



Vid Flygskolan på Malmen genomförs i dag ett stort antal flygutbildningar, allt ifrån de grundläggande flygutbildningarna till kortare orienterande flygkurser för andra personalkategorier i flygtjänst.

Foto: Philip Stevens

Flygvapnets flygutbildning

– i går, i dag och i morgon

Den ledande tanken i verksamheten är att alla som arbetar i en roll som har med flygtjänst att göra ska ha en gemensam kulturell förståelsegrund för vad flygtjänsten innebär. Detta är något som har vidareutvecklats under de år som flygskolan varit baserad på Malmen. I dag genomgår cirka 65 individer någon form av utbildning i flygskolans regi per år och av dessa är det 24–28 som genomgår en grundläggande flygutbildning som pilot (flygplan, helikopter eller TUAV).

Arvet
På Malmen bedrevs flygutbildning i Baron Cederströms regi redan 1912 och 1913 tog Arméns Flygkompani över skolan. Arméns flygkompani och Marinens flygväsende överfördes till Flygvapnet 1926, då Flyg-

skolan i Ljungbyhed (F5) upprättades. Därmed har den svenska militära flygutbildningen utvecklats under mer än 100 år. Stora utvecklingssteg togs under tiden i Ljungbyhed vilket var naturligt då utbildningen var förlagd där i 70 års tid. Via några år på F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala är Flygskolan sedan 2003 förlagd till Malmen. Tillbaka till ursprunget med andra ord. 2006 överfördes FlygS till Luftstridsskolan.

Dagens flygutbildning
Basen för Flygskolans, FlygS, verksamhet är de grundläggande flygutbildningarna till att bli stridsflygpilot, helikopterpilot eller transport- och specialflygpilot. Helikopterpiloterna startar i dagsläget sin utbildning vid Heeresfliegerwaffenschule i Bückeburg Tyskland, en halv timmes körning från

Hannover. Den svenska flygutbildningsverksamheten i Tyskland etablerades 2008 och i Bückeburg lär sig eleverna grunderna i att flyga helikopter innan de kommer tillbaka till Sverige för att fortsätta sin taktiska grundutbildning vid FlygS (GTU/H). Här lär sig eleverna taktisk tillämpning av helikoptern. I Tyskland genomförs utbildningen på helikopter EC-135 och vid FlygS används HKP 15. Stridsflygpiloterna samt transport- och specialflygpiloterna genomför från första dagen hela sin grundflygutbildning på flygplan SK 60 vid FlygS på Malmen där transport- och specialflygpiloternas grundläggande taktiska utbildning är ett knappt halvår kortare än den som är inriktad mot stridsflyg, Jas 39 Gripen. Under GFU/F lär sig eleverna grunderna för att flyga flygplanet och på GTU/F utbildas de i taktisk till-

ämpning av flygplanet och stridstekniker som luftstrid och attackanfall.

Grunden för hur vi ser på vår utbildningsmetod lades för snart 45 år sedan när SK 60 var nytt som skolflygplan och vi hade utarbetat en ny urvalsprocess. Trots dessa stora investeringar i flygutbildningen nådde man inte några märkbart positiva förändringar i utbildningsresultatet, avskiljningsprocenten var fortsatt hög och det var många tänkbara piloter som skiljdes från sin flygutbildning. Grunden som då lades för vår utbildningsmetod, som har ett ben i vad vi gör och ett ben i hur vi gör, är att vi ska ha flyglärare med hög kvalitet som fokuserar på utbildning och lärande. Det ska vara tydligt för eleven att vi som flyglärare fokuserar på att lära dem ett yrke istället för att kontrollera vad de kan. Det kan tyckas vara en enkel sak men man ska komma ihåg att utgångspunkten ska vara utifrån ett elevperspektiv och inte utifrån ett flygläroverperspektiv. Vi eftersträvar ett öppet utbildningsklimat där vår målsättning är att eleven ska lära sig så mycket som möjligt under den tid de är under grundutbildning.

Flera stora beslut som påverkat flygutbildningen togs under 70- och 80-talen men utvecklingsprocessen för att nå vår målsättning har fortsatt fram till nu och kommer fortsatt vara under ständig utveckling. Vår utbildningsmetod är inget som sköter sig självt i en militär högriskmiljö utan kräver en kontinuerlig medvetenhet hos personalen om var vi står och vart vi är på väg. Metoden ska vila på vetenskaplig pedagogisk grund där kunskaper om lärandeprocesser är styrande, det är något vi är mycket noga med. Det får inte vara allmänt tyckande och så kallat sunt förnuft som styr hur flygutbildningen ska bedrivas. Vår metod måste också vila på beprövad erfarenhet i form av flyglärovernas samlade erfarenheter och det organisatoriska minnet.

Morgondagen
Den digitala tekniska utvecklingen är något vi måste anpassa oss till inför framtiden. Den digitala revolutionen med smarta telefoner, surfplattor och möjlighet till ständig uppkoppling mot Internet är något som påverkar såväl lärandeprocess som lärandemiljö. Den digitala revolutionen kommer sannolikt att ha en inverkan på lärande och



Foto: Philip Stevens

kunskapssyn likt den inverkan skriftspråk och boktryckarkonst hade en gång i tiden. Det är dock svårt att se vad det innebär här och nu när vi är mitt inne i processen och när vi samtidigt är en del av den. Vi måste dock vara med i framkanten när det gäller hur vi ska bedriva utbildningen och identifiera såväl de nackdelar som fördelar som utvecklingen för med sig. Miljön som vi militära piloter verkar i har även den förändrats i takt med den tekniska utvecklingen. Vissa grundläggande kognitiva förmågor är dock oföränderliga. Detta sammantaget har skapat en intressant utgångspunkt inför framtiden där vi som erfarna lärare och yrkesutövare ska skapa en lärandesituation för våra elever i en digital miljö där vi lärare är "immigranter" och eleverna är "ursprungsinnevärnare".

Eleverna är uppvuxna med att förstå och tolka det tekniska gränssnittet medan lärarna har en längre lärandeväg för att förstå på samma sätt. Lärarna är vana vid en lärandeprocess som bygger på en stegvis uppbyggnad av en yrkesprofession ("Just in cirkase learning") och eleverna är mer vana vid snuttifierat (fragmenterat) nätverkslärande ("Just in time learning"). Det har



Foto: Jan Jörgensen

alltid varit konflikter mellan olika generationers syn på lärande, kommunikation, relationer och ledarskap, men dagens digitala miljö gör det extra intressant och utmanande. Vi äldre ska sluta leta våra likar i den yngre generationen och fokusera på hur vi ska ge dem den grund de behöver för att bli framtidens militära piloter.

SK 60 har fungerat som skolflygplan i snart 50 år och det håller fortfarande måttet sett ur ett plattformsperspektiv, det är ett utmärkt flygplan att lära sig flyga med. Utvecklingen har dock gått framåt på detta område och i dag kan man med de moderna skolflygplanen som finns på marknaden öva de förmågor som övergripande kan kallas systemträning. Med denna förmåga kan man träna hanterandet av den stora mängd information som genereras i ett stridsflygplan i form av radar, varnings- motmedelssystem, bildsensorer och vapenleveranser. All denna information simuleras i realtid ombord på flygplanet och för den övade eleven upplevs det precis som om det skulle vara en riktig radar och riktiga vapen som används emot en riktig motståndare. Sedan några år håller Flygvapnet på att studera och planera för en anskaffning och ett införande av ett nytt flygutbildningssystem med dessa systemträningsförmågor i syfte att morgondagens flygelever ska ha en större kunskap än dagens när de startar sin inflygning på Jas 39 och TP 84. Med detta skulle flygtimmar i Jas 39 och TP 84 kunna frigöras för att användas till ökad operativ effekt i stället för till utbildning.

Framtiden ser som alltid intressant och utvecklande ut.

Major Michael Rosenqvist

Stf chef Flygskolan

HELIKOPTERPILOT	GFU/H 15 mån	GTU/H 12 mån	CT/CRT HHK P14/15/16
STRIDSFLYGPILOT	GFU/F 12 mån	GTU/F 12 mån	CT/CRT JAS 39
TRANSPORT- OCH SPECIALFLYGPILOT	GFU/F 12 mån	GTU/TP 6 mån	TFHS 13 mån
			CT/CRT TP84/S100/S102
GFU	Grundläggande Flygutbildning	GTU	Grundläggande Taktisk Utbildning
CT	Conversion Training (TIS)	CRT	Combat Readiness Training (GFSU)
TFHS	Trafikflygarhögskolan		

Anm. CT och CRT har olika längd beroende på vilket flygslag piloten tillhör. Inom respektive flygslag kan längden också variera beroende på typ av helikopter eller transport och specialflygplan. Skedena CT/CRT i bilden ovanför ska därför inte betraktas som skalenligt återgivna.



Foto: Philip Stevens