

Motion till riksdagen

1988/89:Ub569

av Hans Lindblad (fp)

Tillgången på flyglärare för hela landet

Flygtrafikens stora ökning har lett till att skandinaviska och svenska flygbolag haft en stor pilotrekrytering under senare år. Detta har i sin tur lett till stora avgångar av föreare från flygvapnet. Riksdagen har med anledning därav fattat beslut om inrättandet av en trafikflygarhögskola liksom om andra åtgärder för att försvaret lättare ska kunna behålla sin flygande personal.

Det finns ett behov att utbilda fler yrkespiloter. Det i sin tur förutsätter tillgång på flyglärare. Sådana utbildas sedan ett antal år vid högskolan för lärarutbildning i Stockholm. Utbildningsplanen (en variant för industri- och hantverkslärlarlinjen) fastställdes av universitets- och högskoleämbetet 1983. Utbildningen består av tre veckors introduktion, därefter tre veckor i skolbänk och sex veckor med flygning. Efter detta 27 veckors praktik vid någon flygskola. Avslutning och examinering sker under en avslutande teoretisk utbildning i en vecka.

Antalet platser i flyglärarytbildning har utökats till 16 innevarande år. Till den senaste kursen fanns omkring 100 sökande.

Utbildningen anses ha hög kvalitet. En klar erfarenhet under senare år är att en betydande del av de utbildade – ibland direkt efter flyglärarytbildningen – anställs som piloter vid flygföretag. Det är naturligtvis en återspeglning av bristen på utbildade piloter.

Att utbildade flyglärare i så stor utsträckning väljer alternativet att bli yrkespiloter gör att det fortfarande är svårt att få tag i flyglärare. Många som genomgår flyglärarytbildning var yrkespiloter redan innan, och efter utbildningen får de ofta mer attraktiva erbjudanden som yrkespiloter. De söker sig därför inte till flygskolor som flyglärare.

Särskilt stora problem att täcka behovet av flyglärare finns i många av landets 40 flygklubbar med motorflygskolning. En yrkespilot i regionen kan i och för sig samtidigt vara flyglärare i en klubb. Men det är ofta svårt, eftersom yrkespiloten ofta är borta från hemorten. Kombinationen yrkespilot/flyglärare är heller inte särskilt realistisk på de många orter där det finns flygklubb men inte något flygbolag. I första hand klubbar på något mindre orter kan därför inte gärna räkna med att lösa sina flyglärarytproblem den vägen. Samtidigt har en flygklubb på en sådan ort heller inte en utbildningsverksamhet som möjliggör en heltidsanställd flyglärare.

Min egen erfarenhet när jag tog A-certifikat (i Gävle i början av 70-talet) var att utbildningen spreds ut under ungefär ett år. I stort sett varannan planerad flygktion fick inställas, på grund av väder, av att flygplanet på ett eller annat sätt blev upptaget eller indisponibelt, av att läraren fick förhinder eller av att jag inte kunde ställa upp den bestämda tiden för lektionen ifråga.

Det vanliga vid en normal svensk flygklubb är att det finns en eller i bästa fall två-tre lärare som kan disponeras på olika sätt. Oftast är det personer med ett helt annat yrke i botten. Flygläraryrket utförs på fritid.

I vissa fall kan flera klubbar dela på en heltidsanställd lärare, som då får resa mellan klubbarna. Genomgående görs lösningar utgående från vad man kan åstadkomma med enskilda personer som har någon knytning till orten och regionen.

Det säger sig självt att flygläartjänsten vid en svensk flygklubb – som kanske utbildar 3–8 motorflygare ett år – ekonomiskt sett inte har några likheter med de löner som betalas till piloter vid t.ex. SAS och Linjeflyg.

Flygklubbarnas problem att få tag i flyglärare har funnits länge. Motsvarande problem finns t.ex. i Norge. På 60-talet bedrevs flyglärarkurser vid Linköpings flygklubb. Den verksamheten togs sedan över och utvidgades av Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK). Man närmade sig högskolan för att få in mer av pedagogisk expertis. Flyglärarkurserna var i stor utsträckning anpassade till flygklubbarnas behov och förhållanden.

Numera är alltså flygläraryrket koncentrerat till lärarhögskolan i Stockholm. Den 25–30-åring som gått igenom den utbildningen erbjuds alltså ofta arbete som yrkespilot. Vill vederbörande ha flygläraryrket på heltid finns de kommersiella flygskolorna och möjligen de största flygklubbarna som tänkbara arbetsgivare.

För landsortens flygklubbar är den ideala lösningen att som lärare ha personer som finns och stannar i regionen, oftast med ett annat yrke i botten.

Från KSAK har framförts att man med tanke på flygklubbarnas behov bör medge något andra inträdeskrav än de som finns för dagens flygläraryrket. Den yrkesmässige flygläraren ska självfallet ha trafikflygarcertifikat (B-certifikat). Men för flygläraren på fritid borde det vara tillräckligt med A-certifikat. I stället skulle man kunna kräva längre erfarenhet, t.ex. ett krav på 700 flygtimmar (mer än dubbelt mot vad som krävs inför dagens utbildning). Flyglärare avsedda för flygklubbarna borde i första hand rekryteras bland personer i åldern 40–50 år, alltså över den ålder där flygbolagen rekryterar piloter. Det är genomgående att flygklubbarnas lärare ofta varit personer med många års erfarenhet. Den psykologiska lämplighetsprövningen måste vara densamma för alla som vill bli flyglärare. Det är viktigt av flygsäkerhetsskäl.

De hittillsvarande flyglärarna vid flygklubbarna har återfunnits i mängder av yrken. Ingenjörer, egna företagare, grundskolelärare etc. När flyg vapnet var numerärt stort och använde korttidsutbildade fältflygare som sedan gavs civil yrkesutbildning kom den vägen åtskilliga som sedan valde att bli flyglärare på heltid eller fritid, men den rekryteringsmöjligheten har undan för undan försvunnit för flygklubbarna.

Det vore olyckligt om svårigheterna att finna flyglärare skulle leda till att ett antal klubbar skulle finna sig nödsakade att upphöra med motorflygutbildningen. Det skulle i sin tur innebära att många människor skulle förlora möjligheten att skaffa sig en flygutbildning på hemorten. Att skaffa sig sådan utbildning på annat ort blir avsevärt dyrare. Utbildning i lokala klubbar, som drivs utan förvärvssyfte, är enda möjligheten för en över hela landet spridd flygutbildning.

Jag vet att flygklubbar, särskilt i glesbygdsregioner, uttryckt ökande oro för verksamhetens framtid, därför att svårigheterna att få tag på flyglärare lett till att man kanske flera år i rad tvingats avstå från att ta elever. Klubben får därmed inget nytt blod.

Om en region förlorar sin flygklubb faller en aktivitetsform för intresserade människor. Både för den enskilde och för samhället vore detta olyckligt. Flygklubbarna bildar basen för bl.a. brandflyget och frivilliga flygkåren som främst står till civilförsvarets förfogande. Att unga människor kan skaffa sig flygutbildning lokalt har också stor betydelse för rekryteringen till yrkesflyget.

Mot den här bakgrunden menar jag att det är angeläget att KSAK, luftfartsverket och lärarhögskolan i Stockholm gemensamt söker komma fram till lösningar som tillgodoser flyglärarytbehovet hos landets flygklubbar.

Hemställen

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av flyglärare för alla delar av landet.

Stockholm den 20 januari 1989

Hans Lindblad (fp)