



Ert tjänsteställe, handläggare

Ert datum

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

PROD FLYG, Anders Danielsson,
08-788 98 14, anders.b.danielsson@mil.se

Sammanställning över rekommendationer och vidtagna/ planerade åtgärder RM 2015:01

Rekommendation 2015:01 (R1):

Tillse att Försvarsmakten skapar rutiner för att tidigt upptäcka och på ett tydligt sätt omhänderta konsekvenser av uppkomna störningar vid flygutbildning så att dessa inte påverkar säkerheten i genomförandet.

Vidtagna åtgärder:

Chefen för FBS¹ (C FBS) har erhållit en uppgift att ta fram en tydligare styrning av utbildningen som flygvapenchefen (FVC) har fått redovisad och fattat beslut om. Detta innebär ett antal åtgärder som redovisas nedan.

Planerade åtgärder:

Att på central nivå ta fram en utbildningsplan (UtbP) där de utbildningsanvisningar (UtbA) som rör flygtjänsten ingår samt även all annan utbildning som flygeleverna ska genomgå fram till krigsplacering. Utbildningsplanen ägs av flygvapenchefen som fastställer vad flygeleven ska genomföra fram till krigsplacering. Som komplement till UtbP tar C FBS fram ett uppföljningsdokument som följer flygeleven under hela utbildningsplanens genomförande. Respektive divisionschef ser till att verkställa UtbP och ansvarar för att uppföljningsdokumentet förs på ett sätt som återger utbildningsgången fram till krigsplacering.

¹ Flygvapnets Flygbefälsskola

(PEN)

Postadress
Högkvarteret
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se/hkv

C FBS utser även en följeofficer med uppgift att följa utbildningsomgångens alla elever för att på så sätt bära med sig kunskap om vad flygeleverna genomfört under utbildningen. Följeofficern ska bl.a. delta vid kollegium, examination och vara elevernas kontaktperson under hela utbildningstiden fram till krigsplacering.

Flygvapenchefen tydliggör genom C PROD FLYG de av PROD FLYG framtagna prioriteringsområdena utbildning, insats (beredskap) och förmågeutveckling. I uppgiftsställningarna till stridsflygdivisionerna skall det tydligt framgå vad som är prioriterat. Det innebär att stridflygdivisionerna kommer att ha olika KDU²-krav kopplat till olika uppgifter, vilket medför att vissa förmågor/uppgifter nedprioriteras till förmån för andra. Detta skapar utrymme för att nödvändiga resurser tillställs utbildningsuppgiften vilket minskar risken för störningar i flygutbildningen. Samtidigt förtydligas prioriteringen mellan de tre huvudsakliga uppgifterna, grundutbildning, insats (beredskap), och förmågeutveckling (KDU-krav), så att eventuella resursbrister i första hand påverkar den operativa förmågan och först därefter grundutbildningen.

Försvarsmaktens nya organisation från 2016 innebär för FM flygoperatörs del att de lokala verksamhetsledarna (L VL) även blir krigsförbandschefer för respektive flottilj. Såväl produktionsuppdrag som insatsuppgifter kanaliseras via en och samma chef och L VL får därmed en enhetlig och sammanhållen organisationsstruktur med en tydlig ledningshierarki som är densamma vid såväl fredsproduktion som vid kris och insats/krig. Detta skapar bättre förutsättningar för att leda förbanden med uppdragstaktik vilket är grunden för att såväl PPU³ som den i LML⁴ beskrivna metoden för att skapa balans mellan uppgifter och resurser ska fungera på avsett sätt.

Tidsförhållanden:

Den nya utbildningsstyrningen planeras att komma igång i samband med den utbildningsomgång som startar under 2017.

Förändringarna i uppgiftsställning till stridsflygdivisionerna införs parallellt med intagande av ny organisation.

Den nya organisationen infördes med start 2016-01-01 och ska vara intagen före 2018-12-31.

Ansvarig:

C PROD FLYG

² Krigsduglighet

³ Försvarsmaktens Produktionsplanerings- och uppföljningsprocess

⁴ Ledning av Militär Luftfart

Rekommendation 2015:01 (R2):

Undersöka om den i LML fastställda metoden för att säkerställa balans mellan uppgifter och resurser är effektiv och tillämpas på rätt sätt för att uppnå syftet.

Vidtagna åtgärder:

Det är FM uppfattning att det finns en bra beskrivning av metoden i LML vilken även ramar in begreppet "balans mellan uppgifter och resurser".

Metoden i LML följs genom att rapportering och uppföljning av balansen mellan uppgifter och resurser sker kontinuerligt varje vecka där ansvarshavarna (AH) rapporterar direkt till verksamhetsledaren (VL) vid PROD FLYG avdelningsrapport. Varje månad vid VL ledningsmöte med ansvarshavarna och övriga sektionschefer inom PROD FLYG samt kvartalsvis vid de lokala verksamhetsledarnas (L VL) möte med VL. Vid dessa möten får VL rapporter om uppkomna obalanser och hur de har hanterats lokalt. Om obalansen inte har kunnat åtgärdas fattar VL beslut om nödvändiga åtgärder för att återupprätta balansen mellan uppgifter och resurser.

Därutöver har kompetensförsörjningen av piloter centraliserats och hanteras genom kvartalsvisa personalhanteringsmöten.

Planerade åtgärder:

-

Tidsförhållanden:

-

Ansvarig:

C PROD FLYG

Rekommendation 2015:01 (R3):

Tillse att en fastställd metod tillämpas vid överlämning av flygelever, så att mottagande förband inför den fortsatta utbildningen erhåller tillräcklig kunskap om elevernas utbildningsstatus och individuella förutsättningar.

Vidtagna åtgärder:

Metoden hur överlämning av elever ska genomföras regleras i FOM-A Gemensam 2.4.1. Där framgår de generella kraven på överlämning av flygande personal och att det vid överlämningstillfället minst ska framgå behörighet, tjänstbarhet och aktuell status. Det är Försvarsmaktens uppfattning att denna metod tillämpas vid överlämning av flygande personal. Hur den erhållna informationen sprids vidare inom mottagande förband avgörs av lokal flygchef och divisionschef från fall till fall.

Planerade åtgärder:

C FBS ges i uppgift att ta fram ett uppföljningsdokument som följer flygeleverna från antagning fram till krigsplacering och utser följeofficer med ansvar att följa en flygutbildningsomgång från uttagning till krigsplacering enligt rekommendation 1. I dagsläget används planeringsvektyget WING för att schemalägga, följa upp och i viss mån utvärdera flygverksamheten inom flygvapnet. Verktyget skulle kunna vara ett bra stöd vid överlämning av flygelever mellan olika utbildningsskedan men är i dagsläget uppbyggt av separata databaser för respektive förband vilket försvårar detta. Ett arbete är dock initierat för att utveckla systemet så att en gemensam databasstruktur skapas. Detta skulle göra det möjligt att med hög detaljupplösning kunna följa en pilots flygbakgrund genom hela karriären, oavsett på vilket förband piloten, eller den som analyserar dessa data, befinner sig. En sådan sammanställning av en pilots bakgrund skulle utgöra ett värdefullt komplement till den i FOM beskrivna metoden för överlämning av elever. Gemensamma verksamhetsregler avseende tillämpning och användning av befintlig WING-struktur är under publicering i FOM.

Tidsförhållanden:

Framtagning av uppföljningsdokument och utse följeofficer planerar man att genomföra till den utbildningsomgång som startar 2017.

Arbetet att utveckla en gemensam, nationell databas för WING är initierat och beräknas kunna vara implementerat inom 2 år.

Ansvarig:

Flygchefen inom FM flygoperatör.

Rekommendation 2015:01 (R4):

Överväga och om lämpligt vidta åtgärder för att i fredstid öka den visuella signaturen hos JAS 39.

Vidtagna åtgärder:

Inga åtgärder vidtagna.

Planerade åtgärder:

Inga åtgärder för att öka den visuella signaturen hos JAS 39 Gripen är i nuläget planerade att vidtas. I det aktuella fallet var avståndet mellan flygplanen så stort då missbedömningen av svängriktning inträffade att någon form av färgmärkning med största sannolikhet ej skulle ha kunnat uppfattas av piloten. Den märkning som användes på tidigare flygplantyper var i första hand avsedd för att skilja på jakt- och målflygplan och inte för att indikera svängriktning eller aspektvinklar. Flygplan JAS 39 Gripen är visuellt svår att upptäcka och det finns idag ingen praktisk möjlighet att öka upptäcktsmöjligheten. Av beredskapsskäl skulle dessutom endast delar av flygplanflottan kunna märkas på ett sådant sätt, vilket ytterligare skulle komplicera planeringssituationen. Detta riskerar att göra det än svårare att säkerställa tillgång på rätt utrustade flygplan vid rätt tillfälle vilket kan medföra ytterligare friktioner och förseningar i flygutbildningen.

Tidsförhållanden:

-

Ansvarig:

-

Rekommendation 2015:01 (R5):

Tillse att utbildningsanvisningar för stridsflygutbildning detaljeras i högre grad, så att flygtjänstledande personal erhåller ett bättre stöd för utformning av enskilda flygövningar avseende stegringstakt, övningsutformning, begränsningar och flygsäkerhetsrisker.

Vidtagna åtgärder:

Nedan redovisas Försvarens uppfattning om orsakerna till problematiken med utbildningsanvisningarna. Avsnittet utgör i sig inte någon vidtagen åtgärd med anledning av ovanstående rekommendation utan ska ses som en bakgrund till de planerade åtgärder som redovisas därefter.

Dagens utbildningsanvisningar är medvetet utformade så att divisionschefen har en stor frihet att under eget ansvar utforma detaljerna för hur en flygövning ska genomföras. Den bärande tanken i konceptet härstammar från introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet och bygger på tanken att divisionschefen känner sin verksamhet och sin personals status bäst och därför är den som är mest lämpad att utforma detaljerna i övningen.

I samband med införandet av JAS 39 Gripen i flygvapnet valdes ett centraliserat utbildningskoncept för unga piloter. Det vill säga att de unga piloterna genomförde såväl typinflygning (CT⁵) som större delen av CRT⁶ vid utbildningsdivisionerna på F 7, totalt 18 månaders centraliserad Gripen-utbildning. Detta hade dubbla fördelar. Dels utbildades eleverna i en miljö optimerad för utbildning med god tillgång på simulatorer och välutbildade instruktörer och med ett tydligt fokus på utbildningsuppgiften. Detta medförde också att insatsdivisionerna kunde fokusera på insatsuppgifterna vilket medgav en möjlighet att upprätthålla en såväl bred som djup operativ förmåga. Med detta upplägg som utgångspunkt, och ett flygsystem (JAS 39 A/B) med en inte alltför omfattande förmågebredd, kunde en hög säkerhet under utbildningen upprätthållas trots mindre detaljerade utbildningsanvisningar.

Som ett resultat av en krympande organisation och minskande resurser reducerades dock den centraliserade utbildningsorganisationen och från och med 2010 delades CRT upp i två delar varav hälften genomfördes på F 7 och resterande del på insatsdivisionerna. Ingen signifikant reduktion av insatsdivisionernas uppgiftsställning gjordes och dessutom hade JAS 39 C/D introducerats några år tidigare vilket ytterligare ökade förmågebredden. Sammanlagt har detta bidragit till en mycket svår planerings- och prioriteringssituation för insatsdivisionernas chefer där frånvaron av detaljerade utbildningsanvisningar även enligt Försvarmaktens uppfattning försämrade förutsättningarna för att bedriva flygutbildningen med en tillräckligt hög säkerhet.

Planerade åtgärder:

Som ett resultat av förändringarna i Försvarmaktens nya organisation reduceras den centraliserade Gripen-utbildningen från och med 2017 till att enbart omfatta CT. Ansvaret för CRT övergår då i sin helhet till insatsdivisionerna och utbildningsgången för en stridspilot återgår till ett koncept som liknar det som fanns för tidigare flygsystem. Detta innebär att insatsdivisionerna får ett tydligare ansvar för utbildning av unga piloter och att grundutbildning återigen blir en högt prioriterad uppgift för en stridsflygdivision. Detta förändrade fokus i verksamheten och det förändrade resursbehovet som medför kompenseras med att kraven på operativ förmåga differentieras på det sätt som beskrivits tidigare. Organisationen förändras också på ett sådant sätt att ansvaret för CRT i den nya organisationen kan fördelas på fem av de sex insatsdivisionerna där det tidigare endast fanns fyra tillgängliga divisioner för denna uppgift. Den sjätte stridsflygdivisionen bedriver i huvudsak grundutbildning (CT) huvuddelen av tiden under fredsproduktionsförhållanden.

⁵ Conversion Training. Den tidigare (svenska) akronymen var TIS, Typinflygningsskede

⁶ Combat Readiness Training. Den tidigare (svenska) akronymen var GFSU, Grundläggande Flygslagsutbildning

Den ovan föreslagna förändringen medger ett tydligare fokus på flygutbildningen, en bättre balans mellan den totala uppgiftsställningen och tillgängliga resurser samt en större möjlighet för divisionschefen att utöva nödvändig ledning så att flygsäkerheten kan upprätthållas på en tolerabel nivå med nuvarande utformning av utbildningsanvisningar.

Försvarsmakten avser att följa den givna rekommendationen avseende högre detaljeringsgrad i utbildningsanvisningarna genom att utveckla FOM-D⁷. Detta innebär ett förtydligande både avseende utbildningsanvisningar och utbildningsböcker. Båda dessa utbildningsdokument lyfts upp till och fastställs av C FBS på delegat från flygchefen.

En tydligare prioritering av utbildningsuppgiften där FVC genom C PROD FLYG tydliggör de tre prioriteringsområdena utbildning, insats (beredskap) och förmågeutveckling enligt rekommendation 1 kommer att genomföras.

Försvarsmaktens flygoperatör kommer också att ge FBS i uppgift att utreda behovet av framtagning av mer detaljerade utbildningsanvisningar i en snabbare takt än den ovan redovisade.

Tidsförhållanden:

Ny organisation införs från och med 2016 och utbildningsgången för unga piloter förändras från och med 2017.

Arbetet med utbildningsanvisningar och utbildningsböcker påbörjas snarast men med fokus på JAS 39 E när flygvapnet får erforderlig tillgång till flyg- och simulatortid på flygsystemet. Detta bedöms kunna ske under 2018.

FBS genomför ovan redovisade utredning under första halvåret 2016.

Ansvarig:

Ansvarig för förändringar i organisation och uppgifter: C PROD FLYG.

Ansvarig för framtagning av nya utbildningsanvisningar: flygchefen i FM flygoperatör.

⁷ Ledning av flygtjänst för Försvarsmakten Flygtjänstutbildning i Försvarsmakten

Rekommendation 2015:01 (R6):

Överväga att fastställa särskilda krav på utbildningsnivå, erfarenhet och erhållen flygtid för instruktörer vid flygutbildning.

Vidtagna åtgärder:

I FOM-A Gemensam 5.3 redovisas de fastställda kraven på personal för utbildning och kontroll. Dessa innehåller krav på utbildningsnivå och erfarenhet. Kraven på flygtid är inte entydigt fastställd och varierar beroende på system och utbildningsfas. Generellt kan dock sägas att en flyginstruktör förväntas vara i "god flygtrim" vilket normalt motsvarar att flygningen bedrivs i ett tempo som motsvarar en årlig flygtidtilldelning på 80-100 flygtimmar.

Planerade åtgärder:

Ett förtydligande i FOM vad avser krav på en flyglärare och flyginstruktör införs, där det klart ska framgå att den utbildning som flyglärare/flyginstruktör ska ansvara för, ska flygläraren/flyginstruktören själv genomgått.

Tidsförhållanden:

Vid nästa uppdatering av FOM, vilken sker i mars 2016.

Ansvarig:

Flygchefen inom FM flygoperatör.

Rekommendation 2015:01 (R7):

Utreda och om lämpligt införa en mer sammanslagen flygutbildning i syfte att öka de flygsäkerhetsmässiga fördelarna och möjligheterna att omhänderta bristande resurser i flygutbildningen.

Vidtagna åtgärder:

LSS⁸ har erhållit en uppgift att utarbeta ett förslag på en mer sammanhållen flygutbildning. Detta förslag innebär att all grundläggande flygutbildning genomförs utan avbrott för mellanliggande (akademiska) studier.

⁸ Luftstridsskolan

Planerade åtgärder:

LSS förslag implementeras. Den tidigare akademiska luckan mellan GFU⁹ och GTU¹⁰ tas bort. Det akademiska skedet genomförs på Karlberg och avslutas före GFU start.

Tidsförhållanden:

En sammanhållen flygutbildning med nuvarande flygutbildningssystem kan införas från och med officersprogrammet med kursstart 2017.

Ansvarig:

C LSS

⁹ Grundläggande Flygutbildning

¹⁰ Grundläggande Taktisk Utbildning