

BFO, NOF, NTL, Parat forsvar  
Representert v/Kjevikkfakta  
Serviceboks 632  
4606 Kristiansand

Kjevik, 2019-11-04

Utenriks- og forsvarskomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 Oslo

### **Flyteknikerutdanningen i Luftforsvaret står overfor en systemkollaps som en funksjon av innretningen i Prop. 151S 2015-2016 Kap. 6.1.4.**

#### **Prop. 151S 2015-2016 (LTP2016) tar flyteknikerutdanning i feil retning.**

Fram til LTP2016 så har Luftforsvarets skolesenter Kjevik vært en utdannings-bærebjelke for Luftforsvaret. Etter at Stortinget gav sin tilslutning til innretningen i LTP2016, så er utdanning gitt rammer som gjør det meget vanskelig å utdanne de flyteknikerne som Luftforsvaret trenger.

Oppstyking av Luftforsvarets tekniske skole forhindrer effektiv ressursutnyttelse og svekker robustheten. Kutt i incentivordninger og skiftende lønnsmodeller oppleves negativt. Dette bidrar ikke til å beholde personellet eller å få tilført nytt når Kjevik er rød. Vakansegraden på teknisk skole stiger forbi 30% innen utgangen av 2019 og vil øke fram mot sommeren. Frustrasjonen stiger og stimulerer til ytterligere tilfeldig avgang.

#### **Flyteknikerutdanning – før og nå.**

Det årlige utdanningsbehovet til Luftforsvarets flytekniske bransje har lenge ligget i størrelsesorden 40-50 og fram til LTP2016 ble det utdannet 100% av dette behovet.

Etter LTP2016 er utdanningsbehovet beregnet til minst 40. For perioden 2017-19 har henholdsvis 2, 10 og 20 påbegynt førstegangstjeneste som flyfaglærling i henhold til den nye innretningen. På bare 3 år har etterslepet i mangelen på flyteknikere økt med 88 personer, fordi det kun er utdannet 25% av minimumsbehovet.

Flytryggingsinspektørens rapport for første tertial 2019 anbefaler evaluering av ny innretning.

Over 20-30 år har Luftforsvaret opparbeidet seg en forskyvning mot eldre flyteknikere og har nå en aldersbetinget avgang som er 4 ganger større enn det som ville vært normalt. Dette kommer i en periode med parallell drift av systemer under inn- og utfasing.

European Military Airworthiness Requirements (EMAR) implementeres som en felles standard for nasjonene i Europa. Nasjoner som ikke følger EMAR kan bli stående utenfor. EMAR vil prege Luftforsvarets flyteknikerutdanning, vedlikehold og logistikk.

Norge har innført EMAR for søk- og redningshelikopteret AW101. På sikt skal EMAR også innføres for kampflyet F-35, fregatt- og kystvakt helikopteret NH90, transportflyet C-130J og maritimt patruljefly P-8A.

Sivile flyfag studenter trenger en militær EMAR påbygning på rundt 15 uker før de kan gå typeutdanning. EMAR utdanning trenger praksis på fly og militære utstyrskomponenter. Luftforsvarets skolesenter er blant de fremste på EMAR utdanning i Europa. Det er vanskelig å identifisere hvem som nasjonalt kan levere militær EMAR påbygning utenfor Luftforsvaret.

### Er tjenesteutsetting en del av løsningen?

Luftforsvaret klarer ikke å rekruttere tilstrekkelig kvantitet og nødvendig kvalitet fra de sivile flyfagskolene. Hvis situasjonen betraktes som et rent kvantitetsproblem, så kan det kanskje fremstå som en mulighet å stimulere frem flere sivile aktører hvor Luftforsvaret kan tjenesteutsette flyteknisk grunnutdanning. Dette vil nødvendigvis ikke gi gevinst uten å påse at Luftforsvaret kan ivareta tilstrekkelig antall lærlinger og at det er tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre militær EMAR påbygning.

Det kan kanskje også fremstå som mulig å tjenesteutsette typeutdanning, men det faktum at Luftforsvarets skolesenter bidrar til å utdanne industrien kompliserer bildet. Vi har også utdannet mange av flyteknikerne, som etter at de ikke ble gitt tilbud om tilsetning i Luftforsvaret, nå vedlikeholder NH90 igjennom innleie.

Tidligere utredninger har påpekt at tjenesteutsatt utdanning er dyrere enn intern, den har kvalitetsproblemer og har dårlig tilgjengelighet. Dette er erfart med utdanning til C-130J, hvor man etter mer enn 10 år med forsøk på å finne relevant utdanning nasjonalt og globalt, nå velger å starte utdanning på Kjevik.

Militære tekniske instruktører er styrkedisponert ved operative avdelinger. Således kan den operative evnen økes raskt, dersom situasjonen krever dette. Dette er ikke mulig med innleid personell eller hvis oppgaver er tjenesteutsatt.

### Status Luftforsvarets skolesenter Værnes.

Eiendom, bygg og anlegg (EBA) på Værnes garnison har dårligere kvalitet og lavere tilgjengelig relevant kvantitet enn LTP2016 la til grunn. For eksempel så er ikke hangarene egnet til flyteknikerutdanning. United States Marine Corps (USMC) forbruker EBA kapasitet som Luftforsvarets skolesenter trenger til sin etablering.

Aktivitet som er relevant for mottak av alliert støtte og dermed hører hjemme på Værnes garnison, som eksempel FLO Forsyningsavdeling Trøndelag, ble utelatt i LTP2016.

Luftforsvarets spesialist skole (LSS) er en ny skole som ikke var beskrevet i LTP2016. LSS ble etablert på Kjevik i 2018, for å ivareta militærfaglig utdanning til gradsnivået OR 2-4. LSS er blitt en stor skole med økende utdanningsoppdrag. Innen 2025 må også LSS flyttes til Værnes garnison.

### En framtidig aktivitets- og personelløkning møtes ikke med å bygge ned skoler som har vist at de skalerer med utdanningsbehovene.

En videreføring av skolesentermodellen løfter utdanningsoppgavene bort fra de operative basene, slik at de kan fokusere på operasjoner.

Skolesenteret på Kjevik har igjennom mer enn 70 år vist at de leverer riktig kvalitet og tilstrekkelig kvantitet. Dette er anerkjent i sentralt utredningsarbeid i april 2015: «*Dersom det vektlegges lave investeringskostnader, en spisset base mot utdanning og lav risiko for kompetansetap, er Kjevik det klart beste alternativet.*»

Teori og praksis på Kjevik og eventuell praksis ved flybase, er en modell som tidligere har gitt gode resultater og passer godt med den økende bruken av syntetiske treningsmiljø. Det er lite flyteknikerutdanning på operative F-35 og det er ikke anskaffet egne fly til formålet. Flyteknikere får ikke behandle operative fly før de er ferdig utdannet og autorisert. Et fly som håndteres av uautorisert personell er ikke tilgjengelig for operasjoner, kan lettere påføres skade og kan måtte gjennomgå en langvarig kostbar tilbakeføring til operativ status.

Det er foreløpig gjort få investeringer på Værnes garnison for å ta i mot Luftforsvarets skolesenter og skolesenterets tyngdepunkt er fremdeles på Kjevik. Fortsatt lokalisering på Kjevik behøver ikke drive vesentlig økte kostnader til drift, fordi husleie er lik uansett byggaldre og lokalisering. Kjevik har en godt vedlikeholdt EBA, som er tilpasset aktivitetene og som dermed reduserer behovet for nyinvesteringer.

Fortsatt drift på Kjevik frigjør EBA på Værnes garnison til landmaktsformål.

På Kjevik eier Forsvaret 690 mål. Grensene mot nabo Avinor er avklart. Dette gir rom for å ta i mot økt aktivitet hvis Luftforsvaret har behov.

En stor utfordring er å korrigere den negative trenden med instruktører og annet skolepersonell som slutter tilfeldig og dermed svekker Luftforsvaret. T-35 ansatte må motiveres til stå til fylte 35 og helst motiveres til å konvertere til T-60. T-60 ansatte må motiveres til å stå til fylte 60. Det bør vurderes tiltak for å forlenge ståtiden.

Hvis det er et mål at Luftforsvaret opprettholder sin evne til å regenerere teknisk kompetanse, så må innretningen i Prop 151S 2015-2016 Kap. 6.1.4 revurderes.

#### [Blir Luftforsvarets eget utdanningssystem bygget ned for å styrke norsk forsvarsindustri?](#)

Vi håper det har kommet klart frem, at vi er bekymret for utdanningen av (fly)teknikere i Luftforsvaret og for vår egen fremtid. Vi ser at det som er bygget opp over mer enn 70 år og som fungerte som det skulle fram til Prop. 151S 2015-2016, nå systematisk reduseres til noe som snart ikke vil fungere. Vi blir gradvis avhengig av eksterne utdanningstjenester, fra et marked som tilsynelatende har lite å by på.

Er det slik at regjeringen, med tilslutning fra Stortinget, bygger ned Luftforsvarets eget utdanningssystem for å styrke norsk (forsvars)industri og tjenesteytende sektor?

BFO Kjevik

NOF Kjevik

NTL Kjevik

Parat forsvar Kjevik