

MINISTEREN

Folketingets Uddannelsesudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 13. juni 2008
J nr. 004-U19-2

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Uddannelsesudvalget har i brev af 20. maj 2008 stillet mig følgende spørgsmål 229 (UDU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 229:

”Vil ministeren orientere udvalgte om historikken bag erhvervspilotuddannelsen, herunder hvordan uddannelsen er opbygget m.v.?”

Svar:

Jeg har indhentet en udtalelse fra Statens Luftfartsvæsen, som oplyser følgende:

”Erhvervspilotuddannelsen i Danmark historisk set

Der har igennem tiderne været forskellige veje til erhvervelsen af certifikat, som erhvervspilot:

- Uddannelse som militærpilot og senere efteruddannelse til civil erhvervspilot.
- En civil moduluddannelse.
- En civil integreret uddannelse.

Indtil 1. juli 1999 var den civile uddannelse reguleret af nationale bestemmelser, som har implementeret ICAO's (Den Internationale Civile Luftfartsorganisation under FN) regelsæt Annex 1 til Chicago-konventionen om International Civil Luftfart.

Efter 1. juli 1999 er erhvervspilotuddannelsen reguleret af nationale bestemmelser, som har implementeret de fælleseuropæiske bestemmelser, Joint Aviation Regulations (JAR) fastsat af det fælleseuropæiske luftfartssamarbejde, Joint Aviation Authorities (JAA):

- JAR-FCL 1, flyvemaskine.
- JAR-FCL 2, helikopter.
- JAR-FCL 3, helbredskrav.
- JAR STD, simulatorer.



De nationale implementeringsbestemmelser er indeholdt i de af Statens Luftfartsvæsen udstedte bekendtgørelser, Bestemmelser for civil Luftfart (BL) i 6-serien.

Side 2/7

Uddannelse som militærpilot:

Uddannelsen som militærpilot foregår i henhold til specielle militære bestemmelser, som retter sig mod de specifikke tjenester den enkelte pilot senere skal udføre i sin tjeneste ved forsvaret.

Uddannelsen består af følgende:

- Grunduddannelse.
- Specialuddannelse som jagerpilot, transportpilot eller helikopterpilot.

Efter endt uddannelse har den pågældende person først skulle aftjene sin tjenestepligt, førend vedkommende kunne gennemgå den tillægsuddannelse, som ville føre til civilt pilotcertifikat.

Denne mulighed eksisterede under de nationale civile bestemmelser, som var gældende indtil 1. juli 1999.

Efter indførelse af de fælleseuropæiske regler, beskrevet i de relevante JAR's, har den enkelte medlemsstat mulighed for at definere de regler, som er gældende for overgangen fra militær pilottjeneste til opnåelse af et civilt certifikat.

I Danmark er disse betingelser beskrevet i BL 6-68. Heraf fremgår, at der gives kredit for undervisningstiden, men at den militært uddannede pilot skal bestå de civilt krævede prøver. Dette gælder både de teoretiske og praktiske prøver.

I disse år ses specielt på helikoptersiden, at mange militære piloter tager en civil uddannelse, for at søge ansættelse i et civil luftfartsforetagende.

Pilotuddannelsen, erhvervspilot:

Den civile uddannelse til erhvervspilot har som nævnt indtil 1. juli 1999 været reguleret af ICAO's Annex 1 – Personnel Licensing.

De, i dette Annex, angivne standarder og anbefalinger blev implementeret i Danmark med en række BL'er .

Uddannelsen til civil erhvervspilot omfattede en blanding af teoretisk undervisning og praktisk flyvetræning i et vekslende forløb.



Gennem hele uddannelsesforløbet afholdtes en større mængde teoretiske og praktiske prøver for at sikre, at elevens færdigheder var på det krævede niveau i forløbet.

Uddannelsen blev i begyndelsen gennemført som en modulopbygget uddannelse, hvor den enkelte aspirant kunne sammenstykke uddannelsen i det tempo, som passede til den enkeltes behov og muligheder.

Senere blev der indført en uddannelse, hvor uddannelsesforløbet var et kontinuerligt forløb med veksling mellem teori og praktik. Denne uddannelsesmodel mindede meget om den militære uddannelse, hvor eleverne på fuld tid var beskæftiget med uddannelsen.

På det tidspunkt blev der i en vis grad også mulighed for, at luftfartsselskaber kunne støtte op om uddannelsen i form af forhåndstilsagn om ansættelse etc.

Fra 1. juli 1999 implementerede Danmark de fælleseuropæiske regler for pilotuddannelse, beskrevet i de relevante JAR's.

Opbygningen af uddannelsen er meget lig den, som er beskrevet i ICAO Annex 1, og følgelig i de nationale bestemmelser.

Kravene til træningsorganisationer samt indholdet i de enkelte uddannelser var dog generelt større end de hidtil kendte.

Danmark var det første land, som opnåede gensidig anerkendelse af disse uddannelser i Europa, og dette system er nu en velkendt standard uddannelsessystemet for piloter.

Uddannelseskonceptet under de fælleseuropæiske JAA bestemmelser:

Uddannelsen kan enten tages som en modulopbygget uddannelse eller som et integreret forløb med en varighed på ca. to år.

Et certifikat til erhvervspilot er tilknyttet forskellige rettigheder. De fleste vælger et erhvervscertifikat, der giver de rettigheder, som skal til for at kunne fungere som styrmand i et større luftfartsselskab. Det indebærer f. eks. rettigheden til at flyve i et luftfartøj, der skal flyves af to piloter, til at flyve med to motorer og til at flyve i dårligt vejr.

Moduluddannelsen:

Moduluddannelsen afvikles i etaper, hvor eleven begynder med et modul, der giver rettighed til at fungere som privatpilot under gode vejrforhold. Herefter suppleres der med moduler, som giver rettighed til flyvning ved hjælp af instrumenter i dårlige vejrforhold, flyvning med to motorer osv., indtil de ønskede rettigheder som erhvervspilot er opnået.



Uddannelsen afsluttes med teoretiske og praktiske prøver aflagt overfor Statens Luftfartsvæsen.

Fordelen ved den modulinddelte uddannelse er, at der mellem modulerne kan indlægges pauser, som for eksempel kan anvendes til erhvervsarbejde. Omvendt skal der efter hvert modul opnås et større antal flyvetimer, som er adgangsgivende til det næste modul, hvilket kræver betydelige økonomiske og tidsmæssige ressourcer.

Varigheden af uddannelsen er afhængig af elevens tidsmæssige og økonomiske råderum. I bedste fald kan uddannelsen færdiggøres på ca. 1½ år.

Den integrerede 2-årige uddannelse:

Denne uddannelse vælges af størstedelen af aspiranterne, der ønsker et erhvervscertifikat.

Uddannelsen er et integreret forløb, der i modsætning til den modulopbyggede uddannelse, fra starten stiler mod opnåelsen af et erhvervscertifikat.

Uddannelsen bygges op af to hovedelementer:

- Den teoretiske uddannelse, som kræves for at piloten kan fungere, som styrmand på et luftfartøj, som kræver en besætning på 2 piloter.

Den teoretiske del af uddannelsen er på minimum 750 timer.

- Den praktiske uddannelse, som kræves for at piloten kan påbegynde en typeuddannelse, som styrmand på et luftfartøj, som kræver en besætning på 2 piloter.

Denne del af uddannelsen består i alt af 195 timers flyvetræning, og består af aktuel flyvning i et luftfartøj, samt af flyvetræning i en simulator.

Denne del af uddannelsen afsluttes med teoretiske og praktiske prøver aflagt overfor Statens Luftfartsvæsen.

Den integrerede uddannelse er meget intensiv og krævende og levner ikke plads til sideløbende erhvervsarbejde. Aspiranterne må for eksempel påregne en del flyvetræning i weekenderne. Omvendt kan uddannelsen gennemføres på relativt kort tid.



Typeuddannelse:

Side 5/7

For at kunne fungere som pilot på et større eller mere kompliceret luftfartøj, kræves der et såkaldt type-kursus, som er skræddersyet til den enkelte flytype. Et type-kursus afvikles ofte samtidig med ansættelsen i et større luftfartsselskab, når det er kendt, hvilke(n) flytype(r), der opereres med.

Kurset afsluttes med aflæggelse af praktisk flyveprøve.

Ny uddannelse af erhvervspiloter

Der har pågået et flerårigt projekt i ICAO vedrørende udvikling af en særlig uddannelse for erhvervspiloter. Uddannelsen benævnes Multi-Crew Pilot License, forkortet MPL.

Den nye uddannelse indebærer, at eleven målrettet uddannes til trafikflyverpilot, således at uddannelsen færdiggøres med en typerettighed til et flerpilotfly. Det betyder, at eleven med det samme opnår ret til flyvning som andenpilot i flerpilotfly.

Uddannelsen er baseret på en udstrakt brug af simulatorer.

Hvis den pågældende skal flyve i én pilot operationer, skal vedkommende have 70 timers ekstra træning. Disse timer kan for en del aspiranternes vedkommende optjenes ved flyvning som anden-pilot. Træningen afsluttes med en praktisk flyveprøve.

Uddannelsen skal foregå på en godkendt flyveskole, som samtidig har samarbejde med et luftfartsselskab, som kan færdiggøre uddannelsen på trafikfly.

Den nye uddannelse betyder en besparelse for eleven, der i første omgang vil kunne tage arbejde som trafikflyver og i den forbindelse have mulighed som led i arbejdet at optjene erfaring, som kan bruges til at opnå yderligere certifikatrettigheder.

Danmark har implementeret denne nye uddannelsesmodel i forbindelse med implementering af den seneste udgave af JAR-FCL 1.

Uddannelsen tilbydes på nuværende tidspunkt af en enkelt flyveskole med tilknytning til et enkelt luftfartsselskab.

Uddannelsessteder:

Den grundlæggende uddannelse til erhvervspilot skal foregå på en af Statens Luftfartsvæsen godkendt skole, en såkaldt FTO (Flight Training Organisation). Statens Luftfartsvæsen godkender og fører tilsyn med alle aktiviteterne på en



FTO for at sikre, at uddannelsens kvalitet til enhver tid lever op til de gældende bestemmelser, som beskrevet i JAR-FCL 1 (flyvemaskine) og 2 (helikopter).

Tilsynet omfatter bl.a. organisationen, kvalitetssikringssystemet, teorilokaler, undervisningsvirksomheden (er der f. eks. foretaget de krævede antal prøver mv.), administrationen, luftfartøjer og simulatorer, der anvendes i undervisningen, korrekt certificering af instruktører m.m.

Statens Luftfartsvæsen afholder både de teoretiske prøver og de praktiske flyveprøver som er krævet i henhold til JAR-FCL 1 og 2.

Der findes p.t. 11 godkendte flyveskoler. Af de 11 skoler, er det alene de 6 største skoler, der udbyder den integrerede erhvervspilotuddannelse.

Uddannelse til flerpilottyperettighed foregår ligeledes på en godkendt uddannelsesvirksomhed. Denne betegnes som Type Rating Training Organisation, TRTO.

Myndighedernes rolle.

Det er Statens Luftfartsvæsen, der fastsætter reglerne for uddannelsens teoretiske og praktiske indhold. Der vil ofte være tale om regler, der fastsættes på baggrund af internationale regler. I Danmark følger vi de regler, som er beskrevet i de fælleseuropæiske regler, JAR's.

Statens Luftfartsvæsen godkender uddannelsen og fører tilsyn med de godkendte uddannelser.

Statens Luftfartsvæsen foretager den helbredsmæssige godkendelse af eleven og udsteder helbredsmæssig godkendelse.

Statens Luftfartsvæsen afholder de teoretiske prøver.

Den praktiske uddannelse afsluttes med, at Statens Luftfartsvæsen afholder de afsluttende praktiske prøve(r) og udsteder det midlertidige og endelige certifikat til piloter.

Statens Luftfartsvæsen varetager desuden den løbende sagsbehandling i forbindelse med certifikatadministration, herunder opdatering af rettigheder, tilbagekaldelse af certifikater mv.

Optagelseskrav:

Der er som udgangspunkt ingen myndighedsspecifikke krav til aspiranternes faglige baggrund, men skolerne skal sikre sig, at eleven har tilstrækkeligt kendskab til matematik, fysik og engelsk for at kunne gennemføre



uddannelsen, og det anbefales derfor, at man som minimum har et gymnasialt niveau i disse fag.

Side 7/7

De fleste skoler afholder desuden optagelsesprøver, der har til formål at sikre, at eleven forventes at kunne gennemføre uddannelsen inden for den afsatte tid. Her testes skolekundskaber, koordinationsevne, rumlig opfattelsesevne m.v., og eleven har en samtale med en flyvepsykolog.

Endelig er der en række helbredsmæssige krav til eleven, som fastsættes fra myndighedernes side. Det kræver blandt andet en meget grundig helbredsundersøgelse på Flyvemedicinsk Klinik på Rigshospitalet. Herefter udsteder Statens Luftfartsvæsen en medicinsk godkendelse, der skal fornyes med jævne mellemrum, afhængig af alder.

Finansiering:

Uddannelsen til erhvervspilot i Danmark betaler eleven selv. For aspiranter, der er bosiddende i Grønland og på Færøerne, er der mulighed for hel- eller delvis omkostningsgodtgørelse finansieret af Hjemmestyret.

Den integrerede pilotuddannelse er SU-berettiget, men eleven skal selv finansiere uddannelsen.

Afhængig af de rettigheder, der er tilknyttet erhvervscertifikatet, udgør den samlede undervisningsafgift mellem 450.000 kr. og 700.000 kr. Herudover kommer en eventuel undervisningsafgift i forbindelse med et type-kursus, der for et større trafikfly koster mindst 50.000 kr., men typisk 150.000-250.000 kr. Dette overbygningskursus gennemføres dog almindeligvis først, når eleven har fået ansættelse, og det vil derfor typisk være betalt af luftfartsselskabet. ”

Med venlig hilsen

Carina Christensen