

Til forsvarsministeren (30/6 82) af:

Arne Christiansen (V):

»Vil ministeren foranledige, at piloter i hærens flyvetjeneste ligestilles løn-, kontrakt- og avancementsmæssigt med flyvevåbnets piloter?«

Begrundelse

Hærens flyvetjeneste mangler 10 af i alt 44 normerede piloter, bl.a. fordi der er voksende civil efterspørgsel efter helikopterpiloter. Da flyvevåbnet for et par år siden oplevede et tilsvarende dræn af jetpiloter, sikrede en regulering af løn og flyvetillæg, at det nødvendige mandskab kunne bevares. Inden for hærens flyvetjeneste bidrager utilfredsstillende kontraktforhold og dermed avancementsmuligheder også til afgang, hvorfor forsvaret ikke får den fulde udnyttelse af de ca. 2 mill. kr., en helikopterpilotuddannelse koster.

Besvarelse (13/7 82):

Forsvarsministeren (Søgaard):

Ved hærens flyvetjeneste er der for tiden tjenstgørende 35 piloter. Herudover er 5 elever under uddannelse. Piloterne er fordelt med 1 officer af A-linjen, 18 officerer af B-linjen samt 16 officerer af reserven (kontraktansatte officerer).

Normen af piloter ved hærens flyvetjeneste blev i 1979 forhøjet til 44. På det tidspunkt var der 27 tjenstgørende piloter ved flyvetjenesten, og udvidelsen blev planlagt at skulle ske med mellem 4 og 5 piloter årligt.

Når der for nærværende endnu mangler 9 piloter i den fastsatte norm, er dette således ikke udtryk for en pludselig stor og utilsigtet afgang af personel.

I finansåret 1979 oprettedes 180 tjenstemandsstillinger mod nedlæggelse af et tilsvarende antal stillinger på overenskomstvilkår som officer af reserven (kontraktansatte officerer) som et led i fastholdelsen af kvalificerede piloter i forsvaret.

Som følge af de fysiske krav, der stilles i hærens flyvetjeneste, er aldersgrænsen for piloterne i en væsentlig del af stillingerne 35 år og for de resterende omkring 45 år.

I forsvaret er der kun enkelte funktioner, hvor der er behov for den særlige uddannelse og erfaring, der opnås gennem tjeneste ved hærens flyvetjeneste.

Ordningen for flyvevåbnets piloter bygger på, at de pågældende skal anvendes i flyvevåbnets kampenheder til omkring 45 års alderen, hvorefter der sker overflytning til tjeneste som pilot i transport- og redningsskadriller samt til stillinger i stabe og på skoler, hvor pilotuddannelsen er nødvendig. Af den grund er forholdene i hæren og flyvevåbnet ikke sammenlignelige.

Da den væsentligste afgang til de civile flyveselskaber skete blandt flyvevåbnets kamppiloter, blev der ved forbedringen af det pilotuddannede personels løn- og tillægsvilkår taget særligt hensyn til denne gruppe.

Det er min opfattelse, at alene etableringen af en civil pilotuddannelse vil kunne hindre uønsket afgang af piloter fra forsvaret. Så længe en sådan ikke er etableret, må det tilstræbes, at afgang af yngre piloter til civile luftfartsselskaber sker fra hæren og ikke fra flyvevåbnet, da uddannelsesomkostningerne for flyvevåbnets kamppiloter er væsentligt større, og da en væsentlig del af hærens piloter alligevel må afgå fra forsvaret omkring 35 års alderen.

På det foreliggende grundlag kan jeg således ikke gå ind for en ligestilling af hærens og søværnets piloter med flyvevåbnets piloter. Jeg vil imidlertid fortsat have min opmærksomhed henledt på spørgsmålet.

Spm. nr. 918

Til undervisningsministeren (1/7 82) af:

Halvgaard (FP):

»Kan ministeren acceptere, at det stigende antal elever i folkeskolen, der henvises til specialundervisning, i langt højere grad end i det tidligere delingssystem i boglige og ikke-boglige klasser betyder frasortering af elever i uoverensstemmelse med intentionerne i folkeskoleloven af 1975 vedrørende enhedsskolen?«

Begrundelse

20 pct. af folkeskolens elever undervises efterhånden i specialundervisningsmæssige foranstaltninger af forskellig art, og gøres tallet op for en længere periode, har ca. 40 pct. af eleverne på et eller andet tidspunkt i undervisningsforløbet taget del i specialundervisning. I modsætning til tidligere sker