



Flygutbildning

1. UTBILDNINGSSTÖD EXPORT STRIDSFLYG	2
1.1. BAKGRUND	2
1.2. UTVECKLAD UTBILDNINGSGRUPP JAS 39	2
1.2.1. <i>Koncept</i>	2
1.2.2. <i>Kostnadsberäkning</i>	3
1.2.3. <i>Försörjningslösning</i>	3
1.2.4. <i>Tidsplan</i>	4
2. NYTT FLYGUTBILDNINGSSYSTEM.....	4
2.1. INLEDNING.....	4
2.2. FÖRSVARSMAKTENS PLANERING	4
2.3. BAKGRUND	4
2.4. DAGENS OCH FRAMTIDA FLYGUTBILDNINGSSYSTEM	5
2.5. ORGANISATION OCH EKONOMI	6

1. Utbildningsstöd export stridsflyg

1.1. Bakgrund

Regeringen föreslog i den försvarspolitiska inriktningen för 2016-2020 att flygstridskrafterna bör organiseras med utgångspunkt i befintligt bestånd av JAS 39 C/D. Samtidigt beslutades att Försvarets organisation ska omfatta sex stridsflygdivisioner mot tidigare fyra. Detta medför att de resurser som tidigare använts för nationell och internationell utbildning på JAS 39 C/D vid F7, Såtenäs, från år 2016 kommer vara stridsflygdivisioner med tillhörande krav på förmåga enligt krigsförbandsspecifikation.

Vidare angav regeringen att utbildningsorganisationen för JAS 39 bör vara dimensionerad för svenska behov men även kunna omhänderta behoven med anledning av ingångna exportåtaganden. Därutöver föreslog regeringen att under förutsättning att full kostnadstäckning uppnås och att den flygoperativa förmågan upprätthålls kan utbildningsorganisationen utökas till att även kunna omfatta ytterligare exportåtaganden.

Mot bakgrund av ovan har Försvarets materielverk utarbetat ett förslag på hur en utökning av organisationen skulle kunna utformas. Förslaget bygger på koncept, kostnadsuppskattning och försörjningslösning.

1.2. Utvecklad utbildningsorganisation JAS 39

1.2.1. Koncept

För att dimensionera förslaget har ett scenario med upp till tre nya exportåtaganden använts. Utbildningen avser bara JAS 39 C/D. Försvarets materielverk kan för närvarande inte bedöma förmågan att utbilda exportkunder på JAS 39 E.

Det scenario som nyttjats för utvecklingen av konceptet består av två nivåer. Den första nivån motsvarar två nya exportkunder och den andra nivån ytterligare en ny exportkund.

Det utbildningsbehov som ansatts för en exportkund är grundläggande utbildningsnivå. Med detta avses att exportkunden får grundläggande förmåga upp till taktisk nivå. Omfattningen per exportkund antas vara utbildning av åtta piloter och 20 tekniker i ett inledande skede för att sedan kunna utbilda kontinuerligt med lägre numerär.

I det valda scenariot är exportkunderna tidseparerade för att undvika att två exportkunder samtidigt bedriver inledande utbildning. Detta innebär att exportkunderna måste tidsepareras med två år för att inte påverka den svenska operativa förmågan negativt. De trånga sektorerna återfinns främst i den tekniska utbildningen, flygtidsproduktionen och antalet tillgängliga flygplan.

För att möta exportutbildningsbehovet krävs resurspåfyllnad avseende personal och materiel. Försvarets materielverk har idag inte utrymme i beslutad organisation för dessa resurser. Därför behöver organisationen utökas i en fast och en rörlig del.

Den fasta delen består främst av personal och materiel. Det är nödvändigt att den fasta delen finns över tiden även då det inte finns några exportkunder. Om inte kommer det att generera en mycket längre förvarningstid innan ett stöd som möter scenariot kan påbörjas. Den fasta delen kan ej genomföra exportåtagande. Den rörliga delen är avsedd att hantera utbildningsbehovet för tillkommande exportkunder.

De resurser som byggs upp i den fasta delen kan nyttjas för att stödja Försvarmakten under tiden de inte är ianspråktaga för exportutbildning. Rutinerna för detta hanteras inom ramen för av Försvarets materielverk framtagen försörjningslösning.

1.2.2. Kostnadsberäkning

Den fasta delen omfattar 300 flygtimmar och 27 årsarbetskrafter. Maximalt för den rörliga delen, där den fasta delen ingår, omfattar 1 100 flygtimmar och 48 årsarbetskrafter. I flygtimpriset ingår underhåll, drift och materielavskrivningar.

1.2.3. Försörjningslösning

Försvarets materielverks förslag till försörjningslösning¹ byggs upp av leveranser/resurser både inom Försvarmakten, inom industrin och kanske också med bidrag från andra Gripenoperatörer. Specifikt för försörjningslösningen för exportutbildningen är att inga nya tjänster med nytt innehåll skapas utan tjänsterna produceras idag av Försvarmakten för ingångna exportåtaganden. Skillnaden är att tjänsterna för tillkommande exportåtaganden inte kan produceras inom ramen för Försvarmaktens organisation utan resurser och tjänsteleverantörer måste tillföras.

Principen för en försörjningslösning avseende utbildning av piloter och teknisk personal:

- Försörjningslösningen knyter, med olika avtal, till sig alla de tjänster som är nödvändiga för att kunna genomföra utbildning av piloter och tekniker i den omfattning som är nödvändig för att kunna möta det utbildningsbehov som kan rymmas inom en flygtidsproduktion av maximalt 1 100 flygtimmar.
- Försvarets materielverk håller samman och avtalar försörjningslösningen med alla ingående leverantörer. Försörjningslösningen är en samverkansmodell baserad på ett antal avtalade tjänster mellan Försvarets materielverk och Försvarmakten, industrin och andra Gripenoperatörer.
- För att försörjningslösning ska kunna verka krävs att vissa tjänster är i drift även om ingen exportutbildning pågår. Dessa tjänster utgör den fasta delen som måste finnas på plats och kontinuerligt bedriva verksamhet för att upprätthålla roll, funktion och kompetens. Resurserna tar lång tid att utbilda och göras tillgängliga. Exempel är flyg- och simulatorinstruktörer samt flygtekniker.

¹ Försörjningslösning kan stödja en eller flera tekniska system alternativt en eller flera förnödenhetstyper. Försörjningslösning kräver förnödenhetstyper och/eller tjänster för att tillhandahålla och underhålla tekniska system. Försörjningslösning är de metoder som används för tekniska system eller förnödenhetstyper under hela livcykeln i syfte att tillhandahålla rätt materiell tillgänglighet till rätt kostnad.

- Saab AB får bekosta den fasta delen när den inte kan finansieras via ett kundavtal. Kundfinansieringen kan komma både via en affär där Saab står som huvudleverantör eller där staten står som huvudleverantör. Därmed står Saab för den ekonomiska risken.
- Den rörliga delen som behövs för att klara ett kundåtagande levereras inom ramen för försörjningslösningen och finansieras av det kundavtal som brukar tjänsten.

1.2.4. Tidsplan

Försvarsmakten kommer att uppdra till Försvarets materielverk att tillsammans med industrin utarbeta en försörjningslösning som innebär full kostnadstäckning för Försvarsmakten. Försvarsmakten kommer, om full kostnadstäckning kan erhållas, därefter genomföra nödvändiga organisatoriska förändringar och i det fall det krävs återkomma till regeringen med hemställan.

Försvarsmakten kan inte göra några utfästelser om ytterligare exportåtaganden innan det finns nödvändiga avtal som säkerställer att Försvarsmakten inte står med ekonomisk eller verksamhetsmässig risk.

2. Nytt flygutbildningssystem

2.1. Inledning

Försvarsmakten ska enligt remiss *Utgångspunkter för ett nytt flygutbildningssystem* (Fö2016/00261/MFI, 2016-02-22) redovisa utgångspunkterna för pågående arbete med ett nytt flygutbildningssystem. Försvarsmakten återkommer därför med en utvecklad redovisning.

2.2. Försvarsmaktens planering

Införandet av ett nytt militärt flygutbildningssystem fortgår på projektstadiet med bland annat anskaffning och införandet av ett nytt avancerat skolflygplan (ATA)² som en delmängd. Projektet är en förutsättning för att säkerställa pilotförsörjningen i Försvarsmakten på en kvantitativt och kvalitativt adekvat nivå främst mot systemen JAS 39E och Tp84. Den ATA som upphandlas i syfte att ersätta SK60 som skolflygplan är en ren utbildningsplattform och kommer inte att vara föremål för krigsplacering.

2.3. Bakgrund

Enligt den av Försvarsmakten gällande planen kommer nyttjandet av SK60 att stegvis reduceras i och med att nuvarande underhållsavtal löper ut i mitten av 2020. Detta tar sin början under 2017 vilket medför att införandet av den nya flygutbildningen måste i sina begynnande delar vara klar att påbörja under 2018.

² Advanced Trainer Aircraft

Nuvarande flygutbildningssystem med SK60 är i behov av förändring och omsättning för att möta behovet av systemträning. Detta för att piloten ska kunna verka på ett effektivt sätt i den stridsmiljö som skapas i moderna flygplan med omfattande informationsflöden och tillgång till bl.a. luftlägesdata, radarbilder och sofistikerad målpresentation.

Denna systemträning kan idag inte genomföras i flygplan SK60 utan hanteras under utbildningsflygning i operativa flygplan av typen JAS 39C/D vilket medför att värdefull operativ flygtid allokeras för utbildning. Detta får i sin tur vilket negativ påverkan på Försvarens operativa effektuttag när det gäller stridsflyg. Om systemträning istället kan genomföras på ett effektivt sätt i flygutbildningssystemets ATA eller simulatorer frigörs operativ flygtid och utbildningstiden inom strids-, transport- och specialflygsystemen kortas.

2.4. Dagens och framtida flygutbildningssystem

Försvarens har utarbetat ett förslag till nytt flygutbildningssystem avseende svensk militär flygutbildning för piloter som utbildas mot flygplan. Utbildning för helikopter- samt UAV piloter och besättningskategorier utöver pilot som genomför utbildning i luftfarkost ingår ej i projektet. Flygutbildningssystemet omfattar hela den grundläggande flygutbildningen fram till operativ pilot.

Utöver tidigare nämnda brister i nivå på aktuellt skolflygplan SK60 saknas moderna simulatorer i dagens flygutbildning vilket medför att möjligheten att stödja systemträningens behov är begränsad. Huvuddelen av systemträningen genomförs därför i stridsflygsystemet vilket ökar resursförbrukningen inom organisationen. Modifiering och uppgradering av TP84 till mer av systemflygplan i perioden 2019-2023 ökar behovet av systemträningens möjligheter ytterligare. Dagens SK60-baserade system saknar komponenter som skapar möjlighet för systemträning. Följaktligen är inläringen fokuserad mot plattformsträning.

Ett nytt flygutbildningssystem skapar, förutom möjligheten till plattformsträning, möjlighet för avancerad systemträning och syntetisk (simulator) träning vilket bedöms göra det möjligt att korta dagens utbildningstid för JAS39 *Combat Readiness Training* (CRT) skede 1-3 med cirka 6 månader, från dagens 18 till 12 månader. Detta frigör flygtid och resurser som kan användas för operativa uppgifter eller alternativt höja stridsflygdivisionernas kvalitet och krigsduglighet. Nyttoeffekterna bedöms bli ett minskat flygtidsbehov i JAS39-systemet om cirka 110 timmar per pilot under CRT 1-3. För en pilotgrupp om 10 piloter innebär detta 1 100 flygtimmar, vilket motsvarar en kostnad om drygt 90 miljoner kronor per år i frigjord flygtid.

Genom att förlänga transport- och specialflygelevernas skede med cirka 6 månader, jämfört med dagens Grundläggande Taktiska Utbildning (GTU) TP, skapas förutsättningar för att överföra ca 100 flygtimmar (per elev och år) av utbildningsflygtiden från TP84-systemet till det nya flygutbildningssystemet och det avancerade skolflygplanet. Flygtiden som frigörs inom TP84-systemet kan i stället användas för operativa transportflyguppgifter.

Flygeleverna kan också i ett tidigt skede och i kontrollerad takt ställas inför och träna mot de utmaningar som kommer att möta dem i användandet av stridsflygplanets systemplattform vilket inte är genomförbart i dagens system med SK60.

2.5. Organisation och ekonomi

Flygskolan (FlygS) som ingår i LSS är lokaliserad på Malmen/Linköping och har en ändmål-enlig infrastruktur (t.ex. lokaler, hangarer och platta). Flygskolan är i dagsläget dimensionerad för att ta emot 12 elever per år (8 stridsflyg- och 4 transport/specialflygelever) för att genomföra grundläggande flygslagutbildning (GFU) och grundläggande taktisk flygutbildning (GTU). Normalt är det därför maximalt 24 elever som genomför samtidig utbildning vid GFU (12 elever) och GTU (12 elever). Därutöver genomför 12 helikopterelever årligen GTU vid FlygS.

Inkomna svar på den RFI Försvarets materielverk utsänt till potentiella leverantörer visar att ett nytt flygutbildningssystem har en lägre årskostnad än dagens flygutbildningssystem baserat på Flygmaterielsystem SK60 och MS330.³ Detta även sett över 30 år eftersom kostnaderna baserar sig på en *Life Cycle Cost*-kalkyl motsvarande den tidsperioden. Intervallet är 5-25 miljoner kronor lägre per år från 2021 då det nya flygutbildningssystemet beräknas vara i fullt bruk. Det råder dock vissa osäkerheter då bindande prisuppgifter saknas.

³ MS330 Flightbook är en enklare form av simulator