



**BS ritgerð**  
**í viðskiptafræði**

**Fjármögnun flugnáms**  
Kostnaður og ábati

Ólöf Sara Árnadóttir

Leiðbeinandi Hersir Sigurgeirsson, dósent

Viðskiptafræðideild

júní 2013



**HÁSKÓLI ÍSLANDS**

# **Fjármögnun flugnáms**

## ***Kostnaður og ábati***

Ólöf Sara Árnadóttir

Lokaverkefni til BS-gráðu í viðskiptafræði

Leiðbeinandi: Hersir Sigurgeirsson, dósent

Viðskiptafræðideild

Félagsvísindasvið Háskóla Íslands

júní 2013

Fjármögnun menntunar, flugnáms.

Kostnaður og ábati

Ritgerð þessi er 12 eininga lokaverkefni til BS prófs við  
Viðskiptafræðideild, Félagsvísindasviði Háskóla Íslands.

© 2013 Ólöf Sara Árnadóttir

Ritgerðina má ekki afrita nema með leyfi höfundar.

Prentun: Háskólaprent

Reykjavík, 2013



## Formáli

Ritgerð þessi er BS verkefni Ólafar Söru Árnadóttur, nema á fjármálinu við viðskiptafræðideild Háskóla Íslands og telst hún til 12 eininga (ECTS) af 180 eininga námi. Í ritgerðinni verður fjallað um fjármögnun menntunar með áherslu á flugnám, kostnað flugnáms og ábatanum sem síðar getur unnist af flugnámi. Að auki mun framtíðarhorfum flugs og því helsta er viðkemur flugi lítillaga gerð skil.

Ég eyddi töluverðum tíma í val ritgerðarefnis. Ég vildi finna efni sem ég bæði hefði áhuga á og vilja til að kafa djúpt í þar sem ég veit fátt leiðinlegra en að sitja yfir einhverju sem ég hef ekki áhuga á. Þegar ég uppgötvaði að framtíð mín lægi í atvinnuflugi vissi ég að þetta væri kjörið tækifæri til þess að afla mér gagnlegra upplýsinga um leið og ég lyki BS námi í viðskiptafræði við Háskóla Íslands.

Leiðbeinandi verkefnisins var Hersir Sigurgeirsson, dósent við viðskiptafræðideild Háskóla Íslands, og vil ég þakka honum alla þá leiðsögn sem hann veitti mér við gerð þessarar ritgerðar. Sérstakar þakkir fær Jóna Guðbjörg Árnadóttir systir mín og Gunnar Freyr Gunnarsson, flugmaður, en án þeirra væri ritgerðin mín enn óskrifuð, eða einhverja setningar hér og þar á nokkrum blöðum. Ég vil þakka yfirmönnum mínum fyrir sveigjanlegan vinnutíma og vinum og fjölskyldu fyrir góðan stuðning og daglega hvatningu.



## Útdráttur

Aðalmarkmið þessarar ritgerðar er að kanna kostnað flugnáms, bæði einkaflugmannsnáms og nám til atvinnuflugmanns, möguleika sem í boði eru til að fjármagna flugnám, fórnarkostnað þess og mögulegan ábata.

Fjallað verður um kostnað náms sem stendur Íslendingum til boða, bæði á Íslandi og erlendis. Ítarleg skil verða gerð á flugmannsnámi hjá viðurkenndum flugskólum á Íslandi og öllum þeim kostnaði sem fylgir náminu. Kynntar verða leiðir sem í boði eru til þess að fjármagna flugmannsnám og greint frá því hvort námið sé lánshæft hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna. Farið verður í mögulegan ábata sem getur unnist að flugmannsnámi loknu og þau tækifæri sem standa flugmönnum til boða. Einnig verður stiklað á stóru yfir þætti sem tengjast flugnáminu beint, svo sem framtíð flugfélaga á Íslandi, núverandi tækni og hvaða tækniframfarir eru líklegar til að hafa áhrif á heim flugsins ásamt því að skoða mögulegar atvinnuspár fyrir flugmenn á komandi árum.

Við gerð þessa verkefnis kom í ljós að sá kostnaður sem fylgir flugmannsnámi er gríðarlega hár. Sé flugnám hafið í dag má áætla að kostnaður fari vel yfir 10 milljónir íslenskra króna. Þetta er töluvert hærri upphæð en fólk gerir sér grein fyrir í fyrstu en mögulegur ábati af náminu getur verið mikill. Flugmaður hefur alltaf verið hálaunað starf, flugmenn geta starfað eða sóst eftir vinnu hvar sem er í heiminum og þannig kynnst nýrri menningu, auk þess sem flugmenn geta verslað vörur á lægra verði erlendis og í fríhöfnum þar eða á Íslandi.

## Efnisyfirlit

<b>Inngangur</b> .....	<b>13</b>
<b>1 Námsgjöld á Íslandi</b> .....	<b>17</b>
1.1 Háskóli Íslands .....	17
1.2 Háskólinn í Reykjavík .....	18
1.3 Háskólinn á Bifröst.....	19
1.4 Listaháskóli Íslands .....	20
1.5 Keilir.....	20
1.5.1 Háskólabrú .....	21
1.5.2 Íþróttakademía Keilis – ÍAK .....	21
1.5.3 Tæknifræðiskóli Keilis .....	21
1.5.4 Flugakademía Keilis.....	22
1.6 Tækniskóli Íslands.....	25
1.6.1 Flugskóli Íslands .....	25
1.6.2 Endurmenntunarskólinn .....	28
1.6.3 Meistaraskólinn.....	28
1.6.4 Tækniakademían.....	29
<b>2 Námsgjöld Íslendinga í námi erlendis</b> .....	<b>31</b>
2.1 Skiptinám.....	31
2.1.1 Skiptinám við Háskóla Íslands .....	32
2.1.2 Skiptinám á vegum Háskólans í Reykjavík .....	33
2.2 Námsgjöld fyrir Íslendinga í Danmörku.....	33
2.3 Námsgjöld fyrir Íslendinga í enskumælandi landi .....	34
<b>3 Samanburður námsgjalda</b> .....	<b>37</b>
<b>4 Lánasjóður íslenskra námsmanna – LÍN</b> .....	<b>39</b>
4.1 Lánasjóður íslenskra námsmanna og flugnám .....	39
<b>5 Flugnám á Íslandi</b> .....	<b>41</b>



<b>6</b>	<b>Kostnaður flugnáms og flugs.....</b>	<b>43</b>
6.1	Flugklúbbar.....	47
6.2	Réttindi á vélar .....	47
6.3	Sögulegur Kostnaður .....	48
6.1	Fórnarkostnaður flugnáms .....	49
<b>7</b>	<b>Fjármögnun flugnáms á Íslandi .....</b>	<b>51</b>
7.1	Lán til flugnáms .....	51
7.1.1	Íslandsbanki.....	51
7.1.2	Landsbanki Íslands .....	52
7.1.3	Lánasjóður íslenskra námsmanna.....	52
<b>8</b>	<b>Ábati Flugnáms .....</b>	<b>55</b>
8.1	Launamunur .....	57
8.2	Atvinnumöguleikar .....	58
8.3	Hvíldarreglur og eftirlit .....	58
<b>9</b>	<b>Framtíð flugsins.....</b>	<b>61</b>
9.1	Tæknin.....	61
<b>10</b>	<b>Lokaorð.....</b>	<b>63</b>
	<b>Heimildaskrá .....</b>	<b>65</b>

## Myndaskrá

Mynd 1 - Fjármögnun flugnáms .....	54
------------------------------------	----

## Töfluskrá

Tafla 1 Tenging á milli menntunar og atvinnu í %. (Steve O. Michael & Mark Kretovics, 2005, bls 7). .....	14
Tafla 2-Námsgjöld við Háskóla Íslands (Skrásetningargjöld, 2013). .....	18
Tafla 3 Námsgjöld Háskólans í Reykjavík 2013-2014. (Námsgjöld, á.á). .....	18
Tafla 4-Námsgjöld 2012-2013 Háskólinn á Bifröst skólaárið 2012-2013. (Námsgjöld – Bifröst, á.á). .....	19
Tafla 5 -Námsgjöld LHÍ 2013-2014 (Námsgjöld - Listaháskóli Íslands, á.á). .....	20
Tafla 6 Námsgjöld á Háskólabrú – Keilir (Námsgjöld – Háskólabrú, á.á). .....	21
Tafla 7 – Námsgjöld í Íþróttakademíu Keilis ÍAK (Námsgjöld íþróttakademíu Keilis, á.á). .....	21
Tafla 8 – Námsgjöld í Tæknifræðideild Keilis (Námsgjöld Tæknifræðideild Keilis, á.á). .....	22
Tafla 9 – Námsgjöld í Flugakademíu Keilis (Flugakademía Keilis, á.á). .....	24
Tafla 10 - Námsgjöld í Tækniskóla Íslands (Námsgjöld – Tækniskólinn, á.á). .....	25
Tafla 11 –Námsgjöld Flugskóla Íslands (Námsgjöld – Flugskóli Íslands, 2013). .....	27
Tafla 12 Námsgjöld innan Tækniakademíu Tækniskólans (Námsgjöld Tækniskólinn – Tækniakademían, á.á). .....	29
Tafla 13 Samanburður námsgjalda .....	37
Tafla 14 Gjaldskrá Flugmálastjórnar Íslands 2012. (Flugmálastjórn Íslands-Stjórnartíðindi. (2012)). .....	44
Tafla 15 Sögulegur samburður á kostnaði flugnáms .....	49
Tafla 16 Laun skrifstofustarfs.....	50
Tafla 17 Fjármögnun flugnáms .....	53
Tafla 18 Laun flugmanna 2012-2013 (Pilot Jobs, 2012) .....	56

Tafla 19 Vinnulaun árið 2012..... 57



## Inngangur

Steve O Michael og Mark Kretoivics taka ágætlega saman stöðu þekkingar um fjármögnun náms og áhrifaþætti hennar þegar þeir segja frá því að fáar heimildir séu til um fjármögnun náms og efast um að hægt sé að segja með vissu hver raunveruleg áhrif peninga á menntun séu. Þeir þættir sem hafa áhrif á fjármögnun náms breytast stöðugt, vandamálin geta verið flókin auk pólitíkarinnar sem umlykur þetta allt. Þegar gerð er tilraun til þess að festa fjármögnun náms í riti eða bók breytast áhrifaþættirnir áður en blekið þornar. Hins vegar er það eitt ljóst að án peninga gætum við ekki gert það sem við gerum í dag. (Steve O. Michael & Mark Kretoivics, 2005, bls. 1).

Polítík er afl sem gefur aukinni menntun líf á meðan hagfræðin heldur henni gangandi. Gæði aukinnar menntunnar velta á auðlindum og því hvernig auðlindunum er dreift. Aukin menntun er farin að skipta meira máli þegar kemur að persónulegum, fagmannalegum, félagslegum, polítískum og hagfræðilegum breytingum. (Steve O. Michael & Mark Kretoivics, 2005, bls 3). Eitt af mikilvægum hlutverkum ríkisins er að koma í veg fyrir stöðnun heilans og þjóðnýta aukna menntun. (Steve O. Michael & Mark Kretoivics, 2005, bls 2).

Fjárfestar hafa ætíð haft áhuga á ávöxtun fjárfestinga og áður en þeir fjárfesta meta þeir væntanlega ávöxtun. Þar af leiðandi hefur ávöxtun menntunar verið umhugsunarefni hagfræðinga og stjórnar menntakerfisins í tímanna rás. (Steve O. Michael & Mark Kretoivics, 2005, bls 4). Árið 1950 var fundin upp aðferð til þess að reikna út arðsemi grunnskóla- og framhaldsskólamenntunar. Áætlað hefur verið að menntun sé líklega sú fjárfesting sem hefur borið hvað mesta ávöxtun fyrir land og þjóð með allt að 15% ávöxtun.

Á þeim tíma var ekki talið jafn mikilvægt að átta sig á ávöxtun háskólanáms en þó voru einhverjar rannsóknir gerðar sem leiddu í ljós að ávöxtun háskólanáms var ekki eins há og ávöxtun grunn-, og framhaldsskólanáms. Háskólanám var talið gagnast nemendum sjálfum mun betur en þjóðinni í heild. Grunnskólamenntun var veitt öllum börnum á ákveðnum aldri endurgjaldslaust eða gegn vægu gjaldi en lítið sem ekkert var haft fyrir framhaldsskólanámi.

Áhugi framhaldsskóla- og háskólamenntunar hefur breyst með tímanum og aukist til muna eins og flest allir vita. (Steve O. Michael & Mark Kretovcis, 2005, bls 5). Aukin tækni og politísk umsvif leiða til þess að heimurinn verður samþættari og samkeppni eykst sífellt á meðal þróaðra landa sem einbeita sér að menntun og þjálfun almennings. Þjóðir verða að fjárfesta í menntun til að vera samkeppnishæfar en aukin menntun er talin vera lykillinn, bæði að einstaklings- og félagslegum gæðum. Fyrir einstakling er nánast öruggt að aukin menntun leiðir til betra starfs, hærri launa og almennt bættra lífshæðis. Fyrir þjóð er aukin menntun lykill að tækniframförum, aukinni framleiðni, hagfræðilegu öryggi, bættri heilbrigðisþjónustu og lífsmöguleikum, heilbrigðari börnum, lægri glæpatíðni ásamt því að hafa mikil áhrif á samkeppnishæfni þjóðarinnar. Aukin menntun skiptir öllu máli og samkvæmt rannsókn sem gerð var árið 2001 má sjá beina tengingu á milli aukinnar menntunar og atvinnu. (Steve O. Michael & Mark Kretovcis, 2005, bls 6).

**Tafla 1 Tenging á milli menntunar og atvinnu í %. (Steve O. Michael & Mark Kretovcis, 2005, bls 7).**

Vinnuþáttaka árið 2001 eftir menntunarstigi					
	Grunnskóli	Framhaldsskóli	Háskólastig B- menntun	Háskólastig A menntun	Menntun alls
Ástralía kk	79%	89%	89%	92%	86%
Ástralía kvk	55%	68%	77%	83%	66%
Danmörk kk	75%	87%	91%	96%	86%
Danmörk kvk	57%	79%	88%	90%	77%
Noregur kk	74%	89%	92%	94%	88%
Noregur kvk	58%	81%	90%	88%	80%
Spánn kk	83%	90%	93%	91%	86%
Spánn kvk	41%	66%	77%	83%	54%
Ameríka kk	75%	86%	90%	92%	87%
Ameríka kvk	52%	73%	80%	81%	73%

Frá árinu 2001 hafa tímar og atvinnuþáttaka landa breyst töluvert. Tölurnar í töflu 1 eru til að sýna þá sterku tengingu sem er á milli menntunar og aukinna atvinnumöguleika en sú tenging hefur aukist svo um munar.

„Nothing comes for free eða ekkert fæst án endurgjalds“ er þekkt orðatiltæki sem á vel við í þeim heimi sem við lifum í. Nám er dýrt en til lengri tíma litið mun, í flestum tilfellum, borga sig að stunda nám. Þennan kostnað munum við fá margfalt til baka í formi bættra launa og lífskjara að námi loknu.

Flest nám á Íslandi er lánshæft hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna, betur þekktur undir heitinu LÍN. Verklegt flugnám var hins vegar ekki lánshæft hjá LÍN fyrr en 23. febrúar árið 2012. Það er einungis nám til atvinnuflugmanns sem er lánshæft hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna enn þann dag í dag, auk flugvirkjanáms og náms í flugumferðarstjórn. (Flugskóli Íslands og LÍN, 2012).





## 1 Námsgjöld á Íslandi

Flugnám, iðnnám, læknanám, eða kennaranám, það skiptir ekki máli hvaða nám verður fyrir valinu, allt nám kostar peninga þó það sé misdýrt. Ríkisreknir skólar eru almennt ódýrari en einkaskólar. Í einkareknum háskólum, eins og Háskólanum í Reykjavík, eru námsgjöld yfirleitt greidd auk skráningargjalds en í ríkisreknum háskólum er aðeins greitt skráningargjald (Menntakerfið á Íslandi, á.á.).

Í stjórnarskránni er kveðið á um að tryggja þurfi jafnræði til náms og almenn menntun skuli standa öllum til boða en það er einmitt hlutverk ríkisháskóla að sjá til þess, auk þess sem Lánasjóður íslenskra námsmanna hjálpar þeim sem þurfa á hjálp að halda með því að bjóða upp á námslán.

Upptaka námsgjalda í ríkisreknum og hálf-ríkisreknum háskólum, sem fá sama framlag á hvern nemanda frá ríkinu og einkareknu skólarnir, gæti orðið til þess að ríkisreknu háskólarnir ættu við samkeppnisvanda að stríða sem gæti leitt til þess að þeir glötuðu samkeppnishæfi sínu. Sumir telja að ef námsgjöld yrðu sett á yrði það til þess að dregið yrði úr ríkisframlögum eins og svo oft vill gerast við aukin fjárframlög. Til að leysa vanda ríkisreknu háskólanna hvað varðar fjárhag yrði að auka framlög til þeirra eða minnka framlög til einkareknu háskólanna. Með auknum fjárframlögum gætu þeir uppfyllt skyldur sínar og orðið samkeppnisfærir bæði hvað varðar gæði kennslu og þjónustu (Bandalag háskólamanna, á.á.).

### 1.1 Háskóli Íslands

Háskóli Íslands er ríkisrekinn skóli og nemandi ber ekki að greiða námsgjöld til að stunda þar nám en skráningargjöld í skólann eru 60.000 íslenskar krónur fyrir skólaárið. Vilji nemandi hins vegar hefja nám í janúar, eða eftir að fyrri önn skólaársins er lokið, ber honum að greiða 43.500 íslenskar krónur fyrir eina önn sem er sama og nemendur með örorkuafslátt greiða fyrir nám í heilt ár við skólann. Þegar nemandi hefur greitt skráningargjaldið getur hann tekið allt að 30 (ECTS) einingar á hverri önn eða 60 (ECTS) einingar á ári. (Skrásetningargjöld, 2013). Í töflu 2 má sjá lista yfir námsgjöld við Háskóla Íslands.

Tafla 2-Námsgjöld við Háskóla Íslands (Skrásetningargjöld, 2013).

	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls	Fjöldi eininga
Skrásetningargjald	60.000		60.000	≤ 60
Skrásetningargjald	-	43.500	43.500	≤ 30
Námsgjöld	-	-	-	≤ 60
Skrásetningargjald f. nema með örorkuafslátt	43.500		43.500	≤ 60

## 1.2 Háskólinn í Reykjavík

Háskólinn í Reykjavík eða HR eins og hann er kallaður er einkarekinn háskóli og námsgjöld fyrir grunnám skólaárið 2013 til 2014 eru 174.000 íslenskar krónur á önn eða 348.000 krónur fyrir árið.

Í töflu 3 má sjá gjaldskrá Háskólans í Reykjavík fyrir skólaárið 2013-2014. Í gjaldskránni má sjá að árlegur kostnaður meistaranáms er 814.000 kr. eða rúmlega 13,5 faldur kostnaður sambærilegs náms við Háskóla Íslands (Námsgjöld, á.á.).

Tafla 3 Námsgjöld Háskólans í Reykjavík 2013-2014. (Námsgjöld, á.á.).

	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls	Fjöldi eininga
<b>Staðfestingargjald nýnema</b>			60.000*	
<b>Grunnám staðnám - allar deildir</b>				
	186.000	186.000	372.000	17+
	139.500	139.500	279.000	9-6
	93.000	93.000	186.000	1-8
<b>Diplomanám - iðnfræði, rekstrariðnfræði</b>			-	
	140.000	140.000	280.000	17+
	105.000	105.000	210.000	9-6
	70.000	70.000	140.000	1-8
<b>Meistaránám I tækni- og verkfræðideild, tölvunarfræðideild, lagadeild</b>			-	
	348.000	348.000	696.000	17+
	261.000	261.000	522.000	9-6
	174.000	174.000	348.000	1-8
<b>Meistaránám II viðskiptafræðideild</b>			-	
	407.000	407.000	814.000	17+
	305.250	305.250	610.500	9-6
	203.500	203.500	407.000	1-8

\*Hvort heldur sem nemandi byrji á haustönn eða vorönn þá ber honum að greiða nýskráningargjald til að hefja nám við Háskólann í Reykjavík.

### 1.3 Háskólinn á Bifröst

Háskólinn á Bifröst er einn af háskólum Íslands og þar eru námsgjöldin ákveðin fyrir eitt ár í senn. Í töflu 4 má sjá gjaldskrá fyrir skólaárið 2012-2013 en fullt nám til BS og BA gráðu í háskólanum er 180 (ECTS) einingar og meistaragráða er 90-120 (ECTS) einingar (Námsgjöld – Bifröst, á.á.).

Tafla 4-Námsgjöld 2012-2013 Háskólinn á Bifröst skólaárið 2012-2013. (Námsgjöld – Bifröst, á.á.).

Námslína	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls	Fjöldi eininga
<b>Skráningargjald</b>	-	-	89.000	
<b>Grunnnám - staðnám viðskiptafræðideild, lögfræðisvið, félagsvísindasvið</b>			-	
	103.200	103.200	206.400	15
	154.800	154.800	309.600	18
	258.000	258.000	516.000	30
<b>Grunnnám - fjarnám, viðskiptafræðideild, félagsvísindasvið</b>			-	
	178.500	178.500	357.000	15
	214.200	214.200	428.400	18
	357.000	357.000	714.000	30
<b>Meistaránám - staðnám, lögfræðisvið</b>			-	
	195.000	195.000	390.000	15
	234.000	234.000	468.000	18
	390.000	390.000	780.000	30
<b>Meistaránám - fjarnám, viðskiptafræðideild, félagsvísindasvið, lögfræðisvið</b>				
	202.500	202.500	405.000	15
	243.000	243.000	486.000	18
	405.000	405.000	810.000	30

## 1.4 Listaháskóli Íslands

Listaháskóli Íslands hefur verið starfræktur síðan 1999 og í honum eru fimm deildir sem innihalda samtals sautján námsbrautir. Hönnunar- og arkitektúrdeild þar sem í boði eru fjórar brautir til BA gráðu og meistaranáms og er hver braut 180 (ECTS) einingar. Meistaranám í hönnun leiklistar og dansdeild, þar eru þrjár brautir í boði til BA gráðu sem hver er 180 (ECTS) einingar. Listkennsludeild, þar sem boðið er upp á MA nám, 60 (ECTS) eininga diplómunám til kennsluréttinda og meistaranám í listkennslu MA eða M.art.Ed 120 (ECTS) einingar. Í myndlistardeild er boðið upp á þriggja ára nám til BA gráðu og tveggja ára meistaranám. Að lokum ber að nefna tónlistardeild skólans, þar sem boðið er upp á þriggja ára nám til B.Mus. og BA gráðu, diplómunám í hljóðfæraleik, meistaranám í tónsmíðum til MA gráðu í sköpun og miðlun ásamt frumkvöðlastarf til M.Mus. gráðu. Í töflu 5 má sjá yfirlitstöflu fyrir námsgjöld í Listaháskóla Íslands (Námsgjöld - Listaháskóli Íslands, á.á.).

Tafla 5 -Námsgjöld LHÍ 2013-2014 (Námsgjöld - Listaháskóli Íslands, á.á.).

Námsgjöld	
Námsgjöld fyrir bakkalárnám 2013-2014	406.380
Námsgjöld fyrir meistaranám í listkennslu og sköpun 2013-2014	406.380
Námsgjöld fyrir miðlun og frumkvöðlastarf 2013-2014	406.380
Námsgjöld fyrir meistaranám í hönnun, myndlist og tónsmíðum 2013-2014	780.000
<b>Námsgjöld eftir einingafjölda</b>	
0-1 einingar	60.000
2-9 einingar	97.500
10-15 einingar	146.250
16+ einingar	195.000
Lokaverkefni	60.000
Lokaritgerð	97.500

## 1.5 Keilir

Keilir er ekki háskóli sem slíkur heldur hlutafélag sem Háskóli Íslands er meðal hluthafa í. Keilir býður bæði upp á nám á framhaldsskóla- og háskólastigi en hann var stofnaður árið 2007 og starfar nú í fjórum skólum; Háskólabrú, Íþróttakademíunni, Tæknifræðideildinni og Flugakademíunni auk þess sem Keilir býður upp á fjarnám (Hjálmar Árnason, á.á.).

### 1.5.1 Háskólabrú

Háskólabrú er í raun skóli fyrir 25 ára og eldri sem býður upp á nám á framhaldsskólastigi. Þetta er því góð leið fyrir eldra fólk til að ljúka stúdentsprófi og undirbúa sig fyrir háskólanám. Það er stórt skref fyrir ómenntað fólk sem náð hefur vissum aldri að drífa sig aftur á skólabekk og það er skiljanlegt að það fólk vilji síður stunda framhaldsskólanám í sama skóla og börnin þeirra eða vinir barnanna.

Í töflu 6 má sjá kostnað sem fylgir námi á Háskólabrú.

Tafla 6 Námsgjöld á Háskólabrú – Keilir (Námsgjöld – Háskólabrú, á.á.).

	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls	Fjöldi eininga
Skrásetningargjald			60.000	-
Allir áfangar í staðnámi	-	-	50.000	
Nám og starf	-	-	7.500	
Þýska 2 í staðnámi	-	-	31.250	
Þýska 3 í staðnámi	-	-	25.000	

### 1.5.2 Íþróttakademía Keilis – ÍAK

Í Íþróttakademíunni hjá Keili er hægt að stunda nám til einkaþjálfunar svokallað ÍAK einkaþjálfunarnám.

Í töflu 7 má lesa námsgjöld þessa náms en innifalið í námsgjöldunum er kort í heilsurækt á meðan á námi stendur auk ÍAK kennslurafbókar. (Námsgjöld íþróttakademíu Keilis, á.á.).

Tafla 7 – Námsgjöld í Íþróttakademíu Keilis ÍAK (Námsgjöld íþróttakademíu Keilis, á.á.).

	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls
Staðfestingargjald			60.000
ÍAK einkaþjálfunarnám	285.000	240.000	525.000

### 1.5.3 Tæknifræðiskóli Keilis

Tæknifræðideild Keilis býður upp á þriggja ára tæknifræðinám á háskólastigi. Nám þetta er í heild 214 (ECTS) einingar.

Tafla 8 sýnir lista yfir námsgjöld Tæknifræðideildar Keilis (Námsgjöld í Tæknifræðideild Keilis, á.á.).

Tafla 8 – Námsgjöld í Tæknifræðideild Keilis (Námsgjöld Tæknifræðideild Keilis, á.á.).

	<b>Haustönn</b>	<b>Vorönn</b>	<b>Gjöld alls</b>
Staðfestingargjald	60.000		60.000
Staðfestingargjald *		43.500	43.500
Tæknifræðibrú I	285.000		285000
Tæknifræðibrú II		240.000	240000

\* Byrji nemandi á vorönn ber honum að greiða 43.500 kr í stað 60.000 kr sem hann hefði annars greitt fyrir heilt ár

#### 1.5.4 Flugakademía Keilis

Hér á Íslandi eru tveir skólar sem bjóða upp á atvinnuflugnám viðurkenndir hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna og það eru Flugskóli Íslands sem tilheyrir Tækniskólanum og Flugakademía Keilis. Flugakademía Keilis er ung eins og fram hefur komið, stofnuð árið 2007 (Hjálmar Árnason, á.á.).

Keilir býður upp á einka- og atvinnuflugnám, rekstrarnám, flugþjónustunám- og nám til flugumferðarstjórnar, auk þess sem unnið er í því að geta boðið upp á nám í flugvirkjun við skólann (Námsgjöld Flugakademíu Keilis, 2012).

Hver sá sem hyggst leggja fyrir sig flugmannsnám ætti að byrja á því að fara í kynnisflug til þess að kanna hvort raunverulegur áhugi sé fyrir atvinnugreininni. Þrenns konar kynnisflug er í boði hjá Keili sem hvert um sig varir í 30 mínútur á flugi. Fyrsti kosturinn er um borð í tveggja sæta flugvél sem nefnist DA20, annar kosturinn er í fjögurra sæta flugvél, DA40, og þriðji kosturinn er í fjögurra sæta flugvél með tveimur hreyflum sem nefnist DA42NG (Flugakademía (2012)). Hafi nemandi enn sama áhuga fyrir atvinnugreininni að kynnisflugi loknu skal hann huga að þeim læknisskoðunum sem námið krefst.

Þegar nemandi ákveður að fara í þær læknisskoðanir sem kröfur til náms kveða á um má velja á milli tveggja skoðana. Sé nemandi fullviss um að ljúka námi til atvinnuflugmanns er best að fara strax í 1. flokks skoðun til að sjá hvort þar til gerðar kröfur séu uppfylltar. Sú skoðun er töluvert dýrari en 2. flokks skoðun þar sem hún er ítarlegri þ.e. gerð eru fleiri próf og skoðanir til að kanna hvort nemandi sé í stakk búinn til að verða atvinnuflugmaður. Þegar nemandi hefur farið í þessar skoðanir skal hann hefja nám sitt innan árs ellegar fellur skoðunin úr gildi og þarf nemandi þá að ganga í gegnum sama ferlið aftur áður en hann fær að hefja verklegan hluta námsins.

Sé nemandi ekki fullviss um að hann vilji verða atvinnuflugmaður gæti verið betri kostur að velja 2. flokks skoðun. Sú skoðun er ekki eins ítarleg og fyrsta flokks skoðunin og er þar af leiðandi mun ódýrari. Hún gildir í lengri tíma í senn þar sem 60 mánuðir mega líða frá því að skoðun hefur farið fram þar til nám er hafið sé nemandi yngri en fertugur. Eftir fertugt mega líða 24 mánuðir og þegar fimmtugsaldrinum er náð mega ekki líða fleiri en 12 mánuðir (Heilbrigðiskröfur, á.á.).

Einkaflugnám Keilis skiptist í tvo hluta, 150 klukkustundir af bóklegri kennslu sem kennd er í fjarnámi og að lágmarki 45 klst. í verklegri flugkennslu. Að loknu einkaflugmannsnámi hefur nemandi rétt til þess að fljúga einshreyfils vél í flestum Evrópulöndum ásamt því að geta hafið nám til að öðlast atvinnuflugmannsskírteini. Atvinnuflugmannsskírteini gefur réttindi til þess að stjórna farþegaflugvélum hvar sem er í heiminum og því standa margir atvinnumöguleikar til boða að námi loknu. Bóklegi hluti atvinnuflugnáms er 650 klst. af kennslu sem kennd er á tveimur önum, auk að lágmarki 20 klukkustunda flugkennslu á DA-40 og 5 klukkustunda flugkennslu á DA-42NG sem, eins og áður hefur komið fram, er tveggja hreyfla flugvél.

Flugumferðarstjórn er, eins og nafnið gefur til kynna, ætluð þeim sem vilja starfa við stjórnun á flugumferð í hverjum landshluta fyrir sig. Flugumferðarstjórnar starfa í flugturnum og flugstjórnarmiðstöðvum, þeir veita flugmönnum, í gegnum stjórnkerfi flugvéla, upplýsingar um flugumferð bæði í lofti og á flugvöllum til að tryggja öryggi flugvéla og farþega þeirra.

Flugþjónustunám er nám fyrir þá sem ætla sér að verða flugfreyjur eða flugþjónar.

Flugkennaraáritun er sex vikna námskeið fyrir verðandi flugkennara og veitir réttindi til flugkennslu. Aðeins atvinnuflugmenn geta sóst eftir þessari áritun sem er góður kostur fyrir þá sem vilja afla sér aukatekna ásamt því að auka við reynslubanka sinn, með flugkennslu.

Flugvirkjun hjá Keili er í samstarfi við Air Service Training Ltd í Skotlandi og er það nám ætlað þeim sem vilja starfa sem flugvirkjar í framtíðinni. (Flugakademía Keilis, 2012).

Í Töflu 9 er samantekt á þeim kostnaðarþáttum sem fylgja námi er viðkemur flugi við Flugakademíu Keilis.

Tafla 9 – Námsgjöld í Flugakademíu Keilis (Flugakademía Keilis, á.á.).

	Námsgjöld ISK
<b>Kynnisflug</b>	
Diamond DA20	7.500*
Diamond DA40 fjögurra sæta	10.000*
Diamond DA42-NG fjögurra sæta, tveggja hreyfla	25.000*
<b>Einkaflugnám</b>	
Bóklegi hluti	185.000
Verklegi hluti	1.164.150
<b>Atvinnuflugnám</b>	
Bóklegi hluti	855.000
Verklegi hluti	948.775
<b>Flugumferðarstjórn</b>	
Grunnnám	450.000
Áritun í nemaskírteini	500.000
<b>Flugvirkjun</b>	3.710.400
<b>Flugþjónusta</b>	195.000
<b>Áritanir</b>	
Fjölhreyflaáritun	361.866
Blindflugsáritun- eins hreyfils	1.618.000
Blindflugsáritun- tveggja hreyfla	2.199.065
Flugkennaraáritun	850.000
Flokkskennaraáritun bóklegt	50.000
Flokkskennaraáritun verklegt	603.110
Blindflugskennaraáritun –bóklegt	100.000
Blindflugskennaraáritun -verklegt	323.600
<b>Flugkennarar</b>	
Einkaflugmannskennsla	6.350*
Öll önnur kennsla	6.950*
<b>Stakir flugtímar án kennara</b>	
Vél DA-20-C1	21.295*
Vél DA-40	27.720*
Vél DA-42NG	58.212*
<b>Tímasöfnunarpakkar án kennara</b>	
DA-20-C1	195.200**
DA-40	254.100**
DA-42NG	533.610**

\*Kostnaður á klukkustund

\*\* Kostnaður fyrir 10 klukkustundir



## 1.6 Tækniskóli Íslands

Tækniskóli Íslands er einkarekinn skóli og samanstendur af mörgum undirskólum sem hver hefur sérstakan skólastjóra og ákveðið sjálfstæði. Í töflu 10 má sjá kostnað nokkurra þessara skóla en þar á eftir er fjallað ítarlegar um aðra af undirskólum Tækniskólans (Námsgjöld – Tækniskólinn, á.á.).

Tafla 10 - Námsgjöld í Tækniskóla Íslands (Námsgjöld – Tækniskólinn, á.á.).

Skóli	Braut	Námsgjöld á önn	Afsláttur ef greitt er á gjalddaga	Námsgjöld með greiðsluafslætti
Byggingatækniskólinn	Byggingagreinar	43.350	5.000	38.350
Byggingatækniskólinn	Tækniteiknun	33.670	5.000	28.670
Fjölmenningskólinn	Fjölmenningskólinn	25.200	5.000	20.200
Hársnyrtiskólinn	Hársnyrtideild	43.350	5.000	38.350
Hönnunar- og handv.	Fataiðn	33.670	5.000	28.670
Hönnunar- og handv.	Gull- og silfursmíði	43.350	5.000	38.350
Hönnunar- og handv.	Listnámsbraut	33.670	5.000	28.670
Raftækniskólinn	Raftækniskólinn	43.350	5.000	38.350
Skipstjórnarskólinn	Skipstjórnarskólinn	33.670	5.000	28.670
Tæknimenntaskólinn	Tæknimenntaskólinn	25.200	5.000	20.200
Upplýsingatækniskólinn	Margmiðlunarskólinn			7.500*
Upplýsingatækniskólinn	Tölvubraut	33.670	5.000	28.670
Upplýsingatækniskólinn	Upplýsinga- og fjölm.	33.670	5.000	28.670
Véltækniskólinn	Véltækniskólinn	43.350	5.000	38.350

\* á einingu

### 1.6.1 Flugskóli Íslands

Hér gilda sömu reglur og við Flugakademíu Keilis þar sem mælt er með því að nemandi byrji á að fara í kynnisflug til að kanna hvort virkilegur áhugi á náminu sé til staðar.

Tvenns konar kynnisflug stendur til boða hjá Flugskóla Íslands og varir hvort þeirra í um 20 mínútur á flugi. Annað kynnisflugið kostar 8.000 íslenskar krónur og er um borð í tveggja sæta, Cessna 152 II flugvél og hitt kynnisflugið kostar 10.000 krónur og er í fjögurra sæta Cessna 172 SP. flugvél. (Námssjöld - Flugskóli Íslands, 2013).

Að kynnisflugi loknu er svo komið að læknisskoðun og hér gilda einnig sömu reglur og hjá Keili. Nemandi getur valið um tvennt, annars vegar að fara strax í 1. flokks skoðun, sem gildir í eitt ár í senn, eða byrja á 2. flokks skoðun sem gildir í 60 mánuði til fertugs, 24 mánuði til fimmtugs og svo 12 mánuði eftir það (Heilbrigðiskröfur, á.á.).

Bóklegi hluti einkaflugmannsnáms við Flugskóla Íslands inniheldur 150 klukkustundir af kennslu og próf að þeim loknum. Fyrir verklega hlutann þarf nemandi svo að ljúka að lágmarki 45 flugtímum, þar af 25 flugtímum með flugkennara. Nemandi getur valið um misdýrar vélar til að taka flugtíma sína í og er sú ódýrasta nefnd Cessna 152 II. Nemandi þarf að greiða flugmanni aukalega fyrir kennsluna. Kostnað vegna flugkennara ásamt kostnaði leiguvéla sem nemandi getur valið um til að taka flugkennslu í má skoða í töflu 11.

Hægt er að fara ódýrari leið með því að kaupa einkaflugmannspakka þar sem greitt er fyrir allt bóklega og verklega námið í einu og er heildarverðið 1.452.925 krónur fyrir pakka A en 1.602.550 krónur fyrir pakka B hjá Flugskóla Íslands. Munurinn á þessum tveimur pökkum er sú vél sem nemandinn kys að taka verklega flugnámið í. Nemandi þarf að greiða aukalega fyrir flugtíma, þurfi hann fleiri en þá 45 tíma sem einkaflugmannspakkarnir innihalda.

Atvinnuflugmannsnámi er einnig skipt í tvo hluta, verklegan og bóklegan. Atvinnuflugmannsskírteini öðlast nemandi eftir að hafa lokið bóklegu námi, auk þess að ljúka við að fljúga 200 tíma.

Séu flugtímar greiddir fyrirframm eða staðgreiddir er 5% afsláttur veittur hjá Flugskóla Íslands en einnig er hægt að óska eftir bindandi tilboðum hjá skólanum (Námssjöld – Flugskóli Íslands, 2013).

Tafla 11 – Námsgjöld Flugskóla Íslands (Námsgjöld – Flugskóli Íslands, 2013).

	Námsgjöld ISK á klst
<b>Kynnisflug 20 mín</b>	
Cessna 152 II tveggja sæta flugvél	8.000
Cessna 172 SP fjögurra sæta flugvél	10.000
<b>Einkaflugnám – bóklegi hluti</b>	225.000*
<b>Atvinnuflugnám – bóklegi hluti</b>	995.000**
<b>Einkaflugmannspakki</b>	
Einkaflugmannspakki A	1.452.925*
Einkaflugmannspakki B	1.602.550*
<b>Flugumferðarstjórn –grunnám</b>	1.500.000
<b>Flugþjónusta</b>	225.000
<b>MCC áhafnarsamstarf</b>	395.000***
<b>Áritanir</b>	
Flugkennaraáritun	7.300
Flokkstegundakennsla - einshreyfils flugvél	6.800
Blindflugsáritunarkennsla	7.300
Flugkennaranámskeið A	895.000
Flugkennaranámskeið B	1.050.000
<b>Flugkennarar</b>	
Einkaflugmannskennsla	5.900
Atvinnuflugmannskennsla - einhreyfils flugvél	6.600
Atvinnuflugmannskennsla - fjölhreyfla flugvél	7.300
<b>Stakir flugtímar án kennara</b>	
Vél Cessna 152 II tveggja sæta flugvél	22.500
Vél Cessna 172 SP fjögurra sæta flugvél	26.000
Piper Seminole PA-44-180 fjögurra sæta flugvél	61.000

\*Inniheldur 150 klst. af bóklegri kennslu og próf

\*\*Inniheldur 720 klst. af bóklegri kennslu og próf

\*\*\*Inniheldur 25 klst. af kennslu

Leiguverð flugvéla inniheldur eldsneyti, tryggingu og þau opinberu leyfi sem þarf til að fljúga megi flugvélinni.

Atvinnuflugmannsnám, flugvirkja- og flugumferðarstjóranám er lánshæft hjá Lánasjóði Íslenskra námsmanna eins og áður hefur komið fram, en ekki einkaflugmannsnám og því þarf nemandi að fjármagna það með öðrum hætti. Viðskiptabanki Flugskóla Íslands er Landsbanki Íslands og þar býðst nemendum fjármögnun á hagstæðum kjörum en þeim verða gerð frekari skil í seinni kafla ritgerðarinnar (Námsgjöld - Flugskóli Íslands, 2013).

### **1.6.2 Endurmenntunarskólinn**

Endurmenntunarskólinn býður upp á yfir 50 námskeið bæði fyrir þá sem lokið hafa stúdentsprófi og aðra.

Námsgjöld í Endurmenntunarskólanum eru mishá allt frá 4.900 íslenskum krónum, sem greitt er fyrir námskeið þar sem farið er út í helstu gönguleiðir Íslands og nefnist Laugavegurinn og Þórsmörk, að 105.000 krónum sem eru námsgjöld sem ber að greiða fyrir smáskipanámskeið.

Námskeið Endurmenntunarskólans eru að jafnaði styrkhæf hjá flestum fræðslusjóðum stéttarféлага (Námsgjöld – Endurmenntunarskólinn, á.á.).

### **1.6.3 Meistaraskólinn**

Meistaraskólinn er skóli fyrir þá sem hafa lokið sveinsprófi í iðngrein svo sem hárgreiðsluiðn, málaraiðn eða rafiðn. Þessi skóli er ætlaður sem viðbót við vinnu og daglegar skyldur og því er ekki ætlast til að nemendur taki of margar einingar í einu. Kostnaður á einingu er 5.000 krónur auk 12.000 króna sem er fast gjald fyrir hverja önn. (Áslaug M. Pétursdóttir, svar sent með tölvupósti 9. apríl 2013).

#### 1.6.4 Tækniakademían

Flugrekstrarfræði, lýsingarfræði, margmiðlunar og útvegsrekstrarfræði eru námsbrautir innan Tækniakademíunnar og flokkast nám þeirra sem nám á framhaldsskólastigi. Í töflu 12 ber að líta námsgjöld þeirra. (Námsgjöld Tækniskólinn – Tækniakademían, á.á.).

Tafla 12 Námsgjöld innan Tækniakademíu Tækniskólans (Námsgjöld Tækniskólinn – Tækniakademían, á.á.).

Námsbraut	Haustönn	Vorönn	Gjöld alls	Fjöldi eininga
Flugrekstrarfræði	150.000	150.000	300.000	46
Lýsingarfræði	150.000	150.000	300.000	60
Margmiðlunarskólinn	150.000	150.000	300.000	20
Útvegsrekstrarfræði	150.000	150.000	300.000	42



## 2 Námsgjöld Íslendinga í námi erlendis

Námsgjöld á Íslandi og hinum Norðurlöndunum eru talin vera lág samanborið við skóla utan Norðurlandanna, hvort sem um er að ræða einkarekna eða ríkisrekna háskóla.

Í Danmörku fá nemendur greitt fyrir það að vera í skóla og nefnast samtök sem sjá um þær greiðslur SU, Danish Agency for Higher Education and Educational Support. Íslendingar geta unnið sér inn réttindi í Danmörku til að fá greitt fyrir nám og eru til þess nokkrar leiðir sem kynntar verða nánar hér á eftir.

Þær leiðir sem standa Íslendinga til boða til þess að stunda nám í öðru landi eru skiptinám, kostnaður fjármagnaður með styrkjum, til dæmis íþróttastyrk eða námsstyrk eða að fara út á eigin vegum. Kjósi nemandi að fara út á eigin vegum er það líklega dýrasta leiðin til þess að stunda nám erlendis.

### 2.1 Skiptinám

Skptinám er það þegar nám er stundað við gestaskóla í öðru landi. Gott og mikið samstarf er á milli skóla hérlandis og víða erlendis um nemaskipti og nefnast þeir namar skiptinemar.

Skiptinám fer þannig fram að nemandi sem skráður er við nám í skóla hérlandis en langar til að fara on sinng kynnast öðru landi og menningu óskar eftir því við skóla. Skólinn sér þá um að hafa samband við skóla sem þeir eru í samstarfi við í því landi sem nemi sækist eftir og getur nemandi farið út í allt að tvær annir. Í stað íslenska nemandans kemur nemandi frá viðkomandi landi, einhver sem hefur áhuga á að koma til Íslands og kynnast menningu og þjóð en um leið stunda nám við íslenskan skóla. Stundum dvelur íslenski neminn hjá fjölskyldu erlenda nemans og öfugt og þá geta myndast mikil tengsl milli nemans og „fjölskyldu hans“ sem getur haldist um ókomna tíð. Kostnaður við skiptinám er mjög breytilegur þar sem um ræðir marga skóla í fjöldamörgum löndum sem tilheyra þessu samstarfsneti. Hann getur verið allt frá því að greiða aðeins námsgjöld hér heima en fá allan ferða- og uppihaldskostnað, á meðan á dvöl stendur frítt, til þess að þurfa að greiða allan þennan kostnað sjálfur.

### **2.1.1 Skiptinám við Háskóla Íslands**

Háskóli Íslands býður upp á mjög fjölbreytt skiptinám í Evrópu, Ameríku, Ástralíu og Asíu. Í þessum heimsálfum er Háskólinn með samstarfsskóla svo að íslenski nemandinn hefur kost á að velja sér þá heimsálfu sem hann kýs að fara til, eins og áður kom fram, og kemur nemandi frá þeirri heimsálfu til Íslands til að stunda nám við Háskóla Íslands.

#### **2.1.1.1 Skiptinám til Evrópu**

Auðveldast er að fara í skiptinám til Evrópu á vegum Nordplus eða Erasmus en kjósi nemendur að fara þá leið fá þeir ferðastyrk sem nemur um 600 evrum, eða rúmum 92.000 íslenskum krónum, og dvalarstyrk frá 30.700 - 46.000 íslenskum krónum fyrir hvern mánuð sem þeir verja úti í skiptinámi (Skiptinám, á.á.).

#### **2.1.1.2 Skiptinám til Ameríku.**

Skiptinám til Ameríku á vegum Háskóla Íslands er í gegnum samstarfsnet sem nefnast ISEP, MAUI, CREPUQ eða með tvíhliða samningum.

Áður en nemandi fær samþykki sem skiptinemi í enskumælandi skóla þarf hann að byrja á því að fara í svokallað TOEFL próf en það er próf sem mælir enskukunnáttu þáttakandans og getur kostað allt að 32.500 krónur.

Yfir 100 bandarískir skólar, ríkisreknir og einkareknir, eru aðilar að bandarísku stúdentaskiptisamtökunum, ISEP, og með aðild Háskóla Íslands að þessum samtökum gefst nemendum við hann kostur á að stunda skiptinám í einhverjum af þessum skólum. Skiptinemi í Bandaríkjunum á vegum ISEP greiðir skráningargjald við Háskóla Íslands ásamt því að greiða í kringum 45.000 íslenskar krónur í umsóknargjald. Einnig þarf nemandi að greiða 75.000 krónur á mánuði fyrir húsnæði og fæði en honum ber ekki að greiða nein námsgjöld við gestaskólann.

Maui er samstarfsnet 15 háskóla í miðríkjum Bandaríkjanna eins og ISEP. Gestaskólinn útvegar nemanda húsnæði en hann þarf að byrja á því að greiða skráningargjald til að eiga kost á inngöngu í skólann.

Í Kanada eru 19 háskólar aðilar að samstarfsnetinu CREPUQ. Nemandi greiðir, eins og áður, skráningargjald við Háskóla Íslands sem kemur í stað námsgjalds við gestaskólann. Nemandi sér sjálfur um að fjármagna ferðir, uppihald og allan þann kostnað sem tilfellur vegna námsdvalarinnar.



### **2.1.1.3 Skiptinám til Ástralíu**

Ef nemandi hyggst fara í skiptinám frá Háskóla Íslands til Ástralíu getur hann gert það með hjálp AEN samstarfsnets sem er samstarfsnet fyrir gestaskóla Háskóla Íslands í Ástralíu. Þegar farið er í skiptinám á vegum AEN eru námsgjöld felld niður og sér gestaskólinn um að útvega húsnæði í Ástralíu á meðan á skiptinámi stendur.

### **2.1.1.4 Skiptinám til Asíu**

Vilji nemandi fara í skiptinám frá Íslandi á vegum Háskóla Íslands til Asíu er það gert á vegum tvíhliða samninga. Tvíhliða samningar eru þannig, í langflestum tilfellum, að námsgjöld við gestaskólann eru felld niður og nemandinn greiðir því einungis námsgjöld við Háskóla Íslands eða 60.000 íslenskar krónur fyrir árið (Skiptinám, á.á.).

### **2.1.2 Skiptinám á vegum Háskólans í Reykjavík**

Háskólinn í Reykjavík er í samstarfi við yfir 160 háskóla víðsvegar um heiminn (Exchange Partners, á.á.). Nemendur greiða námsgjöld við Háskólann í Reykjavík í stað námsgjalds við gestaskólann. Nordplus, Nordplus laganet, Norek, Nordtek, Nordlys og Conhaec eru samstarfsnet Háskóla Reykjavíkur (Skiptinám – Háskólinn í Reykjavík, á.á.).

## **2.2 Námsgjöld fyrir Íslendinga í Danmörku**

Danir, Íslendingar og aðrir Norðurlandabúar þurfa ekki að greiða námsgjöld fyrir skóla í Danmörku.

SU eru samtök í Danmörku sem er ætlað er að sjá til þess að allir Danir sem náð hafa 18 ára aldri fái ríkisstyrk til frekari menntunar. Þeir Danir sem stunda háskólanám í Danmörku og búa ekki lengur í foreldrahúsum fá 5.753 danskar krónur á mánuði sem í dag eru rúmar 117.000 íslenskar krónur og þeir nemendur sem enn búa í foreldrahúsum en stunda háskólanám geta fengið allt að 2.860 danskar krónur á mánuði sem samsvarar rúmum 58.000 íslenskum krónum. Þetta er gert til þess að hvetja til náms og stuðla að því að nemendur einbeiti sér að náminu í stað þess að þurfa að eyða miklum tíma í að vinna samhliða námi. Íslendingar sem vilja stunda háskólanám í Danmörku geta fengið þennan námsstyrk hafi þeir búið í Danmörku í fjögur ár eða unnið í Danmörku í tvö ár og þannig borgað tekjuskatt í tvö ár (SU, á.á.).

### 2.3 Námsgjöld fyrir Íslendinga í enskumælandi landi

Áður en nemandi vill hefja nám í enskumælandi landi svo sem Bandaríkjunum eða Ástralíu er ýmis aukakostnaður sem þarf að huga að.

Nemandinn þarf að fara í próf sem mælir enskukunnáttu, oftast svokallað TOEFL Test. Þessi próf geta verið dýr og í dag er TOEFL prófið á 32.500 íslenskar krónur (Expanding Educational opportunities, á.á.). Einnig þarf nemandi að sækja um dvalarleyfi eða vegabréfsáritun sem kostar alltaf sitt. Vegabréfsáritun fyrir íslenskan nemanda sem hyggst hefja nám í Ástralíu kostar 535 evrur. Auk þess að þurfa að greiða fyrir vegabréfsáritun þurfa sumir nemendur að fara í mjög nákvæma læknisskoðun og getur sú skoðun kostað rúmar 30.000 krónur. Ástæður fyrir því að nemandi þarf að fara í læknisskoðun áður en hann fær afhent dvalarleyfi inn í aðra heimsálfu geta verið ýmsar, til dæmis sú að nemandi dvaldi meira en þrjú mánuði á Spáni síðastliðin þrjú ár áður en hann sækir um dvalarleyfi (Department of Immigration Australian Government, 2013).

Nemandi sem vill hefja nám erlendis getur sótt spænsku námskeið á Spáni, frönsku námskeið í Frakklandi, farið út á vegum íslensks skóla, sem skiptinemi eða kosið að flytjast alfarið út á eigin vegum og hefja eða ljúka námi í öðru landi. Nám erlendis getur aukið til muna kunnáttu í öðru tungumáli, hvort sem það er enska, spænska, franska eða eitthvert annað mál.

Skiptinám er frábær leið til þess að læra nýtt tungumál og kynnast nýrri menningu. Það er líka gott tækifæri til að ferðast og skoða heiminn auk þess sem nemendur sem kjósa þessa leið öðlast oft aukið sjálfstraust og sjálfstæði. Sjálf fór ég út sem skiptinemi árið 2011 til Ástralíu og í upphafi ferðar ætlaði ég einungis að vera eina önn en endaði á því að lengja ferðina í níu mánuði og eyddi þar af fimm mánuðum í að ferðast um Ástralíu, Thailand, Malasíu, Cambodíu og Laos. Án nokkurs vafa tel ég þetta vera eitt af mínum bestu og reynslumestu árum og mæli ég hiklaust með því að sem flestir nýti sér það mikla tækifæri sem skiptinám hefur uppá að bjóða.

Þeim sem hafa áhuga á því að stunda nám erlendis fer sífellt fjölgandi hvort sem um ræðir að hluta til eða öllu leyti. Nám erlendis hefur ýmsa kosti og galla en eins og ég hef stiklað yfir er um margt að velja og ættu flestir því að geta fundið sér eitthvað við hæfi.

Eins og áður segir er kostnaður við að búa í öðru landi breytilegur. Lánasjóður íslenskra námsmanna veitir námslán á meðan á dvöl stendur og tekur mið af því landi

sem nemandi dvelur í. Þannig fær íslenskur nemandi sem stundar skiptinám í Noregi hærra lán en íslenskur nemandi sem stundar nám á Íslandi og íslenskur nemandi sem stundar nám í Ástralíu fær hærra lán en íslenskur nemandi sem stundar nám í Noregi. Það er gert til að mæta misháum kostnaði mismunandi landa sem dæmi má nefna að Norðmenn eru að jafnaði með töluvert hærri laun en Íslendingar, en á móti kemur að mun dýrara er að lifa í Noregi en á Íslandi. Öll þurfum við að lifa svo það er nauðsynlegt að lánastofnanir taki mið af þeim löndum þar nemendur kjósa sér að stunda nám.



### 3 Samanburður námsgjalda

Hér á eftir fer samanburður heildarnámsgjalda helstu skóla hér á landi eða Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík, Háskólans á Bifröst og flugmannsnáms hjá annars vegar Keili og hins vegar Flugskóla Íslands.

Ég reiknaði heildargjöld við nám við Háskóla Íslands, Háskólann í Reykjavík og Háskólann á Bifröst þar sem upphæðin fyrir flugnám miðast við fullt flugmannsnám. Því næst bar ég heildargjöld háskólanna saman við námsgjöld flugnáms, annars vegar við Flugakademíu Keilis og hins vegar við Flugskóla Íslands. Fullt nám við Háskóla Íslands, Háskólann í Reykjavík og Háskólann á Bifröst miðast við 60 (ECTS) eininga nám á ári í þrjú ár þar sem að ég tók grunn háskólanám fyrir.

Í þriðja dálki í töflu 13 má sjá margfeldi námsgjalda skólanna samanborið við námsgjöld í Háskóla Íslands.

Háskóli Íslands er sá skóli sem býður upp á lægstan kostnað við háskólanám á Íslandi.

Tafla 13 Samanburður námsgjalda

Skóli	Heildar námsgjöld	Margfeldi miðað við Háskóla Íslands
Háskóli Íslands	180.000	1,00
Háskólinn í Reykjavík	1.116.000	6,20
Háskólinn á Bifröst	1.815.000	10,08
Einkaflugnám- Keilir	1.349.150	7,50
Atvinnuflugnám -Keilir	1.803.775	10,02
Einkaflugnám - Flugskóli Íslands	1.452.925	8,07
Atvinnuflugnám - Flugskóli Íslands	4.539.200	25,22

Þrátt fyrir það að flugnámsgjöld við Flugskóla Íslands séu mun hærri en hjá Flugakademíu Keilis þá er vert að huga að því að innifalið í atvinnuflugmannsnámi hjá Keili eru mun færri flugtímar en eru innifaldir í námsgjöldum Flugskóla Íslands.



## **4 Lánasjóður íslenskra námsmanna – LÍN**

Lánasjóður íslenskra námsanna eða LÍN eins og hann er kallaður ber að tryggja öllum þeim sem uppfylla reglur sjóðsins tækifæri til náms án tillits til efnahags. Sjóðurinn á að sjá um að veita lán til framhaldsnáms ásamt því að veita jöfnunarstyrk til þeirra sem þurfa að stunda nám fjarri fjölskyldu sinni og heimili sem dæmi má nefna nemendur sem eru frá Húsavík en vilja stunda nám við Háskóla Íslands.

Fullt Háskólanám, 60 (ECTS) einingar, er lánshæft hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna. Sú upphæð sem Lánasjóður íslenskra námsmanna lánar er mjög mishá og fer eftir námslandi, hvort stundað sé fullt nám eður ei, fjölda barna, áætluðum tekjum á árinu, hvort nemandi leigi eða búi í eigin húsnæði eða hvort hann sé í foreldrahúsum og hvort umsækjandi hafi verið við nám árið áður en hann sækir um námslánið (Greiðsluhæfi – Lín, á.á.).

### **4.1 Lánasjóður íslenskra námsmanna og flugnám**

Atvinnuflugnám í Flugskóla Íslands og Keili er lánshæft hjá Lánasjóði íslenskra námsmanna í allt að þrjár annir, auk þess sem veitt er lán fyrir námi í viðurkenndum flugskólum erlendis.

Lánasjóður íslenskra námsmanna lánar fyrir framfærslu sem getur verið mismunandi eftir fjölskyldurstærð og tekjum. Nemandi getur sótt um lán fyrir námsgjöldum, allt að 1.166.666 íslenskar krónur yfir námsárið 2012-2013 eða sambærilegri upphæð í erlendri mynt. Einkaflugmannsnám er ekki lánshæft eins og áður hefur komið fram. (Svar barst frá [lin@lin.is](mailto:lin@lin.is), 10.mars 2013).





## 5 Flugnám á Íslandi

Áhugi á flugnámi hefur vaxið á undanförnum árum og hlutfall kvenna sem stunda námið hefur aukist gríðarlega. Árið 2008 hafði hlutfall kvenna í náminu um það bil tífaldast frá aldamótunum 2000 en þá voru 25 konur sem stunduðu flugnám í Flugskóla Íslands eða 2-5% samanborið við 75 eða 33% nemanda árið 2008. Hér áður fyrr var ástæða fárra kvenna í náminu ótti og feimni, kvenmenn þorðu ekki að læra að fljúga en tímarnir í dag eru breyttir og hlutfall þeirra kvenna sem kjósa námið eykst stöðugt í takt við það að heildaraukning nema í flugi eykst. (Baldvin B, 2008).

Evrópusamband flugmálastjórna (ECAC) er samband sem Ísland tilheyrir og er hluti af Samevrópska loftrýminu, SES. Kröfur sem flugvellir og flugvernd á Íslandi þurfa að fara eftir hafa verið settar af þessum samtökum í samstarfi við Alþjóða flugmálastofnunina ICAO sem Ísland er einnig aðili að. Mörg lönd um allan heim eru aðilar að ICAO og þar eru settar reglur á milli ríkja sem er ætlað að gera flug öruggara og einfaldara. Flugöryggistofnun Evrópu, EASA (European Aviation Safety Agency) tilheyrir ICAO og sér um að votta öll evrópsk loftför og hreyfla. Vottorð þetta gildir í öllum aðildarlöndum innan Evrópu. Flugmálayfirvöld utan Evrópu vinna oft samhliða EASA svo hægt sé að gefa út evrópskt og bandarískt vottorð á sama eða svipuðum tíma. Samanborið við EASA eru FAA samtök í Bandaríkjunum sem einnig ber að fylgja reglum ICAO (Flugmálastjórn, á.á).



## 6 Kostnaður flugnáms og flugs

Mikill hluti af kostnaði tengdum flugnámi og flugs, hvort sem við erum að tala um starfandi flugmann eða einhvern sem hefur flug sem áhugamál, er kostnaður sem fæstir gera sér grein fyrir í fyrstu. Lengi má telja upp kostnað svo sem kostnaður við mat og vottun skírteina og starfsleyfa, kostnaður við skráningu loftfars, árgjöld vegna framhaldsvottunar og eftirlits, prófgjöld, ferðakostnaður, fórnarkostnaður, kostnaður sem fylgir því að vera meðlimur í flugklúbbi auk annarra leyfisheimilda og vottana.

Í töflu 14 má sjá helstan kostnað sem fylgir flugnáminu og því að starfa sem flugmaður eða hafa flug fyrir áhugamál (Stjórnartíðindi, 2012).

Tafla 14 Gjaldskrá Flugmálastjórnar Íslands 2012. (Flugmálastjórn Íslands- Stjórnartíðindi. (2012)).

**Gjaldskrá fyrir þjónustu Flugmálastjórnar Íslands. N.200/2012**

<b>1. Útgáfa skírteina – einstaklingar.</b>	
<b>Mat og vottun skv. föstu gjaldi ný útgáfa</b>	
Flugnemaskírteini	7.320 kr.
Einkaflugmannsskírteini	7.320 kr.
Atvinnuflugmannsskírteini	11.310 kr.
Flugvélstjóraskírteini (ICAO)	11.310 kr.
<b>Endurútgáfa skírteina.</b>	
Framlenging á gildistíma og endurútgáfa á glötuðum skírteinum eða skírteinum föllum úr gildi	4.650 kr.
Framlenging á gildistíma og endurútgáfa á glötuðum skírteinum eða skírteinum föllum úr gildi (flugnemi, einkaflugmaður)	3.330 kr.
Nýjar áritanir á einstjórnarloftför aðrar en tegundaáritanir	3.330 kr.
Nýjar tegundaáritanir á einstjórnar- og fjölstjórnarloftför	8.650 kr.
Endurútgáfa vegna útrunninna áritana á einstjórnarloftför sem hafa verið útrunnar í meira en 6 mán.	3.330 kr.
Endurútgáfa vegna útrunninna áritana á fjölstjórnarloftför sem hafa verið útrunnar í meira en 6 mán.	4.650 kr.
Endurútgáfa vegna útrunninna áritana á fjölstjórnarloftför sem hafa verið útrunnar í meira en 12 mán.	8.650 kr.
<b>Umbreyting í JAR* – EASA skírteini.</b>	
Umbreyting á einkaflugmannsskírteini	7.320 kr.
Umbreyting á atvinnuflugmannsskírteini	18.620 kr.
Öflun gagna, staðfesting og útgáfa á íslensku JAA skírteini sem byggist á JAA skírteini sem er útgefið í öðru ríki	25.010 kr.
<b>Fullgildingar.</b>	
Fullgilding á erlendu ICAO skírteini	21.290 kr.
<b>Annað.</b>	
Fyrsta útgáfa á 1. fl. Heilbrigðisvottorði	2.670 kr.
<b>2. Útgáfa starfsleyfa og skírteina – lögaðilar.</b>	
<b>Mat á gögnum – vottun.</b>	
Útgáfa starfsleyfa og skráning vegna rekstrar, mat og/eða vottun á gögnum sem fylgja umsókn um réttindi eða heimildir	10.210 kr./klst.
Fyrirframgreiðsla vegna yfirferðar á gögnum, úttektum og samskipta meðan á mats- og/eða vottunarferli stendur	150.000 kr.
Endurútgáfa skírteina, án endurnýjunar	5.110 kr.
<b>3. Útgáfa lofthæfiskírteina og hávaða- og mengunarvottorðs.</b>	
<b>Greiða skal fyrir fyrstu útgáfu lofthæfiskírteinis vélknúinna loftfara:</b>	
Fyrir loftför allt að 2.700 kg	13.680 kr. + 9,36 kr./kg
Fyrir loftför 2.700-5.700 kg	20.400 kr. + 7,80 kr./kg
Fyrir loftför 5.701-50.000 kg	96.000 kr. + 8,40 kr./kg
Fyrir loftför yfir 50.000 kg	480.000 kr. + 4,80

	kr./kg
<b>Útgáfu tímabundins lofthæfiskirteinis sem gilda skal skemur en 30 daga</b>	
Fyrir loftför allt að 2.700 kg	1710 kr. + 1,17 kr./kg
Fyrir loftför 2.700-5.700 kg	2.550 kr. + 0,975 kr./kg
Fyrir loftför 5.701-50.000 kg	12.000 kr. + 1,05 kr./kg
Fyrir loftför yfir 50.000 kg	60.000 kr. + 0,60 kr./kg
Útgáfa vottorðs til staðfestingar á lofthæfi	10.210 kr./klst.
Útgáfa hljóðstigsvottorðs	10.210 kr./klst.
<b>4. Skráning loftfars.</b>	
Skráning loftfars til almannaflugs	43.900 kr.
Breyting á eldri skráningu (eigendaskipti, nafnabreyting o.fl.)	6.650 kr.
Breyting á skráningu loftfars í flutningaflugi og/eða loftfars í eigu erlendra aðila	10.210 kr./klst.
Afskráning loftfars	10.210 kr./klst.
Endurútgáfa lofthæfivottorðs/lofthæfistaðfestingavottorðs	10.210 kr./klst.
<b>5. Árgjöld vegna framhaldsvottunar og eftirlits.</b>	
<b>Loftför í einka- og kennsluflugi.</b>	
Árgjald vegna eftirlits með loftförum sem eru undir 2.700 kg	18.210 kr. + 12,45 kr./kg
Árgjald vegna eftirlits með loftförum sem eru með flugtaks massa 2.700 - 5.700 kg.	90.750 kr. + 9,51 kr./kg
Árgjald vegna eftirlits með loftförum sem eru með flugtaks massa 5.701 - 50.000 kg.	292.740 kr. + 10,24kr./kg
Árgjald vegna eftirlits með loftförum sem eru með flugtaks massa yfir 50.000 kg.	848.930 kr. + 5,86 kr./kg
Árgjald fyrir eftirlit með svifflugvélum og heimasíðuðum loftförum	13.567,5 kr + 9,3375 kr./kg
Gjöld vegna eftirlits með loftförum ef loftfar er tekið úr notkun og lofthæfivottorð lagt inn til Flugmálastjórnar Íslands.	4.552,5 KR. + 3,1125 kr./kg
<b>Flugrekstrarleyfi.</b>	
Árgjald fyrir flugrekstrarleyfi þeirra sem eingöngu reka loftför með minna en 10 tonna hámarksflugtakspunga og eða færri en 20 sæti	39.910 kr.
Árgjald fyrir flugrekstrarleyfi þeirra er reka loftför með meira en 10 tonna hámarksflugtakspunga	79.840 kr.
Fyrir eftirlit með fjárhagsstöðu handhafa flugrekstrarleyfa skal innheimta	10.210 kr./klst.
<b>Lendingarstaðir.</b>	
Árgjald fyrir skráðan landingarstað	33.260 kr.
Árgjald fyrir skráðan landingarstað með ljósabúnaði og/eða blindaðflugi	266.130 kr.
<b>Útleiga loftfara í atvinnuskyni.</b>	
Eftirlit með útleigu loftfara í atvinnuskyni	10.210 kr./klst.
<b>6. Prófgjöld.</b>	
<b>Bókleg próf sem haldin eru af Flugmálastjórn Íslands:</b>	
Bóklegt einkaflugmannspróf, fyrir hverja einstaka námsgrein	3.840 kr.
Blindflugspróf	21.720 kr.

Flugumsjónarmannspróf	21.720 kr.
Flugrekstrarstjóra- og tæknistjóraþróf	17.560 kr.
Fyrir hlutapróf og endurtekningu prófa í einstökum greinum greiðist fyrir hverja grein	5.430 kr.
Prófsýning	560 kr.
<b>Verkleg próf.</b>	
Einkaflugmannspróf með flokksáritun (SEP)	41.960 kr.
Atvinnuflugmannspróf með flokksáritun (SEP)	33.580 kr.
Atvinnuflugmannspróf með flokksáritun fyrir fjölhreyflaflugvél (MEP)	46.160 kr.
Flokksáritunarpróf fyrir fjölhreyfla flugvél (MEP)	33.580 kr.
Flugkennarapróf	41.960 kr.
Blindflugspróf á eins hreyfils- og fjölhreyflaflugvél	41.960 kr.
Fyrsta próf fyrir blindflugsáritun á fjölhreyflaflugvél (MEP/IR) fyrir handhafa SEP/IR)	33.580 kr.
Hæfnipróf / fjölhreyfla (MEP)	25.180 kr.
Hæfnipróf / fjölhreyfla + blindflug (MEP + IR)	25.180 kr.
Hæfnipróf / flugkennara (FI)	25.180 kr.
Hæfnipróf / blindflug (IR)	25.180 kr.
Hæfnipróf / einshreyfils (SEP)	25.180 kr.
<b>7. Ýmsar leyfisheimildir og vottanir.</b>	
Yfirferð vátryggingaskilmála	<b>10.210 kr./klst.</b>
<b>Yfirflug með takmarkað lofthæfiskírteini</b>	
Öflun gagna við afgreiðslu á umsókn um yfirflugsheimild	10.210 kr./klst.
Fyrir loftfar sem lendar án þess að fyrir liggi yfirflugsheimild	39.910 kr.
Sé ítarlegar úttektar og gagnaöflunar þörf skal greitt tímagjald fyrir þá vinnu	10.210 kr./klst.
<b>Lendingarheimild, leigu- og áætlunarflugsheimild sem þarfnast sérstakrar yfirferðar og skoðunar af hendi Flugmálastjórnar</b>	<b>10.210 kr./klst.</b>

\*Samevrópskar kröfur varðandi skírteini flugliða, JAR.

Fyrir utan þá kostnaðarliði sem voru taldir upp í töflunni hér að framan má svo bæta við aukinni tímasöfnun þar sem íslensk flugfélög eru með kröfur um 500 flugtíma lágmark áður en þau ráða flugmann til starfa. Í Flugakademíu Keilis eru einungis gerðar kröfur um að nemandi ljúki tæpum 100 flugtímum til að teljast hafa lokið atvinnuflugmannsnáminu samanborið við 200 flugtíma hjá Flugskóla Íslands.

Kostnaður við aukna tímasöfnun hjá Flugskóla Íslands er því að lágmarki 6.750.000 íslenskar krónur fyrir ódýrustu tegund af flugvél sem er til leigu, Cessna 152 II 2 sæta flugvél. Samanborið við 7.808.000 íslenskar krónur fyrir flugsöfnunarpakka hjá Flugakademíu Keilis þar sem hver pakki inniheldur 10 flugtíma á 195.200 krónur. Flugmaður þarf því að kaupa 40 pakka til að klára þá 400 flugtíma sem upp á vantar.

Flugmenn þurfa að fara reglulega í læknisskoðun auk þess sem þeir þurfa að taka próf reglulega til að sýna fram á fluggetu sína og færni.

Þó eru ekki öll flugfélög með 500 flugtíma lágmark, sum flugfélög gera kröfu um 1.500 flugtíma en önnur telja atvinnuflugmannspróf nægja. Þetta er ein ástæða þess að flugmenn leita erlendis til flugfélaga sem gera ekki kröfu um lágmarks flugtíma. Þannig geta þeir safnað sér inn tímum og aukinni reynslu og um leið starfað sem flugmenn.

Kostnaður sem fylgir flugnáminu og framhaldi þess getur verið mjög misjafn. Vill nemandi læra á flottustu og dýrustu vélarnar eða duga þær ódýrari? Vill nemandi auka við sig til dæmis með því að taka kennararéttindi og vill hann læra á aðrar flugvélar líkt og Boeing 737? Svona er lengi hægt að auka við kostnað sem fylgir flugnáminu.

## **6.1 Flugklúbbar**

Á Íslandi eru margir flugklúbbar starfandi en þeir helstu eru, Flugklúbburinn Geirfugl, Flugklúbbur Flugskóla Íslands og Flugklúbbur Íslands. Flugklúbbar þessir eru ætlaðir til að auðvelda flugmönnum aðgangi að vélum. Hjá flugklúbbi Geirfugls gefst flugmönnum kostur á að kaupa hlut í félaginu. Flugmaður getur keypt hlut á 400.000 íslenskar krónur auk þess að borga mánaðargjald 8.000 íslenskar krónur. Þegar flugmaður er orðinn aðili að Geirfugli getur hann leigt flugvélar klúbbsins og borgað gjald á hvern klukkutíma sem hann hefur vél til umráða (Gunnar Freyr Gunnarsson, munnleg heimild 25. apríl 2013).

Auk þessara eru margir flugklúbbar sem einungis eru ætlaðir fyrir flugmenn sem eiga sínar eigin vélar svo sem flugklúbbur Selfossar.

Þegar flugmaður velur sér klúbb til að vera aðili að eru margir þættir sem honum ber að hafa í huga, meðal annars hvað klúbburinn býður upp á margar vélar til afnota, hvernig vélar býður klúbburinn upp á, hvaða aðrar eignir tilheyra klúbbum, hvert er mánaðargjaldið ef það er eitthvert, hver er tímakvótinn ef hann er einhver, hversu auðvelt er að fá vél og ekki er verra að huga einnig að félagslífi innan klúbbsins.

## **6.2 Réttindi á vélar**

Flugmaður sem ráðinn er til starfa hjá flugfélagi þarf að taka próf til að öðlast réttindi á vélar félagsins sem kostar á bilinu 7.000.000 til 10.000.000 íslenskra króna. Flugmenn þurfa einnig að fara reglulega í próf og læknisskoðanir til að viðhalda réttindum sínum.

Air Atlanta greiðir fyrir komandi flugmenn allan kostnað sem tilfellur svo sem kostnað vegna bóklegs náms, fjargjald erlendis þar sem verklegur hluti náms fer fram í flughermi ásamt prófgjaldi til að flugmaður öðlist réttindi á vélar félagsins. Félagið greiðir einnig fyrir próf og læknisskoðanir sinna flugmanna auk þess að veita þeim einkennisbúning og sjá um allan kostnað vegna veitinga á meðan á flugi stendur.

Flugmaður Raynairs er nokkurs konar verktaki og þarf því sjálfur að leggja út fyrir öllum þessum kostnaði (Gunnar Freyr Gunnarsson, Flugmaður, 25. Apríl 2013.).

### **6.3 Sögulegur Kostnaður**

Sá kostnaður sem fer í flugmannsnámið hefur breyst gríðarlega á undanförunum árum. Ég tók viðtal við Gunnar Frey Gunnarsson, flugmann, sem hóf nám fyrir 10 árum og hann sagði mér frá þeim kostnaðarliðum sem hann þurfti að leggja út fyrir. Ég ber svo þann kostnað saman við sambærilegan kostnað í dag.

Gunnar Freyr Gunnarsson var í einkaflugmannsnámi 2003 - 2004 og atvinnuflugmannsnámi 2010 – 2011. Gunnar stundaði nám við Flugskóla Íslands og því mun ég styðjast við kröfur Flugskóla Íslands og gildandi verðskrá þeirra í dag til samanburðar.

Besti og ódýrasti kosturinn er að kaupa einkaflugmannspakka sem skólinn býður upp á, hafi nemandi tök á því. Einkaflugmannspakki A, sem er ódýrari pakinn, kostar 1.452.925 krónur. Bóklegi þáttur atvinnuflugmannsnámsins sem er yfir þúsund kennslustundir kostar 995.000 krónur. Til ljúka við verklega þáttinn þarf að fljúga að lágmarki 150 klukkustundir en æskilegt er að vera með yfir 170 klukkustundir og þar af að lágmarki 25 flugtímar með kennara og 6 tímar á fjölhreyflaflugvél. Ódýrasti kosturinn er að taka flugtímana á Cessnu 172, tveggja hreyfla vél.

Í töflu 16 má sjá samanburð á kostnaði námsins eins og hann var fyrir Gunnar 2003 - 2004, einkaflugmannsnám og 2010 - 2011, atvinnuflugmannsnám, samanborið við námsgjöldin eins og þau eru í dag, árið 2013.



Tafla 15 Sögulegur samaburður á kostnaði flugnáms

Flugnám	2003-2006	2013
Einkaflugmaður	700.000 kr.	1.452.925 kr.
Bóklegt atvinnuflugnám	950.000 kr.	995.000 kr.
Verklegt atvinnuflugnám	2.500.000 kr.	
125 flugtímar á Cesna 152		2.812.500 kr.
19 flugtímar með kennara á Cesna 152		552.900 kr.
6 flugtímar á fjölhreyflavél með kennara		178.800 kr.
Áhafnarsamstarfsnámskeið	380.000 kr.	395.000 kr.
Tímasöfnun upp að 500 tímum	5.000.000 kr.	7.875.000 kr.
<b>Auka</b>		
Flugkennaraáritun	800.000 kr.	895.000 kr.
<b>Heildakostnaður</b>	<b>10.330.000 kr.</b>	<b>15.157.125 kr.</b>

Hlutfallsleg aukning við kostnað náms er tæp 32%.

% aukning = (kostnaður ársins 2013 – kostnaður ársins 2003) / kostnaður ársins 2003

eða  $0,318 = (15.157.125 - 10.330.000) / 10.330.000$  krónur.

Ef við tökum tillit til verðbólgu seinustu ára og framvirðum kostnað frá árunum 2003 - 2004 og 2010 - 2011 fram til ársins 2013 þá hefur heildarkostnaður flugnáms verið 10.837.498 krónur. Með þessum hætti fáum við hlutfallslega aukningu á kostnaði tæp 30% eða 28,5%.

Hér með er augljóst að sá kostnaður sem fylgir náminu hefur aukist gríðarlega auk þess sem bensínkostnaður hefur margfaldast. En eins og gefur að skilja eru bensín gjöld hár kostnaðarliður í fjármögnun flugnáms. Árið 2001 var bensínverðið 102,9 krónur á lítra samanborið við tæpar 240 krónur á lítra í dag. (Árni R., Pétur M., Ólafur P. og Þorgils J, 2001).

## 6.1 Fórarkostnaður flugnáms

Allar daglegar gjörðir og athafnir sem við gerum hafa einhvern kostnað í för með sér sem nefnist fórarkostnaður.

Fórarkostnaður er sá kostnaður sem jafngildir andvirði næst besta valmöguleika sem okkur stóð til boða þegar tiltekin ákvörðun var tekin. Svefn er einn af fórarkostnuðum sem við gætum þurft að bera þegar við ákveðum að vakna klukkan átta á morgnana eftir fimm tíma svefn til þess að mæta í vinnu.

Á hverjum degi metum við kostnað og ábata. Þegar vinur eða vinkona biðja okkur um að koma með í bíó á fimmtudagskvöldi tökum við andartak til þess að velta kostnaði, fórnarkostnaði og ábatanum sem við getum hlotið af því að ákveða að fara með á bíósýninguna, fyrir okkur. Ef við teljum ábatann af því að sjá tiltekna mynd vera meiri en fórnarkostnað myndarinnar endum við á því að fara í kvikmyndahús borgarinnar en teljum við fórnarkostnað þess að fara í bíó vera hærri en ábatann veljum við heldur að gera eitthvað annað. Það getur hins vegar verið erfitt að vita ábatann af því að sjá bíómyndina í kvikmyndahúsi og við getum haft rangt fyrir okkur þegar við vegum og metum fórnarkostnaðinn og ábatann. Sem dæmi um fórnarkostnað við það að fara í bíó er afslöppun heima við, þvo þvott, þrifa bílinn eða einfaldlega horfa á sjónvarpið.

Flugnám krefst mikillar athygli, einbeitingar, aðhalds og kostnaðarútgjalda. Svefn, dagleg vinna, laun sem við gætum unnið okkur inn í daglegri vinnu, annars konar skóli og letilíf eru meðal þátta sem flokkast undir fórnarkostnað við það að stunda flugnám.

Sá sem ver þremur árum í það að ljúka bæði einkaflugmunnsnámi og atvinnuflugmannsnámi gæti á sama tíma hafa unnið sér inn 12.564.000 krónur sem reynast vera meðallaun skrifstofumanns í fullu starfi. Þetta er eitt dæmi um fórnarkostnað þess að stunda fullt flugmannsnám frá árinu 2008 til 2010. Meðallaun skrifstofumanns í fullu starfi frá árunum 2008-2010 má sjá í töflunni hér að neðan.

**Tafla 16 Laun skrifstofustarfs**

Ár	Heldarmánaðarlaun	Árslaun
2008	347.000	4.164.000
2009	342.000	4.104.000
2010	358.000	4.296.000
	Laun alls	12.564.000

(Hagstofa Íslands-laun, á.á).

## 7 Fjármögnun flugnáms á Íslandi

Það hefur ávallt verið erfitt að fjármagna svo dýrt nám sem flugnámið er og í frétt frá árinu 1939 kemur orðið flugfrændi skemmtilega við sögu. Flugfrændi var sá sem hafði efni á að læra að fljúga en gat það ekki vegna þess að hann var orðinn of gamall eða sökum annarra ástæðna. Hann veitti þá einhverjum ungum og efnilegum aðila tækifæri til þess að læra að fljúga með því að fjármagna nám hans. Orðið flugfrændi var algengt í Svíþjóð á þessum árum. (Flugfrændur, 21.maí 1939)

Margar mismunandi leiðir eru til að fjármagna námið í dag þó svo að orðið flugfrændi sé ekki notað eins og það var notað hér áður fyrr. Flugnemendur geta ákveðið að taka lán frá bæði Lánasjóði Íslenskra námsmanna og bankalán. Í heildina litið er kostnaður sem fylgir flugnámi langt yfir tíu milljónir eins og áður hefur komið fram. Láns sem Lánasjóður Íslenskra námsmanna og banki veita og ætlað er sem láns til flugnáms er að hámarki ekki nema 3.166.666 krónur án veðs. Því mun aldrei duga nemandi að taka einungis lán til að fjármagna námið. Flestir flugnemendur taka sér dágóðan tíma í námið svo þeir geti unnið sér inn fyrir því sem upp á vantar.

### 7.1 Lán til flugnáms

#### 7.1.1 Íslandsbanki

Ég talaði bæði við starfsmenn hjá Landsbanka Íslands og Íslandsbanka til að fá frekari upplýsingar um lán vegna flugmannsnáms. Íslandsbanki segist ekki vera með sérstakt lán til flugnáms þó svo að það sé skýrt tekið fram á heimasíðu Flugakademíu Keilis.

Íslandsbanki segist þó skoða allar fyrirspurnir vel og vilji nemandi sækja um lán hjá Íslandsbanka vegna flugnáms fer fram greiðslumat á umsækjanda og viðskiptasaga hans er skoðuð. Komi umsækjandi vel út úr þessum skoðunum er honum að öllu jafnan veitt lán. Þetta er sama ferli og á sér stað þegar umsækjandi sækir um hvert annað lán hjá Íslandsbanka því eins og áður segir er Íslandsbanki ekki með sérstakt ferli hvað varðar lán til flugnáms. (Svar barst frá, starfsmanni Íslandsbanka, 10.apríl 2013).

### 7.1.2 Landsbanki Íslands

„Viðskiptabanki Flugskóla Íslands er Landsbanki Íslands og þar gefst nemendum við skólann kostur á fjármögnun flugnáms á hagstæðum kjörum“ segir á heimasíðu Flugskóla Íslands (Verðskrá – Flugskóli Íslands, 2013). Ég tók tal af þáverandi starfsmanni Landsbanka Íslands til að fá frekari upplýsingar um það lán sem þeir veita til fjármögnunar flugnáms. Landsbanki Íslands stærir sig af því að veita lán til flugnáms án tryggingar allt að 2.000.000 íslenskra króna. Þetta fer þannig fram að nemandi gerir Námsmannalínusamning við bankann sem stofnar násmannalínureikning. Bankinn leggur svo inn á þennan reikning eða gefur út yfirdráttarheimild sem hann heimilar Flugskóla Íslands aðgangi að. Skólinn getur svo millifært fyrir flognum tímum og þeim námskeiðum sem nemandinn situr af tilteknum reikning. Vilji nemandi hins vegar fá lán umfram þær 2.000.000 króna sem bankinn veitir án tryggingar þarf hann að hafa eitthvert veð fyrir láninu, svo sem bíl, húsnæði eða önnur verðmæti. Lán þetta, að hámarki 2.000.000 krónum, er í dag, til tveggja ára og með 7,10% vöxtum, sem teljast með lægstu vöxtum á markaðnum. Þetta er hins vegar breytilegt, bæði vextir og tími og því ber nemandi að taka allar þessar upplýsingar með fyrirvara. Ef um yfirdráttarlán er að ræða getur nemandi að loknu námi samið við bankann um að breyta yfirdrætti í skuldabréfalán sem svo er greitt upp eftir samkomulagi. Skuldabréfalán sem nemandi getur fengið getur verið með að meðaltali 10-11% vexti en eins og áður eru þessir vextir breytilegir. Landsbanki Íslands veitir lán til alls þess verklega flugnáms sem er viðurkennt og er kennt í viðurkenndum flugskóla. (Hjördís Sigurðardóttir, fyrrverandi starfsmaður hjá Landsbanka Íslands, munnleg heimild, 21.mars 2013).

Eftir hrunið 2008 hefur nemendum reynt erfiðara að verða sér úti um yfirdráttarlán sökum reglna um hertar tryggingar og veð fyrir slíkum lánum. Þetta hefur komið sér illa fyrir allmarga nemendur en þó hefur verið liðkað til í þessum málum eftir því sem lengra hefur liðið frá hruni. (Sölvi Þórðarson, yfirflugkennari við Flugskóla Íslands, munnleg heimild 21. apríl 2013).

### 7.1.3 Lánasjóður íslenskra námsmanna

Lánasjóður íslenskra námsmanna, LÍN, er nýlega farinn að viðurkenna verklegan hluta flugnáms sem nám en ekki einungis áhugamál eins og sjóðurinn bar fyrir sig hér áður fyrr.

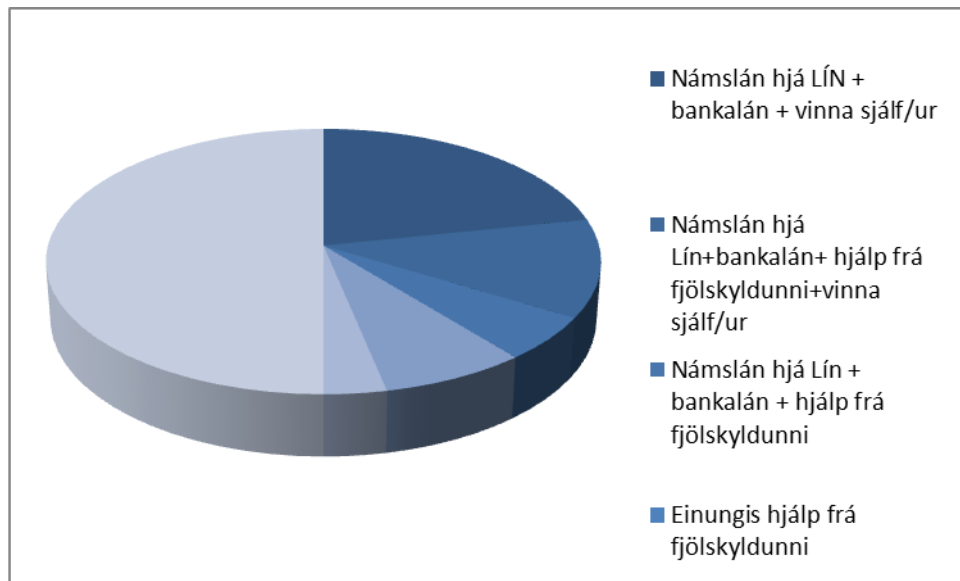
Allt nám sem fer í gegnum LÍN lýtur ströngum útlánareglum sjóðsins sem taka fyrst og fremst mið af námi á háskólastigi sem skipt er upp í annir. Flugskóli Íslands hefur reynt að sníða námið hjá atvinnuflugmannsnemum að þessu og horfir sjóðurinn fyrst og fremst til þeirra nemenda sem eru í heilstæðu námi hjá þeim, þ.e. taka bóklegt nám og svo strax verklegt að því loknu. Ekki er hægt að fá lán fyrir einkaflugmannsnámi eða tímasöfnun til að mæta tímakröfum til útgáfu atvinnuflugmannsréttinda, eins og áður hefur komið fram. (Sölvi Þórðarson, yfirflugkennari við Flugskóla Íslands, munnleg heimild 19. apríl 2013). Hámarkslán sem Lánasjóðurinn veitir fyrir skólaárið 2012-2013 er einungis 1.166.666 íslenskar krónur eða ámóta upphæð í erlendri mynt. Þetta er aðeins lítið brot af þeim kostnaði sem fylgir náminu og því verða nemendur einnig að leita annara leiða til fjármögnunar (svar frá lin@lin.is, 10.mars 2013).

Ég gerði stutta könnun og spurði flugmenn og nemendur flugnáms hvernig þeir hefðu fjármagnað námið og/eða hyggðust fjármagna námið og í töflu 17 má sjá niðurstöður þeirra könnunar. Könnun þessi er ekki marktæk og ber að taka með fyrirvara þar sem þátttakendur hennar voru aðeins 46. Engu að síður finnst mér þetta góð leið til að átta sig á hvaða fjármögnun stendur til boða fyrir nemendur flugnáms á Íslandi.

**Tafla 17 Fjármögnun flugnáms**

Námslán hjá LÍN + bankalán + vinna sjálf/ur	20
Námslán hjá Lín+bankalán+ hjálp frá fjölskyldunni+vinna sjálf/ur	11
Námslán hjá Lín + bankalán + hjálp frá fjölskyldunni	5
Einungis hjálp frá fjölskyldunni	0
Námslán hjá Lín+vinna sjálf/ur	7
Vinna sjálf/ur	3
Alls þátttakendur	46

**Mynd 1 - Fjármögnun flugnáms**



Af þessari könnun má augljóslega sjá að lang flestir sem stunda flugnám eða hafa lokið flugnámi á Íslandi nýta, eða áætla að nýta sér þjónustu Lánasjóðs íslenskra námsmanna auk bankalána við fjármögnun námsins. Enginn þáttakenda nýtur einungis aðstoðar frá fjölskyldu sinni eða svo kölluðum flugfrænda, sem var svo vinsælt skömmu fyrir miðja síðustu öld þetta kemur ekki á óvart þegar um er að ræða svo dýrt nám sem flugnám er.

## 8 Ábati Flugnáms

Sá mikli kostnaður sem fylgir flugnáminu er kostur en ekki galli. Ef námið væri ekki jafn dýrt og það er í raun er yrði það líklegast til þess að mun fleiri legðu þetta nám fyrir sig án tillits til þess hvort þeir hefðu virkilegan áhuga á náminu og atvinnunni sem slíkri.

Eins og gefur að skilja fela flugréttindi mikla ábyrgð í för með sér þar sem flugmenn hafa yfirleitt farþega um borð í flugvélinni því viljum við halda þessu námi dýru og erfiðu til þess að skilja frá þá sem hafa raunverulegan áhuga, vilja og metnað til þess að verða flugmenn og þá sem fara í námið til dæmis vegna forvitni. Það er ekki nokkur maður sem vill fara í flugferð með óábyrgum aðila og er það kannski þess vegna sem fólk lítur á flugmenn sem trausta og ábyrga aðila. Flugmenn eru ábyrgir fyrir lífi fólks og þeir þurfa að geta tryggt öryggi farþega sinna. Í raun erum við ekki einungis að treysta flugmönnum fyrir lífi okkar heldur einnig lífi fjölskyldu okkar. Flug geta verið löng og krefjandi, því þarf flugmaður að geta einbeitt sér í langan tíma.

Þessi starfsgrein krefst mikilla samskipta við fólk á ýmsum sviðum. Flugmaður fer sömu leið oft og eignast uppáhalds gististaði, veitingarstaði og fleira. Á sínum tíðu ferðalögum eignast hann oft góða vini á meðal samstarfsmanna, auk þess að mynda sterk tengsl við starfsmenn og aðra fastakúnna þessara viðkomu staða.

Flugmaður er oft talin hafa bestu skrifstofuna þar sem hún er í háloftunum með oftár en ekki fallett útsýni. Flugmaður með öll réttindi getur starfað hvar sem er í heiminum þar sem við fylgjum reglum ICAO sem er alþjóðleg flugmálastofnun. Tækifæri til þess að ferðast til mismunandi landa í mismunandi heimsálfum „án þess að eyða peningi“ er mikill ábati sem fylgir þessu starfi. Því er óhætt að segja að flugmannsstarf sé fjölbreytt starf og ætti honum aldrei að þurfa að leiðast vinnan sín.

Frétt frá árinu 2001 segir að starfandi flugstjóri hjá Icelandair með 25 ára starfsreynslu fái um 1.700.000 krónur í heildargreiðslur á mánuði. Samkvæmt launataxta Icelandair árið 2011 miðuðust heildargreiðslur við allt frá 600.000 að 1.450.000 krónum á mánuði auk dagpeningagreiðslna. Ástæðan fyrir þessum mikla mun getur legið í starfsreynslu eða dagpeningum en dagpeningar eru ekki skilgreindir sem laun. Af

Þessum 1.700.000 krónum er talið að 1.150.000 krónur séu mánaðarlaun, 300.000 krónur flokkast undir önnur laun og um 250.000 krónur sem dagpeningar (Eyjan, 2011).

Í töflu 18 má sjá yfirlit yfir laun nokkurra flugfélaga frá árinu 2012 til 2013.

**Tafla 18 Laun flugmanna 2012-2013 (Pilot Jobs, 2012)**

Flugfélag	Byrjunarlaun erl. mynt	Laun eftir reynslu erl. mynt	Byrjunarlaun á mán. miðað við gengi apríl 2013	Mánaðarlaun eftir reynslu miðað við gengi apríl 2013
SAS Scandinavian Airlines '13	27.000 USD	80.000 USD	557.550	1.652.000
Air France '12	3.500 USD	10.000 USD	410.305	1.172.300
Lufthansa German Airlines '12	5.383 Euros	11.250 Euros	828.980	1.732.388
Swiss International Airlines '12	6.575 CHF	13.946 CHF	833.381	1.767.656
British Airways '12	4.234 Pund	9.463 Pund	757.176	1.692.532
Air Atlanta Iceland '12	8.580 USD	11.100 USD	1.005.833	1.301.253
Lufttransport '12	31.500 NOK	75.667 NOK	642.285	1.542.843

(Pilot Jobs Networks, á.á.).

Framtíðarhorfur eru þær að verðbólga árið 2013 muni verða að meðaltali 4,2% en breyting launa mun ekki verða fyrr en í fyrsta lagi árið 2014 eftir að nýjir kjarasamningar taka gildi væntanlega í desember 2013. Kaupmáttur launa mun því ekki auksat árið 2013. Á árinu 2014 er reiknað með því að kaupmáttur launa aukist og verðbólga fari minnkandi á komandi árum.

Rættast þessar spár leiðir það til þess að við munum í raun borga minna fyrir flugnámið og ábatinn verður því mun meiri. Það sem við greiddum árið 2013 er í raun orðið minna virði árið 2014, auk þess sem launin sem við áætluð að fá á árinu 2014 munu hafa augin kaupmátt (Hagtíðindi, 12. apríl 2013).

Ábati sem vinnst af því að verða flugmaður er ekki einungis honum til hagsbóta heldur öllu samfélaginu. Aukin menntun þýðir aukin þekking og vitund sem smitar út frá sér í samfélagið.



## 8.1 Launamunur

Það getur verið erfitt að leggja tölu á raunverulegan ábata af flugnáminu. Í töflu 19 hef ég tekið saman meðallaun hinna ýmsu stétta á Íslandi árið 2012 til að bera saman við laun flugmanna hjá nokkrum flugfélögum í töflu 18.

Tafla 19 Vinnulaun árið 2012

Starfstétt árið 2012	Meðal mánaðarlaun Fullvinna
Stjórnendur	842.000
Sérfræðingar	687.000
Tæknar og sérmenntað starfsfólk	530.000
Skrifstofufólk	399.000
Þjónustu-, sölu og afgreiðslufólk	345.000
Iðnaðarmenn	497.000
Verkafólk	373.000

Þegar töflur 18 og 19 eru bornar saman má sjá að laun flugmanna eru hærra en meðallaun á Íslandi almennt. Næst flugmannslaunum eru laun stjórnenda á Íslandi en meðallaun þeirra árið 2012 voru 842.000 krónur fyrir mánuðinn sem, þrátt fyrir háa tölu, eru aðeins rúmur helmingur af launum flugmanna (Laun á almennum vinnumarkaði, 2013).

Auk hárra launa, dagpeninga og ferðafrelsis fá flugmenn fríðindi í formi tollfrjáls varnings. Eins og allir vita er hægt að versla varning í fríhöfninni á keflavíkurflugvelli án virðisaukaskatts en flugmönnum, ásamt flugreyjum eru þó sett ákveðin takmörk. Flugverjar sem eru skemur en 15 daga í ferð fá um nokkra kosti að velja:

- Versla hálfan lítra af sterku áfengi og 0,75 lítra af léttvíni auk þriggja lítra af öli
- Versla hálfan lítra af sterku áfengi og 6 lítra af öli
- Versla 0,75 lítra af léttvíni og 6 lítra af öli
- Auk þess að velja einn af kostunum hér fyrir ofan mega þeir versla 100 vindlinga eða 125 grömm af öðru tóbaki

(Tollstjóri, Áhafnir skipa og flugvéla, á.á.).

## 8.2 Atvinnumöguleikar

Eins og áður segir eru atvinnumöguleikar fyrir flugmenn fremur góðir þar sem að þeir hafa möguleika á að sækja um vinnu hvar sem er í heiminum. Sumir segja að íslenskir flugmenn séu þeir mest reyndu hvað varðar veðurfar þar sem við búum við eitt fjölbreyttasta veðurfar í heimi. Saga segir frá því að nemendur sem komu erlendis frá og áttu að dvelja hér á landi í þrjár vikur snéru við eftir viku þar sem þeir höfðu fengið allar þær tegundir veðurs sem veðrið hefur uppá að bjóða. Veðurskilyrði geta breyst mjög hratt og því verður flugmaður að vera í stakk búinn til að fljúga í alls konar veðri og við mismunandi skilyrði.

Nemandi sem útskrifast með flugpróf getur byrjað á því að taka flugkennararéttindi og unnið sem flugkennari fyrst um sinn. Hingað til hefur ekki verið erfitt að öðlast flugkennararéttindi fyrir útskrifaða atvinnuflugmenn. Flugkennari getur einnig í starfi sínu aukið við flugtíma og réttindin eru góð viðbót í ferilsrka en hún skipti miklu máli þegar sótt er um starf hjá virtum flugfélögum víðs vegar um heiminn.

Allir vilja bestu flugmennina, með bestu þjálfunina og eiga möguleika á því að viðhalda þjálfun flugmanna sinna. Samdráttur, hækkandi eldneysisverð og varkárir neytendur eru allt þættir sem hamla vexti atvinnulífsins í Evrópu og Bandaríkjunum. Mikill samruni hefur verið á meðal flugfélaga auk niðurskurðs í atvinnugreininni og því hefur ekki verið alltof auðvelt að fá starf sem flugmaður á síðastliðnum þremur árum. Það er þó ástæða til að vera bjartsýnn því atvinnuauglýsingar fyrir flugmenn á árinu 2012 jukust og talið er að þær muni halda áfram að aukast á árinu 2013. Hagkerfið sem við lifum í fer vaxandi og áætlað er að fjöldi flugvéla í eigu flugfélaga muni fjölga um 55% á næstu 10 árum. Önnur ástæða fyrir auknum atvinnutækifærum fyrir flugmenn, á komandi árum, er sú að margir flugmenn með mikla reynslu eru að komast á eftirlaunaaldur og munu því hætta störfum og fara á eftirlaun (What are the prospect for pilot jobs 2013, á.á.).

## 8.3 Hvíldarreglur og eftirlit

Flugmönnum eru settar svokallaðar hvíldarreglur sem fylgst er vel með.

Þessar reglur eru misjafnar eftir flugfélögum. Flugmaður starfandi hjá Ryanair má ekki vera lengur á vakt en í 13 tíma sem eru þá um 11 tímar á flugi ef við miðum við það að flugmaður fljúgi tvö flug þann dag. Ef flugmaður á að fljúga fleiri en 2 flug á dag þá

minnkar þessi hámarkstími um hálf tíma við hvert viðbótarflug. Lágmarks hvíldartími sem flugmaður á inni á sólahring eru 12 klukkustundir hjá Ryanair.

Flugmaður sem starfar hjá Primera air þarf að fá að lágmarki 10 klukkustundir í hvíld á sólahring en taki hann vakt sem er lengri en 10 tímar þá þarf hann að fá hvíld sem nemur vaktinni. Ferðast flugmaður mikið á milli tímabelta lengist sá tími sem hann þarf að verja í hvíld (Gunnar Freyr Gunnarsson, munnleg heimild 25. Apríl 2013).



## 9 Framtíð flugsins

Með hækkandi bensínkostnaði verður dýrara að fljúga en flugfélögin deyja ekki ráðalaus og 12. apríl þessa árs gaf United Airlines út þá yfirlýsingu að þeir stefni að því að spara 314.000.000 lítra af þotuelsneyti á þessu ári sem samsvarar um 32 milljörðum íslenskra króna samkvæmt núverandi heimsmarkaðsverði.

United Airlines hefur gripið til þess ráðs að hagræða flugrekstri sínum, láta vélar vera á einum hreyfli á flugvöllum og létta vélina til dæmis með því að létta á matar og söluvögnum. Einnig hafa þeir fjárfest í sparneytnari flugvélum. Þessar gjörðir United Airlines munu einnig minnka kolefnisútbástur vélanna sem samræmist aukninni náttúruvitund í heiminum („United sér fram á“, 2013).

Icelandair hefur keypt eldsneyti af olíufyrirtækinu N1 frá því á árinu 2006 og í lok árs 2012 var undirritaður þriggja ára samningur milli Icelandair og N1 („Icelandair gerir samning“, 2012).

### 9.1 Tæknin

Heimurinn breytist stöðugt, áhugamál og tæknin breytast auk þess sem geta manna til að finna hluti upp eða finna upp nýjar, betri og auðveldari leiðir til að framkvæma hinar ýmsu aðgerðir eykst.

Framfarir í tækni og töluvubúnaði eiga sér ekki síður stað innan flugheimsins. Spjaldtölva, eða Ipad eins og við þekkjum betur, kom fyrst á markað árið 2010 og síðan þá hefur pappírslóð og bækur sem fylgdu flugstjórum í stjórnklefa flugvélarinnar minnkað um allt að 20 kg. Núna þurfa flugmenn ekki að burðast með handbækur og meðfylgjandi pappíra inn í stjórnklefa vélarinnar heldur dugar að hafa spjaldtölvuna meðferðis. Í spjaldtölvunni er hægt að vera með öll gögn og kort sem til þarf, hægt er að velja flugvöll og flugbraut og sjá mismunandi aðflugskort. Til þess að möguleiki sé á því að flugmaður geti nýtt sér spjaldtölvuna í stað bóka og pappírslóðs þarf spjaldtölvun að innihalda langlífa rafhlöðu sem er nefnd Hypermac backup battery en það er rafhlaða sem lengir líftíma spjaldtölvunnar um allt að 24 klukkustundir. Neyðarbækur verða þó enn að vera til staðar í stjórnklefanum („Mikill léttir fyrir flugmenn“, 2013).

Ég set ákveðið spurningarmerki við það að spjaldtölvan leysi bækur og pappírflóð algerlega af hólmi þar sem að það getur alltaf komið upp sú staða að tölvan bili í miðju flugi. Nýleg frétt segir frá því að bilun í Sabre tölvukerfi American Airlines hafi orðið til þess að nánast allt flug félagsins lá niðri um öll Bandaríkin. Þó svo að þetta vandamál leystist fljótt og tlli ekki miklum skaða þá getur bilun í tölvu valdið miklum skaða og lengri tíma getur tekið að leysa úr biluninni (Flug American, 16. apríl 2013).

Aukin þekking og vitund á hinum ýmsu sjúkdómum eins og skammdegisþunglyndi og gigtarsjúkdómum ýtir undir það að Íslendingar nýti sér hita og yl erlendra landa á tímum skammdegis og kulda á Íslandi. Skammdegisþunglyndi er þekktur þáttur á meðal Íslendinga en það lýsir sér svo að geðslag fólks versnar á vissum árstímum, algengast er að það versni á veturnar, þegar daginn styttr. Skammdegisþunglyndi er þekkt á Íslandi en nær óþekkt við miðbaug, þar sem dagarnir eru ávallt jafnlangir. Íslendingar vilja eiga þess kost að taka sér stutt frí frá skammdeginu á Íslandi yfir vetrartímum og ferðast til landa þar sem sólin skín og/eða dagarnir eru bjartari og lengri (Skammdegisþunglyndi, 2012).

Auknar framfarir í heimi flugsins gera Íslendingum kleift að ferðast á auðveldari máta til fleiri landa og heimsálfa, flugfélögin eru ávallt að bæta við áfangastöðum og auka við tíðni fluga í áætlunarflugi sínu. Í byrjun febrúar þessa árs tilkynnti Icelandair flug allt árið um kring til Toronto í Kanada og flug til Parísar í Frakklandi veturinn 2013-2014 („Icelandair tilkynnir flug“, 2013).

## 10 Lokaorð

Eins og fram kemur í inngangi var markmið þessara ritgerðar að kanna námsgjöld flugnáms á Íslandi, kanna hvaða möguleikar standa flugnemum til boða til að fjármagna námið, hvaða ávinningur getur unnist af því að læra flug og einnig gera fórnarkostnaði flugnáms nokkur skil.

Áður en ég hóf að skrifa þessa ritgerð hafði ég mínar skoðanir og ákveðna hugmynd um þann kostnað sem fylgir náminu en aldrei ímyndað mér að sá kostnaður væri jafn gríðarlegur og raun ber vitni. Eftir frekari kynningu á efninu áttaði ég mig á mörgum leyndum þáttum sem spila inn í kostnaðarþætti flugnáms og enn fleiri þáttum er tengjast ábata þess.

Nú þegar þessum kafla er að ljúka sé ég að ábatinn sem vinnst af flugnáminu í formi hærri launa, frelsi til að geta unnið hvar sem er og þar með ferðast um heiminn og kynnst mismunandi menningu sé meiri en kostnaður og fórnarkostnaður námsins. Ég er spennt að hefja flugnám næsta sumar og vonandi í náinni framtíð get ég unnið við það sem ég hef áhuga á.





## Heimildaskrá

- Árni R., Pétur M., Ólafur P. og Þorgils J (2001). Orkuverð á Íslandi. Sótt 20.mars 2013 af <http://www.samorka.is/doc/1087>
- Baldvin B. (16.febrúar 2008). Tífalt fleirri konur fara í flugnám *MBL*. Sótt af [http://www.mbl.is/frettir/innlent/2008/02/16/tifalt\\_fleiri\\_konur\\_fara\\_i\\_flugnam/](http://www.mbl.is/frettir/innlent/2008/02/16/tifalt_fleiri_konur_fara_i_flugnam/)
- Bandalag háskólamanna. (á.á). *Skýrsla mennta- og vísindanefndar*. Sótt af <http://www.bhm.is/media/adalfundur06/menntanefnd.pdf>
- Department of Immigration 23. mars 2013, Australian Government sótt 10. apríl 2013 af <http://www.immi.gov.au/allforms/pdf/990i.pdf>
- Expanding Educational oportunities. (á.á). *What does Teofl IBT test cost*. Sótt 06. febrúar 2013 af [http://www.ets.org/toefl/ibt/about?WT.ac=toeflhome\\_ibtabout2\\_121127](http://www.ets.org/toefl/ibt/about?WT.ac=toeflhome_ibtabout2_121127)
- Exchange Partners. (á.á). Sótt 06. Febrúar 2013 af <http://en.ru.is/international/partnerinstitutions>
- Flug American, 16.apríl 2013. Allt um flug sótt 17.apríl 2013 af [http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3610/Bilun\\_%C3%AD\\_t%C3%B6lvukerfi\\_lama%C3%B0i\\_allt\\_flug\\_American](http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3610/Bilun_%C3%AD_t%C3%B6lvukerfi_lama%C3%B0i_allt_flug_American)
- Flugakademían. (á.á). *Keilir*. Sótt 02. april 1013 af <http://www.keilir.net/flugakademia/nam/namsframbod>
- Flugfrændur, 21.maí 1939. Lesbók Morgunblaðsins. Sótt 10.mars 2013 af [http://timarit.is/view\\_page\\_init.jsp?pageId=3273328](http://timarit.is/view_page_init.jsp?pageId=3273328)
- Flugleiðsaga og flugvallasvið. (á.á). Sótt 10. Mars 2013 af <http://www.caa.is/Flugmalastjorn/Flugleidsoguogflugvallasvid/>
- Flugmálastjórn Íslands. (á.á). Sótt 10. apríl 2013 af <http://www.caa.is/Flugleidsagaogflugvellir/>
- Flugrekstrarfræði - Tækniskólinn (á.á). Sótt 02. apríl 2013 af <http://www.tskoli.is/skolar/taekniakademian/forsida/rekstrarfraedi/flugrekstrarfraedi>
- Flugskóli Íslands og LÍN. (2012). Sótt 15. janúar 2013. af <http://www.tskoli.is/flugskoli-islands/skolinn/frettir/nr/1605>
- Flugskóli Íslnads – Tækniskólinn. (á.á). Sótt 10. mars 2013 af <http://www.tskoli.is/flugskoli-islands/skolinn/frettir/nr/1605>

Gjaldskrá – Tækniskólinn. (á.á). Sótt 02. apríl 2013 af <http://www.tskoli.is/gott-ad-vita-/gjaldskra/>

Hagtíðindi, 12.apríl 2013. Hagstofa Íslands. Sótt 14. Apríl 2013 af <https://hagstofa.is/lisalib/getfile.aspx?ItemID=15011>

Háskólinn á Bifröst. (á.á). *Námsgjöld*. Sótt 02. febrúar 2013af <http://www.bifrost.is/islenska/namsleidir/skolagjold/>

Heilbrigðiskröfur. (á.á). Sótt 10. apríl 2013 af <http://www.caa.is/Einstaklingar/Skirteinieinstaklinga/Heilbrigdiskrofur/>

Hjálmar Á. (á.á). Sótt 02. febrúar 2013 af <http://www.keilir.net/is/keilir/um-keili>

Hvað er skammdegispunglyndi, 12.desember 2012. *Vísindavefurinn*. Sótt 5.mars 2013 af <http://visindavefur.hi.is/svar.asp?id=1239>

Icelandair gerir samning um eldsneyti við N1. (2012). Sótt 10. mars 2013 af [http://www.alltumflug.is/flugfrettir/2751/Icelandair\\_gerir\\_samning\\_um\\_eldsneyti\\_v%C3%B0\\_N1](http://www.alltumflug.is/flugfrettir/2751/Icelandair_gerir_samning_um_eldsneyti_v%C3%B0_N1)

Kynnisflug - Tækniskólinn. (á.á). Sótt 02. febrúar 2013 af <http://www.tskoli.is/flugskoli-islands/verdskra/>

Laun á almennum vinnumarkaði. (2013). Hagstofa Íslands. Sótt 10.mars 2013. Laun á almennum vinnumarkaði eftir starfstétt og kyni af <http://www.hagstofa.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN02010%26ti=Laun+%E1+almennum+vinnumarkaði+eftir+starfsst%E9tt+og+kyni+1998%2D2012+++++%26path=../Database/vinnumarkadur/fulllaun/%26lang=3%26units=%DE%FAsundir%20kr%F3na>

Laun, á.á. Hagstofa Íslands sótt 10. Apríl af <http://hagstofa.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN02010%26ti=Laun+%E1+almennum+vinnumarkaði+eftir+starfsst%E9tt+og+kyni+1998%2D2012+++++%26path=../Database/vinnumarkadur/fulllaun/%26lang=3%26units=%DE%FAsundir%20kr%F3na>

Lýingarfræði - Tækniskólinn. (á.á). Sótt 02. apríl 2013 af <http://www.tskoli.is/skolar/taekniakademian/forsida/lysingafraedi/>

Meistaraskólinn - Tækniskólinn. (á.á). Sótt 02. apríl 2013 af <http://www.tskoli.is/skolar/meistaraskolinn/>

Menntakerfið á Íslandi. (á.á). Sótt 20. janúar 2013 af <http://www.norden.org/is/nordurloend-fyrir-thig/nam-a-nordurloendum/nam-a-islandi/menntakerfid-a-islandi>

Mikill léttir fyrir flugmenn að fljúga með Ipad, 21.mars 2013. Allt um flug. Sótt 03.apríl 2013 af

[http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3413/Myndband:\\_Mikill\\_l%C3%A9ttir\\_fyrir\\_flu  
gmenn\\_a%C3%B0\\_flj%C3%BAga\\_me%C3%B0\\_iPad](http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3413/Myndband:_Mikill_l%C3%A9ttir_fyrir_flu<br/>gmenn_a%C3%B0_flj%C3%BAga_me%C3%B0_iPad)

Námsgjöld – Bifröst. (á.á) Sótt 10. mars 2013 af  
<http://www.bifrost.is/islenska/namsleidir/skolagjold/>

Námsgjöld – Háskólabrú. (á.á). *Keilir*. Sótt 31. mars 2013 af  
<http://www.keilir.net/haskolabru/nam/um-haskolabru/namsgjold-haskolabru>

Námsgjöld – Keilir. (á.á). *Keilir*. Sótt 02. febrúar 2013 af  
<http://www.keilir.net/iak/nam/namsframbod/iak-einkathjalfun/namsgjold>

Námsgjöld – Listháskóla Íslands. (á.á). Sótt 10. mars 2013 af  
<http://lhi.is/skolinn/namid/skolagjold/>

Námsgjöld. (á.á). Sótt 02. febrúar 2013 af  
<http://www.ru.is/media/almennt/skolagjold.pdf>

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *Air Atlanta Icelandic* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Air\\_Atlanta\\_Icelandic](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Air_Atlanta_Icelandic)

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *Air France-KLM* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Air\\_France-KLM](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Air_France-KLM)

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *British Airways* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/British\\_Airways](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/British_Airways)

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *Lufthansa German Airlines* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Lufthansa\\_German\\_Airlines](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Lufthansa_German_Airlines)

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *Lufttransport pilot jobs* af  
<http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Lufttransport>

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *SASA Candinavia Airlines* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/SAS\\_Scandinavian\\_Airlines](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/SAS_Scandinavian_Airlines)

PilotJobsNetwork.com. Sótt 10.apríl 2013. *Swiss International Airlines* af  
[http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Swiss\\_International\\_Air\\_Lines](http://www.pilotjobsnetwork.com/jobs/Swiss_International_Air_Lines)

Samstarfsnet. (á.á) *Háskólinn í Reykjavík*. Sótt 06. febrúar 2013 af  
<http://www.ru.is/althjodasvid/samstarfsnet/>

Skipulag námsins - Margmiðlunarskólinn. (á.á). *Tækniskólinn*. Sótt 02. apríl 2013 af  
<http://mms.is/index.php/skipulag-namsins>

Skrásetningargjöld. (2013). Sótt 15. janúar 2013 af  
<http://www.hi.is/adalvefur/skrasetningargjold>

Steve O. Michael og Mark Kretovics. (2005). *Financing Higher Education in a Global Market*. United States: Algora Publishing

- Stjórnartíðindi. (2012). Sótt 14. febrúar 2014 af  
<http://www.stjornartidindi.is/Advert.aspx?ID=d1003ede-5aa0-45c6-aa67-0a5055a35baf>
- SU. Sótt 10. apríl 2013. Su af <http://www.su.dk/SU/Sider/default.aspx>
- Tæknifræðideild - Keilir. (á.á). Keilir. Sótt 31. mars 2013 af  
<http://www.keilir.net/flugakademia/nam/um-flugakademiuna>
- Um Keili. (á.á). *Keilir*. Sótt 31. mars 2013 af <http://www.keilir.net/is/keilir/um-keili>
- United sér fram á mikinn eldsneytissparnað. (2013). Sótt 10.mars 2013 af  
[http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3578/United\\_s%C3%A9r\\_fram\\_%C3%A1\\_mikin\\_n\\_eldsneytissparna%C3%B0](http://www.alltumflug.is/flugfrettir/3578/United_s%C3%A9r_fram_%C3%A1_mikin_n_eldsneytissparna%C3%B0)
- Verðskrá Flugakademíu Keilis. (á.á). Sótt 02. febrúar 2013 af  
<http://www.keilir.net/flugakademia/nam/verdskra-2012-2013>
- Verðskrá Flugakademíunnar, 2013. Sótt 06. febrúar 2013 af  
<http://www.tskoli.is/flugskoli-islands/verdskra/>
- Vísir- Heimir m. Pétursson, 19.júlí 2011. Sótt 10.mars. 2013 af  
<http://www.visir.is/flugmenn-saetta-sig-ekki-vid-somu-launahaekkanir-og-adrir/article/2011110618965>
- What are the prospect for pilot jobs 2013, á.á. Aviation Job Search. Sótt 10. Mars 2013 af <http://www.aviationjobsearch.com/article/463929/what-are-the-prospects-for-pilot-jobs-2013-/>

