

En enkätundersökning om anställningsbehovet av flygtekniker och flygmekaniker

Trendindikator

Flyg 2025–2028

73%

anser att det finns
ett underskott av
flygteknisk personal.





TYA – Transportfackens Yrkes-
och Arbetsmiljönämnd

Adress: Sundbybergsvägen 1,
Box 1826, 171 26 Solna.

Tel: 08-734 52 00. Fax: 08-734 52 02.

E-post: info@tya.se. www.tya.se

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Brist på erfarna flygtekniker.....	4
Rekrytering av flygtekniker.....	4
Problem med rekrytering	5
Utbudet av flygtekniker	6
Intervju	7
Fortsatt stort behov av flygmekaniker.....	8
Rekrytering av flygmekaniker.....	8
Problem med rekrytering	9
Utbudet av flygmekaniker	10
Annan personal inom flygtekniskt komponentunderhåll	10
Fyra åtgärder för en stark svensk tillväxt inom flygtekniskt underhåll i Sverige	11

OM STATISTIKEN

Frågorna om kompetensförsörjningsbehovet är ställda till samtliga företag som har Part 145-certifiering enligt Transportstyrelsen samt ytterligare företag med flygteknisk personal. Av 33 tillfrågade företag svarade 29 på enkäten, däribland SAAB, SAS, Norwegian, BRA, Försvarsmakten och Svenskt Ambulansflyg.

Undersökningen genomförs vart tredje år. Datainsamlingen till 2025 års undersökning genomfördes från början av mars till mitten av april 2025.

TYA samarbetar i denna undersökning med Statisticon, statisticon.se

Stor efterfrågan på plåtkompetens

Bristen på flygteknisk personal är fortsatt stor i branschen – framför allt saknas personal med plåt- och kompositkompetens samt el- och avioniktekniker. Det framgår av TYAs sjätte Trendindikator för flygbranschen som visar på kompetensbehovet bland flygmekaniker och flygtekniker.

Läget i branschen har stabiliserats något sedan vår förra undersökning 2022. Då var bristen på flygteknisk personal mycket stor till följd av flygets återstart efter pandemiåren. I dag är bristen fortfarande stor, även om den minskat något.

Som främsta anledningar till rekryteringsbehovet anger företagen en utökning av verksamheten och pensionsavgångar, men även att medarbetare söker annat arbete, både i Sverige och utomlands.

I årets undersökning har vi också ställt frågor om behovet av annan personal inom flygtekniskt komponentunderhåll. Vi vet att ett flertal flygtekniska verkstäder även har denna grupp av anställda och att bristen även här är stor. Bland annat saknas det personal inom målning och lackering, samt motormekaniker.

Bristen på personal med plåt- och kompositkompetens sticker ut. Hela 50 procent av företagen upplever en mycket stor eller stor brist på flygmekaniker med plåtkompetens. 84 procent av företagen upplever en brist på flygtekniker med plåtkompetens, medan 80 procent upplever en stor brist på tekniker med kompositkompetens. Även flygtekniker med elkompetens, så kallade el- och avioniktekniker, råder det stor brist på.

Branschen är fortsatt mansdominerad. Av undersökningen framkommer att 8 procent av flygmekanikerna är kvinnor, medan enbart 3 procent av flygteknikerna och annan personal inom flygtekniskt

komponentunderhåll är kvinnor. TYA jobbar aktivt med att visa upp branschen för både tjejer och killar för att attrahera tekniker-tresserade av båda könen till flygtekniska yrken. Ett arbete vi behöver fortsätta med.

Utbildningen till flyg- och helikoptermekaniker finns på sju gymnasieskolor och utbildningen till flygtekniker på sex yrkeshögskolor. Du kan studera till flygtekniker utan att ha genomgått gymnasiets flygteknikprogram.

Att utbilda sig inom flygteknik är att satsa på ett framtidsyrke. Karriärmöjligheterna är många och den tekniska utvecklingen med alternativa drivmedel för flyg går på högvarv.

Vi på TYA är övertygade om att vårt arbete med att fortsätta attrahera personer till branschen, samt vårt samarbete med flygteknikskolorna, är viktigt för att säkra det framtida kompetensbehovet.

TYA vill rikta ett stort tack till samtliga företag som deltagit i undersökningen.



Åsa Backman
Projektledare
TYA

Rapporten i siffror

84 %

av företagen uppger en stor brist i utbudet av tekniker med plåt- och strukturkompetens.

80 %

uppger en stor brist i utbudet av tekniker med kompositkompetens.

73 %

anser att det finns ett underskott av flygteknisk personal.

71 %

uppger en stor brist i utbudet av tekniker med avionikkompetens.

70 %

ser behov av att rekrytera flygmekaniker de närmaste tre åren.

64 %

ser behov av att rekrytera flygtekniker de närmaste tre åren.



128

Förväntat antal
nyrekryteringar de
närmaste tre åren.

Brist på erfarna flygtekniker

De senaste åren har det pågått en kontinuerlig rekrytering av flygtekniker för att återställa läget efter pandemin, då hela flygbranschen dök och många blev uppsagda. Trots det är behovet av flygtekniker fortfarande stort.

Efterfrågan på att anställa är hög, men många företag har svårt att hitta personal med rätt utbildning och kompetens. Särskilt utmanande är det att hitta tekniker med specialistkunskaper inom bland annat plåt, komposit och el.

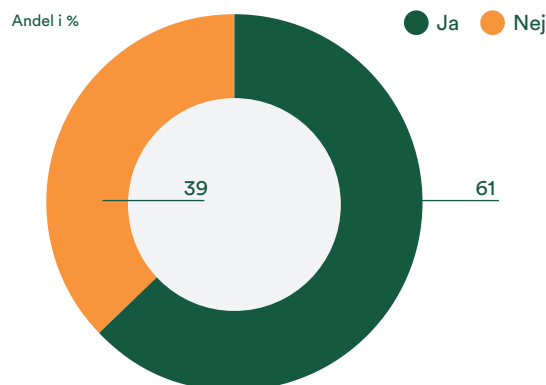
Bristen på erfarna yrkespersoner i Sverige har lett till att många företag behöver ta in kontraktsanställda från utlandet för att klara produktionen.

Rekrytering av flygtekniker

Hos de svarande företagen arbetar i dag 1 152 flygtekniker, varav 32 är kvinnor. 61 procent av de tillfrågade företagen har rekryterat de senaste tolv månaderna, vilket innebär att de sammanlagt har anställt 83 flygtekniker. Det främsta skälet till rekryteringarna är att verksamheten växer, men många anger också pensionsavgångar och ersättning för personal som bytt jobb som orsaker.

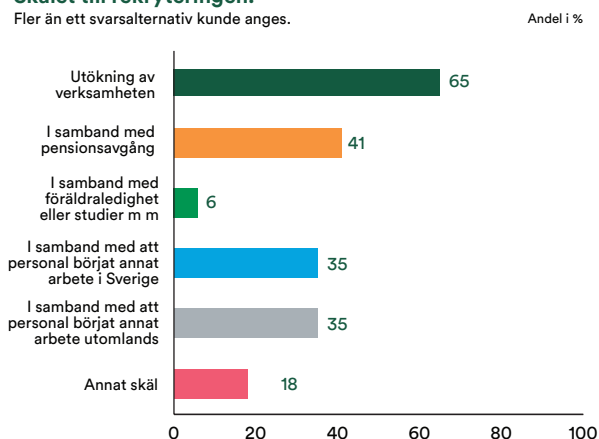
64 procent av företagen anger att de troligen kommer att anställa flygtekniker de närmaste tre åren, vilket sammantaget innebär 128 nyrekryteringar. Fram till 2030 förväntas 67 flygtekniker att gå i pension.

Andel företag som har rekryterat flygtekniker under de senaste 12 månaderna.

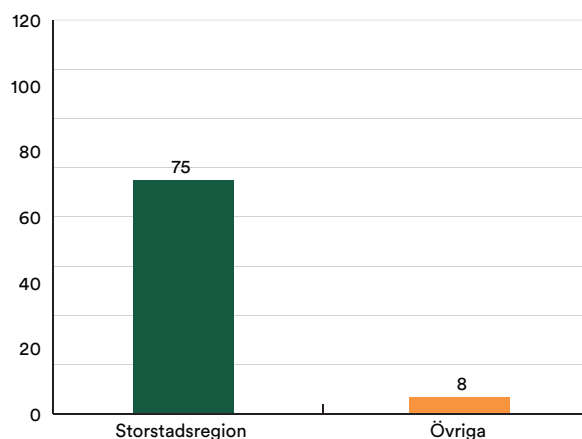


Skälet till rekryteringen.

Fler än ett svarsalternativ kunde anges.

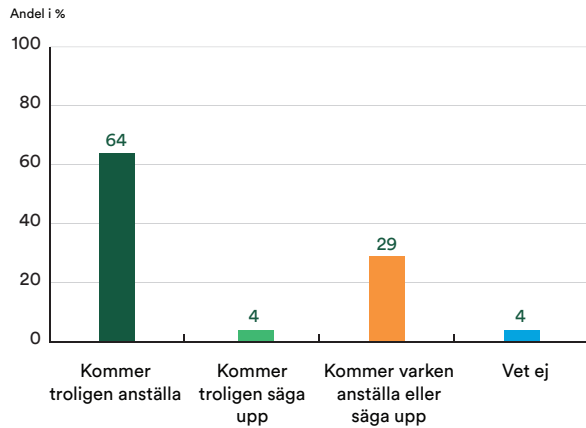


Antal flygtekniker som rekryterats.

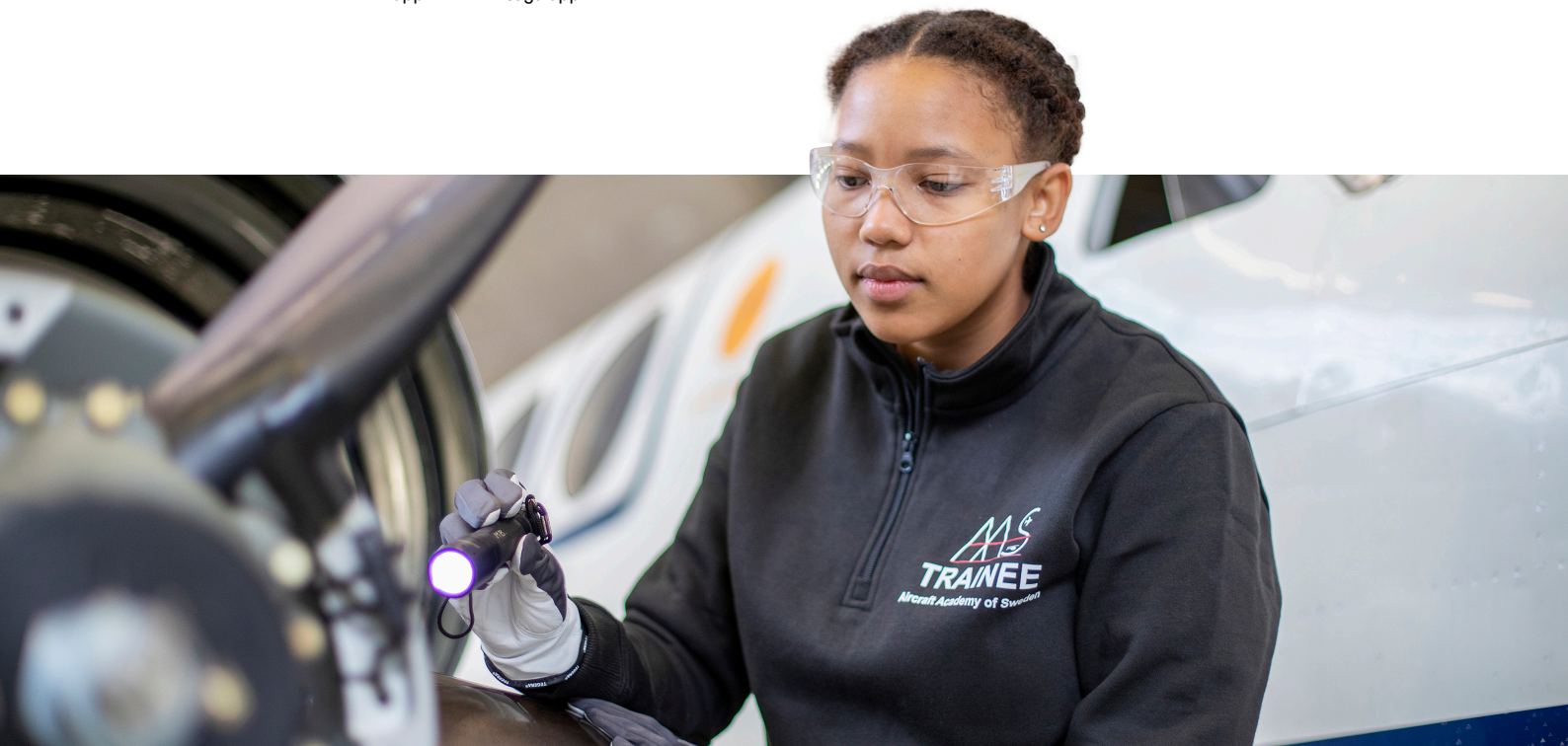
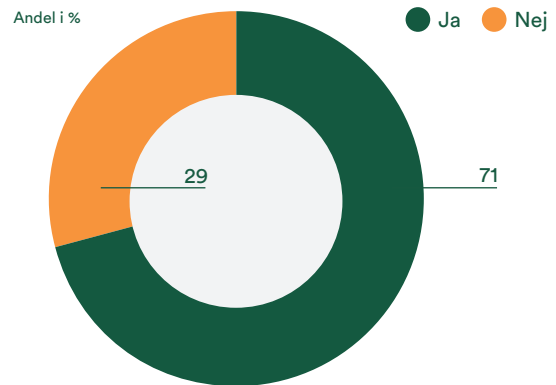




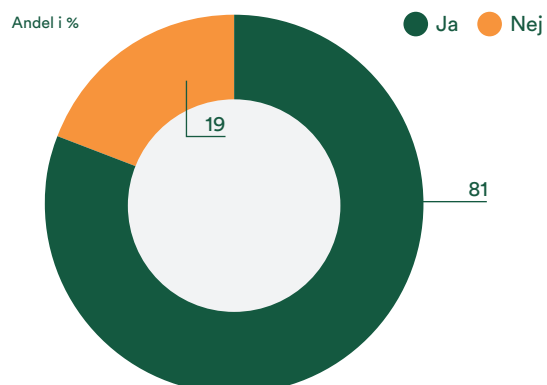
Behovet av nyrekrytering av flygtekniker de närmaste 3 åren.



Andelen företag som förväntas ha flygtekniker som går i pension de kommande 5 åren.



Andel företag som har haft svårt att rekrytera flygtekniker under de senaste 12 månaderna.



Problem med rekrytering

Bland de svarande företagen uppger 81 procent att de har haft svårt att rekrytera flygtekniker de senaste tolv månaderna. Samtidigt anger 50 procent att de har haft svårigheter att hitta personal med rätt yrkesutbildning och hela 75 procent att det varit svårt att hitta personal med rätt yrkeserfarenhet.



Utbudet av flygtekniker

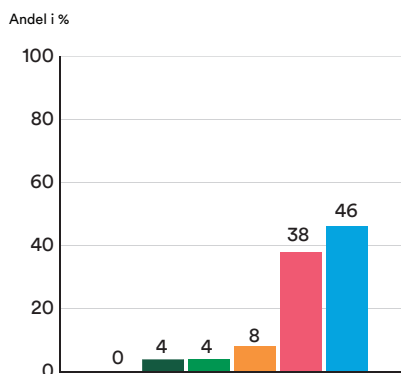
Årets rapport visar tydligt att det är mycket svårt att hitta flygtekniker med specialistkompetens. Bland de svarande företagen uppger 71 procent brist på tekniker med avionikkompetens, 80 procent saknar tekniker med kunskap om kompositmaterial, och 84 procent tycker att det finns för få med plåt- och strukturkompetens.

Hur upplever företaget utbudet av följande kategorier av flygtekniker?

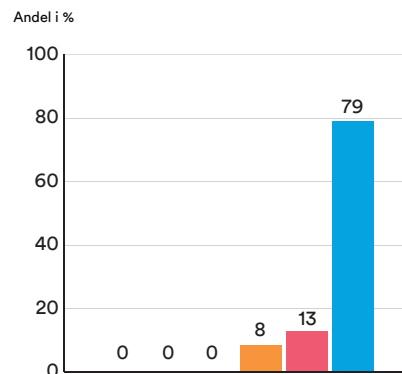
- Mycket stor tillgång
- Stor tillgång
- Varken god eller dålig
- Stor brist
- Mycket stor brist
- Vet ej

Summan av procentandelarna blir inte alltid exakt 100, vilket beror på avrundning av de uträknade procentandelarna.

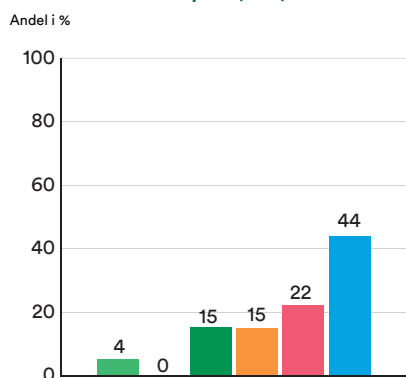
Turbinmotor flygplan (B1.1)



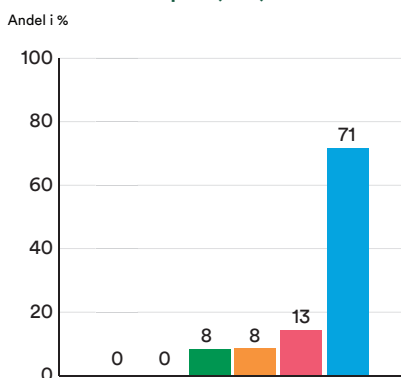
Kolvmotor flygplan (B1.2)



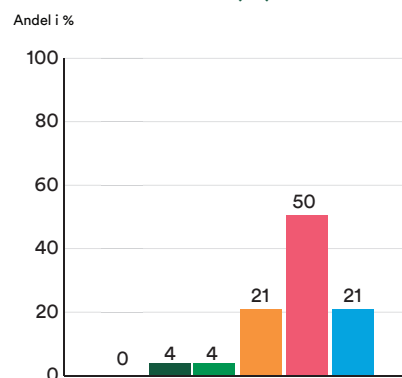
Turbinmotor helikopter (B1.3)



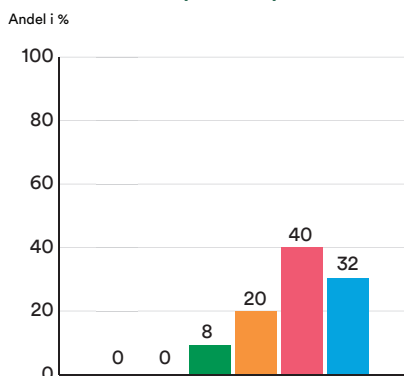
Kolvmotor helikopter (B1.4)



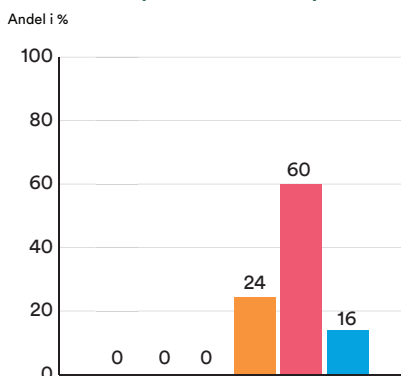
El- och avioniktekniker (B2)



Tekniker med kompositkompetens



Tekniker med plåt-/strukturkompetens



” Vi ser gärna att fler utbildningar inom plåt och el med inriktning mot flygbranschen startas eller utvecklas.



“Hela branschen ser brist på plåtslagare”



Knut Lövgren, stationschef på
Norwegian Tekniska, Arlanda flygplats

Det råder brist på flygtekniker i Sverige, särskilt på personer med kompetens inom plåt och komposit. Det berättar Knut Lövgren, stationschef på Norwegian Tekniska, Arlanda flygplats. Han menar att branschen behöver engagera sig mer för att säkra framtidens kompetens.

Tidigare genomfördes tungt underhåll på flygplan i Sverige, så kallade C- och D-checkar. Med några års mellanrum monterades planen ner till minsta beståndsdel för att servas, repareras och sättas ihop igen. En stor del av arbetet handlade om att åtgärda korrosion och plåtskador. I dag görs det här underhållet utomlands, vilket har lett till att Sverige tappat kompetensen att hantera strukturella skador på flygplan.

– Hela branschen ser en brist på plåtslagare. Det krävs mycket praktik för att klara jobbet och många erfarna har gått i pension. Dessutom är det inte ett heltidsjobb att laga plåt och komposit – vår personal arbetar med vanliga teknikeruppgifter och ägnar sig åt plåtskador vid behov. Man behöver alltså vara både flygtekniker och plåtslagare, säger Knut Lövgren.

Vilka andra utmaningar ser ni när det gäller kompetensförsörjning?

– Vi har generellt svårt att hitta flygtekniker. Helst vill vi anställa färdiga tekniker med erfarenhet av de flygplanstyper vi arbetar med – men det finns inga. Istället rekryterar vi många direkt från yrkeshögskolan. Den stora utmaningen är att alla behöver minst två års intern praktik innan de kan utbildas vidare och få typcertifikat.

Vad gör ni för att attrahera flygtekniker?

– Vi försöker synas mer i skolorna, deltar på branschdagen i Västerås och är med i branschråd tillsammans med skolor och TYA. Men vi är ofta ensamma från branschen på de här träffarna. Det skulle vara mycket mer effektivt om fler företag deltog. Många klagar på att det är svårt att hitta folk att rekrytera, men ändå engagerar de sig inte i att lösa problemet.

Hur jobbar ni med praktikanter?

– Vi har avsatt en av våra tekniker på heltid för att ta hand om praktikanterna. Han introducerar dem och ser till att de får en bra start. Det har gjort stor skillnad. Praktikanterna säger att de är jättenöjda med att ha en dedikerad handledare. För oss är det avgörande. Och det är viktigt att de som kommer till oss tycker att jobbet är roligt.

” Det finns ingen annan väg än att vi själva fyller på marknaden underifrån.

Ni tar emot både gymnasie- och YH-praktikanter – vad är skillnaden?

– Studenterna från YH är mycket bättre förberedda. APL-eleverna har alldeles för lite praktisk erfarenhet – vissa kan knappt använda en skiftnyckel. Vi har lyft det här med skolorna och tror att de har tagit till sig kritiken. Men det finns såklart undantag: Vi hade till exempel en APL-elev som var väldigt lovande – han fick sommarjobb hos oss två år i rad efter studenten och har nu fått fast anställning, samtidigt som han går sista terminen på yrkeshögskolan.

Vad betyder gymnasieskolans flygteknikutbildning för branschens framtid?

– Den är fortsatt jätteviktig – annars får vi ingen personal alls. Men det behövs mer praktisk träning på skolan innan eleverna kommer ut till oss. Skolorna har lovat att göra ett bättre urval av APL-elever, så vi hoppas att det blir bättre framöver. Vi tar gärna emot intresserade och målinriktade ungdomar.



145

Förväntat antal
nyrekryteringar de
närmaste tre åren.

Fortsatt stort behov av flygmekaniker

Flygmekaniker fortsätter att vara en viktig yrkesgrupp inom flygteknisk personal i Sverige. Behovet framåt påverkas inte minst av pensionsavgångar och satsningar inom svensk försvarsindustri.

Fram till 2030 förväntas ungefär 70 flygmekaniker gå i pension, vilket innebär att rekryteringen av nya flygmekaniker behöver fortsätta. Samtidigt finns ett stort behov av flygmekaniker inom Sveriges försvarsindustri.

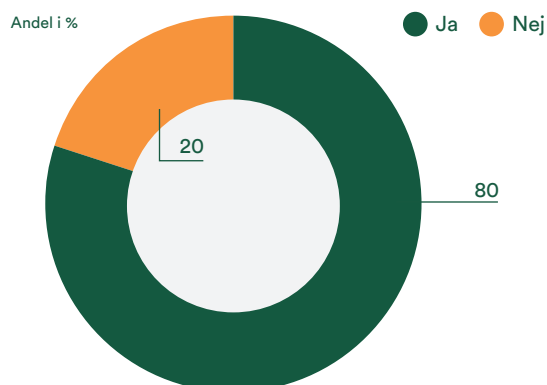
Utbildningen till flyg- och helikoptermekaniker sker via gymnasieskolans flygteknikprogram, som finns på sju orter i Sverige. För att säkra framtidens rekrytering är det viktigt att dessa skolor fortsätter att fylla sina klasser.

Rekrytering av flygmekaniker

Hos de svarande företagen arbetar i dag 365 flygmekaniker, varav 31 är kvinnor. 80 procent av de tillfrågade företagen har rekryterat de senaste tolv månaderna, vilket innebär totalt 133 anställda flygmekaniker. Det främsta skälet till rekryteringarna är att verksamheten växer, men många anger också pensionsavgångar och ersättning för personal som bytt jobb som orsaker.

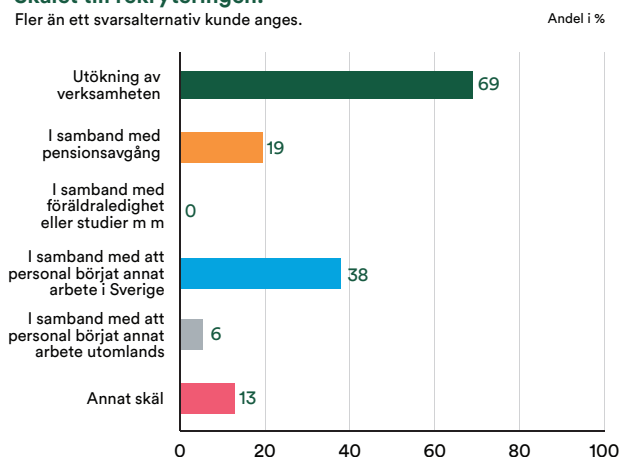
70 procent av de tillfrågade företagen anger att de troligen kommer att anställa flygmekaniker de närmaste tre åren, vilket sammanlagt innebär 145 nyanställningar. Fram till 2030 förväntas 70 flygmekaniker gå i pension.

Andel företag som har rekryterat flygmekaniker under de senaste 12 månaderna.

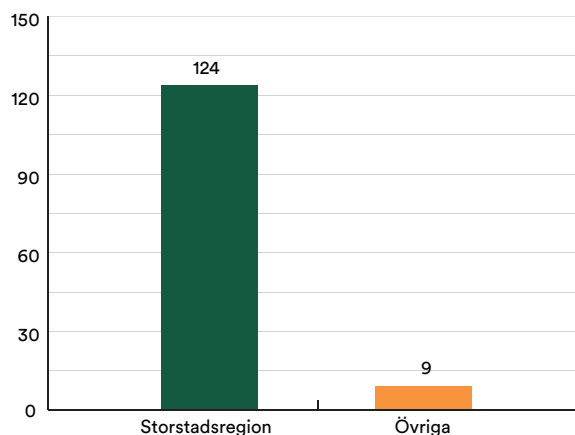


Skälet till rekryteringen.

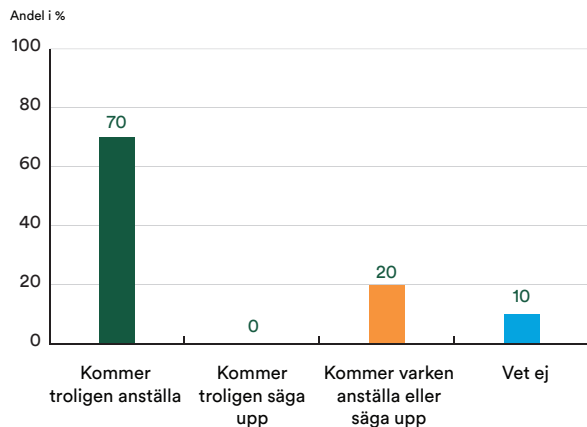
Fler än ett svarsalternativ kunde anges.



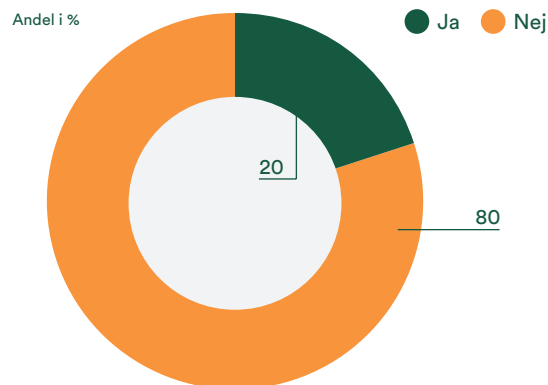
Antal flygmekaniker som rekryterats.



Behovet av nyrekrytering av flygmekaniker de närmaste 3 åren.



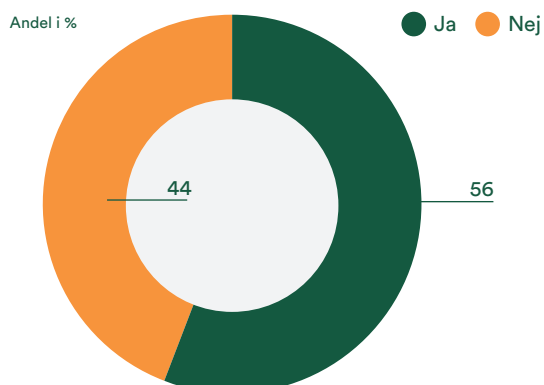
Andelen företag som förväntas ha flygmekaniker som går i pension inom de kommande 5 åren.



Problem med rekrytering

Bland de svarande företagen uppger 56 procent att de har haft svårt att rekrytera flygmekaniker. 44 procent uppger svårigheter med att hitta personal med rätt yrkesutbildning och hela 50 procent anger det vara svårt att hitta personal med rätt yrkeserfarenhet.

Andel företag som har haft svårt att rekrytera flygmekaniker under de senaste 12 månaderna.



” Att ta emot praktikanter ser vi som vår största försörjningskälla när det gäller mekaniker och blivande tekniker.

Utbudet av flygmekaniker

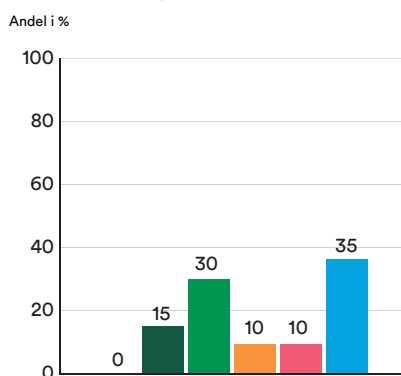
Precis som för flygtekniker är det brist på flygmekaniker med plåtkompetens. Även om bristen har minskat något sedan 2022, finns fortfarande ett tydligt underskott. 22 procent av företagen uppger stor brist, medan 28 procent ser en mycket stor brist. Samtidigt svarar 39 procent att de inte vet.

Hur upplever företaget utbudet av följande kategorier av flygmekaniker?

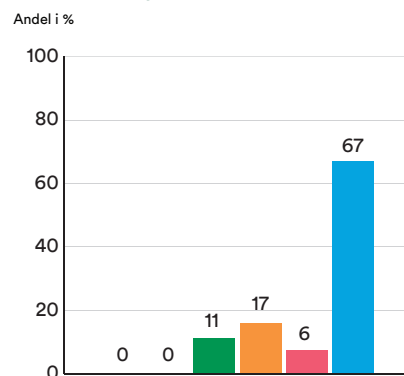
- Mycket stor tillgång
- Stor tillgång
- Varken god eller dålig
- Stor brist
- Mycket stor brist
- Vet ej

Summan av procentandelarna blir inte alltid exakt 100, vilket beror på avrundning av de uträknade procentandelarna.

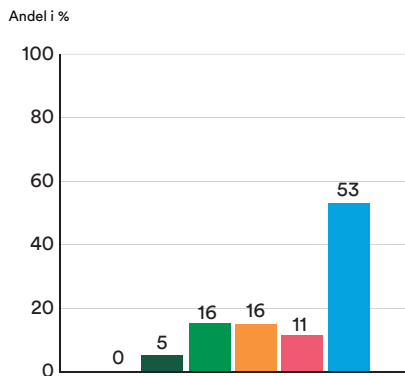
Turbinmotor flygplan (A1)



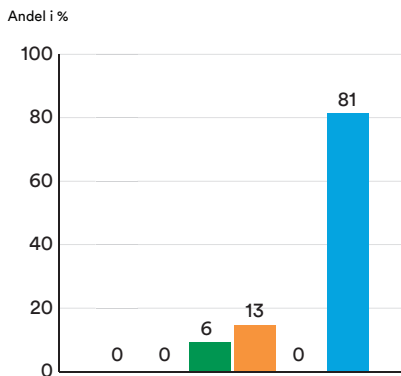
Kolvmotor flygplan (A2)



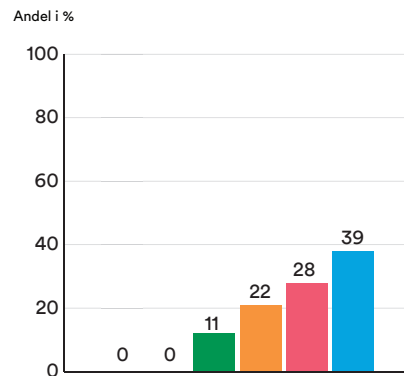
Turbinmotor helikopter (A3)



Kolvmotor helikopter (A4)



Plåtslagare



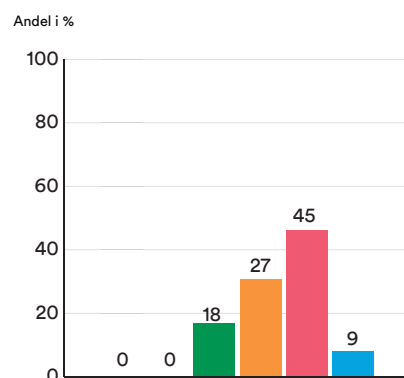
Annan personal inom flygtekniskt komponentunderhåll

I årets rapport har vi även undersökt behovet av annan personal inom flygtekniskt komponentunderhåll, som exempelvis motormekaniker, lackerare, målare, flygplanselektriker, plåtslagare, underhållsplanerare och logistikpersonal. Här är behovet stort – 45 procent rapporterar stor brist, och 27 procent mycket stor brist.

Hur upplever företagen utbudet av annan personal* inom flygtekniskt komponentunderhåll?

- Mycket stor tillgång
- Stor tillgång
- Varken god eller dålig
- Stor brist
- Mycket stor brist
- Vet ej

*motormekaniker, lackerare, målare, flygplanselektriker, plåtslagare, underhållsplanerare, logistikpersonal.



Fyra åtgärder för en stark svensk tillväxt inom flygtekniskt underhåll i Sverige

Flygtekniskt underhåll är avgörande för att helikoptrar och flygplan ska kunna lyfta, och för att samhället ska fungera. Utan flygmekaniker och flygtekniker stannar ambulans- och brandflyg, liksom transporter av mediciner, varor och människor. Vi har identifierat fyra områden där beslutsfattare, i samarbete med branschen, kan göra verklig skillnad. Här är TYAs förslag på åtgärder framåt:

1. Fler utbildningsplatser

Flygteknikutbildningen på gymnasiet och på Yrkehögskolan är vägen till att få utbildad flygteknisk personal i Sverige. I dag räcker inte det svenska underlaget utan företagen letar personal utomlands för att klara kompetensbehovet. Vi behöver därför behålla antalet flygtekniskolor och öka antalet platser.

2. Praktik är avgörande för anställningsbarheten

För att elever som studerar flygteknik både ska kunna och vilja jobba kvar i branschen är praktikperioderna helt avgörande. Branschens engagemang i arbetsförlagt lärande (APL) och lärande i arbetslivet (LIA) spelar därmed en nyckelroll för att Sverige ska ha tillräckligt med flygteknisk personal att anställa i framtiden.

3. Ökat intresse att undervisa på flygteknikprogrammet

I dag brottas skolorna med att få lärare att stanna på utbildningarna. Duktiga, kompetenta och engagerade lärare är avgörande för elevernas lärande och utveckling. Får vi fler intresserade av att bli flygtekniker och flygmekaniker kan vi efter några år även ha fler kompetenta yrkeslärare.

4. Ökad kännedom om flygteknik

Flygteknikbranschen behöver bli bättre på att marknadsföra sig. Kunskapen om yrket och utbildningarna är låg, både bland unga som ska välja gymnasieprogram och bland unga vuxna. Även yrkesväxlare har goda möjligheter till en spännande karriär inom området.



Tillsammans gör vi skillnad

TYA arbetar för att utveckla transportbranschen.
Tillsammans med arbetsmarknadens parter säkrar vi kompetens och skapar trygga och hållbara jobb för nuvarande och kommande generationer.