

Jyllands-Posten

15.11.2017 KL. 10:15

Voldsom vækst i luftfarten giver mangel på piloter

Der er hård kamp om erfarne piloter, der får masser af jobtilbud i en tid, da flyselskaberne åbner ruter og køber fly nye fly for svimlende milliardbeløb. Lukrative lønpakker i Asien og Mellemøsten presser lønningerne i vejret.



Hædset vækst hos flyselskaberne betyder, at de mangler piloter med erfaring. Foto: Lars Christensen

 [SAS](#) [RYANAIR](#) [NORWEGIAN](#) [LUFTFART](#) [TRANSPORT & LOGISTIK](#)

JENS ERIK RASMUSSEN | [FØLG](#) 

Den globale luftfart vokser så hurtigt, at en lang række flyselskaber har akut mangel på piloter. Nogle operatører har i perioder været nødt til at aflyse flyvninger eller hyre vikarer.

Manglen på personale i cockpittet har samtidig presset lønningerne til erfarne piloter i vejret. Det er især statsejede flyselskaber i Mellemøsten og Asien, som lokker med høje lønninger, fordi landene i regionen ikke selv uddanner tilstrækkeligt med piloter.

Problemet ventes at vokse, da flyselskaberne i den kommende tid får leveret masser af nye fly.

»Pilotmanglen hænger sammen med leverancerne af fly og udviklingen i trafikken. Det er især lande, hvor flyselskaberne støttes af staten, som ansætter udenlandske piloter og dermed presser lønningerne i vejret,« siger Anders Mark Jensen, næstformand i Flyvebranchens Personale Union, FPU.

”

Det er især lande, hvor flyselskaberne støttes af staten, som ansætter udenlandske piloter og dermed presser lønningerne i vejret.

Anders Mark Jensen, næstformand i Flyvebranchens Personale Union, FPU.



Det er først og fremmest erfarne piloter, som er eftertragtede. En del af dem er parat til at rejse langt for at tjene en høj løn, flyve de største fly og avancere hurtigt til kaptajn.

Luftfarten er en global industri, så når selskaberne i Mellemøsten og Asien hyrer europæiske og amerikanske piloter, påvirker det industrien i disse områder.

»Piloter kan flytte sig efter et godt job. Mange rejser ud i nogle år, så de kan afdrage på den gæld, de har pådraget sig, fordi det er dyrt at uddanne sig til pilot. Andre søger eventyret i nye lande og tager familien med i en periode,« siger Anders Mark Jensen.



Mange rejser ud i nogle år, så de kan afdrage på den gæld, de har pådraget sig, fordi det er dyrt at uddanne sig til pilot.

Anders Mark Jensen, næstformand i Flyvebranchens Personale Union, FPU.



På verdensplan er der omkring 500.000 piloter. Verdens to største producenter af kommercielle fly, amerikanske Boeing og europæiske Airbus, vurderer, at der i de kommende 20 år er brug for mellem 500.000 og 600.000 nye piloter.

Årsagen er, at væksten i flytrafikken er accelereret gennem de seneste år. Tidligere var det en tommelfingerregel, at passagertallet voksede med 2 pct. ud over den økonomiske vækst målt på bruttonationalproduktet. I år ventes trafikken imidlertid at stige med 7 pct. ifølge den internationale luftfartsorganisation IATA.

Samtidig er mere end en tredjedel af piloter fyldt 50 år, så der er mange piloter, som går på pension i de nærmeste år.

LUFTFART I VÆKST

Luftfarten vokser hurtigt...

2017

2027



Pilotmanglen er størst i Kina, hvor luftfarten vokser mere end noget andet sted i verden. Indenrigstrafikken har tocifrede vækstrater, og landets egne pilotskoler kan slet ikke følge med.

De kinesiske flyselskaber har brug for omkring 5.000 nye piloter om året langt frem i tiden, og derfor betaler de op til 2 mio. kr. i årsløn til erfarne kaptajner.

Også i Europa kæmper flyselskaberne om at ansætte piloter med erfaring. I løbet af sommeren måtte Norwegian hyre eksterne leverandører for at få trafikprogrammet til at hænge sammen.

Og i september meddelte Ryanair, at selskabet var nødt til at aflyse 18.000 flyvninger, som berørte mange hundrede tusinde passagerer, fordi den irske discountoperatør manglede piloter. Ryanairs egen forklaring var et koks planlægningen, men i industrien er vurderingen, at Ryanair manglede personale.

Lavprisselskabet, som er kendt for nidkært at holde omkostningerne i bund, har da også efterfølgende tilbudt piloterne lønstigninger på op mod 200.000 kr. om året.

Piloterne er generelt godt lønnede, og det kan derfor undre, at der ikke er tilstrækkeligt med uddannede medarbejdere, der kan tage rorpinden i de kommercielle fly.

Årsagerne er flere.

Jobbet som pilot er ikke helt så attraktivt som tidligere, og det skyldes bl. a., at luftfarten har mistet noget af sin glamour. I dag er flyvning for alle, og det er en transportform på linje med alle andre.

Det har også stor betydning, at prisen for at komme ind i erhvervet er høj. I modsætning til en lang række andre brancher betaler piloterne selv for deres uddannelse. Herhjemme koster det 600.000 til 800.000 kr. at læse sig til et pilotcertifikat. Prisen er mere eller mindre den samme i andre lande, og det udgør en barriere. Dertil kommer, at mange piloter efterfølgende selv skal betale for at kvalificere sig til at flyve bestemte flytyper.

»Det er dyrt at uddanne sig til pilot, og der er ingen jobgaranti. Læg mærke til, at flyselskaberne efterspørger erfarne pilot med mange flyvetimer og erfaring fra bestemte flytyper. Der er fortsat mange piloter, som har svært ved at få fodfæste som nyuddannede,« siger Søren Westerdahl, pilot og direktør i Pro Pilots Consulting, der bl. a. rådgiver piloter om jobmuligheder.

Desuden tager det et par år at blive pilot og yderligere et par år at opnå erfaring, så uddannelsen halter bagefter udviklingen i luftfarten.



Læg mærke til, at flyselskaberne efterspørger erfarne pilot med mange flyvetimer og erfaring fra bestemte flytyper.

Søren Westerdahl, pilot og direktør i Pro Pilots Consulting, der bl. a. rådgiver piloter om jobmuligheder.



Manglen på piloter rammer vidt forskelligt. De regionale selskaber har store udfordringer, fordi lønningerne er lavere og vilkårene mindre attraktive. I USA har flere regionale operatører været nødt til at indskrænke flyvningerne, der de manglede piloter.

De store og etablerede flyselskaber har nemmere ved at tiltrække erfarne piloter, fordi de har gode arbejdsforhold og ordnede vilkår. Det gælder eksempelvis SAS.

»I det seneste års tid har vi ansat ca. 300 piloter, og vi har ikke haft problemer med at rekruttere. Der er kun få piloter, som forlader SAS, og mange har hele deres karriere hos os,« siger Mariam Skovfoged, pressechef i SAS i Danmark.

SE OGSÅ



Flyselskaber på pilotjagt i Danmark - lokker med millionløn

FINANS



The end of an era: Farewell to the 747



Analyse: SAS er forvandlet, men har mange udfordringer



Helt usædvanligt: SAS har haft milliardoverskud tre år i træk [↗](#)

MEST LÆSTE PREMIUM

1	Flyselskaber på pilotjagt i Danmark - lokker med millionløn ↗
2	Ordrer havde han nok af, men han måtte være grænseoverskridende for at få folk ↗
3	Ny dansk sci-fi-film: I 2095 er København en oversvømmet by uden planter og dyr ↗
4	»På grænsen af hvad man kan tillade«: Venstre-politiker betaler for personlige stemmer
5	Frankrigs præsident peger på Vestager til EU-topjob: Magtbalancen taler imod, men det kan ikke udelukkes ↗

REDAKTIONEN ANBEFALER

Kender du det, når sexlivet i parforholdet skranter? Så skal du lære at elske narrefissen og skuffejernet ◌



En højst overraskende sælger: Hvem mon havde indleveret designkopien, som kostede 22.000 kr. på en auktion? ◌



Dét fik skatteborgerne ikke meget ud af: Nordjyske politikere ville studere skrald i San Francisco ◌



Jyllands-Posten

Grøndalsvej 3
8260 Viby J
+45 87 38 38 38

Rådhuspladsen 37
1785 København V
+45 87 38 38 38

Ansv. Chefredaktør

Jacob Nybroe

Digital Mediedirektør

Jens Nicolaisen

Udgiver

JP/Politikens Hus A/S

Mit JP

Kontakt redaktionen

Kundecenter

Annoncer

Om Jyllands-Posten

TIL TOPPEN



© 2015 Jyllands-Posten