

---

# Orientering til forsvarsminister Frank Bakke-Jensen

---

Luftforsvarets skolesenter Kjevik 2019-11-04

BFO NOF PEFO NTL

Kjevikfakta v/Kaptein Erik Qvam



KJEVIKFAKTA.NO , POST@KJEVIKFAKTA.NO

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

---

- Takk til forsvarsministeren for at han vil høre vår erfaring med effektene av LTP2016.
- Vi vil senere gi samme informasjon til UFK.
- Luftforsvarets skolesenter Kjevik har vært en bærebjelke for utdanning i Luftforsvaret.
- Som en funksjon av LTP2016 står teknisk utdanning i Luftforsvaret nå overfor en systemkollaps.

Luftforsvaret er godt i gang med å innrettet (fly)teknisk utdanning i samsvar med Prop. 151S 2015-2016 Kap. 6.1.4 (LTP2016). Vi takker forsvarsministeren for at han ønsker å besøke Kjevik og høre de ansattes syn på hvordan vi opplever effektene av LTP2016. Orienteringen gis av Kjevikfakta, som er informasjonstiltaket til de lokale fagforeningene på Kjevik. Vi har jobbet politisk med ugradert faktabasert informasjon. Orienteringen vi nå skal gi omhandler hovedsakelig flyteknikerutdanning av militært personell.

Denne orienteringen vil etterpå bli brukt som utgangspunkt for et brev til Utenriks- og forsvarskomiteen (UFK), slik at også de får en oppdatert status på flyteknikerutdanning i Luftforsvaret.

Fram til LTP2016 så har Luftforsvarets skolesenter Kjevik vært en utdannings-bærebjelke for Luftforsvaret. Skolesenteret har, i samsvar med det til enhver tid gjeldende utdanningsbehovet, tilført Luftforsvaret tilstrekkelig mengde (fly)teknikere, med riktig kvalitet.

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.

Rekrutteringsgrunnlaget er blitt avgrenset og de operative basene får økt utdanningsbelastning som følge av den nye innretningen.

Oppstyking av Luftforsvarets tekniske skole tar vekk matriseorganiseringen, slik at vi ikke lenger kan spare ressurser ved å bruke en instruktør på tvers av grunnutdanning og forskjellige typeutdanninger. Matriseorganiseringen gjør det også mulig å effektivt møte endringer, som tilfeldig instruktøravgang, ved å omdisponere instruktører med lavere belastning. Med ny innretning, desentralisert til flybase, vil den omdisponerte sannsynligvis bli en flytekniker tatt ut fra operativ produksjon.

Kutt i incentivordningene, som bortfallet av skoletillegget, oppleves negativt. Også stadig skiftende lønnsmodeller slår urettferdig ut, ved at nyutdannede flyteknikere nå får mer i startlønn enn unge instruktører med mange år lønnsansiennitet. Slike forhold bidrar ikke til å beholde personellet eller å få tilført nytt personell med relevant erfaring 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

---

- Innretningene vi hadde frem til LTP2016 produserte 100% av Luftforsvarets behov.
- Innretningen vi har fått med LTP2016 produserer under 50% av Luftforsvarets behov.
- Flytryggingsinspektørens rapport for første tertial 2019 anbefaler evaluering av ny innretning.
- De som er utdannet må også tilsettes for at det skal få innvirkning på bemanningen.
- LTP2016 tar ikke hensyn til fellesstandarden EMAR som nå implementeres i Europa.

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.

Fram til 1997 ble det årlig grunn- og typeutdannet minst 48 flyteknikere på egen fagskole på Kjevik.

Etter 1997 var fagskolen avviklet og erstattet av en teknisk grunnpakke. Mellom 1998-2005 varierte utdanningsbehovet og det ble i perioden utdannet i snitt 39 flyteknikere årlig.

Mellom 2006-2016 var grunnutdanningen basert på den sivile fellesstandarden European Union Aviation Safety Agency (EASA) og skulle ivaretas av de sivile flyfagskolene. Disse tilførte knapt 24 studenter årlig, så derfor måtte Luftforsvarets skolesenter opprette en helt nødvendig intern EASA grunnutdanning av ytterligere 24 flyteknikere for å kunne utdanne opp til 48 flyteknikere.

Den interne EASA baserte grunnutdanning mellom 2006-2016 var en suksess, fordi den gav førstegangstjeneste, befalsutdanning og EASA grunnutdanning i et komprimert utdanningsløp. Studentene var grundig selektert via Forsvarets opptak og seleksjon (FOS). Dette sikret høyt motivert studenter som tilfredsstilte forsvarrets strenge krav til blant annet fysikk, helse og allment evnenivå.

I 2016 gav Stortinget sin tilslutning til en innretning, som medfører at studenter som har gjennomført sivil EASA basert flyteknisk grunnutdanning, gjennomfører en kombinert førstegangstjeneste og læretid på en flybase, med påfølgende EMAR basert påbygging og typeutdanning på samme base. 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. For 2020 er det en ambisjon å selektere inn 30, men basert på erfaringer så vil vi kun klare 15-20. På bare 3 år har etterslepet i mangelen på flyteknikere økt med 88 personer, fordi det kun er utdannet 25% av minimumsbehovet.

Den nye innretningen gir utfordringer i mange ledd: (a) Et tilstrekkelig antall studenter må selekteres til førstegangstjenesten etter fullført sivil flyfagskole. (b) Førstegangstjenesten kombineres med praksis som flyfaglærling. (c) Hvis studenten har eksamensresultater med 40% bestått, som er kravet på de sivile flyfagskolene, så må studenten under læretiden selv heve resultatet til Luftforsvarets krav på 75% bestått (flere av de som selekteres inn har heller ikke bestått 40%). (d) Personellet på flybasene må ha tilstrekkelig kapasitet til å ivareta nok lærlinger (det har vært kommunisert at det ikke er tilstrekkelig kapasitet). (e)

Studenter med fullført førstegangstjeneste/læretid og eksamensnivå på 75% bestått tilbys tilsetning som OR 2 med EMAR påbygning og typeutdanning. (f) Det er opp til studenten å akseptere tilbudet.

Desentralisert utdanning er kjernen i den nye innretningen. Dette har vært forsøkt på Rygge på 80-tallet ved innføringen av F-16, men dette utdanningskonseptet kollapset etter omlag 5 år. Skolesenteret på Kjevik overtok utdanningen og har ivaretatt utdanningsoppdraget fram til nå. Ved den desentraliserte F-35 utdanningen på Ørland, kan man se noen utviklingstrekk som ligner de på Rygge.

Å opprettholde eller styrke bemanningen er i stor grad styrt av forhold som ligger utenfor selve utdanningen. I tillegg til å rekruttere tilstrekkelig til utdanning, så må man beholde de ansatte man allerede har og tilsette de nyutdannede man trenger.

Ikke alle flyteknikere har blitt tilbudt fast stilling etter endt plikttjeneste fordi det har manglet lønns-/stillingsrammer. Noen år har utdanningsbehovet blitt redusert av samme grunn. Fordi dette har pågått over 20-30 år, så har Luftforsvaret nå en skjevfordeling av aldersgruppene, med en forskyvning mot eldre flyteknikere. Konsekvensen er at Luftforsvaret nå opplever 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.

Europa er på vei inn i en langvarig periode med et underskudd på 100-200.000 flyteknikere. Situasjonen skaper stor etterspørsel etter både nyutdannede og erfarne flyteknikere. I Norge vil dette øke etterspørselen etter de omlag 120 som hvert år utdannes fra de sivile flyfagskolene.

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.

EMAR er en militær parallell til European Union Aviation Safety Agency (EASA), som alle Europeiske flyselskap må operere etter.

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.

Studenter med EASA grunnutdanning trenger en militær påbygning på omtrent 15 uker, før de kan begynne på 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 riktig vei å gå?

---

- Grunnutdanning er nå tjenesteutsatt uten suksess.
- Typeutdanning kan bli krevende å tjenesteutsette.
- Tjenesteutsetting kan minske den operative evnen.

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, herunder på F-35, 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 i krise eller krig, samt ved internasjonale operasjoner. Dette er ikke mulig med innleid personell eller hvis oppgaver er tjenesteutsatt.

## Status Luftforsvarets skolesenter Værnes

---

- Kvalitet/kvantitet på EBA avviker fra forutsetningene i LTP2016.
- LTP2016 utelot relevant aktivitet som bør være på Værnes garnison.
- LSS er ikke ivaretatt i LTP2016.

Tilgjengelig 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 rekruttutdanning, fagspesialisering vakthold og sikring, idrettssoldat, ledende flysoldat, samt grunnleggende- og videregående grenader- og konstabelutdanning. 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

---

- Skolesentermodellen har gitt og kan fortsatt gi et godt bidrag til Luftforsvarets operative evne.
- En videreføring av skolesenteret på Kjevik kan gi økonomisk gevinst.
- Skolesenteret på Kjevik har kapasitet til å ta i mot økt aktivitet.
- Personellet på skolene må ivaretas bedre enn i dag.
- Vår anbefaling: Revurder Prop. 151S 2015-2016 Kap. 6.1.4.

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 i tråd med Luftforsvarets behov. 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. Modellen passer særs godt med den økende bruken av praksis i syntetiske treningsmiljø, som reduserer behovet for praksis på fysisk materiell.

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. Skolesenteret er fremdeles lokalisert på Kjevik med ledelse, Luftforsvarets tekniske skole (LTSK), Luftforsvarets spesialist skole (LSS), samt Avdeling for teknologi og læring (ATL). ATL er en virksomhetskritisk avdeling, som i tillegg til å understøtter skolene innen tradisjonell og teknologibasert opplæring, også har sin egen kursportefølje.

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. Hvis en skolehangar senere må bygges på en annen lokasjon enn Kjevik så vil kostnadene, relatert til andre nybyggede hangarer, være i størrelsesorden +500 MNOK.

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 uavhengig av innretting, er å korrigere den negative trenden med instruktører og annet skolepersonell som slutter og dermed svekker Luftforsvarets evne til å produsere nytt personell. 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 å utdanne dyktige flyteknikere til Luftforsvaret, så bør de dyktigste flyteknikerne rekrutteres til utdanningstjeneste. Dette er mulig å få til hvis instruktører avlønnes høyere enn teknikere i operativ tjeneste. En slik modell kan gi konkurranse om å være instruktør og dermed gi Luftforsvaret mulighet til å velge de beste.

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.



## Spørsmål?

---

- Blir Luftforsvarets eget utdanningssystem bygget ned for å styrke norsk forsvarsindustri?

Vi ansatte vil gjerne stille det første spørsmålet.

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?