämte byråns luftfartsavdelningar ävensom den av styrelsen förvaltade markorganisationen med flygplatser, flygfyrar, personal och utrustning underställd *chefen för flygvapnet*. Byråchefen skall under chefen för flygvapnet fungera som luftfartsmyndighet.

Enligt av chefen för flygvapnet utfärdade bestämmelser skola under den tid förstärkt försvarsberedskap är anbefalld bland andra följande ärenden handläggas under chefen för flygvapnet, nämligen ärenden berörande civil flygutbildning och flygträning samt fördelning av statsbidrag till civilflygning, nyanläggning och utvidgning av civila flygplatser samt flygvapnets användning av anläggningar m. m., som lyda under luftfartsmyndigheten. I dessa ärenden sker antingen samråd med flygstabens utbildningsavdelning eller inhämtas chefens för flygvapnet direktiv.

Vissa av luftfartsmyndigheten utfärdade bestämmelser.

Med stöd av gällande författningar har luftfartsmyndigheten utfärdat föreskrifter för registrering och besiktning av luftfartyg, för civila flygplatser användande samt för civil flygning över svenskt område. Beträffande glid- och segelflygning ha bestämmelser i dessa hänseenden utfärdats den 18 december 1940, däri först definierats begreppen glid- och segelflygning samt glid- och segelflygplan.

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

Bestämmelserna innehålla vidare i huvudsak följande.

Tillverkning av glid- och segelflygplan är underkastad den kontroll luftfartsinspektionen föreskriver. Förare av segelflygplan skall innehava av luftfartsmyndigheten utfärdat certifikat för segelflygare. Plats som avses för utbildning i glid- och segelflygning skall vara godkänd av luftfartsinspek-

tionen. För start av glid- och segelflygplan avsedd anordning (bogserbil, motorvinsch m. m.) skall vara underkastad de föreskrifter och den kontroll luftfartsinspektionen föreskriver. Motordrivet flygplan, som är avsett för bogsering av glid- och segelflygplan skall vara för ändamålet särskilt godkänt.

För hållande av skola för utbildning i glid- och segelflygning erfordras särskilt tillstånd av luftfartsmyndigheten. Vid lämnandet av sådant tillstånd meddelas de föreskrifter, som äro erforderliga för rörelsens behöriga bedrivande. Lämnat tillstånd kan återkallas när helst anledning därtill föreligger. Inom glid- och segelflygutbildningen verksam personal, såsom gruppchef, flyginstruktör och byggleddare, skall vara av luftfartsinspektionen godkänd. I övrigt skall för glid- och segelflygning i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i författningarna är stadgat om luftfart.

Luftfartsmyndigheten har vidare den 18 december 1940 utfärdat kungörelse angående fordringar för erhållande av certifikat för segelflygare, i vilken närmare stadgas angående åldersgräns, giltighetstid, läkarundersökning, prov och deras utförande, teoretisk examen, förlängning av certifikatets giltighetstid samt kompletterande prov för tillstånd till bogsering efter motorflygplan m. m.

Av Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) meddelade bestämmelser för erövrande av aeroklubbens glid- och segelflygdiplom samt internationella segelflygmärken hava av luftfartsmyndigheten godkänts den 14 juni 1941 att tills vidare tillämpas.

En närmare redogörelse för fordringarna för erhållande av certifikat, diplom och märken lämnas i det följande under avsnittet »Privatflygverksamheten».

För den statsunderstödda segelflygverksamheten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 18 december 1940 utfärdat föreskrifter, grundade på den i det föregående omnämnda, av styrelsen framlagda planen över segelflygverksamheten och dess organisation. Enligt dessa föreskrifter skall den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten handhas av en av luftfartsmyndigheten godkänd chefsinstruktör, anställd av KSAK. Chefsinstruktören skall vara kompetent att handhava tekniska och flygpraktiska frågor. Han skall vid utövandet av sin verksamhet samarbeta med luftfartsinspektören.

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

För att segelflyggrupp skall kunna bedriva sin verksamhet skall den bland

annat förfoga över verkstadslokal med verktyg och materiel, övningsplats jämte förvaringsutrymme för materiel, glid- och segelflygplan samt startanordningar.

Övningsplats, glid- och segelflygplan samt startanordningar skola vara i vederbörlig ordning godkända.

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

Premier kunna utbetalas till manlig sökande med 60 kronor för A-diplom, 60 kronor för B-diplom, 120 kronor för C-diplom och 200 kronor för segelflygcertifikat.

Utbildningen skall hava försiggått vid godkänd segelflyggrupp.

För att sökande skall kunna ifrågakomma till erhållande av diplompremie skall han ha fyllt 15 men icke 30 år och ha deltagit i byggande eller reparation av glidflygplan med en arbetstid av 50 timmar för A-diplom, 100 timmar för B-diplom och 150 timmar för C-diplom.

Sökande till certifikatpremie skall för att kunna ifrågakomma till erhållande av premie hava fyllt 17 men icke 30 år.

Statsbidrag till inköp av segelflygplan kan utgå till KSAK med högst 80 % av inköpskostnaden. För att erhålla ifrågavarande bidrag skall KSAK till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna fullständiga uppgifter angående segelflygplanets konstruktion och tillverkning samt plan för flygplanets användning ävensom skriftligen förbinda sig

a) att under två år, räknat från dagen för statsbidragets utbetalande, väl underhålla och vårda flygplanet samt ersätta detsamma med annat vid eventuellt inträffade haverier,

b) att icke utan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande försälja eller avhända sig flygplanet samt

c) att hava anskaffat och inregistrerat flygplanet senast fyra månader efter den dag statsbidraget beviljats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Medgivande har lämnats KSAK att i viss omfattning sälja materiel, som anskaffats med bidrag av statsmedel, till underlydande flygklubbar, vilka därvid fått övertaga KSAK:s ovannämnda förbindelser till staten.

2. Privatflygets organisation.

Såsom under närmast föregående avsnitt anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskrivit, att den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten skall omhänderhavas av en av KSAK anställd chefsinstruktör, vilken vid utövandet av sin verksamhet skall samarbeta med luftfartsinspektören. Under det att skolorna för den civila motorflygutbildningen i fråga om tillsynen sorterat direkt under luftfartsmyndigheten, har alltså beträffande segelflygverksamheten KSAK inskjutits såsom mellan-

instans för handhavandet av ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten. Härigenom och genom sina insatser i övrigt till privatflygets befrämjande har KSAK kommit att intaga en dominerande ställning inom den statsunderstödda privatflygverksamheten.

Kungl. svenska aeroklubben härleder sitt ursprung ur svenska aeronautiska sällskapet, som stiftades 1900. Från 1906 har KSAK varit ansluten till Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Dess nuvarande organisation daterar sig från 1937, då KSAK i sig upptog svenska luftfartsförbundet. År 1938 anslöt sig KSAK till Internationale Studienkommission för den motorlosen Flug (ISTUS) i syfte att vinna närmare kontakt med utländskt segelflyg.

Enligt av KSAK antagna stadgar är dess uppgift att främja utvecklingen av svenskt civilt flygväsende och tillvarata dess intressen. Till förverkligande av denna uppgift söker KSAK att främja flygets användning såsom kommunikationsmedel och för sådant ändamål dels medverka till utvecklandet av erforderlig markorganisation, dels för KSAK:s medlemmar utverka förmåner vid flygning med privata flygplan såväl i Sverige som i utlandet, dels ock för medlemmar i utländska aeroklubbar underlätta flygning till och i Sverige, att medverka vid bildandet av klubbar för bedrivande av motor-, segel- eller modellflygning eller för studium av flygteknik samt att uppmuntra och stödja dylika klubbars verksamhet, att medverka till utbildningen av flygare och att utverka och förmedla myndigheternas stöd härför, att till vederbörande militära myndigheter lämna uppgifter och förslag, som kunna gagna privatflygets utnyttjande för landets försvar, samt att planlägga och uppmuntra privatflygets medverkan vid lösandet av samhällsnyttiga uppgifter (hjälpflyg) och att i detta syfte söka stöd hos och samarbeta med myndigheter och enskilda hjälporganisationer, i första hand svenska röda korset.

KSAK utgör riksorganisation för sådana inom svenskt civilflyg verksamma klubbar och andra sammanslutningar, vilka vunnit anslutning till KSAK (organisatoriska medlemmar). Individuellt medlemskap i KSAK tillkommer medlem i ansluten klubb samt direktansluten medlem, d. v. s. fysisk eller juridisk person, som vunnit direkt anslutning till KSAK.

Inom riksorganisationen kunna särskiljas den centrala ledningen och av denna direkt anordnade skolor och kurser (centralorganisationen) samt till KSAK anslutna flygklubbar och andra sammanslutningar (flygklubbarna).

Den centrala ledningen inom KSAK utövas enligt stadgarna av medlemmarna vid allmänt sammanträde (ordinarie årsmöte och extra sammanträde) samt av styrelse och verkställande utskott.

Rösträtt vid allmänt sammanträde tillkommer allenast organisatoriska medlemmar, vilka erhålla olika antal röster i förhållande till antalet medlemmar i sin organisation, dock äger varje organisation minst 1 och högst 10 röster.

Styrelsen har sitt säte i Stockholm. Den består av ordförande, utsedd genom val å allmänt sammanträde, fyra vice ordförande och tjugo övriga ledamöter, av vilka å ordinarie årsmöte halva antalet väljes för en tid av

två år, samt ordförandena i KSAK:s ständiga kommittéer. Vid val av styrelsen bör tillses att olika delar av landet samt flygutbildade medlemmar i KSAK bliva representerade. Styrelsen är beslutför, då minst tio av dess ledamöter äro närvarande.

Verkställande utskottet består av sex styrelseledamöter, utsedda av styrelsen.

För ändring av KSAK:s stadgar fordras beslut av två på varandra följande allmänna sammanträden med minst 30 dagars mellantid, varav det ena skall vara ordinarie årsmöte. Beslut om KSAK:s upplösning kan fattas endast på förslag av dess styrelse. För dylikt beslut kräves minst $\frac{2}{3}$ majoritet vid tvenne på varandra följande ordinarie årsmöten.

Verkställigheten av beslut, som fattas av allmänt sammanträde, styrelse och verkställande utskott, ankommer på en generalsekreterare, som till sitt förfogande har ett generalsekretariat.

Generalsekretariatet är uppdelat på sex avdelningar:

- A. Allmänna uppgifter och organisation.
- M. Motorflygärenden.
- S. Segelflygärenden.
- U. Modellflygärenden (ungdomsrörelse).
- I. Information, press, propaganda.
- K. Kassaärenden och medlemsbyrå.

Av dessa handhava avdelningarna M, S och U ärenden rörande ledning och kontroll av den aktiva flygverksamheten inom respektive flyggrenar.

För ledningen av var och en av avdelningarna svarar en avdelningschef.

Vid sidan av ovanstående organ finnas ständiga kommittéer, till vilka olika slag av frågor kunna hänskjutas för utredning.

De centralt anordnade skolorna och kurserna utgöras av segelflygskolan å Alleberg, byggleddarkurser, kurser för utbildande av glid- och segelflyginstruktörer samt modellflyginstruktörer ävensom kurser för ungdomsledare.

För att stimulera intresset för bildandet av lokala flygklubbar påbörjade KSAK 1937 en intensiv propaganda inom landet i form av utställningar, flygdagar, föredrag och filmföreläsningar. Intill 1940 inriktades propagandan huvudsakligen på motorflygningen, medan den motorlösa flygningen (glid- och segelflygningen) därefter samlat det största intresset.

Antalet till KSAK anslutna flygklubbar och medlemmar inom dessa vid utgången av vart och ett av åren 1937—1942 framgår av nedanstående sammanställning:

År	Flygklubbar	
	Antal	Ungefärligt medlemsantal
1937	41	3 500
1938	58	4 800
1939	67	5 300
1940	88	5 400
1941	98	5 400
1942	83	5 400

Förteckning över till KSAK nu anslutna flygklubbar bifogas (*bilaga 2*).

Uppsvinget inom segelflyget har ställt flygklubbarna inför problem, vilka varit svåra att lösa med de ringa erfarenheter inhemsk segelflygverksamhet hittills kunnat vinna. Resultatet av en under 1941—1942 verkställd undersökning av de anslutna flygklubbarnas resurser och förutsättningar gav KSAK anledning att genom en effektivare rådgivnings- och upplysningsverksamhet söka åstadkomma största möjliga enhetlighet i den lokala verksamheten vad angår såväl organisation som arbetsmetoder. I samma syfte har KSAK verkat för att flygklubbarna skola utforma sina stadgar i överensstämmelse med ett av KSAK utarbetat förslag till »Normalstadgar för flygklubb, ansluten till KSAK».

Enligt dessa normalstadgar är en flygklubbs uppgift i första hand att verka för flygsportens utveckling och popularisering genom att medelst upplysningsverksamhet väcka och vidmakthålla intresset för flygning, att till möjligast ringa kostnad utbilda flygare (motor-, segel- och modellflygare) och bereda flygutbildade medlemmar tillfälle att underhålla och förkovra förvärvad flygskicklighet, ävensom genom att i övrigt verka för flygets utveckling i enlighet med KSAK:s principer och stadgar. Klubben skall stå under ledning av en klubbstyrelse, som utses vid ordinarie årsmöte inom klubben. I avseende på den aktiva verksamheten indelas klubben i sektioner (motor-, segel- och modellflygsektion). Var och en av dessa sektioner skall stå under ledning av en sektionsstyrelse, som självständigt skall leda den praktiska flygverksamheten inom sektionen inom ramen för de direktiv och de anslag, som lämnats vid årsmöte. Sektionsstyrelse väljes av sektionen. Medlemskap i klubben kan vinnas av varje välfrejdad svensk man eller kvinna, bosatt inom klubbens verksamhetsområde, ävensom firmor och övriga juridiska personer inom samma område mot erläggande av föreskrivna avgifter. Medlemmarna indelas i seniorer, över 18 år, A-juniorer, mellan 15 och 18 år, samt B-juniorer, under 15 år. Rösträtt tillkommer varje medlem med 3 röster för senior, 2 för A-junior och 1 för B-junior. Beslut fattas med enkel majoritet utom beträffande ändring av stadgarna, varför fordras beslut av två på varandra följande sammanträden med minst 30 dagars mellantid, av vilka ett skall vara ordinarie årsmöte, samt beträffande klubbens upplösning, varom beslut kan fattas endast på förslag av klubbstyrelsen och med $\frac{2}{3}$ majoritet vid tvenne på varandra följande ordinarie årsmöten.

3. Privatflygverksamheten.

Egentlig sportflygning har under de senare åren bedrivits så gott som uteslutande inom till KSAK anslutna flygklubbar. Verksamheten har bestått i flygutbildning samt modell- och glidflygplanbygge vid klubbarna. I KSAK:s egen regi har drivits en tillfällig central motorflygskola samt en central segelflygskola på Alleberg ävensom anordnats kurser för flyginstruktörer inom olika verksamhetsgrenar samt för byggleddare och ungdomsledare.

Anslutningen till motorflygningen visade under åren närmast före

krigsutbrottet en stigande tendens. Under 1937 bedrevs motorflygning inom 12 klubbar, anslutna till KSAK. Antalet steg under 1938 till 19 klubbar, av vilka 7 hade permanenta flygskolor. Under 1939 utgjorde antalet klubbar med aktiv motorflygverksamhet 18. Krigsutbrottet medförde en avsevärd inskränkning av motorflygningen, framförallt beroende på restriktionsåtgärder vid tilldelning av drivmedel. En av krigsförhållandena betingad speciell verksamhet inom det privata motorflyget, nämligen målflygningar för försvarets räkning, påbörjades under 1939 och har under de senaste två åren varit den enda verksamhet som bedrivits inom motorflygningen. För skolverksamhetens räkning har KSAK:s centralorganisation under 1939 och 1940 inköpt sjutton skolflygplan varjämte ett dylikt plan erhållits såsom gåva.

Den tillfälliga centrala motorflygskolan upprättades i Eskilstuna år 1940. I samarbete med aktiebolaget Svensk flygtjänst anordnades samma år flygläro- och mekaniskurser på Stigtofta.

I enlighet med sina allmänna flygfrämjande uppgifter etablerade KSAK under 1937 samarbete med svenska röda korset för bedrivande av hjälpflyg.

Den motorlösa flygningen är inom vårt land av jämförelsevis sent datum. Det är först från 1937, då KSAK upptog denna flygverksamhet på sitt program, som den bedrivits i mera kontrollerade former. Under nämnda år påbörjades tillverkning av glidflygplan vid 17 till KSAK anslutna klubbar. Aktiv flygverksamhet påbörjades under 1938 och bedrevs då inom 8 lokala flygklubbar. Rörelsen omfattades redan från början med stort intresse men kunde på grund av ekonomiska svårigheter och brist på kvalificerad ledarpersonal icke i någon högre grad utvecklas. Sedan större erfarenheter på området vunnits och statsbidrag börjat lämnas jämväl till denna form av flygverksamhet, ha gynnsammare betingelser skapats för rörelsens vidareutveckling. Verksamheten har också under de senaste åren väsentligt utökats. Under 1941 bedrevs med vederbörligt tillstånd utbildning i glid- och segelflygning vid 18 lokala flygklubbar; under 1942 hade antalet stigit till 24.

Under 1938 anordnade KSAK en flyginstruktörskurs i Norrköping och en byggledarkurs i Västerås. Arbetet med att förse flygklubbarna med kvalificerad ledar- och lärarpersonal har därefter fortgått i ökad omfattning. Sålunda anordnades 1939 fyra instruktörskurser i Norrköping och under 1940 en byggledarkurs i Västerås och en i Halmstad samt en instruktörskurs i Stockholm. Även under 1941 och 1942 ha flyginstruktörs- och byggledarkurser i ökat antal ingått i segelflygets utbildningsprogram; sistnämnda år anordnades därjämte för första gången en ungdomsledarkurs. Inrättandet år 1940 av en befattning inom KSAK för en chefsinstruktör för segelflyget, vilket utgjorde villkor för utbetalande av statsunderstöd, har verksamt bidragit till att skapa enhetlighet inom verksamheten.

För att bereda möjligheter till hangflygning i anslutning till för segelflygning i övrigt lämplig terräng inköpte KSAK 1940 ett område å Alleberg i närheten av Falköping och anlade där en central segelflygskola, sedan en för ändamålet instiftad fond (Allebergsfonden) tillfört KSAK härför erforder-

derliga medel. Redan under det första verksamhetsåret utbildades på Alleberg omkring 200 elever. Under 1941 erövrades där 93 A-, 25 B- och 44 C-diplom, varjämte prov avlades för 5 Silver-C, den näst högsta internationella utmärkelsen inom segelflyget. Under 1942 har såsom kommunalt beredskapsarbete för Falköpings stad utförts vissa planeringsarbeten för startbanorna å Alleberg.

En sammanställning över antalet glid- och segelflygdiplom, som utfärdats före utgången av 1937 och under åren 1938—1942, ger en uppfattning om den motorlösa flygverksamhetens utveckling.

År	A	B	C	Summa
t. o. m.				
1937	31	11	5	47
1938	59	14	4	77
1939	73	32	9	114
1940	90	57	21	168
1941	297	127	57	481
1942	456	232	80	768
	1 006	473	176	1 655

Glid- och segelflygdiplom (A- och B- samt C-diplom) utfärdas av KSAK, segelflygcertifikat av luftfartsmyndigheten. Därjämte finnas två internationella segelflygmärken, silvermärke (Silver-C) och guldmärke (Guld-C).

Bestämmelser för erövrande av glid- och segelflygdiplom samt internationella flygmärken ha utfärdats av KSAK i enlighet med internationella bestämmelser och godkänts av luftfartsmyndigheten den 14 juni 1941 att tills vidare tillämpas.

Fordringarna för glid- och segelflygdiplom äro tämligen blygsamma. För glidflygdiplom A omfattar provet fem rakflygningar, vardera av minst 20 sekunders varaktighet, samt en rakflygning om minst 30 sekunders varaktighet och med landning varje gång inom en utprickad landningsbana av 20 meters bredd. Flygproven skola utföras inom en tidrymd av ett år. Fordringarna för glidflygdiplom B växla alltefter startmetoden. Fem flygningar skola utföras, vardera om minst 60 sekunders varaktighet. Med gummirepstart skall varje flygning utföras i en S-formig bana med en höger- och vänstersväng med vardera omkring 90° kursändring på angivna punkter i banan. Om bil- eller vinschstart kommer till användning, skall varje flygning utföras med svängar av sammanlagt 360° över en triangulär bana. Av flygningarna skola två utföras med vänstersväng och tre med högersväng. Samtliga flygningar skola avslutas med mållandning inom en cirkel med 25 meters radie. Även för flygproven till B-diplom gäller, att de skola vara utförda inom en tidrymd av ett år. Provet för segelflygdiplom C omfattar en segelflygning av minst 5 minuters varaktighet med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust.

Proven för de internationella segelflygmärkena omfatta, Silver-C en utställighetsflygning om minst 5 timmars varaktighet, en höjdflygning med

minst 1 000 meters höjdvinst och en distansflygning om minst 50 kilometers längd, och Guld-C en höjdflygning med minst 3 000 meters höjdvinst och en distansflygning om minst 300 kilometers längd.

Certifikat för segelflygare berättigar till förande av segelflygplan inom Sverige i enlighet med vissa i certifikatet angivna föreskrifter. Fordringarna för erhållande av certifikat för segelflygare äro angivna i en av luftfartsmyndigheten den 18 december 1940 utfärdad kungörelse. Fordringarna innefatta såväl praktiska prov som teoretisk examen. Före avläggande av praktiska prov skall aspiranten ha undergått läkarundersökning enligt av medicinalstyrelsen meddelade föreskrifter och därvid blivit godkänd. Som praktiska prov fordras fem segelflygningar, var och en av minst fem minuters varaktighet, med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust. Sammanlagda flygtiden skall uppgå till minst en timme. Samtliga landningar skola vara felfria. Vid varje landning skall flygplanet stanna inom ett avstånd av 50 meter från en före flygningen angiven punkt. Proven skola vara slutförda inom en tid av högst tre månader. Den teoretiska examen omfattar följande ämnen: elementär aerodynamik, glid- och segelflygplans konstruktion och skötsel, luftströmningar och deras betydelse för segelflygning, meteorologiens grundbegrepp samt praktisk kännedom om den svenska och den internationella luftfartslagstiftningen och om av luftfartsmyndigheten utfärdade föreskrifter, såvitt desamma beröra glid- och segelflygning. Minimålder för förvärvande av certifikat är 17 år. Längsta giltighetsperiod för certifikat är två år. För förlängning av giltighetstiden fordras minst tre segelflygningar med en sammanlagd flygtid av minst 30 minuter. Varje flygning skall hava minst fem minuters varaktighet med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust.

Modellflygverksamheten utgör den naturliga förberedelsen till all annan flygning och speciellt den motorlösa flygningen. Det har därför framstått såsom ett önskemål att kunna så fast som möjligt knyta densamma till flygverksamheten i övrigt. KSAK har sökt inlemma utövarna av modellflyg i sin organisation. Intresset inom landet för denna flyggren är mycket stort; antalet modellflygare har uppskattats till mellan 20 000 och 30 000. Bristen på medel till understöd åt verksamheten har emellertid hittills utgjort ett stort hinder för nämnda organisationsuppgift. Av till KSAK anslutna organisationer bedrevo i slutet av 1942, enligt tillgängliga uppgifter, 55 modellflyg med ett uppskattat medlemsantal av omkring 3 000. Sedan 1938 ha årligen anordnats modellflygtävlingar. 1942 anordnades för första gången en kurs för modellflyginstruktörer. Behovet av dylika instruktörer har dock härigenom icke kunnat tillnärmelsevis fyllas. Samarbete har inletts med landets slöjd- och yrkeslärare genom skolöverstyrelsen och slöjd- och yrkeslärarnas riksförbund i syfte att intressera dessa yrkeskategorier för lärarverksamhet inom modellflyget. Vidare har KSAK för att åstadkomma enhetlighet i utbildningen och för att förbilliga densamma påbörjat arbete på framställning av en serie standardmodeller. År 1939 instiftade

KSAK modellflygmärken i fyra valörer, järn, brons, silver och guld. Märkena utdelas för vissa utförda prestationer. Härigenom vinnes samtidigt en central registrering av de aktiva modellflygarna. Antalet årligen utdelade märken steg från 5 år 1939 till 754 år 1942. Under tidsperioden utdelades tillhoppa 1 593 märken av olika valörer.

Efter utländska förebilder baserades glid- och segelflygutbildningen här i landet redan från början på en jämsides bedriven byggverksamhet. Denna verksamhet omfattade till att börja med byggande av glid- och segelflygplan och ledde sitt ursprung huvudsakligen från en önskan att i möjligaste mån förbilliga materielanskaffningen. Emellertid visade det sig snart, att denna väg icke var framkomlig av rent byggnadstekniska skäl, enär de amatörmässigt utförda byggena ofta ej kunde ur säkerhetssynpunkt godkännas av luftfartsmyndigheten. Man fann sig för den skull, trots fördyringar, nödsakad slå in på den vägen, att fabriksstillverkade halvfabrikat till glidflygplan (s. k. byggsatser) anskaffades för flygklubbarnas räkning för att därefter under statlig kontroll sammansättas av flygklubbarna. Segelflygplan levereras däremot numera färdiga från segelflygplanindustrien.

Byggverksamheten är reglerad genom föreskrifter från luftfartsmyndigheten den 18 december 1940 samt från luftfartsinspektionen den 23 januari 1941. Detaljbestämmelser meddelas av KSAK, varjämte ritningar och arbetsbeskrivningar medfölja byggsatserna från fabriken.

4. Privatflygets ekonomiska förhållanden.

Förutom de direkta statsanslag, som ställts till förfogande för understöd åt privatflyget, har verksamheten under åren 1937—1941 kommit i åtnjutande av ekonomiskt stöd från statens sida dels i form av medel, utgörande överskott från den internationella luftfartsutställningen i Stockholm år 1936 (ILIS), lotterimedel och tipsmedel till ett sammanlagt belopp av 95 000 kronor, dels ock såsom ovan nämnts i form av kommunalt beredskapsarbete å Alleberg.

KSAK har av privatperson såsom gåva erhållit det hus i Stockholm, vari dess sammanträdes- och klubbrum ävensom sekretariat och kontorslokaler äro inrymda. För att finansiera den samfällda rörelsens drift och bestrida utgifterna för det centrala organ, på vilket det ankommer att planera, leda och övervaka verksamheten, är KSAK hänvisad till bidrag från enskilda samt medlems- och kursavgifter. Bidrag från enskilda ha erhållits genom insamlingar till fonder för speciella ändamål, donationer samt ett med vederbörligt tillstånd anordnat lotteri. En särskild form av bidrag till utbildningsverksamheten erhöill KSAK genom den 1938 instiftade s. k. flygfarbrorinstitutionen, vilken tillkom för att möjliggöra utbildning till motorflygare av ynglingar, som saknade medel att själva bekosta denna utbildning.

De likvida medlen i KSAK:s fonder uppgingo vid 1943 års ingång till 241 000 kronor, varav 173 000 kronor utgöra dispositionsfonder medan 68 000 kronor utgöra en bunden fond, varav allenast ränteavkastningen får dispo-

neras. Enligt av KSAK uppgjorda budgetberäkningar för 1943 kommer, därest täckning i form av frivilliga bidrag eller lotterimedel icke kunna erhållas under året, vid årsskiftet 1943/44 att av dispositionsfonderna återstå omkring 75 000 kronor.

Ett under 1942 anordnat tombolalotteri inbringade KSAK ett netto av i runt tal 79 000 kronor. I medlemsavgifter, vilka utgå efter vissa i KSAK:s stadgar fastställda normer från de direktanslutna och organisatoriska medlemmarna, tillfördes KSAK under samma år tillhoppa 67 354 kronor. Medlemsavgifterna användas uteslutande till finansiering av den s. k. huvudorganisationen inom KSAK, d. v. s. generalsekretariatet, tidskriften samt KSAK:s fastighet.

Kursavgifter uttagas för närvarande endast vid Allebergsskolan. Avgifterna hava för att ej alltför hårt tynga mindre bemedlade elever satts så låga, att underskott på skolverksamheten uppstått. Detta underskott har täckts ur KSAK:s fonder.

Flygklubbarna täcka sina utgifter för skol- och annan verksamhet ävensom för sekretariatets drift genom upptagande av års- (månads-) avgifter från medlemmarna samt kursavgifter av eleverna i anordnade flygkurser. Redan utbildade flygare erlägga vissa avgifter per flygning till täckande av därmed förenade kostnader.

I en hel del fall har även förekommit, att flygklubbar genom tillskott från lokala donatorer eller genom insamlingar, inkomster av flygdagar, utställningar o. d. kunnat förbättra sin ekonomi. För närvarande pågår en insamling inom så gott som samtliga Sveriges län till förmån för flygklubbarna inom respektive län.

Den målflygning för försvarets räkning, som vissa av landets flygklubbar under senare år utfört, har tillfört dessa klubbar vissa inkomster, vilka i första hand användas för underhåll av det bestånd av motorflygplan, som klubbarna med stora ekonomiska uppoffringar anskaffat före kriget. I de fall, där flygklubb bedriver flygning med såväl motorflygplan som motorlösa flygplan, torde man kunna förutsätta, att förevarande slag av inkomster även kommer den motorlösa flygningen till godo.

5. Flygindustrien.

Förutom industriföretag, som tillverka motorflygplan eller delar därtill, finnas för närvarande inom landet två företag för tillverkning av glid- och segelflygplan, nämligen aktiebolaget Flygindustri och aktiebolaget Flygplan. Aktiebolaget Flygindustri framställer de licensbyggda typerna Schulgleiter 38 (S. G. 38), ett glidflygplan, färdigbyggt eller i byggsats, och Weihe, ett högvärdigt segelflygplan, samt har därjämte för närvarande under konstruktion ett kombinerat skol- och högvärdigt segelflygplan. Aktiebolaget Flygplan tillverkar, likaledes på licens, typerna Grunau Baby, ett segelflygplan för skoländamål, och Kranich, ett tvåsitsigt segelflygplan. Produktionskapaciteten hos dessa två företag har hittills väl täckt privatflygets efterfrågan på flyg-

planmateriel. Under det senaste året ha företagen tagits i anspråk jämväl för tillverkning av flygplan till den utbildning i motorlös flygning, som påbörjats inom flygvapnet. Trots detta är, enligt uppgift, en sådan ökning av företagens kapacitet möjlig, att även en icke oväsentligt utvidgad privatflygverksamhets behov av materiel skall kunna tillgodoses.

Byggsatser jämte ritningar och arbetsbeskrivningar till modellflygplan ha under de senare åren saluförts av ett flertal firmor inom landet. I syfte att åstadkomma standardiserade s. k. nybörjartyper av modellflygplan har KSAK träffat överenskommelse med en av dessa firmor om tillverkning av byggsatser till tre dylika modeller, benämnda KSAK nr 1, nr 2 och nr 3. Planer föreligga jämväl på utarbetande av standardmodeller av mera högvärdig typ. Enär avsikten är att modellflygaren, sedan nybörjarstadiet passerats, skall utföra egna konstruktioner med eller utan ledning av redan befintliga mera högvärdiga typer, torde fabrikationen av material till modellflyget huvudsakligast komma att bestå i framställning av materialier för självbygge.

Avd. III. Utredningens yttrande.

I. Privatflygets värde för försvaret.

Ehuru såväl i försvarsutredningens betänkande som av statsmakterna i olika sammanhang ävensom i utredningens direktiv framhållits, att staten äger intresse av ett utvecklat privatflyg, anser sig utredningen vilja för egen del framhålla följande rörande privatflygningens värde för vårt försvar.

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

Privatflygets värde för flygvapnet utgöres således i första hand dels av dess obestridliga betydelse såsom allmänt intresseväckande faktor, dels av att det skapar ett urval av flygintresserad ungdom, varur vapnet kan hämta sin personal. Vad nu sagts om flygvapnet gäller för övrigt jämväl flygindustrien och det civila flyget i dess helhet. Även om således flygvapnet är den vapengren, som i första hand kan tillgodogöra sig de erfarenheter, som förvärfvas inom den privata flygverksamheten, äro dock dessa erfarenheter med hänsyn till den stora roll flygstridskrafterna spela i den moderna krigföringen naturligen av betydelse även för försvaret i övrigt. Så till exempel kan den kännedom om olika slag av flygplan samt deras uppträdande i stort, som privatflygaren med sitt allmänna flygintresse som regel förskaf-

far sig, bliva av stort värde vid tjänstgöring vid armén och marinen särskilt inom luftvärnet och luftbevakningen. Därest inom privatflyget undervisning i flygplanidentifiering inlägges i utbildningen, kommer detta värde att ökas.

Ett utvecklat privat motorflyg har emellertid betydelse för flygvapnet även därigenom att det medför en tillgång på skol- och övningsflygplan, vilka kunna tagas i anspråk vid mobilisering. Möjligheterna till motorflygning inom privatflygets ram giva även tillfälle för flygutbildad reservpersonal vid flygvapnet att i viss utsträckning vidmakthålla sin färdighet.

I den mån glid- och segelflyget utvecklas kan den efterfrågan på materiel, som därmed skapas, komma att stimulera produktionen av glid- och segelflygplan. Denna produktion kan, på det sätt 1937 års civilflygutredning vad beträffar motorflyget förutsatte, komma att bliva till gagn för flygvapnet och därutöver även för försvaret i dess helhet, i den mån nämligen motorlösa flygplan komma att tagas i anspråk för en transportflygorganisation. Det bör dock understrykas, att flygplan av de typer, som anlitas för den privata segelflygutbildningen, icke äro av den art och storleksordning, att de kunna användas för transportändamål inom försvaret.

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

Vad den nuvarande utbildningen i motorlös flygning beträffar är det givet, att den flygskicklighet, som kan förvärfvas genom den, i ännu mindre grad än vad fallet är beträffande motorflygutbildningen, kan komma militärflyget till direkt nytta. Målet för den militära flygutbildningen måste självfallet vara flygning med motor, bortsett från förore i motorlösa flygplan för transport, av vilka förore dock sannolikt kommer att krävas genomgången motorflygutbildning. I den mån emellertid utbildningen kan föras till en högre nivå än som med tillgängliga resurser hittills varit möjligt, kan den

komma att bliva till avsevärd nytta för flygvapnet därigenom, att den till för vapnet ett bättre urval än som eljest skulle stått till buds vid uttagning av personal för flygutbildning. Erfarenheterna ha nämligen visat, att den hittillsvarande utbildningen icke kunnat av flygvapnet betraktas som tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. En förutsättning för ett fullgott resultat av en mer kvalificerad privat flygutbildning är enligt utredningens mening, att chefen för flygvapnet tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielanskaffningsfrågor, vilket även är ägnat att tillgodose kravet på erforderlig enhetlighet.

I detta sammanhang vill utredningen jämväl upptaga till behandling den i utredningens direktiv berörda frågan om privatflygningen såsom ett intresse ur armésynpunkt med hänsyn till användningen av motorlösa flygplan som transportmedel. Enligt vad utredningen inhämtat befinner sig frågan om en transportflygorganisation för försvaret för närvarande under utredning av de militära myndigheterna. Det är därför för närvarande icke möjligt att med säkerhet bedöma, i vilken mån inom de närmaste åren några åtgärder kunna komma att vidtagas för att tillgodose behovet av en transportflygorganisation, eller i vilken omfattning motorlösa flygplan därvid kunna komma till användning. Därest bogserade glidflygplan skulle komma att ingå i en dylik organisation, skulle otvivelaktigt ett relativt stort antal glidflygplanförare komma att erfordras. Det kan antagas, att dessa förare i första hand kunna rekryteras bland personal inom flygvapnet, som genomgått flygutbildning men som icke ansetts lämplig för användning vid krigsförbanden eller av åldersskäl lämnat sådan tjänst. Med hänsyn till sannolikheten av en mycket stor efterfrågan på glidflygplanförare torde det vara riktigt att beakta även möjligheterna att direkt från den civila segelflygutbildningen hämta personal för att — sannolikt dock först efter en omfattande specialutbildning inom flygvapnet — i händelse av behov förstärka denna reservförarkader. Utredningen anser således, att den privata segelflygverksamheten kan komma att jämväl i detta avseende bliva av intresse för försvarsväsendet. För att segelflygutbildningen skall kunna i förevarande hänseende nyttiggöras synes det därför vara lämpligt att densamma så avpassas, att även ett eventuellt urval för fortsatt utbildning av förare av bogserade glidflygplan för transportändamål underlättas.

II. Utredningens förslag.

A. Grundläggande principer för statsunderstöd.

Av den redogörelse, som i det föregående lämnats för den privata flygverksamhetens utveckling och dess nuvarande läge, framgår, att verksamheten icke varit i stånd att själv bära de dryga kostnader dess utövande kräver. Den har emellertid kommit i åtnjutande av ett icke ringa stöd av en-

skilda gynnare samt delvis även från kommunalt håll. I sista hand har dess nuvarande omfattning uppnåtts tack vare det ekonomiska stöd, som statsmakterna under senare år lämnat. Utredningen har av skäl, vilka i det föregående även angivits, funnit, att ett väl utvecklat privatflyg i skilda hänseenden kan vara av sådant värde för försvaret, att det framstår som ett statligt intresse, att privatflyget ytterligare utvecklas. Det synes utredningen därför skäligt, att staten genom ekonomiskt stöd bidrager till att möjliggöra en dylik utveckling.

Principiellt måste samtliga verksamhetsgrenar inom privatflyget anses vara av sådan betydelse, att de böra stödjas. På grund av den rådande bristen på drivmedel är emellertid praktiskt taget all privat motorflygutbildning för närvarande nedlagd. Med hänsyn härtill och då det är vanskligt att bedöma, under vilka omständigheter det privata motorflyget kan komma att arbeta, sedan ändrade förhållanden inträtt, torde frågan om detsamma understödjande lämpligen böra ställas på framtiden. Utredningen utgår därför från att statligt understöd av privatflyget tills vidare bör avse allenast det motorlösa flygets och modellflygets verksamhet.

Den fortsatta utvecklingen av det motorlösa flyget bör enligt utredningens mening i första hand inriktas på sådana åtgärder, som öka möjligheterna för flygvapnet att bland segelflygarna erhålla ett i möjligaste mån lämpligt urval för flygvapnets rekrytering av flygande personal. Såsom förut framhållits utgör nämligen den utbildning, som hittills kunnat bedrivas inom segelflygverksamheten, icke en tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. En förbättrad rekryteringsbas kan enligt utredningens mening erhållas därigenom, att ett lämpligt antal segelflygare, som genomgått C-utbildning, beredes tillfälle att erhålla en kompletterande högre utbildning, som tillrättalägges på sådant sätt, att under utbildningens gång kan bedömas elevens lämplighet för antagning vid flygvapnet. För att ett tillfredsställande urval skall kunna skapas för denna högre utbildning måste flygverksamheten inom de lägre utbildningsstadierna givas en väsentligt större omfattning än för närvarande. Ehuru utredningen utgår från att bidrag i minst samma omfattning som hittills skall kunna påräknas från såväl enskilda som kommuner, torde emellertid den avsedda utvecklingen såväl kvantitativt som kvalitativt av det motorlösa flyget erfordra en avsevärd ökning av statens ekonomiska insatser. Statsunderstödet bör dock lämnas i sådana former, att det enskilda intresset icke avtrubbas.

Den av utredningen förordade högre utbildningen efter C-diplom bör omfatta fortsatt segelflygning samt därjämte visst mått av utbildning i instrumentflygning och i vissa avancerade manövrar. Till utbildning bör ifrågakomma segelflygare, som uppfylla för antagning till aspiranter eller värnpliktiga flygförare (reservförare) vid flygvapnet stadgade villkor i fråga om ålder. Denna utbildning — i det följande benämnd D-utbildning — bör för att lämna åsyftat resultat centraliseras till en för hela landet gemensam segelflygskola. Härigenom möjliggöres också för flygvapnet att utöva den kontroll över ut-

bildningen, som måste krävas för att ett från flygvapnets synpunkt godtagbart resultat skall kunna ernås. Med hänsyn till syftet med en sådan segelflygskola synas principiellt samtliga kostnader för densamma böra bestridas av statsmedel. Dessa kostnader hänföra sig till markförvärv, anläggning av start- och landningsbanor, byggnadsföretag, anskaffning av materiel för utbildningen samt årliga utgifter för skolans drift.

För att önskat antal segelflygare med D-utbildning skall kunna åstadkommas är det erforderligt, att staten lämnar bidrag till den förberedande glid- och segelflygutbildningen i sådan utsträckning, att verksamheten erhåller en omfattning, som möjliggör utbildning av tillräckligt antal elever i A-, B- och C-kurserna. Bidrag till denna lägre flygutbildning bör utgå enligt följande grunder.

En effektiv flygutbildning förutsätter, att tillgång finnes till fullgod utbildningsmateriel. Staten bör därför bidraga till kostnaderna för flygmateriel jämte viss för utbildningen nödvändig utrustning. Då det är av betydelse att den dyrbara materiel det här gäller på ett betryggande sätt förvaras, bör bidrag utgå jämväl till uppförande av hangarer.

Svårigheterna för privatflygningen att erhålla goda instruktörer och lärare ha hittills varit stora. Hos KSAK är anställd, förutom den i det föregående omnämnde chefsinstruktören för segelflyget, en assistent till denne. Dessa befattningar äro nödvändiga, om enhetlig ledning och övervakning av den decentraliserade flygutbildningen skall kunna åstadkommas. För att biträda chefsinstruktören vid ledningen och övervakningen av flygutbildningen på skilda orter i landet böra ett mindre antal — förslagsvis fyra — fast anställda instruktörer finnas till förfogande. Utredningen anser, att statsunderstödet bör omfatta jämväl löner åt sådana befattningshavare som de nu nämnda.

KSAK har vid skilda tillfällen anordnat centrala kurser för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna. Med hänsyn till att tillgången på goda instruktörer i tillräckligt antal utgör förutsättningen för en ur militär synpunkt godtagbar utbildning anser utredningen, att staten bör garantera, att sådana kurser årligen kunna anordnas. Statsbidrag bör därför utgå till kostnaderna för desamma.

Trots de bidrag, som enligt vad ovan angivits skulle komma att direkt eller indirekt utgå till den lägre flygutbildningen, måste man räkna med att flygklubbarna för sin utbildningsverksamhet komma att få vidkännas ganska höga kostnader. Dessa kostnader torde till huvudsaklig del få täckas av kursavgifter, som uttagas av eleverna. För att tillräckligt antal elever till den föreslagna D-utbildningen skall säkerställas är det nödvändigt, att till manliga elever i sådan ålder att de kunna komma i fråga till antagning vid flygvapnet utbetalas diplompremier såsom bidrag till kostnaderna för avlagda förberedande glid- och segelflygprov.¹

¹ I detta sammanhang kan anmärkas, att chefen för flygvapnet i skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 11 februari 1943 förordat, att nu gällande högsta åldersgräns för erhållande av utbildningspremier med hänsyn till en planerad sänkning av åldern för antagning till värnpliktiga flygförare sänkes från 30 till 20 år.

Modellflygverksamheten, vilken utgör den breda basen för rekryteringen till den övriga privatflygverksamheten, bör jämväl komma i åtnjutande av statsunderstöd. Omkostnaderna för denna verksamhetsgren äro visserligen på grund av materielens beskaffenhet relativt små. Då modellflygets utövare till allra största delen utgöras av ungdomar i skolåldern, vilka sakna egna medel, kunna dessa omkostnader dock verka hämmande på verksamheten. De ekonomiska svårigheterna för denna gren av privatflyget torde i främsta rummet hänföra sig till anskaffning av arbetslokaler och verktyg. Modellflygverksamheten har ännu icke vunnit sådan stadga att någon säker grund för beräkningen av dess behov av bidrag kan erhållas. Utredningen anser därför, att understöd till modellflyget bör utgå i form av ett uppskattat belopp, som ställes till vederbörande medelsförvaltande myndighets förfogande att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därutöver jämväl till verksamheten i övrigt. Vidare synes bidrag böra utgå till att årligen anordna kurser för utbildning av modellflyginstruktörer.

För att enhetlighet i modellflygverksamheten skall kunna åstadkommas är det erforderligt, att densamma centralt ledes och övervakas. En särskild förste instruktör bör finnas för att handhava denna ledning och övervakning. Då en sådan befattning kommer att taga innehavarens tid helt i anspråk, bör befattningen vara avlönad. Utredningen föreslår, att kostnaderna för denna lön bestridas av statsmedel.

Av de 42 till KSAK anslutna klubbar, som syssla med motorlös flygverksamhet eller vidtagit anstalter för att bedriva dylik verksamhet, äga för närvarande endast 29 i större eller mindre utsträckning tillgång till övningsplatser. En del av dessa få disponera flygflottiljernas flygfält på icke övningstid, varvid dock i allmänhet den för segelflygning mest lämpade tiden på dagen icke kan utnyttjas. Andra begagna för allmän luftfart upplåtna statliga eller kommunala flygplatser. Beträffande en del av dessa platser måste man dock räkna med att privatflygverksamheten måste komma att inskränkas, när flygtrafiken åter kommer i gång i större omfattning. Endast ett fåtal av berörda klubbar kunna med någon säkerhet anses ha tillgång till övningsplatser tryggad. Särskilt påtagligt synes det här anmärkta förhållandet vara för landets till medlemsantalet största flygklubb, Stockholms segelflygklubb, som med hänsyn till huvudstadens folkmängd bör äga förutsättningar att uppnå en mycket stor omfattning. Klubben använder Bromma flygplats, där dess verksamhet dock redan nu begränsas av motorflygtrafiken. Skarpnäcks flygfält, som lämpar sig väl för ändamålet, skulle kunna användas men saknar erforderliga byggnader för förvaring av materiel, skolexpedition m. m. Då förefintligheten av övningsplatser får anses vara en förutsättning för en utbyggnad av privatflygverksamheten till önskvärd omfattning, synes det utredningen angeläget, att åtgärder vidtagas för att säkra tillgången på dylika övningsplatser. Utredningen anser dock, att förslag i ämnet icke bör framläggas i detta sammanhang men förutsätter, att vederbörande statliga och kommunala myn-

digheter skola ägna denna fråga uppmärksamhet och medverka till en lösning av densamma.

B. Det statsunderstödda privatflygets organisation.

I utredningens direktiv förutsattes såsom naturligtast, att ett understöd till privatflyget kommer inom området verksamma sammanslutningar till godo. Utredningen har ej heller funnit skäl till annat än att den flygverksamhet, vartill utredningen föreslår statsunderstöd, bedrives civilt och i huvudsak inom det nuvarande privatflygets organisatoriska ram.

Beträffande den föreslagna D-utbildningen vill utredningen dock i detta hänseende anföra följande.

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

För att statsunderstödet skall kunna effektivt utnyttjas och på verksammast sätt bidra till att föra privatflyget framåt synes det mest ändamålsenligt, att detsamma utgår till en fast organiserad sammanslutning inom privatflygverksamheten. Den sammanslutning som nu härvidlag kan komma i fråga är KSAK, vilken med sin ledande och övervakande centralorganisation, sin centrala flygskola å Alleberg samt sina över landet fördelade flygklubbar får anses lämpad att handhava de organisations- och utbildningsuppgifter, som komma att anförtros ett statsunderstött privatflyg. Då någon mera fast organiserad utbildning i motorlös flygning eller modellflygning för närvarande icke förekommer vid sidan av KSAK, synes det icke möta betänkligheter att,

åtminstone tills vidare, såsom villkor för utbekommande av statsunderstöd föreskriva anslutning till KSAK.

Utan att vilja närmare taga ställning till frågan vill utredningen uttala såsom önskvärt, att de delar av KSAK:s verksamhet, som omfatta tillsynen och ledningen av flygutbildningen samt främjandet av det aktiva flygintresset inom landet, givas en benämning, som närmare än namnet aeroklubb ger uttryck åt verksamhetens art. Denna fråga synes emellertid vara en KSAK:s inre angelägenhet.

KSAK:s nuvarande stadgar kunna icke anses lämna tillräcklig garanti för att det med statsunderstödet avsedda statsintresset tillgodoses. Utredningen anser det därför nödvändigt, att staten i lämplig form tillförsäkrar sig möjlighet att följa och påverka KSAK:s verksamhet. Detta synes lämpligen kunna ske genom att en var av chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (luftfartsmyndigheten) äger utse en ledamot i KSAK:s styrelse och verkställande utskott, samt därigenom att KSAK:s stadgar underställas Kungl. Maj:ts godkännande. Utredningen anser, att de villkor och bestämmelser för statsunderstödet användande, som komma att av Kungl. Maj:t meddelas, möjliggöra sådan kontroll i övrigt å statsmedlens användning, att ytterligare åtgärder i syfte att stärka statens inflytande på KSAK:s verksamhet icke äro erforderliga.

I överensstämmelse med vad utredningen under avsnittet »Grundläggande principer för statsunderstöd» anfört, bör, såsom för flygverksamheten gemensam personal, inom KSAK:s centralorganisation finnas anställda en chefsinstruktör för det motorlösa flyget jämte en assistent till denne samt en förste instruktör för modellflyget ävensom fyra instruktörer för glid- och segelflygverksamheten (förste flyginstruktörer) såsom biträden åt chefsinstruktören.

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

I sin egenskap av tillsynsmyndighet för privatflyget tillkommer det luftfartsmyndigheten att lämna tillstånd till hållande av glid- och segelflygskola samt att därvid meddela de föreskrifter, som äro erforderliga för rörelsens behöriga bedrivande. I fråga om flygmaterielen gäller, att tillverkningen av densamma är underkastad den kontroll, som luftfartsinspektionen föreskriver.

I detta sammanhang vill utredningen framhålla, att det icke torde vara möjligt för luftfartsmyndigheten att utan förstärkning av arbetskrafterna påtaga sig den avsevärt ökade arbetsbörda, som är förenad med den i förhållande till den nuvarande högst väsentligt utökade omfattning av privatflygverksamheten, vartill utredningens förslag syftar. För att möta den ökade arbetsbelastningen torde krävas åtminstone ytterligare en befattning såsom biträdande luftfartsinspektör, avsedd speciellt för handläggning av ärenden

berörande segelflygverksamheten. Det torde emellertid icke ankomma på utredningen att framlägga förslag i denna fråga. Framställning i ämnet torde få i behörig ordning göras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utredningen har i det föregående framhållit, att en förutsättning för att ett ur militär synpunkt fullgott resultat av den föreslagna D-utbildningen skall kunna vinnas är, att chefen för flygvapnet tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielanskaffningsfrågor.

Enligt utredningens åsikt bör det med avseende å den statsunderstödda privatflygverksamheten tillkomma chefen för flygvapnet

att tillsammans med KSAK uppgöra utbildningsplaner för olika centrala och lokala flyg- och flyginstruktörskurser samt att fastställa dessa planer,

att godkänna uttagningen av elever till D-utbildningen,

att följa och inspektera denna utbildning,

att efter luftfartsmyndighetens hörande godkänna skolchefer, gruppchefer och flyginstruktörer,

att själv eller genom underställda chefer följa de lokala klubbarnas och skolornas utbildnings- och flygverksamhet samt

att fastställa de flygplantyper, som skola komma till användning vid utbildningen.

De befogenheter, som enligt det ovan sagda skulle tillkomma chefen för flygvapnet, torde icke tarva någon ändring i nu gällande författningar angående den civila luftfarten eller i instruktionsföreskrifter för nämnde chef. Bestämmelser härom torde bära av Kungl. Maj:t meddelas i samband med beslut angående disposition av anvisade anslag samt intagas i de föreskrifter, som av luftfartsmyndigheten meddelas vid lämnande av skoltillstånd.

I fråga om förlägningsplats för rikssegelflygskolan har utredningen funnit övervägande skäl tala för att föreslå Alleberg. På Alleberg har KSAK, med anlitande huvudsakligen av från enskilda gynnare tillskjutna medel men jämväl med statligt stöd i form av arbetslöshetsmedel, utbyggt en central segelflygskola, som varit av stor betydelse för det svenska segelflygets utveckling. Genom att D-utbildningen förlägges till Alleberg kunna de medel, som nedlagts på anläggningarna därstädes, tillgodogöras för en utvidgad verksamhet. Det är även ur propagandasynpunkt av visst värde, att Alleberg bibehålles såsom centrum för den högre segelflygutbildningen. De goda möjligheter till hangflygning, som finnas å Alleberg, medföra också ur utbildningssynpunkt den fördelen, att utbildningen, särskilt tidsflygningsmomenten däri, kan förbilligas genom att hangvindarna utnyttjas.

Utredningen har räknat med att flygvapnet för att erhålla ett urval för sin rekrytering årligen bör ha tillgång till 200 ynglingar med D-utbildning. Dessa ynglingar måste på grund av fordringarna på kompetens och ålder för antagning till flygutbildning vid flygvapnet till stor del utgöras av skolungdom. D-utbildningen måste därför som regel koncentreras till skolfrierna. Då man även har att räkna med elever, som redan avslutat sin skolgång, kan emellertid verksamheten utsträckas till 6 månader, vilket torde vara

den längsta tidrymd, som med hänsyn till väderleksförhållandena med fördel kan komma ifråga. För att under en sådan tidrymd 200 elever skola kunna utbildas måste praktiskt taget hela den kapacitet tagas i anspråk, vartill själva Allebergshöjden med sina naturliga förutsättningar lämpligen kan utbyggas för D-utbildning. Därest erfarenheterna skulle visa, att detta antal av 200 icke medger ett tillfredsställande urval för flygvapnets rekrytering, och krav därför kommer att resas på ett avsevärt större antal, måste Alleberg kompletteras med en flygplats vid sidan om höjden eller ännu en skola för D-utbildning inrättas på annan plats.

Med hänsyn till den erfarenhet, som KSAK:s centralorganisation förvärvat på Alleberg, anser utredningen, att rikssegelflygskolan bör drivas direkt under centralorganisationens ledning.

Såsom redan antytts äger KSAK mark och anläggningar på Alleberg. De av KSAK däri investerade medlen ha till största delen tillskjutits ur den s. k. Allebergsfonden, som för ändamålet bildats genom frivilliga bidrag från enskilda och sammanslutningar.

Med beaktande av att syftet med nämnda donation varit att skapa en skola för det civila segelflyget synes det ej lämpligt att staten inlöser anläggningarna å Alleberg för att använda dem för en uteslutande för militära behov avsedd skolutbildning. Ifrågavarande mark och anläggningar böra därför kvarbliva i KSAK:s ägo och utgöra KSAK:s egen insats i skolverksamheten. Som ersättning för denna insats och såsom ett indirekt stöd till privatflygverksamheten bör KSAK medgivas rätt att, på tider då den statliga utbildningen icke pågår eller, i mån av utrymme, vid sidan av denna, bedriva utbildning i motorlöst flyg och därvid utan ersättning utnyttja materiel och anläggningar, som avses för D-utbildningen. Härigenom torde även donationsvillkoren för Allebergsfonden få anses uppfyllda.

De ytterligare byggnader och övriga anläggningar å Alleberg, vartill staten enligt utredningens förslag skulle anvisa medel, komma att stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens (luftfartsmyndighetens) förvaltning. Styrelsen bör bemyndigas sluta avtal om överlämnande av denna förvaltning till KSAK för skolans drift. Detta avtal — i vilket jämväl KSAK:s åtaganden med avseende å skolverksamhetens bedrivande lämpligen böra närmare utformas — bör med hänsyn till formen för anslagsbeviljandet icke löpa för längre tid än ett år i sänder. Såsom utredningen i det föregående antytt kan det bliva fråga om att flygvapnet skall driva denna D-utbildning, om nämligen erfarenheterna skulle visa, att en sådan anordning skulle vara mera ändamålsenlig. För att möjliggöra att Alleberg även i sådant fall kan användas för denna utbildning bör KSAK i förenämnda avtal förbinda sig att, om så skulle befinnas erforderligt, till staten mot ersättning upplåta eller överlåta de delar av anläggningar och flygfält å Alleberg, som ägas av KSAK. Förslag till ifrågavarande avtal bifogas här såsom *bilaga 3*.

De centrala kurserna för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna böra av KSAK anordnas å centralt belägna och jämväl i övrigt lämpliga orter inom landet.

De lokala flygklubbarna böra vara så organiserade att de på verksamaste sätt bidra till privatflygets vidareutveckling och med minsta möjliga kostnader för statsverket och de enskilda utövarna av flygverksamheten fullgöra sin uppgift att skapa den rekryteringsbas, som är nödvändig för att erforderligt antal elever skall erhållas till D-utbildningen. Av särskilt stor vikt är, att modellflygverksamheten fastare anknytes till flygverksamheten i övrigt så att den kan på ett effektivt sätt fullgöra sin uppgift att meddela grundläggande flygutbildning och utgöra grund för rekryteringen till glid- och segelflygutbildningen. Den närmare utformningen av denna organisation torde böra ankomma på KSAK. Utredningen vill uttala, att det pågående organisationsarbetet inom klubbarna samt kravet på anslutning till KSAK:s normalstadgar för flygklubb synas vara åtgärder, ägnade att lända till gagn för verksamheten i stort.

Utredningen anser sig emellertid här böra framlägga några principiella synpunkter på frågan om den lokala flygverksamhetens organisation.

Flygklubbarna äro högst betydligt olika såväl till storlek som verksamhet. Betydande skillnader föreligga även beträffande deras ekonomiska och tekniska möjligheter att bedriva och utveckla en effektiv glid- och segelflygverksamhet. Utredningen anser för den skull skäl föreligga att flygklubbarna vid utformningen av organisationen så klassificeras, att säkerhet vinnes för att till dem lämnade understöd utnyttjas på för den samfällda utbildningen effektivaste sätt. Utredningen har även i enlighet härmed i sina kostnadsberäkningar differentierat det statliga understödet till flygklubbarna på sådant sätt, att materielutrustning i större omfattning ansetts böra tilldelas ett mindre antal klubbar med de bästa förutsättningarna för att tillgodogöra sig bidragen och bedriva en omfattande glid- och segelflygutbildning, under det att övriga klubbar med direkt statsunderstöd tilldelats dylik materiel allenast i mindre omfattning för i främsta rummet glidflygutbildning.

Det synes utredningen vidare av vikt, att hänsyn — i den mån sig göra låter — tages till de direkt statsunderstödda flygklubbarnas uppdelning på landets olika delar, varigenom för flygpropaganda och flygutbildning aktiva centra bildas, kring vilka nya lokala flygklubbar och understödsorganisationer kunna sluta upp. En sådan åtgärd torde även kunna komma att befordra den distriktsindelning av landets privatflyg, som, enligt vad utredningen inhämtat, KSAK eftersträvar att genomföra.

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

Enligt sina direktiv har utredningen att dryfta frågan, huruvida någon fördel skulle kunna ernås genom rekrytering av en flygvärnskår efter mönster

av exempelvis arméns hemvärn eller marinens sjövärnsskår. Då denna fråga närmast är av organisatorisk natur, torde den lämpligen bära behandlas i detta sammanhang.

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

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

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

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

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

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

C. Utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget.

De former i vilka utbildningen inom den motorlösa flygverksamheten hittills bedrivits synas i stort sett vara ändamålsenliga och ägnade att i huvudsak ligga till grund för den fortsatta verksamheten. Enligt vad utredningen under föregående avsnitt anfört skall det ankomma på chefen för flygvapnet att tillsammans med KSAK uppgöra utbildningsplaner för olika utbildningskurser samt att fastställa dessa planer. Utredningen vill i det följande allenast angiva några allmänna riktlinjer för den fortsatta utbildningsverksamheten.

Målet för det statsunderstödda privatflyget skall ytterst vara att frambringa det antal D-utbildade segelflygare, som skall utgöra rekryteringsgrund för flygvapnet vid antagning av aspiranter och värnpliktiga flygförare (reservförare). Som högsta antagningsålder gäller för officers- och reservofficersaspiranter 22 respektive 23 år och för värnpliktiga flygförare 25 år. Enligt vad utredningen har sig bekant föreligga dock planer att sänka högsta antagningsåldern för värnpliktiga flygförare till 21 år. D-utbildningen skall, för att de inhämtade kunskaperna skola komma till största möjliga nytta vid den militära vidareutbildningen, helst genomgås året före det antagning vid flygvapnet kan komma i fråga. Aldrarna inom de övriga utbildningsstadierna böra avpassas med hänsyn härtill. Modellflygverksamheten lämpar sig väl för skolungdom i åldrarna 12—15 år. Utbildningen i glid- och segelflygning kan lämpligen börja vid 15-årsåldern, vilken enligt nu gällande bestämmelser är lägsta ålder för erhållande av premie för glid- och segelflygdiplom.

Utbildningen i modellflyg bör omfatta undervisning i byggande av modellflygplan i en efter svårighetsgrad stigande skala, i trimning och flygning av de färdiga modellerna samt i flygplanidentifiering ävensom bibringande av grundläggande insikter i aerodynamik. De av KSAK instiftade modellflygmärkena, järn-, brons-, silver- och guldmarke, kunna lämpligen jämväl i fortsättningen komma till användning såsom markering av olika etapper i utbildningen.

Flygutbildningen inom glidflyget och det förberedande segelflyget bör liksom hittills föra fram till de internationellt vedertagna prov, som erfordras för A-, B- och C-diplom.

Som villkor för erhållande av diplompremier har hittills stadgats viss byggverksamhet, som emellertid till 30 procent fått ersättas med deltagande i teoretisk undervisning och instruktion. Deltagande i dylik verksamhet har däremot icke fordrats för erhållande av diplom. Utredningen anser, att såväl byggverksamhet som teoretisk undervisning i till flygning hörande ämnen äro av sådan betydelse för den fortsatta utbildningen inom flygvapnet, att de böra göras obligatoriska inom den statsunderstödda glid- och förberedande segelflygningen och i vissa mått ingå i de olika utbildningsetapperna såsom *arbetstid*.

Den teoretiska undervisningen bör lämpligen omfatta konstruktionslära, material- och bygglära, aerodynamik, luftfartsförfattningar, flygplanidentifie-

ring och meteorologi och avpassas så att de högre kursernas undervisning blir en direkt påbyggnad av undervisningen i lägre kurs.

Byggverksamheten bör omfatta sammansättning av glidflygplan från byggsats — om förutsättningar därför finnas, jämväl byggande av glid- och segelflygplan — samt reparation av glid- och segelflygplan och övrig i verksamheten använd materiel.

I arbetstid bör lämpligen, liksom nu är föreskrivet beträffande byggverksamhet för erhållande av diplompremier, krävas 50 timmar i A-kursen, 100 timmar för B-kursen och 150 timmar för C-kursen, därvid i arbetstid för högre kurs får inräknas arbetstiden i den eller de lägre kurserna.

Utbildningen inom modellflygverksamheten tjänar samma syfte som arbetstiden inom verksamheten i övrigt. Med hänsyn härtill bör ett tillgodoräknande i någon form få ske av uppnådda resultat inom modellflyget, varigenom också vinnes, att modellflygverksamheten närmare anknytes till den övriga flygverksamheten.

För att klubbarnas behov av arbetskraft för byggande och reparationer skall säkerställas kan lämpligen föreskrivas, att byggverksamhet skall ingå i arbetstiden för varje kurs med förslagsvis minst 30 procent. Den teoretiska undervisningen bör få ingå i arbetstiden för varje kurs med förslagsvis omkring 30 procent. Tillgodoräknande av uppnådda resultat inom modellflyget kan ske därigenom att erhållet modellflygmärke anses motsvara byggverksamhet under ett bestämt antal timmar, vilka få avräknas å den byggtid, som inom varje kurs måste fullgöras utöver minimum av 30 procent av hela arbetstiden för att eleven skall komma upp till den för kursen bestämda arbetstiden.

Byggverksamheten samt den teoretiska undervisningen i konstruktions-, material- och bygglära böra som regel förläggas till tiden före påbörjandet av flygutbildningen i varje kurs.

D-utbildningen bör tillrättaläggas så att den i möjligaste mån kan tjäna som måttstock på elevernas lämplighet för fortsatt utbildning inom flygvapnet. Utbildningen bör omfatta de nu gällande fordringarna för segelflygcertifikat jämte viss ytterligare segelflygning samt instrumentflygning i sådan omfattning, att eleven kan föra planet vid molnengenomgångar, och flygning i avancerade manövrar, avseende att träna eleven att behärska flygplanet i olika lägen och situationer. Utbildningen beräknas kunna bedrivas under tiden den 15 april—den 15 oktober i kurser om fyra veckor.

Såsom utredningen anför under avsnittet »Privatflygets värde för försvaret» synes det av där anförda skäl vara lämpligt att segelflygutbildningen så avpassas, att ett urval för fortsatt utbildning av förare av bogserade glidflygplan för transportändamål underlättas.

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

D. Detaljförslag jämte kostnadsberäkningar.

1. Centralorganisationen.

Arvodeskostnaderna per år för den direkt under KSAK:s centralorganisation lydande instruktörspersonal, som enligt vad utredningen föreslagit skall avlönas av statsmedel, beräknar utredningen enligt följande

1 chefsinstruktör för glid- och segelflyget	kronor	12 000
1 assistent till denne	»	6 000
4 förste flyginstruktörer för glid- och segelflyget, envar 8 400 kronor	»	33 600
1 förste instruktör för modellflyget	»	8 400
Summa kronor		60 000

Samtliga dessa befattningshavare böra vara årsanställda. Rese- och traktementskostnader i samband med resor för inspektioner och, vad beträffar förste flyginstruktörerna, för instruktörsverksamhet vid flygklubbarna, böra bestridas av centralorganisationen och klubbarna.

Av dessa instruktörer måste de för glid- och segelflygverksamheten avsedda vara såväl motor- som segelflygutbildade. Närmast torde såsom innehavare av befattningarna ifrågakomma personer med erfarenheter från instruktörsverksamhet inom flygvapnet. Tillgången på personer, som ur såväl motor- som segelflygsynpunkt besitta för dessa befattningar erforderliga kvalifikationer, torde emellertid ännu så länge vara så ringa att personal måste särskilt utbildas, innan befattningarna första gången tillsätts. Denna utbildning kan lämpligen ske i form av tjänstgöring vid rikssegelflygskolan.

De centrala kurserna för utbildning av instruktörer av olika slag för i första hand flygklubbarnas räkning böra avse utbildning av glid-, segel- och modellflyginstruktörer samt byggledare ävensom utbildning i ungdomsledning av gruppchefer m. fl. Två kurser av varje slag böra årligen anordnas. Av dessa måste de som avse utbildning av glid- och segelflyginstruktörer, med hänsyn till såväl väderleksförhållandena som deltagarnas möjligheter att disponera tid för ändamålet, förläggas till sommarhalvåret, under det att övriga kurser i regel kunna äga rum under vintern. Sommarkurserna kunna icke förläggas till Alleberg, när flygplatsen därstädes under sommaren kommer att vara helt tagen i anspråk för annan utbildningsverksamhet. Glid- och segelflyginstruktörskurserna måste således förläggas till lämplig flygplats (flygklubb), varför kostnader måste beräknas för lokalhyra. Av övriga kurser kunna byggledarkurserna förläggas till Alleberg samt modellflyginstruktörskurserna och ungdomsledarkurserna till Alleberg eller Stockholm, varvid lokaler kunna disponeras utan särskilda kostnader. Deltagarna böra själva bestrida sina utgifter för resor och uppehåll (kost och logi) i samband med kurserna. För kurserna uppkommande kostnader hänföra sig till — förutom i förekommande fall lokalhyra — arvoden åt lärare och föreläsare. Härutöver torde man emellertid, vad glid- och segelflyginstruktörskurserna beträffar, böra räkna med

vissa kostnader för flygplanmateriel och startanordningar. För skolexpeditionella ändamål, såsom utgivande av kompendier o. d., bör dessutom beräknas ett belopp gemensamt för samtliga kurser.

Såsom chefer och samtidigt förste lärare vid glid- och segelflyginstruktörskurserna böra tagas i anspråk de ovan omnämnda fyra förste flyginstruktörerna. Emellertid torde, med hänsyn till att dessa instruktörers egentliga verksamhet ute på klubbarna huvudsakligen kommer att vara förlagd till sommaren, lämpligen för varje kurs endast en av dessa böra avses för dylik lärarverksamhet, varför behovet av lärare icke kan helt fyllas av denna personal. Utredningen har därför räknat med att för dessa kurser särskild biträdande lärarpersonal måste anställas. För byggleddar, ungdomsledar- och modellflyginstruktörskurserna måste kostnader beräknas för all erforderlig lärar- och föreläsarpersonal, enär KSAK icke disponerar eller lämpligen kan avstå härför kvalificerade krafter.

För kurserna erforderliga flygplan och startanordningar böra ställas till förfogande av KSAK från den med bidrag av statsmedel anskaffade materiel av dylikt slag, som KSAK förutsättes komma att disponera över. Härigenom behöver — förutom kostnader för drivmedel för vinschar och motorflygplan — andra utgifter för materielen icke ifrågakomma än ersättning till vederbörande rättsinnehavare för slitage, beräknad efter den andel i anskaffningskostnaderna för materielen, som icke utgått av statsmedel. (Jfr i det följande under »Bidrag till flygklubbarnas verksamhet».) De sålunda uppkomna kostnaderna för utbildningsmateriel vid glid- och segelflyginstruktörskurserna ha beräknats efter samma grunder som i det följande angivas beträffande förnyelse samt underhåll och drift av flygplanmateriel och övrig för flygverksamheten avsedd materiel.

Efter sålunda angivna grunder har utredningen uppskattat det bidrag, som av statsmedel bör utgå till anordnande av centrala kurser, till i runt tal 17 000 kronor på sätt framgår av *specifikationen D* till kostnadsberäkningarna (*bilaga 4*).

2. Rikssegelflygskolan.

a. Kapitalinvesteringar.

På Älleberg har KSAK inköpt ett markområde, till största delen från Saleby gård, Älleberg 1^a i Slöta socken, Skaraborgs län. Å området ha uppförts en hangar med därtill anslutna mindre verkstads-, expeditions- och lektionsutrymmen samt en serveringspaviljong ävensom en startbrygga för gummirepstart. En del av området har iordningställts som start- och landningsplats. Av KSAK nedlagda kostnader å anläggningarna uppgå till omkring 170 000 kronor. Arbetena för start- och landningsplatsens iordningställande ha utförts såsom kommunala beredskapsarbeten.

För att skolverksamhet skall kunna bedrivas å Älleberg i den omfattning, som utredningen föreslagit, måste anläggningarna därstädes väsentligt ut-

byggas. Det KSAK tillhöriga markområdet förslår icke för anläggning av de start- och landningsbanor, som erfordras. För detta ändamål måste hela kalotten på berget disponeras. Vid underhandlingar, som förts med ägaren till Saleby gård om förvärv av ytterligare mark, har denne förklarat sig icke vilja avhända sig marken på berget, enär denna mark utgör all gårdens betesmark och ett fränhändande av densamma skulle innebära ett alltför stort intrång i gårdens drift. Ägaren är icke villig att sälja hela gården förrän efter den 1 juni 1944. Det synes därför utredningen nödvändigt att för genomförande av förvärvet tillgripa expropriation, varvid det dock, med hänsyn till det intrång ett fränhändande av fastigheten av dess betesmark skulle innebära, torde vara nödvändigt att räkna med att hela fastigheten förvärfvas. Härigenom vinnes dock den fördelen, att gårdens byggnader kunna tagas i anspråk för skolan. En reducering av kostnaderna för förvärvet kan vinnas genom att en mindre del av åkerjorden av kronan fränsäljes eller utarrenderas. Då det kan visa sig önskvärt att i en framtid taga ytterligare mark i anspråk för anläggningar vid skolan, synes emellertid ett fränsäljande icke böra komma ifråga. Utredningen anser däremot, att en mindre areal åkerjord bör kunna utarrenderas, och har därför vid uppskattningen av kostnaderna för förläggningsbyggnader m. m. räknat med att erforderliga byggnader för jordbruksdrift skola bibehållas.

På utredningens föranstaltande har värdering av egendomen verkställt av domänintendenten i Skaraborgs län, därvid värdet av fastigheten jämte därå uppförda byggnader upptagits till 200 000 kronor. Utredningen har ansett sig böra lägga detta belopp till grund för sina beräkningar. Härutöver måste emellertid ett mindre markområde intill bergets motsatta sida förvärfvas att användas såsom hjälpländningsplats vid hangflygning. Kostnaderna för detta förvärv ha uppskattats till 20 000 kronor. Sammanlagda markkostnaderna skulle således uppgå till 220 000 kronor.

Som ovan antytts erfordras utbyggnad av start- och landningsbanor på berget. Kostnaderna härför kunna enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord överslagsberäkning av ett förslag till utbyggnad, som uppgjorts inom KSAK, uppskattas till 790 000 kronor.

För den hittillsvarande verksamheten på Älleberg har saknats tillgång till förläggningstrymmen för elever och lärarpersonal i närheten av skolan. Personalen har varit förlagd vid Falköping på ett avstånd av omkring 7 kilometer från skolan. Denna anordning har medfört avsevärda olägenheter genom tidsförlust vid förflyttningarna till och från förläggningen. Vid en verksamhet av den omfattning utredningen föreslagit är det oundgängligen nödvändigt, att elever och lärarpersonal förläggas på platsen, samt att därjämte förläggningssmöjligheter beredas för ekonomi- och arbetspersonal m. fl. För förvaring och vård av flyg- och övrig materiel ävensom för undervisningsändamål erfordras därjämte betydligt vidgade lokalutrymmen.

Genom KSAK:s försorg har uppgjorts ett preliminärt förslag till förläggningsbyggnader och andra erforderliga byggnadsföretag å Älleberg. Förslaget,

som icke detaljberäknats, slutar på en uppskattad summa av 534 000 kronor och omfattar

dels nybyggnader och ändringsarbeten vid Saleby gård, nämligen nybyggnad för förläggning av elever samt inrymmande samlingsrum, matsal och köksutrymmen, 150 000 kronor,

ombyggnad av huvudbyggnaden och fyra mindre gårdsbyggnader till förvaltningsexpedition, bostäder för flyginstruktörer, meteorolog, kökspersonal, materielförvaltare, chaufför, gårdskarll och jordbruksarbetare, 26 000 kronor,

nybyggnad av bostad för verkmästare, 20 000 kronor,

uppförande av en monteringsfärdig bastu, 2 000 kronor,

anläggningar för vattenanskaffning, 15 000 kronor, samt

vägar och planering, 12 000 kronor,

dels ock följande byggnadsarbeten på berget, nämligen

nybyggnad av en hangar för motorflygplan och motorfordon, 60 000 kronor,

nybyggnad av en hangar för segelflygplan med tillbyggnader, inrymmande snickarverkstad, mekanisk verkstad, målarverkstad, förråd, lektionsrum, rum för Link-trainer, fallskärmsförråd samt rum för verkmästare och materielförvaltare, 200 000 kronor,

ändring av tillbyggnaden till den befintliga hangaren till rum för skolchef, flyginstruktörer och meteorolog, expedition samt omklädningsrum för elever, 15 000 kronor,

skjul för flygplanvagnar, 15 000 kronor,

sanitära anläggningar och förvaringsutrymmen för bensin, oljor, eldfarliga färger o. d., 3 000 kronor, samt

anläggning för vattenanskaffning, 16 000 kronor.

De angivna kostnaderna äro, såsom nämnts, endast uppskattade. Förslaget har varit föremål för översyn inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid dock, med hänsyn till granskningsmaterialets ofullständighet, någon säker bedömning av kostnadsberäkningarna icke kunnat göras. Kostnaderna för nybyggnad av de två hangarerna ha dock ansetts böra höjas med tillhoppa 30 000 kronor.

Utredningen har ansett sig icke böra åsamka statsverket de dryga kostnader en detaljberäkning av det föreliggande förslaget skulle medföra. Härför skulle bland annat krävas noggranna undersökningar av markförhållanden m. m. Som grund för uppskattningen av kostnaderna för genomförande av det föreliggande förslaget, vilket utredningen anser i och för sig innebära en god lösning, har utredningen därför lagt det uppskattade beloppet av 534 000 kronor med tillägg av 30 000 kronor i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning. Kostnaderna skulle härigenom uppgå till 564 000 kronor. Utredningen anser emellertid, att de 15 000 kronor, som avses för ombyggnad av en hangar som skall kvarbliva i KSAK:s ägo, icke böra upptagas såsom kapitalinvestering. Beloppet 564 000 kronor minskas därför till i runt tal 550 000 kronor, vilket alltså utgör kapitalinvestering för byggnadsföretag & Alleberg. Nämda belopp om 15 000 kronor upptager utredningen som en

särskild post bland kostnaderna för engångsanskaffning av materiel m. m. för rikssegelflygskolan.

De sammanlagda utgifterna för kapitalinvesteringar å Alleberg uppgå således till 1 560 000 kronor (se bil. 4).

Utredningen vill i detta sammanhang nämna, att KSAK i skrivelser till statens arbetsmarknadskommission den 8 april och den 30 december 1942 hemställt om bidrag av statsmedel till fortsatt utbyggnad såsom kommunalt beredskapsarbete av anläggningarna för skoldrift vid Alleberg i överensstämmelse med av KSAK uppgjorda förslag till förläggnings- och hangarbyggnader m. m. samt till planeringsarbeten för startbanor, kostnadsberäknade till sammanlagt omkring 500 000 kronor. Utredningen har avgivit yttranden över framställningarna och därvid hänvisat till sitt här ovan angivna förslag till utbyggnad av Alleberg.

b. Engångsanskaffning av materiel.

Vid beräkningen av kostnaderna för utbildningsmateriel utgår utredningen från ett antal av 36 D-elever i varje utbildningskurs om fyra veckor, uppdelade på tre utbildningsgrupper med 12 elever i varje grupp.

För bogsering av segelflygplanen erfordras motorflygplan med tämligen stor motorstyrka. Med hänsyn till verksamhetens angivna omfattning samt till nödvändiga reparations- och översynsarbeten på motorflygplanen måste man räkna med minst 5 dylika plan. Kostnaderna kunna uppskattas till 40 000 kronor per plan eller tillhopa 200 000 kronor. Härutöver erfordras ytterligare ett motorflygplan med mindre motorstyrka för grundläggande utbildning i instrumentflygning m. m., vilket kan beräknas draga en anskaffningskostnad av 25 000 kronor.

KSAK äger 8 skolmotorflygplan, för vilkas anskaffning bidrag utgått av statsmedel. Dessa plan, vilka för närvarande disponeras av flygvapnet, äro emellertid av en typ, som icke är fullt ändamålsenlig för bogsering av segelflygplan. Utredningen anser dock, att dessa plan representera ett värde, som i en eller annan form bör komma nyanskaffningen av motorflygplan för rikssegelflygskolan till godo, varför utredningen anser sig kunna räkna med en begränsning av ovan angivna kostnader för anskaffning av motorflygplan, 225 000 kronor, till 150 000 kronor.

Antalet för skolverksamheten erforderliga segelflygplan har utredningen beräknat till 7 skolflygplan, 8 tvåsitsiga övningsflygplan och 16 högvärdiga flygplan. Kostnaderna för dessa flygplan kunna beräknas till omkring 500 000 kronor. Denna kostnadsberäkning förutsätter, att anskaffningen liksom hittills samordnas med flygvapnets anskaffning av segelflygmateriel.

På Alleberg kommer, sedan innevarande års anskaffningsprogram genomförts, att finnas tio segelflygplan av olika typer, för vilka bidrag utgått av statsmedel. En del av denna materiel är emellertid så gammal att den kan

beräknas vara förbrukad vid den tidpunkt, då den av utredningen föreslagna utbildningen kan komma i gång. I övrigt bör denna materiel av KSAK få fritt disponeras för annan segelflygverksamhet. Utredningen har därför icke ansett sig böra frånräkna kostnaderna för anskaffning av segelflygplan för rikssegelflygskolan värdet av ifrågavarande segelflygmateriel.

Kostnaderna för övrig för den direkta flygutbildningsverksamheten erforderlig materiel, såsom startanordningar, transportfordon, fallskärmar, barografer, stationsutrustning samt telefon- och radioanläggningar, beräknar utredningen till 145 000 kronor enligt *specifikationen A* i bil. 4.

Materiel för teoretisk undervisning, såsom filmapparat, läroböcker och kartor m. m., ävensom idrottsmateriel kan beräknas draga en anskaffningskostnad av 3 500 kronor (*specifikationen B*).

För att undervisningen i instrumentflygning skall kunna underlättas och effektiviseras och även förbilligas skulle det vara av stort värde att äga tillgång till en s. k. Link-trainer. Då möjligheter icke finnas att under rådande förhållanden anskaffa en dylik övningsapparat, har utredningen emellertid här icke beräknat medel härför.

Översynsarbeten å materielen och reparationer böra för undvikande av tidsödande transporter i viss utsträckning utföras å Alleberg. För nämnda ändamål böra anskaffas verkstadsutrustning samt ingångsförråd av reservmaterial m. m. Kostnaderna härför uppgå till 45 000 kronor enligt *specifikationen C*.

Speciell flyg- och skyddsbeklädnad bör i viss utsträckning finnas till förfogande för instruktörer, elever, motorförare och mekaniker. För ändamålet upptages ett belopp av 5 000 kronor.

Kostnader för anskaffning av lös inredning i förläggnings- och expeditiönsbyggnader äro icke inräknade i byggnadskostnaderna. Ett belopp av 35 000 kronor beräknas erforderligt för möbler, kontorsmaskiner, sängutrustning samt porslin och övrig köksutrustning.

Sammanlagda kostnaderna för engångsanskaffning av materiel till rikssegelflygskolan uppgå således till 883 500 kronor (se bil. 4).

Här skall, i enlighet med vad ovan vid behandlingen av kostnaderna för byggnadsföretag å Alleberg anförts, jämväl upptagas 15 000 kronor till ombyggnadsarbeten å en hangar, varigenom kostnaderna för engångsanskaffning av materiel m. m. för rikssegelflygskolan uppgå till i runt tal 900 000 kronor.

c. Årliga kostnader.

Kostnader för skolans drift böra beräknas med utgångspunkt från att skolverksamheten för D-utbildning skall pågå under tiden den 15 april—den 15 oktober och förläggningsbyggnaderna alltså tagas i anspråk endast under denna tid. Däremot är det nödvändigt att räkna med att verkstadsdriften vid skolan skall pågå under hela året, enär vinterhalvåret måste utnyttjas för reparation och översyn av materielen.

Personalkostnader.

En skolverksamhet av den omfattning, som här föreslagits, kräver en relativt stor personalkader. En särskild chef för skolan måste finnas, vilken har ansvaret för skolans behöriga drift och dess materiel och på vilken det bör ankomma att planlägga utbildningen i dess detaljer. Lärarpersonalen bör bestå av 1 förste och 6 andre flyginstruktörer. Skolchefen och instruktörerna böra i flygutbildningshänseende fylla samma krav, som angivits för motsvarande personal inom centralorganisationen. Då all erforderlig bogsering av segelflygplan icke torde kunna utföras av denna personal med hänsyn till dess övriga arbetsuppgifter, kan behov beräknas föreligga av 2 särskilda motorflygplanförare. 2 flygmekaniker erfordras för motorflygplanens skötsel. Dessa böra även i förekommande fall tjänstgöra som chaufförer. En tillförlitlig väderlekstjänst är nödvändig för flygverksamheten, varför 1 meteorolog måste finnas på platsen. För att handhava materieluppbörden bör avses 1 materielförvaltare. Reparationer och underhåll av materielen kräva viss teknisk yrkespersonal. Härför böra beräknas 1 verkmästare, 3 yrkesarbetare och 2 lärningar. Slutligen erfordras 1 kontorist jämte tillfälligt arbetsbiträde till denne, 1 chaufför för motorfordonstransporter utom förläggningen samt 1 gårdskarll för skötsel av värmeanläggningarna och för övriga diverse arbeten.

Skolchefen beräknas komma att under vinterhalvåret vara fullt sysselsatt med planläggningen för kommande utbildningsperioder samt översyn och kontroll av materielen ävensom sammanställning av rapporter och statistik över det gångna årets verksamhet m. m. Han bör därför vara ständigt tillgänglig vid skolan och alltså anställd för helt år, vilket också torde vara ägnat att främja kontinuiteten i verksamheten. För att skolchefen skall erhålla erforderlig hjälp med förvaltningsgöromål m. m. bör även kontoristen vara årsanställd. Det torde icke vara möjligt att mot rimliga arvoden erhålla kvalificerad lärarpersonal för tjänstgöring allenast sex månader om året. Utredningen anser sig därför böra räkna med att jämväl denna personal anställas för helt år. Under vinterhalvåret böra flyginstruktörerna tagas i anspråk i första hand för lärarverksamhet ute i landet samt i den mån de icke utnyttjas för sådant ändamål för förekommande arbeten å KSAK:s sekretariat. Vidare böra chauffören och gårdskarlen årsanställas. För övrig personal, nämligen motorflygplanförare, meteorolog och flygmekaniker, böra arvoden däremot beräknas allenast för de sex månader utbildningsverksamheten pågår.

Arvoden till ovannämnd personal har utredningen beräknat till sammanlagt 110 000 kronor enligt *specifikationen E* i bil. 4.

I förslaget till förlägningsbyggnader för skolan ingå, såsom i det föregående anförts, bostäder för en del av den här upptagna personalen. I den mån dessa tjänstebostäder tagas i anspråk, bör skälig hyra utgå. Därjämte bör personalen för måltider, som tillhandahållas av skolan, utgiva ersättning, motsvarande skolans självkostnadspris.

Till ovannämnda personal kommer husmoder och kökspersonal. Kostnaderna för deras avlönande äro inräknade i de i det följande omnämnda förlägningskostnaderna.

Förnyelse av materielen.

För att skolverksamheten vid rikssegelflygskolan skall kunna hållas i gång i avsedd omfattning, är det nödvändigt, att vid skolan alltid finnes tillgång till all den materiel, som utredningen här beräknat erforderlig. Materielen måste därför kunna, utan uppskov, successivt ersättas. Med hänsyn härtill vill utredningen förorda, att vissa, på grundval av uppskattade livslängder hos olika materielslag bestämda belopp för förnyelse av materielen inräknas i de årliga anslagen.

Livslängden hos ett motorflygplan låter sig i allmänhet lätt bestämma med anlitande av tillgänglig statistik. Tillräcklig erfarenhet saknas emellertid beträffande förslitning av flygplan, som användas för bogsering vid utbildning i segelflygning. Varje uppstigning kommer i stort sett att under uttagande av hög motoreffekt avse att så snabbt som möjligt bogsera ett segelflygplan till lämplig urkopplingshöjd, varigenom motorerna bliva onormalt hårt pressade. Sannolikheten för haveri vid starterna är naturligen också större vid bogsering än eljest. Å andra sidan beräknas för här ifrågasvarande bogserplan en årlig flygtid av i genomsnitt allenast 135 timmar per flygplan. Utredningen har med hänsyn härtill ansett sig kunna räkna med en livslängd av 7 år hos de fem motorflygplan, som avses för bogsering. Vad beträffar det motorflygplan, som skall användas för utbildning i instrumentflygning m. m., bör dess livslängd, med hänsyn till att det ej kommer att användas i så pressande verksamhet, kunna sättas till 8 år. Årskostnader för förnyelse av motorflygplanen skulle härigenom bliva $(200\,000 : 7 + 25\,000 : 8 =)$ 31 696 kronor, eller avrundat 31 700 kronor.

I fråga om segelflygplanmateriel saknas ännu så länge tillförlitlig statistik, som skulle kunna användas för beräkning av dess livslängd. Verksamheten å Alleberg beräknas få en omfattning av 9 000 starter per år, eller i genomsnitt 290 starter per flygplan. Som grund för beräkningen av förnyelsekostnaderna för ifrågasvarande materiel lägger utredningen en genomsnittlig livslängd av 7 år, en siffra, som dock, sedan större erfarenheter vunnits, kan behöva justeras. Den antagna livslängden innebär, att ur ett segelflygplan på Alleberg kan med 290 starter per år uttagas tillhoppa 2 030 starter. Årskostnaden för segelflygplanmaterielens förnyelse uppgår med ovan angivna beräkningsgrund till $(500\,000 : 7 =)$ i runt tal 71 000 kronor.

Vad övrig materiel för flygverksamheten vid rikssegelflygskolan beträffar torde livslängderna för densamma likaledes kunna angivas allenast uppskattningsvis. För vinscherna torde man vara nödsakad räkna med en tämligen snabb förslitning. Om man utgår från att en vinsch håller 12 000 starter, motsvarande en avskrivningstid av omkring 7 år, skulle avskrivningskostnaden, med ett anskaffningsvärde av 8 000 kronor, bliva 67 öre per start. Härtill kommer avskrivning av vinschlina, som betingar ett pris av omkring 800 kronor och kan beräknas hålla omkring 800 starter, innebärande en kostnad av 1 krona per start. Antalet vinschstarter på Alleberg uppskattas till 5 000 per säsong. Årskostnad för avskrivning av vinschmaterielen kan på så sätt beräknas till $(5\,000 \times 1.67 =)$ 8 350 kronor.

För motorfordonens del beräknar utredningen ingen förnyelsekostnad i fråga om brandbilen, enär denna kan antagas komma till jämförelsevis obetydlig användning, och beredskapsbilen, som förutsättes bliva inköpt be-
gagnad och för vilken de årliga kostnaderna kunna bestridas från medel för diverse utgifter. Motorecyklarna äro avsedda för hämtning av vinschlinor på fältet och andra smärre körningar. Sammanlagt torde fordras en årlig kör-
längd av omkring 15 000 kilometer. En motoreykel för här avsett ändamål kan beräknas hålla ungefär 10 år. Med en anskaffningskostnad av 2 000 kro-
nor blir då förnyelsekostnaden 200 kronor per år. I körning med skolans bilar, utom brand- och beredskapsbilarna, räknas omkring 6 000 mil per år, därav c:a 4 800 mil för hämtning av segelflygplan efter distansflygning, mot-
svarande 240 bilkilometer per elev, eller omkring 100 kilometer distans-
flygning från Alleberg. På de fyra bilarna komma således i medeltal 1 500 mil per år. Då man för här ifrågavarande bilar kan räkna med en körsträcka per bil av 10 000 mil, blir livslängden omkring 7 år, vilket med ett anskaff-
ningsvärde av 25 000 kronor (jfr specifikationen A) ger en årlig förnyelse-
kostnad av $(25\,000 : 7 =) 3\,571$ kronor. Årskostnaderna för förnyelse av motor-
fordonsmaterielen uppgå således till $(200 + 3\,571 =) 3\,771$ kronor.

En flygplanvagn kan beräknas hålla för omkring 7 000 mils körning. Då den sammanlagda körsträckan för de åtta flygplanvagnarna å Alleberg förutsättes uppgå till 4 800 mil per år, eller således 600 mil per år och vagn, skulle således livslängden för vagnarna uppgå till 12 år. Då anskaffnings-
kostnaden upptagits till 20 000 kronor (jfr specifikationen A), ger detta ett årligt avskrivningsbehov av $(20\,000 : 12 =) 1\,667$ kronor.

För fallskärmar beräknas normalt en livslängd av 8 år. Med en anskaff-
ningskostnad av 40 000 kronor blixa förnyelsekostnaderna per år 5 000 kronor.

Årskostnaderna för förnyelse av diverse materiel för flygverksamheten be-
räknas alltså på följande sätt:

vinschar	kronor	8 350
motorfordon	»	3 771
flygplanvagnar	»	1 667
fallskärmar	»	5 000

Summa kronor 18 788

eller avrundat 18 800 kronor.

Sammanlagda årliga kostnaderna för förnyelse av materielen vid rikssegel-
flygskolan uppgå alltså till 121 500 kronor (se bil. 4).

Materielens underhåll och drift.

De årliga kostnaderna för underhåll och drift av motor- och segelflygplan-
materielen samt vinschar, motorfordon och flygplanvagnar beräknar utred-
ningen till 70 900 kronor på sätt, som framgår av *specifikationen F*.

Beräkningarna grunda sig, vad beträffar löpande underhåll och reparationer
av materielen, på de erfarenheter härutinnan, som vunnits inom den hittills-
varande verksamheten. Driftkostnaderna äro beräknade efter nu gällande
priser på drivmedel (bensin 1 kr./liter och olja 2 kr./liter). Då särskilda medel

upptagits för arvoden till förråds- och teknisk personal, ha här icke inräknats några arbetskostnader. Däremot ingår förnyelse av verkstadsutrustningen i underhållskostnaderna.

Underhåll av byggnader samt start- och landningsbanor.

Enligt vad utredningen i det föregående anført skola anläggningarna å Älleberg stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens (luftfartsmyndighetens) förvaltning. För erforderligt årligt underhåll av byggnader samt start- och landningsbanor bör till styrelsens förfogande ställas ett belopp av 13 000 kronor, motsvarande omkring en procent av anläggningarnas sammanlagda värde.

Försäkringar.

Utredningen har övervägt, huruvida det skulle innebära några fördelar för staten att hålla flygplanmaterielen försäkrad. Härigenom skulle naturligen vissa reduceringar kunna göras i beräknade kostnader för förnyelse och reparation av materielen. En fullständig kaskoförsäkring för den tid, verksamheten vid skolan pågår, kan med nu gängse premiesatser beräknas draga en årlig kostnad av nära 90 000 kronor. Då denna utgift synes utredningen opropor-tionerligt hög, vill utredningen icke föreslå dylik försäkring. Utredningen anser, att staten bör stå självrisk för de haveriskador å materielen, som uppkomma i samband med D-utbildningen.

Under den tid av året, då utbildning icke pågår, kommer flygplanmaterielen att vara uppställd i hangarerna. Då endast en obetydlig personalstyrka är förlagd till skolan vintertid, förefinnes risk att en eldsolycka skulle kunna få stor omfattning. En viss dylik risk föreligger även de tider på dygnet under sommaren, då materielen förvaras i hangar. Med hänsyn härtill anser utredningen det angeläget, att materielen brandförsäkras. Premierna för en dylik försäkring utgå enligt inhämtad uppgift med 1 procent av värdet å motorflygplan och 1.8 promille av materiellvärdet å segelflygplan, varför kostnaderna för brandförsäkring av flygmaterielen skulle uppgå till $(0.01 \times 225\,000 + 0.0018 \times 500\,000 =) 3\,150$ kronor.

Såsom i det föregående anförts bör KSAK äga rätt att under tider, då materielen vid skolan icke utnyttjas för D-utbildningen, avgiftsfritt disponera densamma för utbildning av egna elever. För skada, som i samband med dylik utbildning uppkommer å materielen, bör KSAK vara ersättningsskyldig till staten, dock endast i det fall att skadan uppkommit genom vårdslöshet (jfr det såsom bilaga 2 intagna avtalsförslaget § 12).

För skador, som tillfogas i flygning deltagande personal och elever vid skolan i samband med D-utbildningen, kan staten i sista hand bliva ansvarig. Utredningen anser det lämpligt, att staten bekostar försäkring för angivna olycksfallsrisk vid skolan för den tid D-utbildningen pågår. För försäkring, som utfaller med 10 000 kronor vid dödsfall, 20 000 kronor vid invaliditet och 10 kronor i dagsersättning, kunna premierna för en försäkringstid av sex månader för olika personalkategorier och materiellslag beräknas till, för förare

i motorflygplan 280 kronor, för annan person i motorflygplan (sittplatsförsäkring) 87 kronor 50 öre och för flygande personal i segelflygplan (sittplatsförsäkring) 44 kronor 10 öre. Såsom förare i motorflygplan kunna ifrågakomma 10 personer, nämligen skolchefen, de sju flyginstruktörerna och de två motorflygplanförarna. Antalet sittplatsförsäkringar bör beräknas till 44, varav 5 i motorflygplan och 39 i segelflygplan. Sammanlagda årskostnaderna för ifrågavarande olycksfallsförsäkringar uppgå härigenom till $(10 \times 280 + 5 \times 87.50 + 39 \times 44.10 =) 4\,957$ kronor 40 öre.

I egenskap av ägare till flygmaterielen är staten enligt lag lika med brukaren (KSAK) ansvarig för skador, som i följd av materielens begagnande tillfogas person eller egendom, som icke befordras med flygplanen. Det synes utredningen därför lämpligt, att materielen ansvarighetsförsäkras. I det avtal, som skall upprättas om överlämnande av skolans drift till KSAK, torde böra stadgas skyldighet för KSAK att hålla materielen ansvarighetsförsäkrad. För den del av försäkringskostnaderna, som belöper å tid, då materielen tages i anspråk för D-utbildning, bör staten skäligen svara. För en ansvarighetsförsäkring, som utfaller med 50 000 kronor vid enkel personolycka, 150 000 kronor vid katastrofolycka och 20 000 kronor vid sakskada och gäller för sex månader, kunna premiekostnaderna beräknas till 140 kronor för motorflygplan och 52 kronor 50 öre för segelflygplan. De på statsverket belöpande kostnaderna för ansvarighetsförsäkring å flygplanmaterielen uppgå med denna beräkningsgrund till $(6 \times 140 + 31 \times 52.50 =) 2\,467$ kronor 50 öre.

De årliga kostnaderna för försäkringar utgöra således

brandförsäkring av flygplanmaterielen	kronor	3 150: —
olycksfallsförsäkringar	»	4 957: 40
ansvarighetsförsäkring	»	2 467: 50
Summa kronor		10 574: 90

eller 10 575 kronor.

Ersättningar för läkarundersökningar och
resekostnader.

För att erhålla certifikat för segelflygare skall vederbörande sökande bland annat genom läkarintyg styrka, att han fyller vissa av medicinalstyrelsen i anslutning till internationella bestämmelser fastställda fordringar på fysisk och psykisk lämplighet. Den läkarundersökning, som härför måste genomgås, omfattar allmän kroppsundersökning och specialundersökningar av ögon samt av öron, munhåla, näsa och hals. Enär i D-utbildningen ingår utbildningsmoment av sådan art, distansflygning, att de kräva innehav av certifikat eller intyg om motsvarande kompetens, måste vissa fordringar beträffande fysisk och psykisk lämplighet för flygtjänst uppfyllas av dem, som uttagas till denna utbildning. Med hänsyn till att vederbörande efter genomgången D-utbildning kan komma att bli uttagen till militärflygare, på vilken ställas väsentligt strängare krav i förevarande hänseende, torde dessa fordringar lämpligen böra sättas lika med dem, som gälla för antagning till utbildning såsom flygförare vid flygvapnet.

Den erforderliga läkarundersökningen kan beräknas draga en kostnad av 75 kronor. Med hänsyn till att bredast möjliga rekryteringsbas till D-utbildningen skall kunna erhållas, bör undersökningen bekostas av staten. Detta kan ordnas så att bland de sökande till D-utbildningen med ledning av ansökningshandlingarna, vid vilka böra finnas intyg från genomgången läkarundersökning för fast anställning vid krigsmakten, preliminärt uttagas ett antal av förslagsvis 240, vilka därefter åläggas att undergå här ifrågavarande läkarundersökning. Med ledning av bland annat dessa undersökningar sker därefter den definitiva uttagningen av de 200 eleverna till Alleberg. För att de sökande skola besparas penningutlägg bör ersättning för undersökningen av vederbörande läkare kunna uttagas direkt hos KSAK, som för ändamålet bör förfoga över härför avsedda statsmedel. Kostnaderna för dessa läkarundersökningar uppgå till $(75 \times 240 =)$ 18 000 kronor.

Enär D-utbildningen principiellt bör vara kostnadsfri för eleverna, böra jämväl deras kostnader för resor till och från skolan ersättas av staten. Med en genomsnittskostnad av 25 kronor per elev, varvid förutsatts att för dessa resor skall medgivas reducerade biljettpriser (60 procent av ordinarie priser), kunna resekostnaderna uppskattas till 5 000 kronor.

Sammanlagt uppgå således kostnaderna för ersättningar för läkarundersökningar och resekostnader till 23 000 kronor.

Förläggningskostnader m. m.

Utöver här ovan upptagna årliga kostnader för rikssegelflygskolan böra medel avses jämväl för förläggningskostnader, elektrisk energi och bränsle, förnyelse av flyg- och skyddsbeklädnadsmaterielen samt expenser. Härför erforderliga medel uppskattas till 33 000 kronor enligt *specifikationen G*.

I förläggningskostnaderna ingå arvoden till köks- och städpersonal samt underhåll och förnyelse av förläggnings- och förplägnadsutrustning. Beloppet är beräknat efter en uppskattad kostnad av 2 kronor 25 öre för elev och dag. I kostnadsberäkningarna ha icke upptagits några medel för förplägnad. Utredningen anser nämligen skäligt, att eleverna erlægga en mot skolans självkostnadspris svarande avgift för mat under uppehållet vid skolan. Denna avgift bör till sitt belopp godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Posten expenser omfattar kostnader för porto, telefon och telegram, kontors-utensilier, sjukvård m. m.

De på ovan angivna sätt beräknade årliga kostnaderna för rikssegelflygskolan uppgå, jämte ett belopp för oförutsett och diverse, till sammanlagt 384 000 kronor (se bil. 4).

3. Bidrag till flygklubbarnas verksamhet.

Utöver det understöd, som enligt utredningens förslag indirekt kommer den lokala flygverksamheten till godo genom anställande inom centralorganisationen av viss chefs- och lärarpersonal samt bidrag till anordnande av centrala kurser, bör, såsom anförts under avsnittet »Grundläggande principer

för statsunderstöd», flygklubbarna direkt understödjas med bidrag till kostnader för anskaffning av flygmateriel jämte viss för flygutbildningen nödvändig utrustning samt för uppförande av hangarer ävensom till modellflygverksamheten.

För att ett tillräckligt stort urval av segelflygutbildade ynglingar skall stå till buds vid uttagningen av de 200 eleverna till D-utbildningen räknar utredningen med att omkring 400 ynglingar i lämplig ålder årligen måste utbildas till C-diplom. För en bedömning av den omfattning flygklubbarnas verksamhet måste erhålla har utredningen därför utgått från ett antal av 400 C-flygare. Det måste antagas, att många, som börja delta i flygutbildning, av en eller annan orsak icke fullfölja densamma. Med ledning av hittills vunna erfarenheter torde man vara nödsakad att i genomsnitt räkna med ett årligt antal elever i A- och B-kurserna av 1 200 respektive 800 för att ett antal av 400 C-utbildade segelflygare skall kunna anses säkerställt.

Såsom utredningen redan i det föregående anført torde det, för att det direkta statsunderstödet till glid- och segelflygutbildningen vid klubbarna skall kunna på effektivaste sätt utnyttjas, bliva nödvändigt att genomföra en klassificering av klubbarna efter deras ekonomiska och tekniska möjligheter att i erforderlig omfattning bedriva och utveckla en effektiv utbildning. Utredningen har härvidlag ansett sig böra utgå från att sammanlagt 30 flygklubbar komma att handhava den statsunderstödda flygutbildningen. Av dessa skulle då lämpligen 10 klubbar (flygklubbar av första klass) bedriva såväl glid- som segelflygutbildning och de återstående 20 klubbarna (flygklubbar av andra klass) företrädesvis glidflygutbildning. För att de ovan angivna antalen av 1 200 glidflygare med A-diplom och 800 med B-diplom samt 400 segelflygare med C-diplom skall kunna frambringas skulle alltså årligen utbildas i genomsnitt vid var och en av de 30 klubbarna 40 A- och 26—27 B-flygare samt vid varje flygklubb av första klass 40 C-flygare. Enligt de erfarenheter, som hittills vunnits inom den lokala flygverksamheten, främst vid Stockholms segelflygklubb, borde ett sådant utbildningsresultat vara möjligt att åstadkomma med den tid, som årligen kan beräknas stå till förfogande för utbildningsverksamhet, nämligen huvudsakligen sommarmånaderna samt i övrigt sön- och helgdagar.

a. Engångsanskaffning av materiel m. m.

Med utgångspunkt från den sålunda angivna omfattningen av flygverksamheten inom flygklubbarna har utredningen beräknat behovet av flygplan och övrig materielutrustning för klubbarna.

En flygklubb av första klass måste äga tillgång till ett motorflygplan för bogsering. Med hänsyn till verksamhetens omfattning och art kan härför ett flygplan med något mindre motorstyrka än som beräknas erforderlig för bogserflygplanen vid rikssegelflygskolan anses tillfyllest. För C-utbildningen erfordras övningssegelflygplan. Varje klubb bör disponera minst 2 och, under

tider av mera forcerad utbildning, 3 dylika plan. Då planen böra ställas till klubbarnas förfogande på sådana villkor, att materiel vid behov kan överföras från en klubb till en annan, räknar utredningen med i genomsnitt $2\frac{1}{2}$ övningssegelflygplan per klubb av första klass. För samtliga trettio flygklubbar erfordras 3 glidflygplan per klubb. Planen böra färdigställas av klubbarna själva, varför utredningen allenast räknar med kostnaderna för byggsatser. För att mera försigkomna elever skola kunna beredas tillfälle till fortsatt flygträning bör dessutom finnas 1 högvärdigt segelflygplan vid varje klubb av första klass och i genomsnitt $1\frac{1}{2}$ övningssegelflygplan per klubb för klubbarna av andra klass. I fråga om övrig för flygverksamheten erforderlig materiel räknar utredningen med 1 vinsch, 1 bogserbil och 1 flygplanvagn per klubb, 4 fallskärmar för klubb av första klass och 2 för klubb av andra klass ävensom transportkärror, barografer, stationsutrustning m. m.

Det sammanlagda värdet av ovan angiven materiel för flygklubbarna kan uppskattas till 1 595 000 kronor. (Se *specifikationen H.*)

Med hänsyn till de stora fördelar ett statsunderstöd i den omfattning utredningen föreslagit skulle innebära för flygklubbarna synes det utredningen skäligt, att inom den statsunderstödda flygverksamheten kommer till användning den redan befintliga materielen vid de klubbar, som komma i åtnjutande av statsunderstöd. Nuvärdet av det materielbestånd, som finnes hos klubbar, som kunna tänkas bliva uttagna till att handhava den direkt statsunderstödda flygutbildningen, kan, enligt uppgift från KSAK, uppskattas till sammanlagt 585 000 kronor. Kostnaderna för engångsanskaffning av den materiel, som erfordras för den lokala flygutbildningsverksamheten kunna därför beräknas till $(1\,595\,000 - 585\,000 =) 1\,010\,000$ kronor, eller i runt tal 1 000 000 kronor.

Statsbidrag till anskaffning av segelflygmateriel har hittills utgått med 80 procent av anskaffningskostnaderna. Med hänsyn till den avsevärda utvidgning av den privata flygverksamheten, som möjliggöres genom utredningens förslag, ävensom till att bidrag nu föreslås utgå för all väsentlig för flygverksamheten erforderlig materiel, anser utredningen, att statsbidraget kan sänkas till 70 procent. I bidrag till engångsanskaffning av flygmateriel för flygklubbarnas räkning upptager utredningen därför ett belopp av 700 000 kronor.

Statsbidraget till uppförande av hangarer anser utredningen böra differentieras med hänsyn till skillnaden i materielbestånd mellan klubbarna av första och av andra klass. Kostnaderna för det huvudsakliga byggnadsmaterialet till enkla hangarer torde kunna beräknas för klubbar av första klass till 15 000 kronor och för klubbar av andra klass till 9 000 kronor, varvid förutsättes, att flygklubbarna själva ombesörja uppförandet av hangarerna. Bidrag till hangarer för de trettio flygklubbarna skulle således utgå med $(10 \times 15\,000 + 20 \times 9\,000 =) 330\,000$ kronor.

Sammanlagt uppgår alltså det statliga bidraget till anskaffning av materiel och uppförande av hangarer för flygklubbarnas räkning till $(700\,000 + 330\,000 =) 1\,030\,000$ kronor.

b. Årliga kostnader.

I överensstämmelse med ovan angivna principer för det statliga bidraget till engångsanskaffning av materiel för flygklubbarna bör bidrag till kostnaderna för förnyelse av denna materiel utgå med 70 procent av dessa kostnader, beräknade efter uppskattade livslängder å materielen. Utredningen har övervägt möjligheten att låta dessa bidrag utgå i den form, att diplompremierna bestämmas till belopp, som innefatta jämväl klubbarnas kostnader för avskrivning av materielen, men funnit övervägande skäl tala för att här tillämpa samma system som beträffande rikssegelflygskolans materiel, d. v. s. att anslagsmedel årligen upptagas för en successiv förnyelse av materielen.

Som grundval för beräkningen av förnyelsekostnaderna kunna tagas samma livslängder för olika materielslag, som tillämpats beträffande rikssegelflygskolans materiel. För motorflygplanen kan dock i detta fall, med hänsyn till att de icke komma att utnyttjas i samma utsträckning, beräknas en livslängd av 8 år. I beståndet kommer att ingå jämväl en del äldre materiel. Enär större delen av denna materiel anskaffats under de senaste åren, anser utredningen det emellertid icke vara erforderligt att räkna med avvikande årskvoter för densamma. På grund av vad sålunda angivits beräknar utredningen det årliga statsbidraget till förnyelse av flygmateriel vid klubbarna till i runt tal 148 000 kronor på sätt framgår av *specifikationen I*.

Bidrag till modellflygverksamheten bör, i enlighet med vad utredningen anfört under avsnittet »Grundläggande principer för statsunderstöd», utgå i form av visst belopp för år, avsett att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därutöver jämväl till verksamheten i övrigt. Utredningen föreslår, att detta belopp bestämmas till 40 000 kronor.

4. Diplompremier.

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

Då utredningen haft att taga ställning till frågan, i vilken utsträckning diplompremier i fortsättningen böra utgå, har utredningen i första hand beaktat, att rekryteringen till A-, B- och C-utbildningen måste ske från så bred grund som möjligt, därest det erforderliga antalet elever till D-utbildningen skall kunna tryggas. Premier böra sålunda utgå för förvärvandet av A-, B- och C-diplom. Då det är förenat med stora svårigheter att nu överblicka, hur stora diplomkostnaderna i genomsnitt per elev komma att bliva vid en utbildningsverksamhet av den omfattning utredningens förslag innebär, anser sig utredningen tills vidare böra räkna med de hittills tillämpade

premiesatserna. Utredningen förutsätter dock, att dessa belopp skola komma att underkastas reglering, sedan säkrare erfarenheter vunnits beträffande utbildningskostnaderna. Till grund för kostnadsberäkningen bör läggas det antal utbildade glid- och segelflygare inom olika utbildningskurser, som i det föregående angivits som erforderliga.

Däremot har utredningen icke ansett tillräckliga skäl nu föreligga att föreslå premier för förvärvandet av segelflygcertifikat. Till erhållande av dylika premier skulle i första hand ifrågakomma de segelflygare, som KSAK vid sidan av de elever, vilka genomgå D-utbildningen för att därefter söka inträde vid flygvapnet, äger att utbilda vid rikssegelflygskolan med utnyttjande av staten tillhörig materiel och utrustning. Med hänsyn till att den utbildning, som leder fram till segelflygcertifikat, till följd härav torde kunna genomgåas till avsevärt lägre kostnader än hittills, anser sig utredningen icke vilja förorda, att premier utgå till dem, som på denna väg förvärva segelflygcertifikat. Utredningen förutsätter emellertid att, sedan segelflygorganisationen utbyggt, prov för segelflygcertifikat kunna komma att avläggas jämväl vid klubbarna. Särskilt med hänsyn till att med statsbidrag förvärvat flygmateriel ställes till klubbarnas förfogande i betydligt större omfattning än tidigare och att denna materiel förutsättes skola få användas av alla elever, synes det troligt, att kostnaderna för förvärvandet av segelflygcertifikat även i detta fall bliva lägre än hittills. Utredningen förordar att frågan, huruvida och i så fall till vilket belopp premier för förvärvandet av segelflygcertifikat framdeles böra utdelas, upptages till prövning med ledning av de erfarenheter, som vinnas sedan segelflygorganisationen utbyggt i hela sin omfattning.

Utredningen utgår från att tidigare anvisade men eventuellt icke i anspråk tagna medel till diplom- och certifikatpremier få övergångsvis användas för utdelande av certifikatpremier.

De årliga kostnaderna för diplompremier uppgå enligt utredningens förslag till $(1\,200 \times 60 + 800 \times 60 + 400 \times 120 =)$ 168 000 kronor.

E. Angående tiden för genomförandet av utredningens förslag samt anslagsfrågor.

Flygvapnets utbyggnad till den omfattning, som avses i 1942 års försvarsbeslut, kräver en stor nyrekrytering av personal under de närmaste åren. Det är därför av vikt, att flygvapnet så snart som möjligt beredes tillgång till det rekryteringsurval, som skall frambringas genom den föreslagna D-utbildningen. I första hand måste de flygklubbar, som komma att uttagas till att handhava den statsunderstödda flygutbildningen, utbyggas, enär deras utbildningsresultat skall utgöra grunden för elevrekryteringen till rikssegelflygskolan. Utredningen räknar med att denna utbyggnad kan ske på tre år. Färdigställandet av anläggningarna på Ålleberg kan anpassas härafter; dock är att märka, att man även i fråga om anläggningsarbetena därstädes har att räkna med vissa fördröjande faktorer. Särskilt gäller detta iordning-

ställandet av start- och landningsbanorna, vilka kunna tagas i bruk tidigast året efter det planeringsarbetena slutförts, då ytlagren erhållit tillräcklig fasthet. På grund av vad sålunda anförts anser utredningen att för genomförandet av utredningens förslag i dess helhet bör beräknas en tid av tre år från den 1 juli 1943.

Engångskostnaderna för rikssegelflygskolans utbyggnad böra fördelas på uppsättningsperioden efter de olika ändamåls angelägenhetsgrad på följande sätt:

	Kronor	Kronor
budgetåret 1943/44: markförvärv	220 000	
utbyggnad av start- och landningsbanor	790 000	
hälften av byggnadskostnaderna	275 000	1 285 000
budgetåret 1944/45: hälften av byggnadskostnaderna	275 000	
hälften av materielkostnaderna	450 000	725 000
budgetåret 1945/46: hälften av materielkostnaderna	450 000	
	Summa kronor	2 460 000

Bidragen till anskaffning av materiel och uppförande av hangarer för flygklubbarna kunna lämpligen fördelas lika på de tre uppsättningsåren, eller således med $\left(\frac{1\,030\,000}{3} = \right)$ 343 000 på ett vart av budgetåren 1943/46.

Med hänsyn till de stora krav, som komma att ställas på KSAK, icke minst under uppsättningstiden, samt till angelägenheten av att instruktörspersonal snarast möjligt utbildas böra medel anvisas redan från och med budgetåret 1943/44 till bestridande av arvoden till viss hos KSAK anställd personal, 60 000 kronor, ävensom till bidrag till anordnande av centrala kurser, 17 000 kronor.

Utbildningsverksamheten å Alleberg kan beräknas börja tidigast år 1945. Först fr. o. m. år 1946 är full verksamhet vid skolan möjlig. Då det får anses vara av intresse för flygvapnet, att D-utbildningen snarast möjligt kommer igång så att sådana personer, som under de två första åren av utbyggnadstiden fylla fordringarna för antagning såsom elever till denna utbildning, beredes tillfälle att genomgå densamma, vill utredningen emellertid förorda, att under ifrågavarande två år rikssegelflygskolan organiseras provisoriskt på annan plats. Skolan bör drivas med anlitande av den materiel, som finnes på Alleberg. För ändamålet torde kunna påräknas något lämpligt flygfält, där möjligheter finnas till provisorisk förläggning av ett mindre antal elever och personal, varför utredningen anser sig icke behöva räkna med några särskilda kostnader härför. Däremot måste medel anvisas för skolans drift.

Kostnaderna för rikssegelflygskolans drift under de tre i utbyggnadstiden ingående budgetåren torde lämpligen kunna upptagas till $\frac{1}{4}$, $\frac{2}{4}$ respektive $\frac{3}{4}$ av årskostnaden vid full drift, 384 000 kronor. Medelsbehoven skulle härigenom bli

för budgetåret 1943/44	96 000 kronor,
» » 1944/45	192 000 » ,
» » 1945/46	288 000 » , samt
från och med budgetåret 1946/47	384 000 » .

De årligen utgående bidragen till förnyelse av materiel för flygklubbarna böra fr. o. m. andra uppsättningsåret utgå med belopp, som svara mot värdet av anskaffad materiel. Då bidraget vid slutförd anskaffning uppgår till 148 000 kronor, bliva dessa belopp

för budgetåret 1944/45	49 000 kronor,
» » 1945/46	99 000 » , samt
från och med budgetåret 1946/47	148 000 » .

Bidraget till modellflygverksamheten, 40 000 kronor, bör till hela sitt belopp utgå fr. o. m. budgetåret 1943/44.

Vad slutligen diplompremierna beträffar, vid fullt utbyggd verksamhet beräknade till 168 000 kronor, torde kostnaderna för dessa under utbyggnadstiden kunna uppskattas till

för budgetåret 1943/44	80 000 kronor,
» » 1944/45	120 000 » ,
samt från och med budgetåret 1945/46 utgå med 168 000 kronor.	

En sammanfattning av dessa anslagsberäkningar ger för de olika budgetåren följande anslagsbehov.

Budgetåret 1943/44.

<i>Kapitalinvestering:</i>	Kronor
Markförvärv	220 000
Utbyggnad av start- och landningsbanor.....	790 000
Byggnadskostnader	275 000
	Summa kronor 1 285 000

Driftbudgeten:

Engångskostnader:

Bidrag till anskaffning av flygmateriel m. m. och uppförande av hangarer för flygklubbarna	343 000
--	---------

Årskostnader:

	Kronor.
Arvoden till viss hos KSAK anställd personal	60 000
Bidrag till anordnande av centrala kurser	17 000
Rikssegelflygskolans drift.....	96 000
Bidrag till modellflygverksamheten	40 000
Diplompremier.....	80 000
	Summa kronor 293 000
	Summa kronor 636 000

*Budgetåret 1944/45.**Kapitalinvestering:*

	Kronor
Byggnadskostnader	275 000
Summa kronor	275 000

Driftbudgeten:

Engångskostnader:	Kronor	Kronor
Materiel för rikssegelflygskolan	450 000	
Bidrag till anskaffning av flygmateriel m. m. och uppförande av hangarer för flygklubbarna	343 000	793 000
Årskostnader:		
Arvoden till viss hos KSAK anställd personal	60 000	
Bidrag till anordnande av centrala kurser	17 000	
Rikssegelflygskolans drift	192 000	
Bidrag till förnyelse av flygmateriel m. m. för flygklubbarna	49 000	
Bidrag till modellflygverksamheten	40 000	
Diplompremier	120 000	478 000
Summa kronor		1 271 000

*Budgetåret 1945/46.**Driftbudgeten:*

Engångskostnader:	Kronor	Kronor
Materiel för rikssegelflygskolan	450 000	
Bidrag till anskaffning av flygmateriel m. m. och uppförande av hangarer för flygklubbarna	343 000	793 000
Årskostnader:		
Arvoden till viss hos KSAK anställd personal	60 000	
Bidrag till anordnande av centrala kurser	17 000	
Rikssegelflygskolans drift	288 000	
Bidrag till förnyelse av flygmateriel m. m. för flygklubbarna	99 000	
Bidrag till modellflygverksamheten	40 000	
Diplompremier	168 000	672 000
Summa kronor		1 465 000

Från och med budgetåret 1946/47.

	Kronor
Arvoden till viss hos KSAK anställd personal	60 000
Bidrag till anordnande av centrala kurser	17 000
Rikssegelflygskolans drift	384 000
Bidrag till förnyelse av flygmateriel m. m. för flygklubbarna	148 000
Bidrag till modellflygverksamheten	40 000
Diplompremier	168 000
Summa kronor	817 000

Mark och anläggningar å Alleberg, till vilkas inköp respektive utförande staten enligt utredningens förslag skulle anvisa medel, böra redovisas å någon av statsverkets kapitalfonder. Utredningen har i det föregående redan antytt, att nämnda anläggningar skulle stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning och därvid utgått från att redovisningen skall ske å luftfartsfonden. Det tänkbara alternativet — flygförvaltningens delfond av försvarsväsendets fastighetsfond — synes med hänsyn till skolans civila karaktär icke lämpligen böra ifrågakomma. De här ovan såsom kapitalinvesteringar angivna anslagen för budgetåren 1943/44 och 1944/45 böra därför anvisas såsom kapitalinvesteringar i luftfartsfonden. I enlighet med de för denna fond gällande principer skall värdet av byggnaderna samt kostnaderna för markens iordningställande omedelbart helt avskrivas, vilket medför, att häremot svarande avskrivningsanslag måste anvisas. De inkomster, som kunna uppkomma genom utarrendering av mark, som icke tages i anspråk för den av KSAK drivna utbildningsverksamheten, och genom hyra för till skolans personal upplåtna tjänstebostäder, komma att gottskrivas inkomstsidan av luftfartsfondens stat. Till bestridande av kostnader för löpande underhåll av byggnader samt start- och landningsbanor vid Alleberg bör den för detta ändamål bland riksseglflygskolans driftkostnader upptagna delposten å 13 000 kronor ställas till förfogande för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och lämpligen tillföras luftfartsfondens inkomstsida under en särskild inkomstpost såsom uppburen hyra för upplåtelsen av anläggningarna för skoldrift. Denna inkomstpost bör motsvaras av en uppräknig av utgiftsposten »Underhåll och drift av luftfartsleder».

De anslag, som komma att anvisas å driftbudgeten, böra ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, att användas i enlighet med av Kungl. Maj:t fastställd plan. Det bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, under beaktande av vad i utredningens betänkande eller i blivande proposition anföres beträffande villkor för åtnjutande av statsunderstöd m. m. och efter hörande av chefen för flygvapnet, uppgöra förslag till dylik plan.

Utredningens hemställan.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer utredningen, att statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling måtte vidtagas i enlighet med de av utredningen framlagda förslagen.

Särskilt yttrande av förste kanslisekreteraren Å. Wirseen.

Hittillsvarande erfarenheter hava visat, att privatflygningen här i landet, såväl den med motor som den motorlösa, icke kan fortbestå eller vidare utvecklas, därest kostnaderna för densamma skola till övervägande delen bestridas av verksamhetens utövare eller genom bidrag från privat eller kommunalt håll.

Privatflygets värde, sett ur rent civila synpunkter, är enligt min uppfattning — åtminstone i nuvarande statsfinansiella läge — icke av den storleksordning, att det kan anses motiverat, att staten ekonomiskt bidrager till privatflygets utveckling. Ett lämpligt avvägt understöd synes mig försvarligt endast under den uttryckliga förutsättningen, att ett väl utvecklat privatflyg kan antagas underlätta flygvapnets strävanden att erhålla just det elevmaterial för vidare flygutbildning inom flygvapnet, som bäst uppfyller de höga fordringar, som måste ställas på flygvapnets blivande flygplanförare. I likhet med utredningens övriga ledamöter anser jag, att en väl tillrättalagd utbildning i motorlös flygning, som tar sikte på att frambringa ett lämpligt avvägt antal elever med s. k. D-utbildning, kan anses uppfylla angivna förutsättning. Jag finner det därför motiverat, att staten i skälig omfattning bidrager till kostnaderna för den verksamhet, som erfordras för att erhålla det önskade antalet elever med angivna utbildning. Ej heller har jag något att erinra mot att modellflyget av skäl, som utredningen anför, erhåller ett mindre statsunderstöd.

Beträffande omfattningen av det antal elever med D-utbildning, som årligen skulle stå till förfogande såsom rekryteringsbas för flygvapnet, har jag med hänsyn till från flygvapnet framförda önskemål icke något att erinra mot det av utredningen förutsatta antalet av omkring 200.

Vad utredningen föreslagit rörande omfattningen av och de närmare formerna för statsbidrag till den verksamhet inom de lokala flygorganisationerna, som utgör förutsättningen för den fortsatta, kvalificerade utbildningen, kan jag i stort biträda. På grund av de höga kostnader, som äro förenade med all flygning, anser jag det emellertid angeläget att särskilt understryka, att de statliga stödåtgärderna strängt begränsas till vad som kan anses nödvändigt för att inom privatflygverksamheten frambringa det slutliga utbildningsresultat, som man uppställt såsom mål. Såsom rekryteringsbas för D-flygarna har utredningen beräknat erforderliga 400 C-flygare, 800 B-flygare och 1 200 A-flygare. Det är givetvis vanskligt att hysa någon bestämd uppfattning i frågan, huruvida en sådan bred rekryteringsbas verkligen kan finnas nödvändig. Jag anser mig emellertid icke böra ifrågasätta någon begränsning av densamma men vill framhålla vikten av att utvecklingen inom privatflyget följes med uppmärksamhet. Skulle det nämligen framdeles visa sig, att det av utredningen beräknade antalet elever i de lägre utbildningsstadierna icke är nödvändigt för att rekrytera det önskade antalet elever i D-kursen, bör givetvis nedsättning ske av förstnämnda antal. Vidare bör omprövning ske av

grunderna för statsbidragens storlek, därest erfarenheterna skulle giva vid handen, att det erforderliga antalet elever i de lägre utbildningsstadierna kan erhållas med mindre ekonomisk uppoffring från statens sida. Vid en dylik omprövning synes i första hand böra ifrågasättas, att bidragen till förnyelse av de lokala flygklubbarnas flygmateriel minskas eller helt slopas. Klubbarnas verksamhet bör nämligen, sedan klubbarna erhållit erforderligt bidrag till den första uppsättningen av sin materiel, principiellt drivas rent affärsmässigt, så att inflytande inkomster, i första hand elevavgifterna, täcka kostnaderna för den framdeles behövliga materielförnyelsen.

Vad härefter angår det av utredningens majoritet framlagda förslaget att förlägga utbildningen av D-eleverna till en central, under civil ledning stående segelflygskola å Alleberg föranleder detsamma följande uttalande från min sida.

Utredningen har bl. a. framhållit, att en förutsättning för att ett ur flygvapnets rekryteringssynpunkt fullgott resultat av en mera kvalificerad privat flygutbildning skall vinnas är, att chefen för flygvapnet tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielfrågor. Vidare har förutsatts, att skolchefen och flyglärarna vid centralskolan skola godkännas av chefen för flygvapnet, vilket kan antagas medföra, att denna personal — åtminstone till övervägande delen — kommer att bestå av officerare vid flygvapnet eller i flygvapnets reserv. Chefen för flygvapnet skulle ytterligare godkänna uttagning av eleverna för D-utbildningen samt följa och inspektera denna utbildning. På grund av den ställning, som chefen för flygvapnet sålunda skulle erhålla, ävensom det militära syftet med D-utbildningen har inom utredningen ingående diskuterats, huruvida icke utbildningens handhavande borde ankomma på flygvapnet. Utredningens majoritet har emellertid av närmare anförda skäl funnit detta mindre lämpligt och därför föreslagit en skola under civil ledning. Då jag av såväl principiella som ekonomiska skäl icke kan dela majoritetens uppfattning, anser jag mig nödsakad att i nu berörda fråga anmäla avvikande mening.

Såsom majoriteten framhållit, kan det måhända vara förenat med vissa svårigheter för flygvapnet att under nuvarande förhållanden avstå från den personal, som skulle erfordras för att driva skolan i flygvapnets regi. Då den ifrågasatta skolorganisationen i förhållande till flygvapnets stora organisation i övrigt skulle bliva av mycket ringa omfattning, synas de befarade svårigheterna emellertid icke kunna vara sådana, att de böra tillmätas någon större betydelse i förevarande sammanhang. Skulle en viss utökning av flygvapnets personalstat visa sig erforderlig, för att flygvapnet skulle kunna omhändervä skolan, bör en förstärkning av personalen givetvis komma till stånd. Det må vidare framhållas, att även en skola i civil regi kan, såsom förut anförts, komma att taga i anspråk lärarkrafter från flygvapnet. — Majoriteten har vidare uttalat, att det kunde befaras, att det intresse från enskildas sida, som hittills tagit sig uttryck i verksamt ekonomiskt stöd åt privatflyget, skulle komma att minska, om den högre segelflygutbildningen i den utsträckning,

varom vore fråga, icke finge omhänderhavas av den civila verksamheten. Majoriteten har icke närmare utvecklat motiven för denna uppfattning. Såvitt jag kan finna kunna ej heller bärande skäl härför anföras. Tillkomsten av en skola, där ungdomen kan beredas tillfälle att utan egen kostnad erhålla en högklassig utbildning, bör — oberoende av den regi, i vilken verksamheten bedrives — enligt min mening vara ägnad att väcka intresse hos enskilda att stödja den förberedande utbildning, som öppnar möjlighet och utgör förutsättning för att erhålla den högre utbildningen. En högre utbildning i civil regi kan för övrigt antagas stå till buds, även om åt flygvapnet överlåtes att omhänderhava utbildningen av de 200 D-eleverna. Flygvapnets utbildning torde nämligen av skäl, som jag i det följande kommer att beröra, icke komma att förläggas till Alleberg utan troligen till ett krigsflygfält, varför Allebergsskolan även framgent skulle — på sätt hittills skett — kunna drivas såsom en civil flygskola i KSAK:s regi. — En D-utbildning torde ej heller på den grund att den drives i militär regi kunna befaras dämpa intresset hos eleverna att komplettera sin tidigare utbildning med segelflygning av högre klass. Härför talar, bl. a., att flygvapnet, såväl dess personal som dess prestationer, är föremål för ett utomordentligt intresse och en stor beundran av just den ungdom, för vilken den centrala flygskolan avsetts. Vidare kan till stöd för uppfattningen, att en viss militarisering av utbildningen icke torde komma att få några menliga följder, även framhållas, att den omständigheten att landstormens ungdomsavdelningar stå under militär ledning och i viss utsträckning erhålla militär utrustning, icke, såvitt erfarenheten visat, haft någon menlig inverkan på intresset för rörelsen vare sig från elevernas eller deras målsmäns sida. — Utredningens majoritet har slutligen framhållit, att en D-utbildning i civil regi skulle göra det möjligt att förbilliga den högre utbildningen för sådana personer, som icke kunna direkt nyttiggöras av flygvapnet, genom att dessa skulle kunna tillåtas utnyttja för D-utbildningen avsedd materiel och anläggningar, i den mån dessa icke helt tagas i anspråk för det därmed närmast avsedda ändamålet. Med min förut angivna inställning, nämligen att statens stöd bör begränsas till sådana åtgärder, som äro erforderliga för att tillgodose flygvapnets behov, anser jag denna möjlighet till förbilligad utbildning icke böra tillmätas alltför stor betydelse. Det må här dessutom framhållas, att ifrågavarande personer torde erhålla tillfälle till högre segelflygutbildning vid Allebergsskolan. Denna torde nämligen såsom förut nämnts kunna antagas komma att bestå såsom civil skola i KSAK:s regi, även för det fall att flygvapnet skulle omhänderha D-utbildningen av stats eleverna. För flertalet av dessa elever, vilka i allmänhet torde vara över 20 år gamla, bör det ej heller vara förenat med alltför stora svårigheter att själv svara för de jämförelsevis låga kursavgifter, som av KSAK tillämpas vid Allebergsskolan.

Då D-utbildningen tager direkt sikte på militära mål och det civila inflytandet under alla förhållanden kommer att i realiteten bliva synnerligen ringa, finner jag det principiellt riktigast, att den myndighet, som skall nyttiggöra utbildningsresultatet, utan någon mellanhand direkt leder och omhänderhar ut-

bildningen. Därest så sker bör utbildningsresultatet därjämte vinna i värde ur flygvapnets synpunkt. En fördelning av ansvaret för och kontrollen över verksamheten å såväl chefen för flygvapnet som luftfartsmyndigheten och KSAK synes ej heller rationell, utan ansvaret och kontrollen böra direkt åvila den myndighet, som har det avgörande inflytandet på utbildningsfrågorna och det omedelbara intresset av utbildningsresultatet.

Ett anordnande av D-utbildningen enligt majoritetens förslag måste vidare enligt min mening uppväcka allvarliga ekonomiska betänkligheter. Enligt förslaget skulle sålunda engångsutgifterna uppgå till närmare 2 500 000 kronor och de årliga kostnaderna till 384 000 kronor. Med hänsynstagande till skälig ränta å engångsinvesteringen skulle alltså kostnaden per elev vid skolan överstiga 2 000 kronor. Denna kostnad anser jag icke stå i rimligt förhållande till det resultat, som utgiften väntas medföra.

Skall en ur ekonomiska synpunkter godtagbar D-utbildning överhuvud kunna genomföras, måste densamma enligt min uppfattning i lämplig form anknytas till flygvapnet med dess stora resurser. En dylik anknytning bör kunna medföra avsevärda besparingar, därest den omfattande segelflygorganisation, som för närvarande håller på att uppbyggas inom flygvapnet för i första hand flygvapnets markpersonal, på lämpligt sätt utnyttjas även för utbildning av D-eleverna. Beträffande flygvapnets segelflygorganisation må erinras, att för ändamålet ställts till förfogande ett belopp av omkring 1 310 000 kronor, och att i flygvapnets äskande av anslag till materielanskaffning för nästa budgetår upptagits ett belopp av omkring 540 000 kronor till anskaffning av ytterligare segelflygmateriel. Segelflygutbildning pågår redan vid 12 flygflottiljer och det kan enligt vad jag inhämtat beräknas, att inom ej alltför lång tid sådan utbildning kommer att äga rum vid flertalet av flygvapnets flottiljer. För utbildningen har avsetts en materielutrustning per flygflottilj räknat av 7 å 8 skol- och segelflygplan. Då organisationen föreligger färdig, torde den komma att omfatta omkring 130 glid- och segelflygplan.

Två alternativ för ordnandet genom flygvapnets försorg av utbildningen av de civila eleverna synas enligt min mening ligga närmast till hands. Antingen anordnar flygvapnet en central segelflygskola, som bereder möjlighet att utbilda hela det avsedda antalet elever, eller också fördelas dessa på de olika flottiljerna för att där utbildas.

Vad första alternativet angår må framhållas, att flygvapnet kan förmodas att såsom förläggningsplats för en centralskola komma att välja ett lämpligt krigsflygfält. Härför tala framför allt ekonomiska skäl. En dylik förläggning bör för flygvapnet därjämte medföra avsevärda organisatoriska fördelar. Slutligen kan framhållas, att Alleberg med sina — åtminstone i vad själva kalotten angår — begränsade möjligheter för en ytterligare utvidgad segelflygverksamhet icke torde kunna anses utgöra en fullt tillfredsställande plats för förläggning dit av en militär segelflygskola. Den ekonomiska vinsten av en lösning av utbildningsfrågan enligt detta alternativ skulle i första hand bestå däri, att några engångskostnader icke skulle behöva beräknas vare sig till markinköp

eller till flygfältsarbeten. Kostnaderna för uppförande av byggnader skulle därjämte begränsas, i den mån befintliga sådana kunde användas. Härtill komma slutligen de besparingar, som skulle uppkomma, därest den för flygvapnets egen segelflygutbildning avsedda lärarpersonalen och flygmaterielen, såväl motorplan som motorlösa plan, i viss utsträckning — beroende på utbildningskursernas förläggning till lämpliga tidsperioder — ställdes till förfogande även för utbildningen av de civila eleverna.

Det andra alternativet synes kunna medföra de största kostnadsbesparingarna. Sålunda ifrågakomma icke några engångsutgifter för flygfält. Övriga engångskostnader samt de löpande utgifterna för själva utbildningen böra vidare bliva mycket måttliga, beroende på det förhållandevis ringa antal elever, som skulle komma på varje flottilj. Fördelas de civila eleverna å de olika flygflottiljerna, skulle nämligen i medeltal på dem komma ett elevantal av endast omkring 12 per år. Utbildningen av detta antal torde knappast behöva medföra någon förstärkning av flottiljens personal och flygmateriel — i allt fall icke av någon betydelse. Några engångsutgifter för förlägningsbyggnader och hangarer torde man i allmänhet ej heller behöva räkna med. Huruvida vid detta alternativ utbildningen av eleverna bör ske genom att vid flottiljerna en särskild kurs anordnas för dem eller genom att eleverna erhålla tillfälle till utbildning jämsides med flygvapnets markpersonal synes närmast vara en organisatorisk lämplighetsfråga, vars lösande icke bör medföra några allvarliga svårigheter. Såsom en icke obetydlig fördel med detta alternativ bör slutligen framhållas, att den intima kontakt med flygvapnets olika verksamhetsgrenar samt dess personal, som eleverna under sin utbildning erhålla, bör vara ägnad att hos eleverna i hög grad öka förståelsen för flygvapnet samt stimulera elevernas önskan att anmäla sig för vidare utbildning till motorflygare eller marktjänst vid flygvapnet.

Jag är medveten om att en utbildning vare sig den sker i enlighet med det ena eller det andra av de här ifrågasatta alternativen möjligen kan komma att medföra vissa problem i vad avser de civila elevernas ställning i förhållande till de för krigsmakten gällande reglementena och författningarna. Problemen torde emellertid icke vara av sådan art, att de icke skola kunna lösas på ett för såväl flygvapnet som eleverna tillfredsställande sätt.

Fördelarna av här diskuterade två alternativ — av vilka jag förordar det senare såsom varande det ur statsekonomisk synpunkt ojämförligt fördelaktigaste — synas mig så betydande, att förslagen böra genom flygvapnets försorg närmare utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning till majoritetens förslag.

Skulle vid den slutliga prövningen av frågan övervägande skäl emellertid tala för att anordna skolan såsom civil, synes densamma av skäl som majoriteten anfört böra förläggas till Älleberg och i stort sett givas den utformning och den omfattning, som framgår av majoritetens förslag. Beträffande skolans omhändertagande anser jag mig emellertid böra ifrågasätta, huruvida icke av principiella skäl skolans drift bör ankomma på luftfartsmyndigheten. Det

synes mig nämligen knappast stå i överensstämmelse med vad som i allmänhet gäller i fråga om verksamhetsgrenar, som direkt drivas i statsnyttans intresse, att verksamheten omhänderhaves av en privat organisation men att kostnaden härför helt bestrides av statsmedel. Även ur saklig synpunkt kan den föreslagna anordningen måhända giva anledning till viss tveksamhet. Genom att KSAK förutsättes icke skola med någon andel deltaga i bestridandet av skolans löpande utgifter, kan möjligen klubbens intresse att hålla kostnaderna nere på lägsta möjliga nivå i viss mån avtrubbas. Slutligen bör framhållas, att driften av en skola av här ifrågasatt art och omfattning — förutom att den ställer mycket stora krav på den som skall omhänderhava skolan — synes falla utanför ramen för KSAK:s naturliga uppgifter, vilka närmast få anses inriktade på att väcka ett allmänt flygintresse i landet och att i övrigt stödja de lokala flygklubbarna i deras strävanden att utbilda flygelever å de lägre stadierna.

Förteckning över godkända civila landflygplatser.

Luftfartsled	Namn (närmaste större ort inom parentes)	Förvaltning
Stockholm—Malmö	Stockholm—Bromma	Stockholms stad
	Vängsö (Gnesta)	Väg- och vattenbyggn.styr.
	Stigtomta (Nyköping)	»
	Norrköping—Kungsängen ..	»
	Hästholmen (Ödeshög)	»
	Visingsö	»
	Jönköping	»
	Hagshult (Värnamo)	» (Malmö-distr.)
	Feringe (Ljungby)	» »
	Exen (Markaryd)	» »
	Fagerhult	» »
	Eslöv	» »
Malmö—Göteborg—Norge ..	Malmö—Bulltofta	» »
	Halmstad	» »
	Varberg	» (Gbg-distr.)
	Göteborg—Torslanda	» »
	Backamo (Ljungskile)	» »
	Svarteborg (Dingle)	» »
Stockholm—Karlstad - Norge	Strömstad—Näsinge	» »
	Eskilstuna	Eskilstuna stad.
	Örebro	Väg- och vattenbyggn.styr.
Stockholm—Finland	Karlstad ¹	»
	Norrälje	»
Stockholm—Visby	Visby	»
—	Sundsvall—Härnösand ¹	»
—	Trollhättan	Svenska aeroplanaktiebolaget.

¹ Under anläggning.

Förteckning över till KSAK anslutna flygklubbar.

(Anger förhållandena den 1 februari 1943.)

K l u b b	Verksamhet			K l u b b	Verksamhet		
	Motor- flyg	Segel- flyg	Modell- flyg		Motor- flyg	Segel- flyg	Modell- flyg
Aeroklubben i Göteborg	1	1	1	Luleå Flygklubb	1	1	1
Chalmers Segelflygklubb	—	—	—	Lunds Modellflygklubb	—	—	—
Flygtekniska Klubben	—	—	—	Malmbergets Flygklubb	—	—	1
Västra Sveriges Modellflygklubb	—	—	—	Mora Flygklubb	—	—	—
Aeroklubben i Skåne (Malmö)	1	1	1	Motala Modell & Segelflygklubb	—	—	—
Arboga Flygklubb	—	—	1	Norra Ångermanlands Flygklubb (Örn- sköldsvik)	—	1	1
Bjuvs Modellflygklubb	—	—	1	Norrköpings Automobil- & Flygklubb	1	—	—
Bollnäs Flygklubb	—	1	—	Norrköpings Modell- & Segelflygklubb	—	1	1
Borlänge-Domnarvets Flygklubb	1	1	—	Nässjö Flygklubb	—	—	1
Borås Flygklubb	—	1	1	Orsa Flygklubb	1	—	—
Buss- & Spårvägspersonalens Flygklubb (Stockholm)	—	—	—	Roslagens Automobil- & Flygklubb (Norrtälje)	1	1	1
Eskestuna Flygklubb	—	1	1	Sandvikens Flygklubb	—	—	1
Eslövs Flygklubb	—	1	1	Skövde Flygklubb	—	1	1
Falköpings Flygklubb	—	1	1	Stockholms Flygklubb	1	—	—
Falu Flygklubb	—	—	—	Stockholms Segelflygklubb	1	1	—
Flygklubben Clippert (Landskrona)	—	—	1	Sundsvalls Flygsällskap	1	—	1
Flygklubben Örnarna (Vikarbyn)	—	1	—	Sunne Modell- & Segelflygklubb	—	1	—
Flygtekniska Föreningen (Stockholm)	—	—	—	Tekniska Högskolans Flygklubb (Stock- holm)	—	—	—
Gotlands Flygklubb (Visby)	1	1	1	Tranås Flygklubb	—	—	—
Gävlebygdens Flygklubb (Gävle)	1	1	1	Trollhättans Flygklubb	—	1	—
Hoforsavdelningen	—	—	1	Umeå Flygklubb	—	—	1
Storviksavdelningen	—	—	1	Uppsala Flygklubb	—	1	1
Söderforsavdelningen	—	—	1	Varbergs Flygklubb	—	1	—
Halmstads Flygklubb	—	1	1	Vingarna (Stockholm)	—	—	1
Hammerdals Flygklubb	1	—	—	Nynäsavdelningen	—	—	1
Hjo Flygklubb	—	—	1	Spångaavdelningen	—	—	1
Hälsingborgs Flygklubb	—	1	1	Stocksundsavdelningen	—	—	1
Hälsingborgs Segelflygklubb	—	—	—	Vänersborgs Flygklubb	—	—	—
Hälsingborgs Modellflygklubb	—	—	—	Västerbergslagens Flygklubb (Ludvika) ..	—	1	1
Härjedalens Flygklubb (Sveg)	—	—	—	Västerdalarnas Flygklubb (Vansbro)	—	—	1
Jönköpings Flygklubb	—	1	1	Västerviks Flygklubb	—	—	1
Kalix Flygklubb	—	—	1	Västerås Flygklubb	1	1	1
Kalmar Flygklubb	—	—	—	Ystads Segelflygklubb	—	—	1
Karlsborgs Flygklubb	—	—	1	Ångermanlands Motorklubbs Flygsektion (Sollefteå)	—	—	1
Karlskoga Motorklubbs Flygsektion	1	1	1	Örebro Läns Automobil- & Flygklubb (Örebro)	—	1	1
Karlstads Flyg- & Motorunion	—	1	—	Modellflygklubben Hobby (Örebro)	—	—	—
Karlstads Segelflygklubb	—	—	—	Östersunds Flygklubb	—	1	—
Korsnäs Flygklubb	—	—	—	Östra Sörmlands Flygklubb (Gnesta)	1	1	1
Kronobergs Flygklubb (Växjö)	—	—	—	Mariefredsavdelningen	—	—	1
Lidköpings Flygklubb	1	1	1				
Limhamns Modellflygklubb	—	—	1				
Linköpings Flygklubb	1	1	1				
Linköpings Segelflygklubb	—	—	—				
MFK Linköpingseskadern	—	—	—				

Antalet klubbar utgör 83.

Vid dessa klubbar äro per den 1 oktober 1942 redovisade följande antal medlemmar:

aktiva: över 18 år	3 870	
mellan 15 och 18 år	930	
under 15 år	351	5 151
passiva		260
		5 411

Materielbeståndet vid klubbarna uppgår till 22 motorflygplan, 37 segelflygplan och 77 glidflygplan, varav 44 under byggnad.

Förslag

till

avtal mellan Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Kungl.
Svenska Aeroklubben (KSAK) angående driften av
rikssegelflygskolan å Ålleberg.

1 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upplåter till KSAK utan vederlag kronan tillhörig, för rikssegelflygskolan å Ålleberg erforderlig mark samt de byggnader och övriga anläggningar, som kronan å nämnda mark ävensom å KSAK tillhörig mark låtit uppföra för skolans verksamhet. Till byggnaderna hörande inventarier och inredning ingå i upplåtelsen.

2 §.

KSAK förbinder sig att i huvudsaklig överensstämmelse med det i Kungl. Maj:ts proposition den , nr , framlagda förslaget och i enlighet med de anvisningar och riktlinjer, som meddelas av chefen för flygvapnet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, å Ålleberg bedriva skolverksamhet för utbildning av segelflygare.

3 §.

Utbildningen skall avse s. k. D-utbildning och årligen omfatta det antal elever (statselever), som chefen för flygvapnet bestämmer, dock högst 200. De av KSAK för utbildning uttagna eleverna skola före utbildningens början godkännas av chefen för flygvapnet.

4 §.

Utbildningen skall ske utan kostnad för statseleverna. Ej heller må av dem uttagas ersättning för logi under den tid eleverna äro förlagda till skolan.

För att täcka sina självkostnader för förplägnad av statseleverna må KSAK av statseleverna betinga sig ersättning, som till sitt belopp skall godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

5 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställer utan ersättning till KSAK:s förfogande den flygmateriel och den övriga utrustning, som chefen för flygvapnet och styrelsen finna erforderliga för segelflygverksamhetens behöriga bedrivande.

Det åligger KSAK att tillse, att flygmaterielen hålles ansvarighetsförsäkrad för skador mot tredje man till belopp som bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

6 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ersätter i princip KSAK kostnaderna för statselevernas utbildning, däri inräknade utgifterna för elevernas logi och den särskilda beklädnadsutrustning, som kan finnas erforderlig för flygutbildningen.

7 §.

Varje år före skolverksamhetens början skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med KSAK i enlighet med av Kungl. Maj:t lämnade direktiv uppgöra och fastställa en utgiftsstat för årets verksamhet, som i lämpliga poster skall upptaga de beräknade utgifter, som med hänsyn till verksamhetens omfattning och övriga inverkan förhållanden kunna anses skäligen.

I staten upptagen post må icke överskridas utan medgivande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att, om den därtill finner anledning, vidtaga de ändringar i staten, som kunna anses påkallade.

8 §.

De för skolans drift erforderliga medlen utbetalas till KSAK, efter rekvisition i mån av behov, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

KSAK är med avseende å erhållna medel underkastad de revisionsföreskrifter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

9 §.

Mera omfattande underhållsarbeten å byggnader och övriga fasta anläggningar samt flygfält ombesörjas och bekostas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

10 §.

Före utgången av november månad varje år skall KSAK till chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva berättelse över verksamheten under året jämte sammanställning över användningen av de statsmedel, som under året ställts till förfogande för skolans verksamhet.

11 §.

KSAK äger att, i den mån detta icke inkräktar på KSAK:s åtagande enligt 2 §, vid skolan utbilda egna elever i glid- och segelflygning samt därvid utan ersättning utnyttja staten tillhörig flygmateriel och övrig utrustning ävensom anläggningarna vid skolan.

12 §.

Därest i samband med utbildning av KSAK:s egna elever kronan tillhörig materiel till följd av vårdslöshet skadas eller går förlorad, skola kostnaderna för materielens reparation eller ersättande — i sistnämnda fall med hänsyn tagen till materielens brukningstid och tillstånd — ersättas av KSAK.

13 §.

Detta avtal gäller för en tid av ett år, räknat från och med den 1 januari 19 .

Därest avtalet icke från någondera sidan uppsäges före den 1 november under löpande giltighetsår, skall det anses förlängt för ytterligare ett år.

14 §.

Uppsäges avtalet från någondera sidan skall KSAK vara skyldig att, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så påfordrar, till kronan mot ersättning upplåta eller överlåta KSAK tillhörig mark å Älleberg ävensom därå uppförda byggnader och övriga fasta anläggningar.

Vid fråga om upplåtelse skall, därest parterna icke kunna sämjas om ersättningen härför, denna bestämmas av en värderingsnämnd, bestående av tre personer, av vilka parterna utse vardera en och de sålunda utsedda välja den tredje.

Vid fall av överlåtelse av KSAK:s egendom skall ersättningen i vad avser marken utgå med det sammanlagda belopp, som KSAK visar sig hava utgivit dels för markens förvärvande och dels för planering av start- och landningsbanor, samt i vad avser byggnader och andra fasta anläggningar med belopp, motsvarande byggnadernas med hänsyn till ålder och tillstånd beräknade värde vid överlåtelsen. Kunna parterna icke träffa frivillig uppgörelse härom, skall ersättningen bestämmas av en värderingsnämnd i enlighet med vad i näst föregående stycke sägs.

Stockholm den

*Bilaga 4.***Bilager till kostnadsberäkningarna.****Kapitalinvesteringar.**

<i>Rikssegelflygskolan.</i>	Kronor
Markförvärv	220 000
Utbyggnad av start- och landningsbanor	790 000
Byggnadsföretag	550 000
Summa kronor kapitalinvesteringar	1 560 000

Engångsanskaffningar av materiel m. m.*Rikssegelflygskolan.*

Specifikation	Kronor
Motorflygmateriel	150 000
Segelflygmateriel	500 000
A Diverse materiel för flygverksamheten	145 000
B Undervisningsmateriel m. m.	3 500
C Verkstadsutrustning och reservmaterial m. m.	45 000
Flyg- och skyddsbeklädnad	5 000
Lös inredning i förlägnings- och expeditiionsbyggnader	35 000
	883 500
Ombyggnadsarbeten å hangar	15 000
Summa kronor	898 500
eller i avrundat tal....	900 000

Flygklubbarna.

Specifikation	Kronor
H Bidrag till anskaffning av materiel till flygklubbarna..	700 000
Bidrag till uppförande av hangarer för flygklubbarna..	330 000
	1 030 000
Summa kronor engångskostnader	1 930 000

Årliga kostnader.*Centralorganisationen.*

Specifikation	Kronor
Arvoden till viss hos KSAK anställd personal	60 000
D Bidrag till anordnande av centrala kurser	17 000
Summa kronor	77 000

Rikssegelflygskolan.

Specifikation	Kronor
E Personalkostnader	110 000
Förnyelse av materielen:	
Motorflygplanmateriel	31 700
Segelflygplanmateriel	71 000
Diverse materiel för flygverksamheten	18 800
	121 500

	Kronor
F Materielens underhåll och drift	70 900
Underhåll av byggnader samt start- och landningsbanor	13 000
Försäkringar	10 575
Ersättningar för läkarundersökningar och resekostnader	23 000
G Förläggningskostnader m. m.	33 000
Oförutsett och diverse	2 025
Summa kronor	384 000

Flygklubbarna.

Specifi- kation	Kronor
I Bidrag till förnyelse av materielen	148 000
Bidrag till modellflygverksamheten	40 000
Summa kronor	188 000

Diplompremier 168 000

Summa kronor årliga kostnader 817 000

Specifikationer till kostnadsberäkningarna.

<i>A. Diverse materiel för flygverksamheten.</i>	Kronor
3 vinschar	24 000
2 motorcyklar	2 000
1 lastbil	10 000
1 beredskapsbil för återtransport på fältet.....	1 000
3 bogserbilar (varav en användbar för sjuktransport).....	15 000
1 brandbil	10 000
8 flygplanvagnar.....	20 000
16 transportkärror	2 000
28 fallskärmar	40 000
20 barografer	7 000
Telefonanläggning och radioanläggning samt övrig stationsutrustning	14 000
Summa kronor	145 000

B. Undervisningsmateriel m. m.

	Kronor
Projektionsapparat för smalfilm	900
Balloptikon och bildmaterial	500
Läroböcker, kartor, modeller och övrig undervisningsmateriel..	1 900
Idrottsmateriel	200
Summa kronor	3 500

C. Verkstadsutrustning och reservmaterial m. m.

Utrustning för snickarverkstad	Kronor	Kronor
rikthyvel, planhyvel, bandsåg, bandputsmaskin och verktyg	12 000	
Kompressor för sprutmålningsaggregat	1 000	
Utrustning för mekanisk verkstad		
supportsvary, pelarborr, smärgel, svets, diverse småmaskiner och verktyg	8 000	21 000

	Kronor	Kronor
Reserv- och verkstadsmaterial för segelflygplan		
instrument	3 000	
trämaterial	5 000	
lacker (omlackering av 10 fpl/år = 400 kg.)	2 000	
tapisserimaterial (5 fpl omklädas per år)	800	
stålrör och beslag	1 500	
lim, spik, skruv och diverse	700	13 000
Reservmaterial för motorflygplan och transportfordon		
reservdelar till motorflygplan (landningsställ m. m.)	10 000	
» » transportfordon (gummidäck m. m.)	1 000	11 000
	<u>Summa kronor</u>	45 000

D. Centrala kurser.

Kurs för glidflyninstruktörer (10 elever):

Lokalhyra	200
2 lärare under en månad à 500 kronor	1 000
Glidflygplan och vinsch, 500 starter à 1.20 kronor	600
	<u>1 800</u>

För två kurser 3 600

Kurs för segelflyninstruktörer (12 elever):

Lokalhyra	200
2 lärare under en månad à 500 kronor	1 000
Segelflygplan och vinsch, 300 starter à 2 kronor	600
Segelflygplan och motorflygplan för bogsering, 10 st. bogseringar à 10 min. per elev = 20 timmar à 60 kronor..	1 200
	<u>3 000</u>

För två kurser 6 000

Kurs för byggleddare (15 elever):

2 lärare under en månad à 500 kronor	1 000
--	-------

För två kurser 2 000

Kurs för ungdomsledare (30 elever):

3 lärare under 14 dagar à 250 kronor	750
--	-----

För två kurser 1 500

Kurs för modellflyginstruktörer (20 elever):

3 lärare under 15 dagar à 250 kronor	750
--	-----

För två kurser 1 500

Expeditionskostnader 2 400

Summa kronor 17 000

E. Personalkostnader.

	Kronor
1 skolchef	12 000
1 förste flyginstruktör	8 400
6 andre flyginstruktörer à 6,000 kronor	36 000
2 motorflygplanförare, 6 månader à 500 kronor	6 000
2 flygmekaniker, 6 månader à 350 kronor	4 200
1 meteorolog, 6 månader à 600 kronor	3 600
1 materielförvaltare	5 400
1 verkmästare	5 400
3 yrkesarbetare à 4,200 kronor	12 600
2 lärlingar à 2,100 kronor	4 200
1 kontorist jämte biträde	5 000
1 chaufför	4 200
1 gårdskarll	3 000

Summa kronor 110 000

F. Materielens underhåll och drift.

		Kronor	Kronor
Motorflygmateriel	{ 675 motorflygtimmar à 55 kronor	37 125	
	{ 200 » » 17.50 »	3 500	40 625
Segelflygmateriel,	9 000 starter à 1.35 kronor		12 150
Vinschar,	5 000 » » 0.58 »		2 900
Motorcyklar,	1 500 mil » 0.87 »		1 305
Bilar,	6 000 » » 2.20 »		13 200
Flygplanvagnar,	4 800 » » 0.15 »		720
		<u>Summa kronor</u>	<u>70 900</u>

G. Förläggningsskostnader m. m.

	Kronor
Förläggningsskostnader	13 500
Elektrisk energi och bränsle	8 000
Förnyelse av flyg- och skyddsbeklädnadsmaterielen	1 500
Expenser	10 000
	<u>Summa kronor</u>
	<u>33 000</u>

H. Materielutrustning vid flygklubbarna.

Flygklubb av första klass:	Kronor	Kronor
1 motorflygplan	23 000	
2 ¹ / ₂ övningssegelflygplan	18 250	
3 glidflygplan	9 900	
1 högvärdigt segelflygplan	18 000	
1 flygplanvagn	2 500	
1 vinsch	6 000	
1 bogserbil	3 000	
4 fallskärmar	5 600	
Övrig materiel (transportkärror, barograf, stationsutrustning m. m.)	1 250	
	<u>87 500</u>	
För 10 flygklubbar av första klass		875 000
 Flygklubb av andra klass:		
3 glidflygplan	9 900	
1 ¹ / ₂ övningssegelflygplan	10 950	
1 flygplanvagn	2 500	
1 vinsch	6 000	
1 bogserbil	3 000	
2 fallskärmar	2 800	
Övrig materiel (transportkärror, barograf, stationsutrustning m. m.)	850	
	<u>36 000</u>	
För 20 flygklubbar av andra klass		720 000

Summa kronor 1 595 000

Avgår värdet av redan befintlig materiel 585 000

Återstår 1 010 000,

eller i runt tal 1 000 000 kronor. Statens andel däri (70 %) utgör 700 000 kronor

I. Förnyelse av flygklubbarnas materiel.

Materielslag	Anskaffnings- kostnad. Jfr spec. H	Livslängd år	Total årskvot	Statsbidrag 70 %
Motorflygplan	230 000	8	28 750	20 125
Glidflygplan	297 000	7	42 428	29 700
Övningssegelflygplan	401 500	7	57 357	40 150
Högvärdiga segelflygplan	180 000	7	25 714	18 000
Vinschar	180 000	7	25 714	18 000
Bogserbilar.....	90 000	8	11 250	7 875
Flygplanvagnar.....	75 000	12	6 250	4 375
Fallskärmar	112 000	8	14 000	9 800
Summa kronor statligt bidrag till förnyelsekostnader				148 025,
				eller i runt tal 148 000.

Date	Time	Location	Weather	Wind	Temp	Humidity	Notes
10/10/20	10:00	1000	Clear	10	20	50	Start of trip
10/10/20	11:00	1000	Clear	10	20	50	Continuing
10/10/20	12:00	1000	Clear	10	20	50	Arriving
10/10/20	13:00	1000	Clear	10	20	50	End of trip

1000

1000

1000

1000

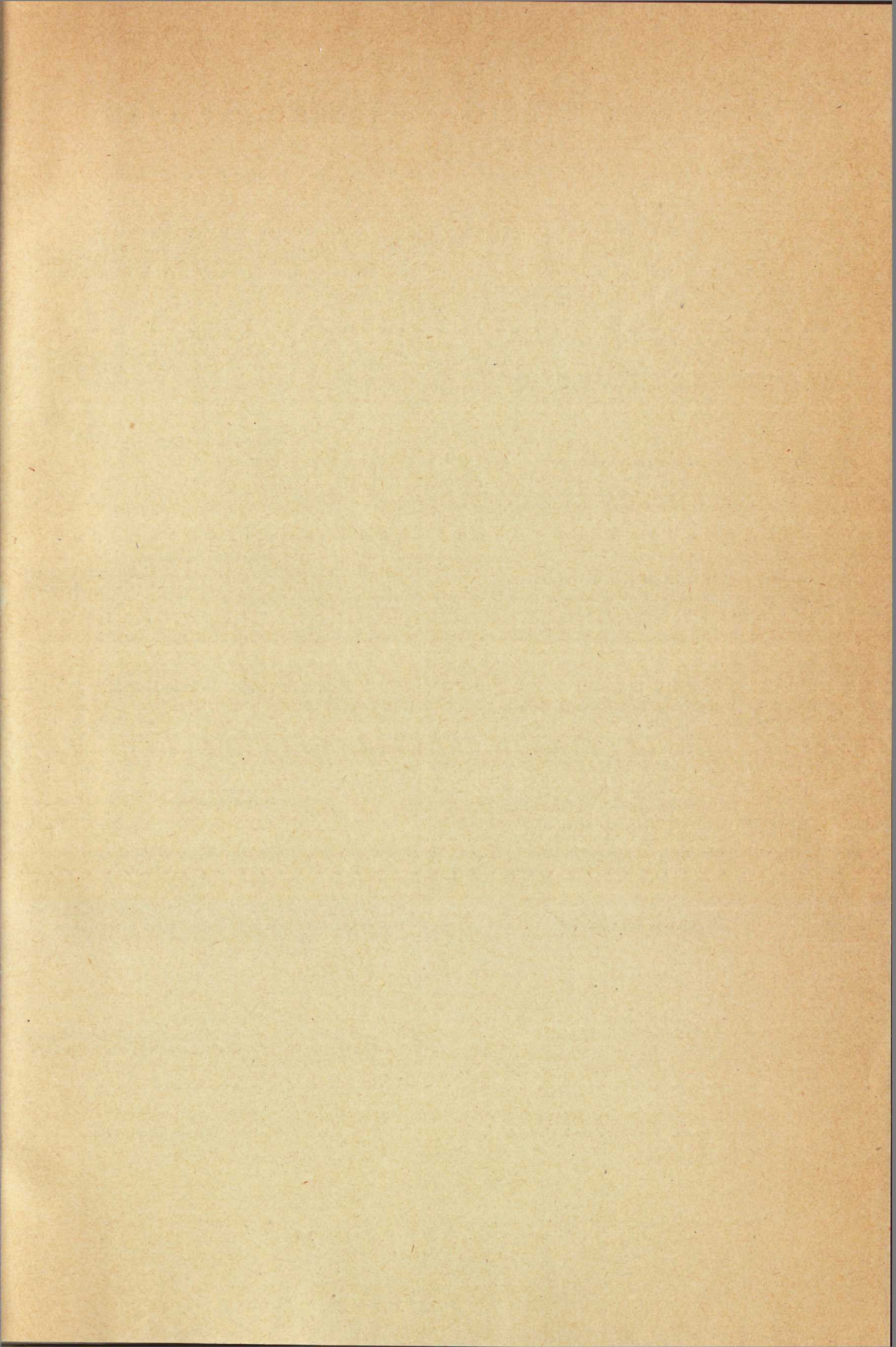
1000

1000

1000

1000

1000



Statens offentliga utredningar 1943

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Flyttningersättningsakkunniga. Betänkande med förslag till författningar ang. ersättning för flyttningskostnad. [2]
Utredning och förslag ang. pappersformaten inom statsförvaltningen. [6]

Kommunalförvaltning.

1940 års civila byggnadsutredning. Betänkande 1. Förslag till ändringar i Kungl. Maj:ts byggnadsstadga samt till föreskrifter rörande planläggning och utförande av byggnad för vissa vårdanstalter och folktandpolikliniker. [10]

Statens och kommunernas finansväsen.

1941 års familjebeskattningsakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade grunder för familjebeskattningen. [3]

Politi.

Utredning rörande polismäns anslutning till politiska ytterslighetsriktningar m. m. [5]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande ang. levnadskostnadsindex. [8]
Utredning och förslag ang. statsbidrag till daghem och leksskolor m. m. [9]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Utredning rörande skogsnäringsens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringsens bärkraft.
3. Skogsbrukets transportfrågor: Vägar och järnvägar. [4]

Industri.

Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 4. Förslag till åtgärder för textiltforskningens ordnande. [11]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med författnings- och organisationsförslag för genomförande av ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m. m. [1]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.
1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 1. Hygieniska förutsättningar för skolarbetet. [7]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling. [12]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.