

En inblick hos



Översta raden från vänster: Kapten Jonas Gustafsson, planeringsingenjör, major Joakim Philipson, chef för Supportgruppen och kapten Stefan Jacobson, kontrollingenjör/stf chef.
Nedersta raden från vänster: Ninni Ljung och Johan Rehn, logistiker.

supportgruppen i Ungern

livet i Ungern för supportgruppen för JAS 39 Gripen med familjer i Kecskemét är naturligtvis annorlunda än hemma i Sverige. Det är en tillvaro som såväl på jobbet som på fritiden innebär utmaningar som inte blir helt uppenbara förrän man varit på plats ett tag. Samtidigt verkar alla trivas med sin situation i det nya tillfälliga hemlandet.

– Tiden går så fort här i Ungern jämfört med Sverige, säger Ninni Ljung, där hon sitter i ett av konferensrummen på flygbasen som ligger några kilometer från Kecskeméts centrum. Hon har fått tjänstledigt från FMV för att få tjänstgöra i Försvarsmakten för uppdraget i Ungern. Något som visar att det även går att rekrytera personal som tjänstgör utanför Försvarsmakten.

TIFF träffar henne och övriga kollegor i ett sommarvarmt Ungern i mitten av oktober. Luftkonditioneringen har gått kall i bilen hela vägen ut till basen eftersom solen steker fastän det är tidig morgon. Ninni är logistiker och den enda civilanställda i supportgruppen. Hon får medhåll av de övriga i gruppen som nickar instämmande – de är major Joakim Philipson, chef för Supportgruppen, kapten Stefan Jacobson, kontrollingenjör/stf chef, kapten Jonas Gustafsson, planeringsingenjör, samt löjtnant Johan Rehn, logistiker.

– Jag tror det beror på att det är ett helt nytt uppdrag som man är på, säger Jonas Gustafsson. Det blir inte slentrian på samma sätt som hemma. Det är väldigt stor variation och ett brett spektra i arbetsupp-

gifterna. Stor omväxling och nya perspektiv är det inte bara på jobbet utan också efter arbetsdagen är slut. Vardagen här i Kecskemét blir helt enkelt inte så inrutad och då kan det ibland kännas som om tiden bara rusar iväg, fast oftast på ett positivt vis.



Major Joakim Philipson, chef för Supportgruppen.

Kecskemét som stad har de senaste åren fått ett ordentligt uppsving. Det är mycket tack vare den nya Mercedes Benz-fabriken som snart har 3 000 anställda. För supportgruppen och dess familjer finns inrättningar för såväl trygghet som rekreation som till exempel sjukhus, diverse idrottsanläggningar, samt inom- och utomhusbad. Staden med dess 110 000 invånare har ett fint centrum med många affärer, kaféer och restauranger.

– Här finns det mesta man behöver för att trivas, säger Stefan Jacobson. Det geografiska läget innebär också att det finns alla möjligheter att se sig om i stora delar av Europa.

Inga stora kulturkrockar

Supportgruppen är helt överens om att den stora skillnaden mellan att arbeta och bo hemma i Sverige jämfört med Ungern är språkförbistringarna som ibland kan uppstå i olika situationer. Kulturskillnaderna mellan länderna är dock mindre än vad kanske många tror. Det leder i alla fall inte till några besvärande kulturkrockar. Möjligen har Sverige och Ungern lite skilda arbetssätt och hierarkierna är liksom på många andra håll i världen tydligare i Ungern än i Sverige. >>>



Men är det då ändå svårt att akklimatisera sig i Ungern?

– Svaret beror säkert på vem man frågar, säger Jonas Gustafsson. Visserligen är många saker annorlunda jämfört med Sverige men våra kulturer är ändå relativt lika, vilket såklart underlättar.

JAS 39-planen är baserade på KecsKemét Air Base och där bedriver också supportgruppen sin verksamhet. När avtalet tecknades mellan Sverige och Ungern för leasing av fjorton stycken JAS 39, ingick att en supportgrupp från Sverige skulle finnas på plats i Ungern hela tioårsperioden som kontraktet löpte. Från mars 2016 kommer endast en Liaison Officer att verka som koordinator mellan Ungern och Sverige fram till avtalets slut 2026.

– Vår uppgift i stort är att kontrollera och följa upp logistikkedjan mellan Ungern och Sverige, säger Joakim Philipson. Vi ska också se till att berörda i Ungern respektive Sverige kommunicerar med varandra direkt, utan att gå via supportgruppen. Det är otroligt viktigt då vi inte är på plats efter februari 2016. Vi har även en instruktörsroll till ex-

empel vid införandet av nya tekniska system som Fenix(E).

Kontrakt förlängning

Från början bestod supportgruppen av sexton personer. Det finns emellertid med i avtalet hur en nedtrappning av antalet personer ska gå till. Det vanliga är att en anställd i supportgruppen tecknar ett kontrakt på två år med möjlighet till förlängning och det är inte ovanligt att den anställda förlänger kontraktet.

– Vi trivs kanon, säger Johan Rehn. Min fru har fått möjligheten att vara tjänstledig från jobbet. Det är optimalt för henne att vara mammaledig nu med vårt barn som är ett år.

Jonas Gustafsson fyller i det Johan har sagt med att säga att det annorlunda livet utanför arbetet också påverkar jobbet positivt.

– Det blir roligare med arbetsstyren med tanke på att tillvaron på fritiden är mer stimulerande än vardagslunken som ibland sätter in i Sverige.

Familjerna försöker samlas gemensamt någon gång i veckan då de går ut och äter eller bara träffas för

Fakta JAS 39 Gripen Ungern

10 september 2001 tog Ungerns nationella säkerhetsråd ett inriktningsbeslut att välja det svenska stridsflygplanet före det amerikanska F-16

20 december 2001 skrev den ungerska försvarsministern János Szabó på ett avtal om att leasa 12 stycken ensitsiga och två stycken tvåsitsiga JAS 39 A/B på 10 år, med option att köpa flygplanen.

Ungern blev därmed det tredje landet som anskaffade JAS 39.

Efter parlamentsvalet 2002 valde den nya regeringen att skriva om avtalet, så att det istället skulle omfatta C/D-versionerna.

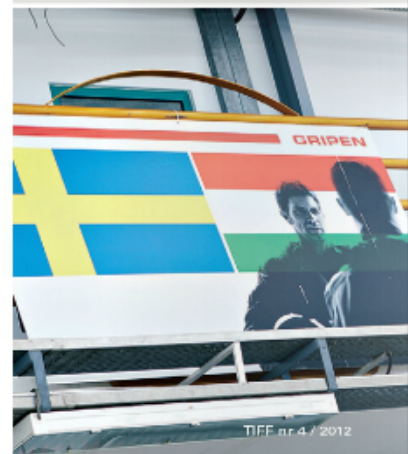
2 februari 2003 undertecknades det nya avtalet, gällande i 10 år, som omfattade 12 stycken JAS 39C och två stycken JAS 39D.

Leasingavtalet inkluderar även utbildning av ungerska piloter och tekniker i Sverige

30 mars 2006 överlämnade Sveriges försvarsminister Leni Björklund formellt över de fem första flygplanen till ungerska försvarsministern Ferenc Juhász.

December 2007 skedde slutleveransen.

24 januari 2012 meddelade ungersk media att den ungerska regeringen tillsammans med den svenska regeringen förlängt leasingavtalet med ytterligare 10 år.





en "afterwork". Många passar även på att utforska Ungern och länderna runt omkring under helger och övriga ledigheter.

När vi senare på dagen följer med Jonas hem till huset där vi träffar hans fru Katarina och deras två barn – Jakob och Lukas – samt golden retrievern Hudson, är det lätt att förstå att det kan kännas bra att vara på plats i Ungern. Huset de bor i har inte många år på nacken men är ändå nyrenoverat.

Svenskarnas villor ligger dessutom i närheten av varandra. Försvarsmakten hyr dem i ett bostadsområde cirka en mil från basen och ungefär

fem kilometer söder om Kecskeméts centrum.

Även om Gustafssons hem är byggt i gammaldags stil är det modernt. Golvvärmarna har just gått på, för fram till mitten av oktober i år har termometern letat sig upp ända till 30 grader varmt ibland. Sommarvärmarna brukar faktiskt vara mellan slutet av mars till slutet av oktober, säger supportgruppens medlemmar. Det är inte så tydliga årstider som i Sverige. Men visst kan det bli riktig vinter här också med en halvmeter snö som i februari i år. Vanligtvis är dock vintern kortvarig och varar runt sex veckor. Det behagliga kli-



Samarbetet är gott mellan Sverige och Ungern. På bilden ser vi major Joakim Philipson, chef för Supportgruppen, och brigadgeneral Nándor Kilián.



matet inbjuder uppenbarligen också till sociala aktiviteter.

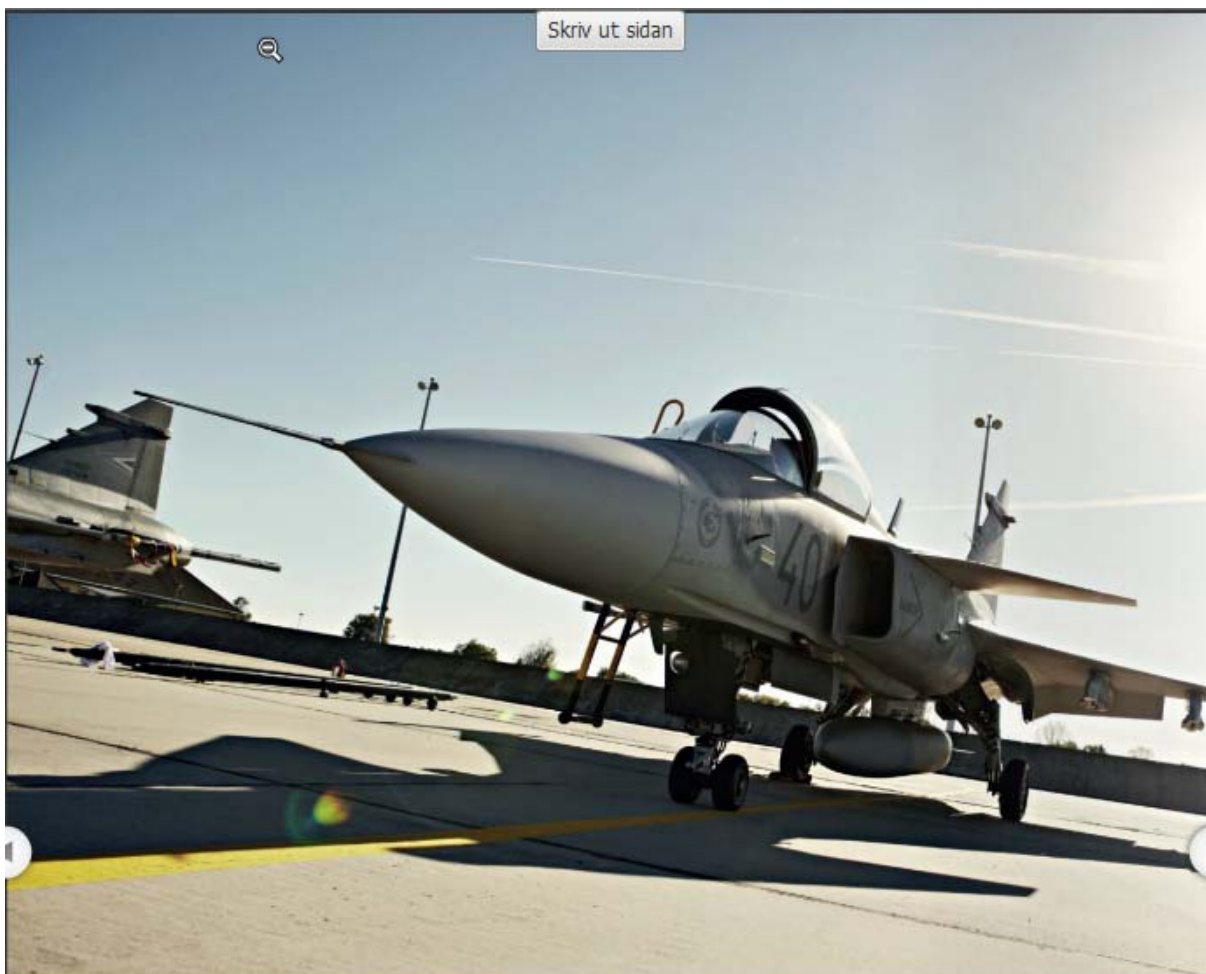
– Vi fruar brukar träffas regelbundet för att bland annat plugga ungerska, träna eller fika tillsammans, säger Katarina Gustafsson.

Ute i trädgården där valnötsträden växer hoppar bägge barnen och deras kompis studs matta. Det visar sig vara hela svenska skolklassen som har samlats där på mattan i dag.

– Att de är så få i klassen innebär som så mycket annat för oss här i Ungern för- och nackdelar, säger Katarina Gustafsson. Men jag tror att det positiva ändå överväger >>>



Interiörer och exteriörer MIG 29. Det är ett flygplan som närmast har nått legendarisk status bland kännarna.



för barnen. De får vara med om mycket som inte barn i svenska skolor får. Det är klart att de har hemlängtan ibland medan andra dagar så vill de bara att vi ska stanna ännu längre.

Skolan ligger i det område där svenskarna i supportgruppen bor. Förutom ungerska skolbarn som går där, finns också många barn från Tyskland. Mercedes-Benz har mycket personal på plats i Kecske-mét och företaget har till och med bekostat tillbyggnaden av en ny del av skolan.

Det är en mysig stämning i det lilla klassrummet med en svensk lärare och en svensk-ungersk hjälplärare som tar hand om de tre svenska barnen. Läraren och rektorn Bo "Bosse" Jonsson har utlandserfarenheter från skolor i bland annat Berlin och Wien. Han påpekar att de svenska barnen



Trädgårdsmiljö hemma hos en av svenskarna på plats i Ungern.



De svenska barnen har en bra skolsituation.

ligger långt fram i lärandet jämfört med genomsnittet i Sverige.

– Visserligen är det en liten grupp i klassrummet men på rasterna har barnen möjlighet att leka och umgås med alla de andra barnen på skolgården, säger Bosse Jonsson.

Helhetsansvar

När Joakim Philipson tar emot oss på flygbasen igen berättar han om de annorlunda förutsättningar som finns för honom som chef i Ungern jämfört med de förhållanden en chef har i Sverige.

– Den stora skillnaden att vara chef här i Ungern är att man måste ha ett helhetsansvar som även innefattar sådant som inte är direkt arbetsrelaterat som sjukvård och skola, säger han. Det är oerhört viktigt att de bitarna fungerar och allt runtomkring det. Som chef kan



maningar, kulturella skillnader, samt att lära känna nya människor.

När det gäller samverkan med olika aktörer plockar Ninni Ljung fram samarbetet med den svenska ambassaden i Budapest och ett besök som supportgruppen gjorde på plats.

– Där fick man verkligen en inblick i den diplomatiska världen, säger hon. Det är inte bara att Sverige har leasat ut fjorton flygplan till Ungern utan det i sig får positiva följeffekter mellan länderna. Vi fick också en bekräftelse på att det jobbet vi gör spelar en roll. Ambassaden gör i hög grad nytta i sitt arbete och det var intressant att få uppleva det.

Utlandsmission

Supportgruppen i Ungern tycker emellertid att Försvarsmakten borde se deras uppdrag som en renodlad utlandsmission. Som det är nu anses det inte vara en likadan merit såsom många andra internationella tjänstgöringsuppdrag.

– Vi inom supportgruppen är överens om att den kompetens som förvärvas här skulle kunna tas tillvara bättre, säger Stefan Jacobson. De kunskaper och erfarenheter som man har när man återvänder skulle kunna användas bättre av arbetsgivaren. Det skulle både arbetsgivaren och den anställda kunna vinna på. Dessutom har vi ju mycket "feedback" att lämna och många exempel på "best practice" som skulle utveckla den här typen av uppdrag ytterligare och också förbättra situationen överlag. Supportgruppen har genom åren lärt sig vilka sätt att arbeta på som fungerar bra och det är erfarenheter som vi gärna delar med oss av.

En annan sak som gruppen påpekar – och som hämmar planeringen av verksamheten i Ungern – är de alltför långa svarstiderna från Försvarsmakten, industrin och FMV på frågor från den ungerska operatören. Det är det enskilt största pro-

jag inte släppa jobbet klockan fyra på eftermiddagen utan det måste fungera dygnet runt. Det är också viktigt att tänka på att vi alla i supportgruppen hela tiden representerar Sverige här i Ungern.

Joakim Philipson framhåller också att man lär sig att samverka med de olika aktörerna i Sverige (till exempel Försvarsmakten, FMV och industrin) på ett helt annat sätt än man är van vid när man tjänstgör på hemmaplan.

– Man får ett kontaktnät som man kan ha stor nytta av när man kommer hem igen, säger han. Man lär sig också att arbeta med människor som ofta har helt andra synsätt. Det är även en stor förmån för hela familjen att få möjlighet att prova på att bo i ett främmande land med allt vad det innebär i form av språkut-



Stefan Jacobson



Jonas Gustafsson



Ninni Ljung



Johan Rehn

Stor omväxling och nya perspektiv är det inte bara på jobbet utan också efter arbetsdagen är slut.

blemet i verksamheten när det gäller supporten till ungerska flygvapnet.

Sammantaget menar supportgruppen att det också är ett problem att rekryteringsbasen är så begränsad. Det finns helt enkelt inte tillräckligt många som har den yrkesmässiga, ekonomiska och sociala möjligheten. Det gäller att få dessa intresserade och därför behövs det olika sätt att göra uppdraget mer attraktivt och motivera de som ska söka.



Text:
Martin Neender, till höger
Foto:
Martin Savara, Exaktamedia

En svindlande tillvaro mellan himmel och jord

Systemingenjören, luftlandsättningsmateriel, Lars-Erik Bengtsson är en mångsidig man. Han hoppar fallskärm från 10 300 meters höjd men också från 97 meter. När han väl har landat och kommit hem välbehållen så drar han gärna fram symaskinen och syr upp såväl gardiner som kuddfodral. Han syr naturligtvis också sin egen fallskärm.

TIFF träffar Lars-Erik Bengtsson en februaridag på Karlsborgs Fästning där han har sin arbetsplats. En gång i tiden började han som packare av fallskärmar på K3 innan det togs över av MSK FLYG och han blev anställd på F7. I dag sysslar han som systemingenjör med luftlandsättningsmateriel och det gäller både fällning av materiel och personal (trupp).

Inne i tegelbyggnaden där han jobbar finns en bild på "Packar-Petter", Gillis Pettersson, som var chef 1952-1964, där Gillis pekar på en tavla med texten: "Att packa en skärm fel är inte slarv. Det är mord". Allvarsamma ord men de har tydligen fått gehör hos fallskärmspackarna för sedan 1950-talet har inte ett enda dödsfall förekommit.



– Det är säkert att hoppa fallskärm, säger Lars-Erik. Under de senaste tolv-tretton åren har vi på de runda kalottskärmarna inte behövt använda reservskärmen någon gång. På vingfallskärmarna har man fått använda reserven ungefär en gång på 500 hopp. Däremot händer det ibland att någon skadar sig i landningen, landar på en sten eller dylikt.

RML gäller

Tidigare följde Försvarmakten Luftfartsverkets civila regelverk för fallskärmshoppning. Numera är det Regler för Militär Luftfart (RML) som gäller. Lars-Erik Bengtsson och hans kollegor arbetar för närvarande med en flygunderhållsmanual enligt RML.

– Som systemingenjör ska jag se till att det finns systemsäkerhet och godkänd data att packa fallskärmarna efter. De som håller på ska ha rätt utbildning, utbildningsmaterial och reparationsanvisningar, säger Lars-Erik. Annat som jag gör är teknisk bokföring, hålla kontakt med FMV och högkvarteret när det gäller att köpa in system och de rätta

grejerna som klarar underhållet. Jag har även kontakt med underhållsleverantörer och tillverkare av fallskärmar. Jag svarar också på tekniska frågor och hittar lösningar så att materielen är driftsäker.

För närvarande håller också informationen på att läggas in i LIFT och i framtiden ska informationen föras in i PRIO. Sedan lång tid tillbaka har det varit journalkort och papper som gällt, men nu körs journaler och LIFT parallellt. Dessutom håller RFID-taggar och läsare på att införas. Det måste byggas upp en struktur kring varje fallskärm i samband med detta och det är ett stort uppdrag. Men för tillfället



underlättar det både för planeringen av verksamheten och för underhållet att informationen kommer in i LIFT.

Lars-Eriks väg in i Försvarmakten gick via en fallskärmskurs i Halmstad i mitten av 1980-talet. Han fastnade helt för fallskärmshoppning och det blev så gott som hans enda fritidsintresse.

– Jag tog mer eller mindre över fallskärmsklubben i Halmstad och samtidigt jobbade jag som snickare och byggnadsarbetare. Jag utvecklades alltmer inom fallskärmssporten och började hoppa tandem med passagerare. Sedan började jag också packa och reparera reservfallskärmar. Till slut hoppade jag av snickaryrket och startade en egen firma som packade, reparerade, underhöll och sålde fallskärmar. Jag fortsatte också med tandemhoppet i firman och hade även bungyjumpverksamhet. Till exempel åkte jag runt på olika marknader – som Kiviks marknad – med det.

Så småningom blev Lars-Eriks firma anlitad av Försvarmakten då det behövdes någon som kunde packa huvudfallskärmarna på halv- »

Fakta/Lars-Erik Bengtsson

Fullständigt namn: Lars-Erik Bengtsson

Född: 19 december 1960.

Födelseort och uppväxt: Halmstad och Oskarström

Bor: Halmstad

Familj: Sambo

Husdjur: Nej ("Det skulle vara att mata fåglarna i så fall")

Hobby: Golf ("tretton i handikapp") och flugfiske ("Fångar gärna lax på hemmaplan i Halland i Nissan och Åtran. Jag åker också en gång om året i månadskiftet september/oktober till British Columbia i Kanada för att fiska steelhead (havsvandrande regnbågslax) och sporadiskt till Kalix älv i Norrland. I Kanada gäller att hålla sig undan från björnarna. Fiskarna får besök av svartbjörnar varje dag. Som försvar har man pepparsprej och bear bangers (signalskott). Ju sämre fiskeår desto fler hungriga björnar som rotar i väskorna efter föda").

Favoriträtt: Vanlig svensk husmankost som potatisgratäng med en god köttbit till.

Favoritdryck: Coca-Cola.

Bästa film: Skyfall ("Jag ser nästan aldrig på film så Skyfall var nog om inte den bästa så i alla fall den senaste").

En fallskärmshoppare att imponeras av: Felix Baumgartner (Han hoppade ju från en rymdfarkost i kanten av atmosfären, 39 000 meter ovanför jordytan!).

Bästa bok: Hundraåringen som försvann av Jonas Jonasson. (Jag lyssnar mycket på böcker i bilen när jag veckopendlar från och till jobbet på måndagmorgnar och torsdagkvällar.

Musiksmak: Michael Jackson ("Om jag vill åka snabbt med bilen"). Madonna ("Om det är en viktig tävling i golf").

Favorittidning: Hallandsposten.

Bästa webbplats på nätet: EON:s webbsida med prognosen för vattennivån i Nissan, Åtran och Fylleån. ("Om vattennivån har stigit så kommer laxen och då vet man vad man ska göra i helgen sommartid").

Okänd talang: Vet var laxen finns.

Vad roas du av: Trädgården hemma.

Drömrese mål: Argentina (havsöringsfiske). Kolahalvön (lax)

Om du fick välja att bo i ett annat land än i Sverige: Södra Kanada vid kusten.



Lars-Erik Bengtsson har en inte alltför hopplös tillvaro i Försvarsmakten.



Skriv ut sidan

Foto collage: Privat

tid i Karlsborg. Han började med att jobba varannan vecka i ett halvår och fick sedan heltidstjänst. Därpå arbetade han som fallskärmstekniker och förman för att slutligen bli chef för flygunderhåll på avdelningen.

– Det roligaste med mitt jobb är att kunna följa utvecklingen inom fallskärmar, säger Lars-Erik. Vi har den bästa materielen och får prova de bästa fallskärmarna. Vi har bra koll på det som är i framkant. Till exempel är styrbar materiefällning hett just nu. Det innebär att en förprogrammerad GPS flyger fallskärmen med exempelvis materiel dit man vill.

Snabb utveckling

Det finns alltid en utmaning i jobbet, tycker Lars-Erik.

– Det händer alltid något nytt. Man vill ju kunna fälla något som är större och tyngre än tidigare, och göra det med större precision än vad som gjorts förr. Kraven ökar också när det gäller att fälla trupp så att de ska hamna på en viss plats med stor precision. Det är här som GPS och navigeringssystem kommer in i bilden och det är verkligen intressant.

Utvecklingen går också i rasant fart. Personfallskärmarna har minskat i vikt och precisionen har ökat enormt de senaste femtio åren, berättar Lars-Erik. Styrförmågan

har förbättrats avsevärt och fallskärmens glidtal har ökat mycket. Den kan nu flyga framåt med 10-12 m/s och nedåt med 2-3 m/s.

I såväl rundkalotterna som i vingfallskärmarna har materielen blivit betydligt tunnare, och det är smidigare väv samtidigt som linorna är mycket hållbarare än förr. Materielen tål helt enkelt högre belastning, samt att utsättas för väder och vind på ett bättre sätt.

När det gäller fallskärmarna finns det ett tiotal olika typer för både materiefallskärmar och personfallskärmar. De ska klara av olika ändamål som att fällas högt eller lågt, hantera tunga och lätta laster, landa i vatten eller på land. De största fallskärmarna kan ta upp mot 1 000 kg per kolfi. Det går att välja hastighet som till exempel 4-5 m/s om det är ömtåligt gods som fälls. Emballage med wellpapp används för att skydda materielen vid nedslaget. Vill man ha en riktigt mjuk landning så används flera skärmar. Men en del materiel som är stöttåligt släpps i fullfart – 25 m/s – ned mot marken.

Höjderna som materielen fälls ifrån varierar från 150 meter upp till 500 meter. När det gäller personfällning är höjdvariationen från 100 meter upp till 1 000 meter. Vanligtvis är det C-130 Hercules som fällningarna sker ifrån, men även mindre

Inom Försvarsmakten finns 1000-tals fallskärmar och Lars-Erik Bengtsson har behörighet att i verkstaden sy allting.

– Vi kan fälla all slags materiel. Det kan vara scootrar, motorcyklar och fyrhjulningar upp till 1 tons vikt. Till och med båtar faller vi, säger han.

När TIFF träffar Lars-Erik Bengtsson har han nyligen kommit tillbaka från en av de årliga vinterövningarna i Kiruna. Den stora vinterövningen i Kiruna är annars runt månadsckiftet februari/mars. Cirka 50 fallskärms-hoppare gör sina första hopp i Kiruna och de gör tio hopp var. I samband med Kirunaresan ska fallskärmarna packas och repareras. Lars-Erik Bengtsson är med och tar hand om eventuella avvikelser som till exempel materielproblem eller att det blir skador på kalotter och skärmar. Han kontrollerar om det går att fortsätta hoppa med defekta skärmar. Dessutom gör han själv hopp i Kiruna för det är ett bra sätt att hålla sig uppdaterad på de olika systemen. Han kan då också lättare göra bedömningen av fallskärmarnas status.

Viktig utbildning

Eftersom Karlsborg är Försvarsmaktens centrala plats när det gäller fallskärmsutbildning kommer varje år de kadetter dit som läser till officerare på Karlberg. Under två veckors utbildning ska de bland annat göra två fallskärms hopp.

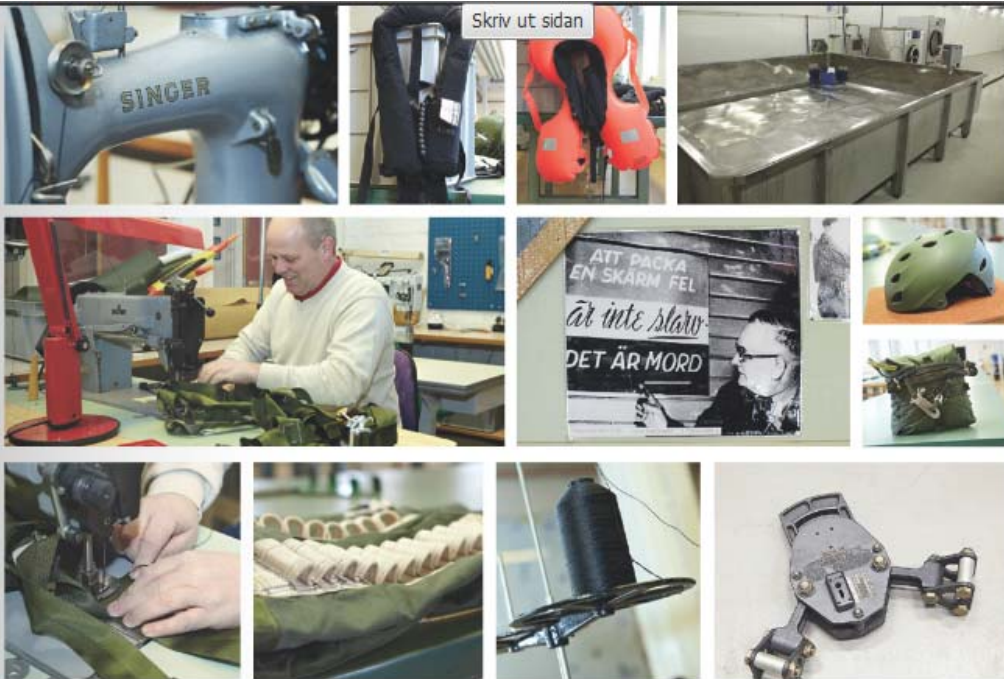
– Kadetthoppningen innebär ett stort uppdrag för oss. Det är mycket underhåll och packning av fallskärmar efter de övningarna, berättar Lars-Erik.

Han gör fortfarande runt 50 fallskärms hopp om året. Som mest kunde det röra sig om 200 hopp om året.

– Jag har väl gjort cirka 2 500 hopp totalt, jag slutade föra bok efter 2 000 hopp, säger Lars-Erik.

Han har hoppat från lägre och högre höjd än de flesta andra. Lars-Erik hoppar också med en fallskärm som han har sytt själv när han jobbade på produktionslinjen i USA. Det är tämligen unikt att hoppa med en sådan skärm i Sverige.

– Lägst har jag hoppat från 97 m från en Hercules, berättar Lars-Erik. Skärmen löste ut sig på tre sekunder och hoppet tog ungefär elva-tolv



I Karlsborg sker det mesta inom det som utgör hanteringen av luftlandsättningsmateriel.



sekunder. Det gäller att utnyttja fartvinden i den typen av hopp.

Det hoppet gjordes 2005 och med rundkalott, fast fallskärmen är faktiskt godkänd för att hoppa med så lågt som 76 meter. Lars-Eriks högsta hopp på 10 700 meter gjordes vid mitten av 2000-talet. Då var det med en vingfallskärm som löses ut direkt i stället för fritt fall en stund.

– Jag hoppade över Vänern och landade utanför Karlsborg, säger han. Det var en sträcka på upp mot sex mil och själva hoppet tog 40 minuter. Det var minus 58 grader när hoppet började. Jag fick andas 100 procent syre en timme innan planet lyfte för att ha ventilerat ut all kväve ur kroppen. Kvävet expanderar annars och det gäller att inte ha något kväve i vare sig knän eller leder. Man får inte heller knyta skorna för hårt för att de sväller. Jag satt sedan uppkopplad med syrgas i flygplanet och under hoppet hade jag också en tub med mig med syrgas. Det behöver man ner till 4 000 meter.

Själva grejen med fallskärmshoppning är annars det fria fallet som

varar i en minut, menar Lars-Erik. Men bland de mer spektakulära hopp som han har gjort är då han hoppade sammankopplad med en stor tunna med materiel som vägde 250 kg.

– Påfrestningen när fallskärmen löste ut var enorm. Det smällde rejält och högg till i alla ändrar av kroppen.



Text:
Martin Neander, till höger
Foto:
Martin Savara, Exaktamedia

Potential finns när det gäller att förbättra materielunderhållet

Underhållet av Försvarsmaktens materiel har inte försämrats under de senaste tio åren. Men det finns fortfarande mycket att göra innan allt sker enligt materielvårdsföreskrifterna och genomfört underhåll dokumenteras. Det finns helt klart en förbättringspotential när det gäller ledningen och prioriteringen av den tekniska tjänsten som har ansvar för materielunderhållet – och det gäller på alla nivåer från Högkvarteret ut till förbanden, menar Karl-Henrik Anner på PROD MARIN Sjösäk på FM Högkvarteret.

Text: Martin Neander

I sin roll på PROD MARIN Sjösäk arbetar bland annat Karl-Henrik Anner med Försvarsmaktens Manual Sjösäkerhet (FMMS). Han är huvudman för den del som handlar om teknisk tjänst inom PROD MARIN.

– Många gånger är det en attitydfråga när det kommer till att följa föreskrifterna. Det är egentligen inte så konstigt då man på förbanden har många verksamheter som konkurrerar om den tillgängliga arbetstiden. Ofta ställer man sig frågan om man ska hålla på främst med verksamheten, som att utbilda och öva, eller att underhålla. I denna konflikt blir det ett dilemma med vad man egentligen ska lägga tiden på, säger Karl-Henrik Anner.

Emellertid ser han flera orsaker till varför materielunderhållet inte görs såsom det är föreskrivet.

Materielvårdsföreskrifterna är ofta inte uppdaterade, säger Karl-Henrik Anner. Till exempel görs det modifieringar på fartygen och de kommer inte med i föreskrifterna. FMV har till ansvar att sköta det men det har ibland inte skötts som det ska.

1999 körde en Stridsbåt i hög fart in i ett betongfundament i Karlskrona skärgård, med person- och materielskador som följd. Statens haverikommission genomförde en haveriutredning, där man gav flera rekommendationer till åtgärder. Olyckan blev väckarklockan och startskottet till flera åtgärder inom den militära sjösäkerheten. Kopplingen mellan sjösäkerheten och den



Karl-Henrik Anner, PROD MARIN Sjösäk på FM Högkvarteret.

tekniska tjänsten blev här tydlig. Man beslutade bland annat att anskaffa ett datorbaserat avvikelsesystem och att införa ett tekniskt stödsystem för underhåll och konfigurationsledning.

Tydligare regler och rutiner

Vid millennieskiftet hade man gjort flera omorganisationer och verksamhetsförändringar som ledde till att stor osäkerhet rådde om vad som gällde inom den tekniska tjänsten. Då inledde man flera åtgärder för att förbättra styrningen av den tekniska tjänsten. Man införde bland annat teknikkontoren i FM. I samband

med detta startades det också upp flera arbetsgrupper för att tydliggöra ansvar, roller och regler för den tekniska tjänsten.

Inom Marinområdet bedrevs till exempel utveckling av detta inom Arbetsgrupp Marin Teknisk Tjänst. Försvarsgemensam utveckling av detta inom arbetsgrupp Agata Kri. Handbok Materieförvaltning Sjö (HMS) har bidragit till bättre kunskap. I regler för militär sjöfart (RMS) har man också tydliggjort kraven på underhåll och konfigurationsledning. Allt detta arbete har lett fram till tydligare regler om ansvar, roller och befogenheter, men

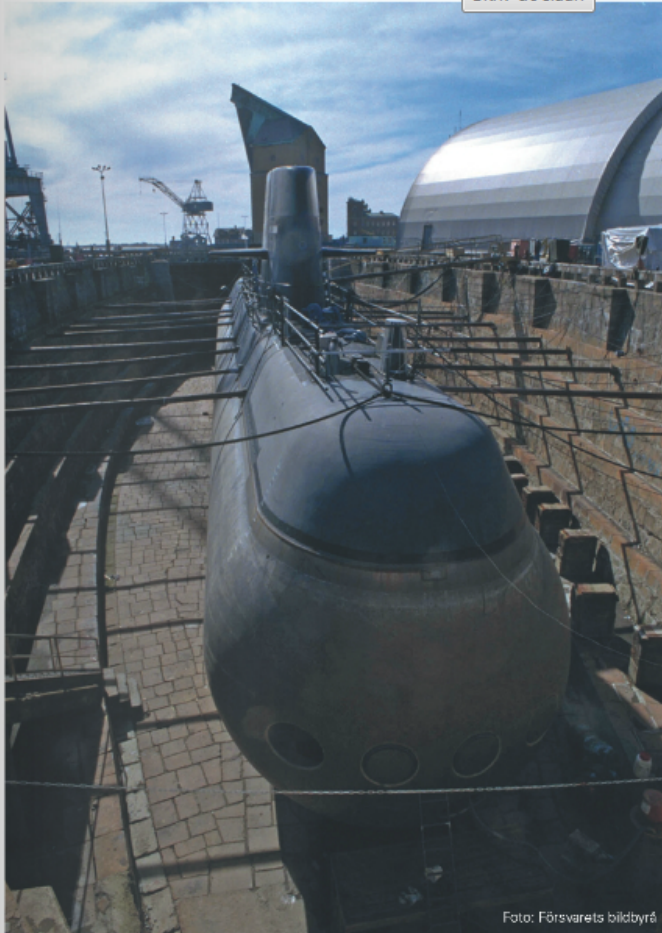


Foto: Försvarets bildbyrå

också tydliggjort bristerna som finns kvar.

Underhållsekonomi

Vid millennieskiftet gjorde man i Marinen så mycket underhåll man hade avsatt pengar för. Man hantade ambitionen på underhållet med olika underhållsnivåer. Avhjälpan underhåll var relativt omfattande. HKV bestämde då att detta inte dög utan att man ska följa materielvårdsföreskrifterna och enligt den verksamhet som fastställdes i rustningsordern (RuO). Detta ledde till att det blev en förskjutning mot förebyggande underhåll vilket även ledde till

ökad tillgänglighet och mindre avhjälpande underhåll. Planeringen av underhållsekonomi och underhållsplaneringen har därför blivit bättre och det har lett till ett bättre och rationellare materielunderhåll, enligt Karl-Henrik Anner.

För omfattande föreskrifter

Ett problem är att FMV inte har gjort underhållsberedningarna ordentligt. När ett system exempelvis köps in från industrin så tas ofta tillverkarnas föreskrifter ograverat med. Det leder till väldigt omfattande regler och många gånger

upplever man därför ombord på fartygen att det finns onödiga saker med i föreskrifterna, enligt Karl-Henrik Anner.

– FMV gör inte en tillräckligt kritisk granskning och föreskrifterna blir därför överambitiösa. Det krävs alltså att föreskrifterna är gjorda på en rimlig nivå för att de ska kunna följas såsom avsett, säger Karl-Henrik Anner. Erfarenheterna från genomförd underhållsverksamhet används alltför sällan som ingångsvärde för revidering av befintliga materielvårdsföreskrifter. Underhållet har alltså inte blivit sämre men vi följer inte föreskrifterna fullt ut överallt i Försvarmakten.

En annan sak som Karl-Henrik Anner ibland träffar på är att en del hävdar att det inte finns föreskrifter fast de egentligen finns att tillgå, men det händer också att föreskrifter faktiskt inte finns fast de borde finnas.

– Om föreskrifterna inte kan följas så ska man skriva en avvikelsesrapport. Min uppfattning är att det skrivs färre avvikelsesrapporter än det borde, säger han.

Ett problem är att man på många enheter inte dokumenterar och sparar genomförda underhållsåtgärder enligt de krav som finns. Vi arbetar på denna problematik och med LIFT får vi denna dokumentation på köpet.

Brist på tid

Det framgår också när Karl-Henrik Anner talar med folk på förbanden att bristen på tid för att göra underhållet är ett problem.

De som förväntas göra underhållet är ju ofta också med ute på övningar på till exempel fartygen. Den reella arbetstiden räcker helt enkelt inte till, säger han.

Men hur ska då materielunderhållsverksamheten kunna förbättras inom Försvarmakten? Karl-Henrik Anner menar att införandet av LIFT som tekniskt stödssystem för underhållsverksamheten och konfigurationsledningen har stor betydelse. LIFT är inte bara ett datasystem utan det innebär också ett nytt arbetssätt när det gäller materielunderhållet. Med införandet har också följt krav på omfattande insamling >>>





Foto: Försvarets bildbyrå

och skapande av grundinformation till systemet.

LIFT bidrar på ett bra sätt med att visa på vad som ska göras eftersom det autogenereras i systemet. Det gör det också lättare för andra att se vad som har gjorts och inte gjorts. På det sättet blir det indirekt hårdare krav på de som ska göra underhållsverksamheten men samtidigt underlättar ju LIFT det arbetet, enligt Karl-Henrik Anner.

– Innan man inser nyttan av ett tekniskt stödsystem tar det sin tid, men bara under det senaste året har strukturen inom LIFT förbättrats och det har blivit ett bättre verktyg, menar han. Nyligen har också PRIO 5-6 påbörjats och det gäller att ta med sig erfarenheterna från LIFT och föra in dem i PRIO på ett bra sätt när det nu tar fart. En annan framgångsfaktor för underhållstjänsten är att rättningstjänsten av föreskrifterna kan ske enkelt i de tekniska stödsystemen LIFT och senare PRIO 5-6.

Ledningen måste fungera

En viktig del för att få materielun-

derhållet att utföras korrekt enligt föreskrifterna är dock att ledningen av den tekniska tjänsten fungerar. I detta ingår bland annat att ge förutsättningar för underhållsansvariga att kunna genomföra och följa upp verksamheten. Att ansvar, befogenheter och resurser hänger ihop är centralt. Uppföljningen av den tekniska tjänsten har idag brister.

Underhållspersonal på olika nivåer i FM kämpar så gott man kan för att få tid att genomföra materielunderhållet, i konkurrens med annan verksamhet. Här måste vi alla bidra till en bättre balans mellan utbildning, övning och materielunderhåll. Prioriteringen av underhållsverksamheten ligger sällan högst, menar Karl-Henrik Anner.

– Det gäller på alla nivåer, inte minst Högkvarteret, säger han. Det gäller nu att följa upp under året och se "blev det som vi sa". Om underhållsansvariga på olika nivåer upplever att man har problem är det viktigt att man anmäler detta uppåt. Här är avvikelshandlingen i DIUS/M ett verktyg som bör användas. För att sammanfatta det

hela har ovanstående bidragit till ett bättre materielunderhåll men samtidigt tydliggjort att det finns en stor utvecklingspotential.

Karl-Henrik Anner tillägger att i samband med omdaning försvarlogistik (OFL) pågår nu ett intensivt arbete i den del som benämns Ledning och beställning 2 (LoB 2), som går ut på att överföra verksamhet till FMV. FM och FMV tar nu fram processer gemensamt.

– Mot bakgrund av att vi idag har brister inom den tekniska tjänsten i militär sjöfart och det samtidigt förväntas en rationalisering, ser jag det som en utomordentlig utmaning att få tillräckliga resurser för att klara gällande krav på konfigurationsledning och materielunderhåll, säger han. ■

FM HKV
Logistikavdelnings kommentar
till artikeln: Se sidan 29!



Ny chef för Materielsystemkontor Flyg

Materielsystemkontor (MSK) Flyg har sedan årsskiftet en ny chef. Namnet är Anders Carlsson.

Text: Martin Neander

MSK Flyg som organisation bildades som en effekt av flygunderhållsutredningen 2008. Flygoperatörsansvaret lades då till den tidigare organisationen Tek Flyg som endast var teknikkontor.

MSK Flyg ansvarar för logistik och underhållsplanering av Försvarsmaktens samtliga flygande system. Verksamheten vid MSK Flyg är etablerad på sju verksamhetsställen förutom Sätenäs. De lokala kon-

toren finns i Linköping, Uppsala, Luleå, Ronneby, Karlsborg, Halmstad och Berga.

Uppgiften för MSK Flyg är att ansvara för fortsatt luftvärdighet och att på ett övergripande plan hålla samman underhållsproduktion, modifieringsverksamhet och gemensamma tekniska frågor för alla flygmaterielsystem i Försvarsmakten.

Lång erfarenhet

Anders Carlsson har en gedigen bakgrund inom Försvarsmakten och en lång erfarenhet av flygunderhållsverksamhet. Det kan nog vara ett par av anledningarna till att han har fått chefsjobbet på MSK Flyg, enligt honom själv.

– Jag började inom Försvarsmakten när jag gjorde grundutbildning som flygmekaniker 1982, säger han. Sedan har jag mer eller mindre arbetat inom området teknisk tjänst hela tiden. Jag har bland annat jobbat som flygtekniker och lärare på flygtekniska skolan. Efter det att Försvarsmaktens tekniska skola (FMTS) bildades var jag under en tid utbildningschef. Där ingick det att vara ansvarig för huvudelen av Försvarsmaktens samlade behov av teknisk utbildning inom mark-, sjö-, luft- och ledningstekniska området. Vidare har jag varit flygunderhållschef under ett antal år och arbetat på IIöqkvarteret under ett antal år.

Anders Carlsson gick stabsprogrammet mellan 1998 och 1999 samt chefsprogrammet 2001-2003.

Andra året i chefsprogrammet utbildades jag i Köpenhamn och det var spännande att få prova på utbildning i ett annat land, säger han. Den stora skillnaden mot Sverige är att det är ett mycket hårdare ledarskap i Danmark. Denna erfarenhet har jag tagit med mig in i framtiden som en god erfarenhet. Den danska mentaliteten har utvecklat mitt ledarskap mycket när det gäller att våga stå för sin egen åsikt. Att Danmark är ett Natoland märktes också genom att perspektivet där är mycket större i många frågor jämfört med vad det ofta är i Sverige. I Danmark diskuterar man den globala utvecklingen på ett helt annat sätt än jag upplevde på Försvarshögskolan i Sverige. Ett utbildningsområde där utbildningen var väsentligt bättre i Danmark är att planera operationer i ett försvarsgemensamt perspektiv. Denna kunskap är oändligt värdefull när jag diskuterar Försvarsmaktsgemensamma frågor.

Två olika perspektiv

Två perspektiv – ett på kort sikt och ett på långt – ser Anders Carlsson under den närmaste tiden som chef.

– Det långsiktiga perspektivet är naturligtvis att leda organisationen på 240 anställda. I det korta perspektivet handlar det om att ge råd kring arbetet med försvarsstrukturutredningen. Det finns ett förslag

att MSK Flyg i sin nuvarande form inte ska finnas inom Försvarsmakten utan delar flyttas över till FMV. En slutrapport om detta beräknas lämnas den 13 mars.

Vad som än händer med organisationen som Anders Carlsson nu leder så menar han att MSK Flyg har spelat en viktig roll.

– MSK Flyg har bland annat stått modell för MSK Ledsystem, påstår Anders Carlsson. Vi tänker väldigt lika i dessa båda organisationer och jag hoppas att vi kan fortsätta att vara loket som leder utvecklingen av teknisk tjänst. Det finns ju nu teknikkontor för alla områden och MSK Flyg har inspirerat till verksamheten i alla dessa.

Anders Carlsson påpekar att alla teknikkontor är i symbios med varandra och det är alltid en förutsättning för att de olika teknikkontoren klarar av sina uppgifter tillsammans för att det ska fungera för Försvarsmakten i sin helhet.

Liksom övriga teknikkontor har MSK Flyg också haft problem under introduktionen av PRIO 3-4. Anders Carlsson tycker emellertid att läget har förbättrats under året som gick.

– Vi kommer inte att vara obörda av PRIO-problem utan vi får nog räkna med dem under hela 2013 också, säger han.

Att MSK Flyg och flygvapnet i sin helhet har personal som är väl förberedda för utlandsinsatser fick Anders Carlsson uppleva när han

tjänstgjorde som ställföreträdande förbandschef i två månader under insatsen i Libyen 2011.

Vi är tränade för sådana uppgifter och det visade sig att vi kan klara av ett uppdrag med egentligen mycket få människor inblandade och med mycket kort förvarning, säger han. Vi har en väldigt hög utbildningsnivå och vår personal gjorde samma sak på Sicilien som de gör hemma. När vi bytte personal så kom de nya, fick en sängplats, och steg i princip upp nästa morgon och började arbetsdagen på samma sätt som de skulle ha gjort i Sverige. Det krävdes alltså inte inkörning och det är en enormt stor fördel att kunna ha ett stående förband på det sättet som finns i flygvapnet och marinen och som är på väg att byggas upp inom armén.

Öppen källkod

Personligen är Anders mycket intresserad av datorer och speciellt de som använder öppen källkod. Han hoppas att Försvarsmakten snart inser att upphandling av IT-system borde först och främst inriktas mot öppen källkod.

– Tänk att att slippa alla licensavgifter och ge våra säkerhetsorganisationer full insyn i alla våra programs inre liv. Försvarsmakten skall minska kostnaderna, höja säkerhetsnivån och förstärka kompetensen i organisationen samtidigt. Det skulle jag beskriva som att både ha kakan och äta upp den samtidigt. ■

De första enheterna ur det svenska bidraget till FN-insatsen i Libyen har landat på NATO-basen Sigonella, på Sicilien, 23 timmar efter regeringsbeslutet. Anders Carlsson menar att den höga utbildningsnivån inom flygvapnet gjorde att insatsen i slutändan blev så lyckad.

Foto: Sergeant Johan Lundahl

