

Nyhetsbrev 2010-09-06

Detta nyhetsbrev är längre än jag kommer att hinna skriva framöver men det är många viktiga frågor i omlopp just nu. Jag vill att du som läser brevet ska komma ihåg att nyhetsbrev aldrig blir heltäckande utan är en beskrivning av aktuella ärenden och är reflekterande inom vissa frågor. Det innebär inte att utfallet i en viss fråga blir exakt enligt reflektionen i brevet eftersom frågor måste avvägas i flera perspektiv.

Tekniker för stöd till norskt helikopterförband i Afgh

Fredagen 20 augusti var jag på Bardufoss för att träffa de svenska tekniker som ska stödja Norges helikopterbidrag MEDEVAC i ISAF. Det är 11 tekniker som vi stöder Norge med och som i varierande omfattning kommer att vara på den norska basen Meymahne. Där emellan kommer de att arbeta med Bell 412 i Norge. Konceptet följer verkligen idén om ett nordiskt samarbete. De svenska teknikerna är hälften från helikopter och hälften från JAS 39. Såväl norrmännen som våra medarbetare är mycket nöjda med arrangemanget. De första teknikerna har redan varit i Afghanistan och samarbetet är nu planerat att pågå 2011 ut.

Afghanistan

Under v 34 var jag i Afghanistan för att besöka SAE C-130 på MeS och förbereda inför baseringen av SAE ISAF MEDEVAC.

Först var jag på Meymahne för att besöka det norska helikopterförbandet. Undertecknad tillsammans med mj Magnus Carlsson från Hkpflj m fl flög från MeS till Meymahne med två amerikanska Black Hawk. Intressant. Det norska helikopterförbandet gav ett mycket gott intryck och har mycket väl genomarbetade rutiner för att hantera Bell 412 begränsade prestanda. Bl a har de ett nära samarbete med ett amerikanskt MEDEVAC-förband som opererar Black Hawk.

Andra dagen flög jag med vår TP 84 till östra och västra Afghanistan. Det var intressant. Ett mycket väl fungerande förband med professionella rutiner för genomförandet av uppdragen. Allt från underrättelsegenomgången på morgonen kl 04.30 till avgenomgången på eftermiddagen. Bra jobbat ni som verkar inom ramen för detta. Fler borde få följa med ett flygförband ut för att se hur det fungerar vid insats. Det känns tryggt att höra en, för en skåning, oerfaren västgötska på flightdeck under inflygning till Kabul. Lite pittoreskt på något sätt.

SAE ISAF MEDEVAC rekresa genomfördes som sagt på MeS samtidigt och det var bra för mig att få diskutera insatsen med berörda. Jag har sagt det förut: -Det är vår viktigaste uppgift just nu att se till att det finns tillräcklig sjuktransportförmåga i ISAF 1/4 2011. USA har just nu sjuktransporthelikoptrar i RC N i stor omfattning men det svenska bidraget kommer att vara ett viktigt komplement. Vi har ett koncept med läkare och sjuksköterska ombord på hkp medan USA har mindre kvalificerad sjukvårdspersonal ombord.

Tyvärr hann jag inte besöka Camp Northern Light för att träffa den F 21 personal som är där men jag träffade övlt Peter Cauwenberg som är stabschef på vårt PRT. Det går mycket bra för förbandet och det saknas inte arbetsuppgifter. När vi var där skadades tyvärr en finsk soldat av ett vådaskott i benet. Jag önskar er som är på CNL lycka till i er mission.

Reflektioner kring ett brev

Jag har fått ett brev som bl a belyser internationell arbetskyldighet. Formen som brevet är skrivet gör att det inte finns någon enskild person eller organisation att adressera ett svar till. Vi bereder dock inom HKV svar på frågor i brevet tillsammans med andra frågor som insänts från förbanden. Svaren på frågorna kommer att meddelas ut till personalen i linjen, d v s via förbandscheferna. Det är viktigt att vi verkligen behandlar frågorna kring internationell arbetskyldighet i linjen eftersom de behandlar hela FM och förbandscheferna är de som har bäst förutsättning att kommunicera svaren. Avtalsfrågor ligger dessutom inte inom mitt ansvarsområde som FVI/Flygtaktisk chef. Jag vill dock reflektera över en del av de frågor som aktualiserats i det inkomna brevet. Utgångspunkten för reflektionen är enkel och utgår från mina egna erfarenheter.

Ansvar som Flygtaktisk chef innebär ett ansvar för personalen som är insatt inom luftstridskrafterna. Jag tar det ansvaret på mycket stort allvar. Den tid jag haft det ansvaret har lärt mig att det är viktigt att ha en genomtänkt linje i svåra frågor. Inte minst det senaste årets händelser har visat att omgivningens fokus och synsätt snabbt kan ändras allt eftersom nya ärenden blir aktuella. De risker som alltid är förknippat med insatsverksamhet och flygverksamhet kräver genomtänkta handlingslinjer och långsiktighet.

I mina reflektioner över det insända brevets innehåll kommer jag att både stödja respektive ta avstånd från resonemang i brevet. Jag tror att det är viktigt att båda delarna kommer fram eftersom förtroende grundas på öppenhet och ömsesidig förståelse.

Jag vill börja med att bekräfta den oro som finns bland personalen, civila som militära, för att internationell arbetsskyldighet innebär en förändring. Alla förändringar ställer ett antal frågor om framtiden.

Min syn på frågan om internationell arbetsskyldighet som *chef* har jag delvis beskrivit i tidigare nyhetsbrev men jag tar upp det igen i ett detta sammanhang. Jag tror att jag var först med att för två år sedan i FML lyfta frågan att vi som chefer skulle föregå med gott exempel genom att skriva om våra avtal. Det är helt självklart för mig att cheferna måste bestämma sig först i en sådan fråga. Det gjorde FM chefer för ett år sedan. Vi kommer nu att skriva på detta igen p.g.a. formalia.

Mitt eget ställningstagande till att skriva om mitt avtal har två relativt enkla utgångspunkter. Den första är utifrån mig själv som *arbetstagar* och grundar sig på att en ny lag kommer att träda ikraft vid årsskiftet (en kunskap som tyvärr inte är tillräckligt spridd). Det innebär att FM behöver skriva om anställningsavtalen med medarbetarna eftersom utlandsstyrkan försvinner. Den andra utgångspunkten är från ett perspektiv som *chef* och utgår från att våra yngre medarbetare har internationell arbetsskyldighet i sitt anställningsavtal. Det är främmande för mig att inte ha samma förutsättningar avseende arbetsskyldighet som underställda medarbetare längst ute i verksamheten. Det kopplar jag till mitt ansvar som Flygtaktisk chef. Egentligen kan frågan stanna vid dessa två utgångspunkter men det mjuka perspektivet på frågan har fler dimensioner än så.

När jag för ett år sedan satt i *arbetstagarrollen* och skrev om mitt eget anställningskontrakt funderade jag på vilka förändringar det innebar för mig. Jag kom fram till att jag tyckte att internationell tjänst var en del av FM transformation de senaste tio åren. Det har varit en lång resa sedan det "Kalla krig" som vi äldre alla har varit med om. Den har hetat lite olika namn genom åren "strategisk time-out", "interoperabilitet", internationella övningar och "Nato-standard" mm mm. Nu har vi gjort mycket av den internationella transformationen men har kvar förändringen över till ett anställt försvar. Obligatoriet är en del av denna transformation. Det är självklart att de internationella befattningar jag kan komma ifråga för, generellt inte innebär de risker som andra personalgrupper kan utsättas för. Risken för en person på min nivå återfinns troligen inom området indirekta risker. Exempel är attentat mot ledarskikt eller motsvarande samt de risker som alla i ett insatsområde utsätts för under förflyttningar. Nackdelarna för mig i min bedömning var att jag kunde komma ifråga för en mission på ett år i sträck eftersom de flesta chefsmissioner ligger på längre tidsintervaller. Det som jag dock tyckte var den största påverkan var inte risker och bortavaro utan miljön inne på en camp. Jag är en person som uppskattar när ingen dag är den andra lik. 6 månader inom en camp på 200x300 meter är inte högst på min önskelista. Beträffande förmåner och eventuella förändringar av dessa reflekterade jag inte så mycket över eftersom nuvarande avtal gäller tills ett nytt är påskrivet.

Jag reflekterade över internationell tjänst i perspektivet tjänst vid ett krig under "Kalla kriget". De utsikter som stod framför mig som flygförare vid ett krig var en relativt stor sannolikhet att omkomma eller tillfångatas av motståndaren. Utgången av konflikten kunde ha blivit att mitt land ockuperades och statsskicket förändrades. När jag i förra veckan kom hem efter mitt besök i Afghanistan reflekterade jag över vad skönt det var att jag kunde lämna området där konflikten var. Våra Afghanska vänner har inte samma möjlighet.

Frågorna ovan tyckte jag var viktigast och en befarad leda inne på en camp såg jag som det besvärligaste att komma över. I min sammanlagda bedömning som *arbetstagar* kom jag fram till att de uppoffringar en omskrivning av anställningsavtalet innebär var acceptabla, och väsentligt lägre än vad ett krig i Sverige

skulle innebära. Ni står nu alla inför att fatta samma beslut och det måste Ni alla göra utifrån Era egna utgångspunkter.

I det inkomna brevet finns det en sammanblandning mellan flera frågor. Omskrivningen av anställningsavtalet gäller all personal medan omförhandling av t ex ALFF-avtalet bara berör en del av personalen. Mina reflektioner över ALFF-avtalet är att vi aldrig under efterkrigstiden har haft en sådan kompetensnivå inom flygförarsektorn som vi har idag. Orsaken bedömer jag som en kombination av ALFF-avtalet och arbetsmarknaden. Jag ser en liknande bild angående kompetens inom teknikerområdet som i princip följt samma cykler av personalfluktuationer som flygförarområdet. Inom ledningsområdet har personalörligheten delvis följt andra mönster och idag är det en av våra bristområden.

Jag har erfarenhet av ett antal konjunkturcykler i samhället. Den nuvarande kompetensnivån och stabiliteten inom flygförarområdet gör att jag tycker att den avtalsstruktur vi har är bra. Jag vill dock bekräfta att jag tycker att ALFF-avtalet behövt förhandlas en tid. Bl a tycker jag avtalet bör ha fler ingredienser av incitament vid större ansvar. Jag har frågat och fått besked om att processen avseende ALFF-avtalet går vidare.

I brevet finns också en sammanblandning mellan avtalsförhandlingar och flygsäkerhet. Flygverksamheten i FM har sedan den första flygningen för 100 år sedan tagit många liv, alldeles för många. Vi har alla någon kamrat som inte är med oss längre. Respekt för dessa och den saknad vi känner. Många av de olyckor där kamrater omkommit hade tjänat på en bättre flygsäkerhet. Andra regler, bättre materiel och rutiner hade sparat många liv. Kort sagt begreppet flygsäkerhet passar in. I våra professioner som flygförare, för den delen alla som arbetar med flygverksamhet, kräver att vi kan skilja på de situationer som innebär flygsäkerhet och andra situationer. Min uppfattning är att det är mycket av vad ett liv inom flygverksamheten, på marken och i luften, handlar om: -Att skilja på vad som verkligen är farligt och vad som inte är det.

Jag har själv 28 år i flygtjänst och samtidigt levt ett liv som inneburit att jag ett antal gånger har fått ifrågasätta mina livsval, välja om och gå vidare. Jag betraktar mig dock som en "medelsvensson" avseende de svårigheter en människa har i ett liv. Det i viss mån unika är flygtjänsten under vägen genom livet. Här uppfattar jag att ett flygarliv innebär en arbetsmiljö med snabba ställningstaganden under korta tidsförlopp och med risk för stora konsekvenser, samtidigt med privatlivets vedermödor.

Min väg framåt i detta gränsland mellan arbete och privatliv har haft en enkel utgångspunkt. Jag har aldrig, trots att jag är en dagdrömmare, tillåtit mig att vara på olika ställen mentalt och fysiskt när jag genomfört flygtjänsten. Under de vedermödor jag haft har jag hela tiden skilt på mitt professionella arbete både som flygförare och som chef. Jag anser helt enkelt att Försvarmakten har tagit ut mig för att göra just det: - Genomföra ett svårt jobb samtidigt som man lever ett vanligt liv. En situation som jag faktiskt njuter av varje dag, att ha ett arbete som folk är intresserade av. Den i brevet beskrivna sammanblandningen mellan avtalsförhandlingar och omreglering av anställningsavtal, å ena sidan, och flygsäkerhet, å andra sidan, känner jag därför inte igen från mitt eget liv som flygförare. Min uppfattning avseende begreppet flygsäkerhet är att det ska användas med stor restriktivitet.

Tyvärr används dock begreppet flygsäkerhet ibland i fel sammanhang. Detta gäller både bland initierade och oinitierade personer. Det är kontraproduktivt när begreppet flygsäkerhet används i miljöer där det inte hör hemma. Jag reagerar och utbildar dagligen oinitierade och initierade i min omgivning i detta. Risker med sammanblandningen är att flygsäkerhetens betydelse decimeras så att det inte tas på allvar. Om detta sker har vi ett flygsäkerhetsproblem. Det är allas vår uppgift som arbetar med flygtjänst (tekniker, flygstridsledare, flygförare, m fl m fl) att avgöra gränsen mellan vad som är flygsäkerhet och vad som inte är det. Det är också vår uppgift att utbilda vår omgivning i detta. En sammanblandning mellan avtalsfrågor och flygsäkerhetens innersta kärna är inget bra exempel på att utbilda omvärlden i vad flygsäkerhet är.

Jag vill avsluta med att bekräfta att de produktionsförutsättningar som nämns i brevet avseende utbildning av flygförare inte har varit bra de senaste åren. Orsaken till detta har varit olika allt från politiska styrningar, omprioriteringar, överambition i planeringen mm mm. Oavsett orsak är det ingen som medvetet orsakat dessa kast i produktionsförutsättningarna. Jag vill i sammanhanget lyfta fram att liknande

förändringar har skett för i stort alla utbildningslinjer. Det val som FM gjort har under dessa ansträngda år har i stort utgått från principen minsta möjliga skada på hela bredden. Alternativet hade varit att stänga vissa kompetensområden helt. Det fanns inte i FM mandat från statsmakterna att göra så.

Äntligen Flygvapenövning

Ni vet naturligtvis alla att vi genomfört en flygvapenövning under den gångna veckan. Det brukar alltid vara så efter en övning att alla ska få lite beröm och den som är chef är allra nöjdast. Den här övningen skiljer sig på det sättet att alla ska få *mycket* beröm. Jag tycker övningen var en succé. Den anda och inställning till att få öva kärnverksamheten som jag har fått se över hela linjen tycker jag har varit enastående. Vi har övat en insats med flygstridskrafter mitt i en transformation där inte allt är klart. Det har gjorts på ett mycket bra sätt. Jag vill gratulera Er alla till vad ni lyckades med. Under övningen stod jag på Hagshultsbasen tillsammans med C PROD och riksdagsledamoten Karin Enström. Vi fick se en handfull tekniker från F 17 med 5 flygplan som skickade iväg en rote upp i luften från kallstart efter ett hemligt antal minuter. Jag reflekterade över hur många länder det kan vara som egentligen klarar av det med den volymen personal som vi har. Övningen var en stor injektion av energi in i vår förmågeutveckling och en lagutveckling för luftstridskrafterna.

I denna eufori och stolthet efter övningen ska vi inte glömma vår professionalism under analysen av resultatet. Vi övade inte med alla funktioner, vilket hade gett fler friktioner. Det är denna resultatet av denna analys som ska göra att vi kan driva förändringen framåt så att IO 2014 blir så bra som möjligt.

Jag reste mycket under övningen för att se hur det var ute på förbanden. Hagshult, Såtenäs, Bålsta, Kalmar och Visby innefattade resplanen. Självklar fick jag med mig många intryck och förmedlar här lite anekdoter och detaljer från övningen från mitt perspektiv.

Jag uppfattar det som mycket bra att F 7 ledde övningen genom C F 7. Dels gjorde de det bra men dessutom fick vi med F 7 i övningsvärlden och därmed insatsfamiljen på 39-sidan. Detsamma gäller Flygskolan som var med och gick mål från Visby.

FTS ACC och AOC gjorde ett mycket bra arbete och det var trevligt att se chefen A 3 gå omkring nöjd i korridorerna under övningen. Bl a tittade vi på några förenklade rutiner kopplade till framtagning av ATO. Det var mycket bra att vi hade en REKO-lösning från STRIC inne i AOC. Det är en del av att täcka det s k "förmågeglappet" på ledningssidan. Bra att det var med i övningen. Bra jobbat från er som såg till att det kom på plats och fungerade.

Övningen gav mycket energi in i organisationen och det var nog tydligast i Bålsta. Det har inte varit, och är inte, utan utmaningar inom ledningsområdet. Därför var det särskilt trevligt att se den anda av att göra ett bra jobb som fanns bland personalen i Bålsta. Ögonen lös av vilja att utveckla. Härligt. Ett citat från en mera erfaren medarbetare i verksamheten tyder dock på att det var ett tag sedan vi övade: "F-n grabbarna har tappat känslan". (Av uttrycket förstår jag att åtminstone "tjejerna" hade kvar känslan). Själv insåg jag att jag behöver jag lära mig mer grundfakta om våra radarstationer.

En mycket positiv bild av övningen var den som lokala media förmedlade om övningen. Det är sällan vi får så mycket bra "press" om FM som vi fick den gångna veckan.

Ja, det får nog vara allt för nu.

Flygarhälsningar

Anders Silwer
FVI