

Självständigt arbete i krigsvetenskap, 15 hp

<i>Författare</i> 1. Sgt Filip Däldehög		<i>Program</i> OP 07-10
<i>Handledare</i> Övlt Stefan Ring		
	<i>Beteckning</i>	
<p>En studie på flygvapenpiloter kring KASAM och meningsfullhet med yrket</p> <p>Författaren till detta arbete har anledning att tro att piloter från olika flygsystem inom Flygvapnet känner olika stor grad av meningsfullhet med det arbete de utför. I detta arbete gör författaren en undersökning där han utifrån ett beteendevetenskapligt perspektiv försöker påvisa sådana skillnader mellan stridspiloter och transportflygpiloter. Samt vilka effekter dessa skillnader i så fall kan innebära för piloternas hälsa och motivation i såväl yrket som i livet i allmänhet.</p> <p>Författaren beskriver utifrån Aaron Antonovskys teori om <i>känsla av sammanhang (KASAM)</i> hur det går att förklara varför vissa människor är bättre rustade än andra för att klara av problematiska situationer eller svåra händelser. Vidare beskriver författaren även vikten av att individer känner en meningsfullhet i det arbete de utför och hur detta kan påverka deras vilja till att stanna kvar i det.</p> <p>Största delen av empirin till arbetet erhåller författaren genom en enkätundersökning bland piloter i Flygvapnet som flyger antingen JAS 39 Gripen eller C-130 Hercules.</p> <p>Resultatet av undersökningen är att författaren inte lyckas påvisa någon skillnad i känsla av sammanhang mellan de båda grupperna. De har utifrån detta resultat således likartade förutsättningar för att hantera motgångar och svåra situationer i livet. Författaren ser vidare en tendens till att transportflygpiloterna uppfattar sitt arbete som något mer meningsfullt än stridspiloterna, särskilt tydligt är detta i åldersintervallet 30-39 år. Författaren lyckas emellertid inte påvisa dessa skillnader som statistiskt signifikanta och utifrån uppmätt meningsfullhet med yrket drar författaren slutsatsen att de båda pilotgrupperna har likartade förutsättningar till att vilja stanna kvar inom sina respektive yrken.</p> <p><u>Nyckelord:</u> KASAM, Stridspilot, Transportflygpilot, Meningsfullhet, JAS 39 Gripen, C-130 Hercules</p>		

A study of air force pilots on SOC and meaningfulness of the profession

The author of this work has reasons to believe that pilots from different systems within the Swedish air force experiences different degree of meaning with that work they carry out. In this essay the author does a survey where he on the basis of a behavior scientific perspective tries to identify such differences between fighter pilots and transport pilots. He also tries to describe what possible effects these differences, if they exist, could cause for the pilots' health and motivation.

The author describes on the basis of Aaron Antonovskys theory about sense of coherence (SOC) how it is possible to explain why some people, better than other, manage to cope with difficult situations or threatening events. Furthermore the author describes the importance of feeling a purpose and meaningfulness with the work the pilots do and how this may affect their willingness to remain in their trade.

The author has obtained most of the empirical material through a survey among pilots in the Swedish Air Force, flying either the JAS 39 Gripen or the C-130 Hercules.

The result of the study is that the author is not able to detect any differences in sense of coherence (SOC) between the two groups of pilots. Based on this result they therefore seem to have similar abilities to handle adversities and difficult situations in life. The author also sees a tendency that cargo pilots experiences their work as something more meaningful than fighter pilots, this is particularly evident in the age 30-39 years. However, the author does not manage to prove these differences as statistically significant. Based on the study the author therefore draws the conclusion that neither of the two different groups of pilots is more likely than the other to leave their profession due to lack of meaningfulness with what they are accomplishing.

Key words: SOC, Antonovsky, Fighter pilot, Transport pilot, Meaningfulness, Swedish Air Force

Innehåll

1 Inledning.....	4
1.1 Problemformulering och syfte.....	4
1.2 Frågeställningar	5
1.3 Avgränsningar	5
1.4 Tidigare forskning	6
1.5 Disposition.....	6
1.6 Begreppsförklaring	6
1.7 Källkritik	7
2 Teori	8
2.1 Salutogenetiskt synsätt	8
2.2 Känsla av sammanhang (KASAM).....	8
2.3 Känsla av sammanhang kopplat till stressorer	10
2.4 Instrument för mätning av KASAM.....	10
2.5 Meningsfullhet med yrket	11
3 Metod	12
3.1 Utformning av enkät.....	12
3.2 Bearbetning av data	13
3.3 Reliabilitet och validitet	13
3.3.1 KASAM	13
3.3.2 Meningsfullhet	14
4 Empiri.....	14
4.1 Urvalsgrupp	14
4.2 Redovisning av resultat	14
4.2.1 KASAM	15
4.2.2 Meningsfullhet	16
5 Analys.....	17
5.1 KASAM.....	17
5.2 Meningsfullhet.....	18
6. Diskussion	18
6.2 Slutsatser	19
6.4 Behov av ny forskning	20
7. Litteraturförteckning	21
Bilaga A - Enkät gällande känsla av sammanhang och meningsfullhet	

1 Inledning

I och med försvarsbeslut 2004 lades grunden till en omorganisation av försvarsmakten som syftar till att, från ett befintligt invasionsförsvar, skapa ett mer flexibelt insatsförsvar. Försvarsmakten skall i och med detta inrikta sig på att kunna genomföra internationella insatser i högre utsträckning än tidigare och inom ramen för vårt medlemskap i EU ha en förmåga att producera gripbara förband för olika snabbinsatsstyrkor. Dessa förband, i den nya mer flexibla insatsorganisationen, skall även utgöra grunden för Sveriges nationella försvar och ha möjlighet att utökas vid ett försämrat säkerhetspolitiskt läge i Sveriges närområde.¹

I och med kalla krigets slut och omorganisationen mot ett flexibelt insatsförsvar har även Flygvapnet märkt stora förändringar. Från att haft en tydlig motståndare vilken det övats för att kunna möta vid händelse av en eventuell invasion är författarens antagande att det idag inte längre är lika tydligt mot vilka specifika hot eller konflikter övningsverksamhet bedrivs. Stor del av stridsflygdivisionernas verksamhet syftar idag till att utbilda och vidmakthålla gripbara insatsdivisioner samt öva färdigheter i att samarbeta med andra nationer. Detta ligger i linje med målsättningen inför insatsorganisation 14 där alla förband (undantaget hemvärnet med de nationella skyddsstyrkorna) bör kunna sättas in både nationellt och internationellt².

Sett till den skarpa verksamhet som genomförs idag av stridsflygdivisionerna inbegriper den nationellt sett incidentberedskap för skydd av gränser och hävdande av Sveriges territoriella integritet. Flygvapnet har även en flygstyrka i beredskap för internationella insatser³ men i nuläget har denna ännu inte kommit att nyttjas i något insatsområde. Diskussioner har förts kring ett eventuellt deltagande med svenskt stridsflyg i Afghanistan⁴ men inte heller detta är något som fattats beslut om ännu. Förutom incidentberedskapen bedrivs således idag väldigt begränsad om än någon skarp verksamhet i stridsflygdivisionernas regi.

Inom transportflyget förhåller det sig emellertid annorlunda. I och med Sveriges internationella åtaganden nyttjas transportflyg av olika slag regelbundet och för deras del pågår ofta flera olika insatser samtidigt. Inte minst gäller detta Flygvapnets C-130 Hercules, vilka i stort sett alltid blir engagerad på något sätt när Försvarsmakten genomför insatser utomlands.⁵

Beroende på vilket flygsystem som menas råder det således relativt stora skillnader bland flygvapnets piloter i vilken omfattning de bedriver annan verksamhet än övning regelbundet eller ej. Utifrån detta finner författaren det inte orimligt att anta att, det inom vissa pilotgrupper, inte längre känns lika självklart i vilket syfte verksamheten bedrivs och mot vilka framtida uppdrag det övas.

1.1 Problemformulering och syfte

Inom beteendevetenskapen finns olika teorier som tar upp faktorer viktiga för att en person skall trivas med sitt arbete och förbli motiverad till att utföra det. Enligt Frederick Herzbergs

¹ Försvarsmakten (2005), *Doktrin för gemensamma operationer*. Värnamo 2005, s.12

² Högkvarteret (2010), *Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet*.
<http://www.forsvarsmakten.se>, s. 29

³ Blekinge flygflottilj, *Blekinge flygflottilj*, Informationsavdelningen. <http://www.forsvarsmakten.se/f17/>

⁴ Syrén H & Jonsson J (2007), "Vi skall inte föra krig i Afghanistan". *Svenska Dagbladet* 2007-02-28.

Åtkommen via <http://www.forsvarsmakten.se>

⁵ Skaraborgs flygflottilj, *Om Skaraborgs flygflottilj*. Henrik Gebhardt. <http://www.forsvarsmakten.se/f7/Om-forbandet/>

motivationsteori är sådana faktorer bland annat att personen känner uppskattning för det han eller hon gör, att arbetsuppgifterna känns meningsfulla och/eller att det finns möjligheter till avancemang och vidareutveckling.⁶ I förlängningen finns det även teorier som utgår från att inte bara människors motivation och trivsel utan även hälsa och förmåga till problemlösning till stor del styrs av hur en individ uppfattar sin livssituation eller hur dennes verklighetsbild ser ut.⁷ Den israeliske sociologen Aaron Antonovsky benämner detta som Känsla av sammanhang (KASAM) och menar bland annat att en person med hög känsla av sammanhang inte reagerar lika allvarligt på påfrestningar och stressframbringande händelser, som en med lägre.⁸ Den som har en hög grad av känsla av sammanhang bedöms också ha större sannolikhet att på ett bättre sätt ta sig igenom en kris eller traumatisk upplevelse. Något som naturligtvis kan ha betydelse för människor i allmänhet men kanske militär personal i synnerhet som i och med sitt yrke riskerar att hamna i extrema situationer med mänskligt lidande och traumatiska upplevelser som följd.

Syftet med detta arbete är att ur ett beteendevetenskapligt perspektiv kring människors hälsa och motivation undersöka om det råder några skillnader mellan stridspiloter och transportpiloter. Detta genom att dels se till om det råder någon skillnad i upplevd känsla av sammanhang grupperna emellan. Dels, utifrån författarens teori om att det idag inte är lika påtagligt mot vilka hot och uppgifter det övas, undersöka om det råder någon skillnad i vilken utsträckning dessa nämnda pilotgrupper upplever sina arbeten som meningsfulla eller ej.

1.2 Frågeställningar

De specifika frågeställningar författaren ämnar besvara i detta arbete lyder:

- Råder det någon skillnad i känsla av sammanhang (KASAM) mellan stridspiloter och transportflygpiloter i flygvapnet?
- Upplever stridspiloter och transportflygpiloter i Flygvapnet någon skillnad i meningsfullhet med sina respektive yrken?

1.3 Avgränsningar

Författaren väljer att avgränsa arbetet till att omfatta piloter från endast två flygsystem: JAS 39 Gripen samt C-130 Hercules. Dessa pilotgrupper är intressanta att jämföra mot varandra bland annat av den anledningen att den första gruppen övas för strid i dess yttersta bemärkelse och den andra för att de regelbundet genomför skarpa uppdrag utomlands i hotfulla miljöer. Det skulle vara intressant att göra en mer heltäckande studie med fler ingående pilotgrupper men omfattningen av studien bedömer författaren då bli för stor för denna uppsats.

Det finns flera beteendevetenskapliga teorier kring vad som gör att vissa människor bättre än andra står emot påfrestningar och lättare tar sig igenom kriser. Författaren väljer emellertid att i detta arbete avgränsa sig kring detta och i huvudsak använda sig av enbart Aaron Antonovskys teori kring känsla av sammanhang och vad den kan innebära för individer. Det må vara en begränsning att utgå från endast en teori. Med hänsyn till att Antonovsky är högt aktad och internationellt respekterad inom ämnet samt hans teori vida tillämpad⁹ gör detta att

⁶ Gawel, Joseph E, *Herzberg's Theory of Motivation and Maslow's Hierarchy of Needs*. ERIC Digest.

<http://www.ericdigests.org/1999-1/needs.html>

⁷ Antonovsky A (1991), *Hälsans mysterium*. Stockholm 2001. s.74

⁸ Antonovsky A (1991), s.164

⁹ Eriksson M, Lindström B (2005), "Validity of Antonovsky's sense of coherence scale: a systematic review". *J Epidemiol Community Health*. Åtkommen via <http://jech.bmj.com/content/60/5/376.abstract>

författaren ändå finner ett vetenskapligt intresse i att undersöka de båda yrkesgrupperna utifrån just denna teori.

1.4 Tidigare forskning

En stor del tidigare forskning kring piloter i flygvapnet tillskrivs Alise Weibull, senast verksam vid Institutionen för Ledarskap och Management vid Försvarshögskolan i Karlstad. Weibull har över ett antal år studerat olika grupper i flygvapnet, däribland piloter vid flygvapnets stridsflygdivisioner. I en studie Weibull gjorde i slutet av 80-talet kring arbetsvillkor och upplevelser av arbetet vid flygvapnets divisioner framgick bland annat att många, särskilt yngre, piloter ofta upplevde sig understimulerade eller att de inte erbjöds tillräckligt utrymme eller möjlighet att få ta ansvar för uppgifter av betydelse för divisionen. Många piloter upplevde även att de kände allt mindre meningsfullhet med yrket.¹⁰ I en senare studie gjord på divisionerna vid F7 i väntan på införandet av JAS 39 Gripen föreföll det även där som att många piloter ifrågasatte meningsfullheten i den verksamhet de bedrev.¹¹ Det föreföll även som just meningsfullhet hade stor betydelse för hur dessa såg på sin fortsatta karriär. En pilot i studien uttryckte att det var svårt för honom att motivera för sig själv vad syftet med det han gjorde egentligen var och att det de övade för kändes väldigt avlägset. I hans ögon verkade en civil karriär mer motiverande. ”Då skjutsar man i alla fall någon”.¹² En annan individ i studien såg emellertid ett syfte i förhindra krig genom att verka avskräckande mot eventuella motståndare och att det var däri meningsfullheten med yrket låg.

Författaren av detta arbete har inte funnit någon liknande forskning kring flygvapnets transportflygpiloter och finner med anledning av detta ett särskilt intresse i att inkludera den pilotkategorin i arbetet och hoppas att det kan bli en språngbräda för fortsatt framtida studier.

Någon studie kring känsla av sammanhang gällande endera stridspiloter eller transportflygpiloter har författaren inte lyckats finna.

1.5 Disposition

Författarens avsikt är att först redogöra för den teori denne har valt att utgå från i sitt arbete och sedan fortsätta med att presentera det mätinstrument som används. Därefter följer en beskrivning av den metod som nyttjas för insamling av nödvändig data samt en redogörelse för hur denna data bearbetas. Efter detta presenteras den empiri som erhållits, vilken senare ligger till grund för en analys av resultatet. Slutligen förs en och diskussion kring det som författaren kommer fram till rörande arbetets syfte och frågeställningar.

1.6 Begreppsförklaring

Stimulus (plural: stimuli)

Stimulus är en retning av nervsystemet och utgörs av en påvisbar förändring hos en individs inre eller yttre värld.¹³ Beroende på hur individen tolkar de inkomna stimuli kan de ge upphov till stressorer.¹⁴

¹⁰ Weibull A (1988), Yrkesofficer i flygtjänst. Arbetsvillkor och upplevelser av arbetet vid flygvapnets divisioner. Weibull A, *Samlingsvolym 1985-1997 Fyra yrkesgrupper i det svenska flygvapnet*. Karlstad 2003, s. 44-54

¹¹ Weibull A, Björkman T (1997), I väntan på JAS. Weibull A, *Samlingsvolym 1985-1997 Fyra yrkesgrupper i det svenska flygvapnet*. Karlstad 2003, s. 23.

¹² Weibull A, Björkman T (1997), s. 25.

¹³ *Nationalencyklopedin - Kort: "Retning"*. <http://www.ne.se/retning>

¹⁴ Antonovsky A (1991), s. 164

Stressor

En stressor är någon form av fysisk eller mental påfrestning som framkallar ett spänningstillstånd hos en individ. Spänningstillståndet är en stressreaktion och uppkommer för att hjärnan tolkar ett eller flera stimuli som att ett problem har uppstått. Stressorn ger upphov till ett krav på problemlösning och även krav på hantering av individens känslor.¹⁵

Stridspilot

I detta arbete syftar stridspilot till pilot i flygvapnet som i huvudsak flyger någon version (A/B och/eller C/D) av JAS 39 Gripen.

Transportflygpilot

I detta arbete syftar transportflygpilot till pilot i flygvapnet som huvudsakligen flyger C-130 Hercules. Det finns flera andra system i flygvapnet som går under benämningen transportflyg men dessa system och dess piloter är inte inkluderade i detta arbete.

1.7 Källkritik

Grundstommen i arbetets teoridel bygger på två källor. Den ena av dessa, *Hälsans Mysterium*¹⁶, är författad av Aaron Antonovsky, tillika den person vars teori arbetet utgår ifrån och använder sig av. Verket ger en förklaring till hur en känsla av sammanhang med tillvaron gör att vissa personer som utsätts för stora påfrestningar ändå förblir friska och välmående. Vidare presenterar Antonovsky i detta verk även det mätinstrument han tagit fram för att mäta just känslan av sammanhang. Antonovskys teori och mätinstrument har fått stor uppmärksamhet världen över och använts i ett stort antal undersökningar gällande människors hälsa¹⁷. Den beskrivning Antonovsky ger av sin teori och på vilket sätt den har och kan nyttjas ligger mycket till grund för teorins vida spridning. Därav finner författaren av detta arbete stor tillförlitlighet i det som Antonovsky skriver.

Det andra verket som arbetets teoridel utgår från är *Människans hälsa*¹⁸ av Kjell Kallenberg och Gerry Larsson. Verket rör sig i teorier kring hur en individs sätt att se på livet kan, dennes livsåskådning och personlighet, kan ha en påverkan på individens hälsa. I ett kapitel ger de en beskrivning av Antonovskys teori om känsla av sammanhang och det materialet har nyttjats i detta arbete. Kallenberg är professorer inom livsåskådning, etik och hälsa vid Universitetssjukhuset i Örebro och Larsson är professor inom psykologi vid Försvarshögskolan i Karlstad. Båda har författat eller varit medförfattare till ett flertal verk inom livsåskådning och hälsa respektive ledarskap och stress och det torde föreligga stor tillförlitlighet i det de skriver. Författaren av detta arbete ser det som en styrka att kunna befästa Antonovskys teori ytterligare genom att ta med den syn på teorin som återges i nyss nämnda författares verk.

Det material som utgör grunden för arbetets analys- och diskussionsdel härrör huvudsakligen från den empiri som samlas in från tillfrågade flygvapenpiloter. Detta material medför i transportflyggruppens fall vissa begränsningar som är värda att nämna och ta hänsyn till i analysen av empirin.

¹⁵ Antonovsky A (1991), s. 162-164

¹⁶ Antonovsky A (1991)

¹⁷ Eriksson M, Lindström B (2005), "Validity of Antonovsky's sense of coherence scale: a systematic review". *J Epidemiol Community Health*. Åtkommen via <http://jech.bmj.com/content/60/5/376.abstract>

¹⁸ Kallenberg K & Larsson G (2000), *Människans Hälsa*. 2 utg. Stockholm 2006.

I första hand är underlaget från transportflyggruppen begränsat då det grundar sig på enbart 9 individer. Detta innebär en statistisk osäkerhetsfaktor och det hade i hög grad varit önskvärt med ett större underlag. Av dessa 9 individer finns inte heller någon pilot representerad i åldersintervallet 20-29 år vilket medför att åldersfördelningen i stridspilot- respektive transportflygpilotgruppen är något skev.

I andra hand bör det även göras tydligt att många av de piloter som idag flyger transportflyg har en bakgrund inom stridsflyget. En konsekvens av detta blir att det finns risk att vissa av de transportflygpiloter som undersöks till viss del är färgade av tankar och värderingar sen sin förra tjänst. Det skulle kunna vara så att de båda grupperna förefaller tämligen lika då de i mångt och mycket har samma bakgrund. Detta skulle kunna resultera i att de skillnader som arbete försöker påvisa inte är lika tydliga som om det hade varit två än mer särskilda grupper.

2 Teori

Det finns olika teorier som gör anspråk på att försöka beskriva människors hälsa och förmåga till att stå emot upprepade psykosociala påfrestningar. Ett sätt att se på det hela är att studera de negativa faktorer som får människor att må dåligt och därefter utifrån ett medicinskt perspektiv försöka förklara varför vissa blir sjuka medan andra klarar sig bättre. Ett annat synsätt är att istället utgå från faktorer som gör att människor förblir friska och ta fasta på vad som gör att vissa tar sig igenom svårigheter på ett bra sätt och kanske till och med växer inombords. I detta arbete väljer författaren att utgå från det senare av dessa synsätt och i kommande stycken redogörs för den teori som författaren har valt att bygga sitt arbete kring.

2.1 Salutogenetiskt synsätt

Den israeliske sociologen Aaron Antonovsky har formulerat begreppet salutogenes och det salutogenetiska synsättet. Detta är ett synsätt som försöker förklara vilka faktorer som gör att människor förblir friska och varför vissa människor bättre än andra klarar av svåra livssituationer såsom stress och traumatiska upplevelser. Motsatsen till det salutogenetiska synsättet är det patogenetiska synsättet, vilket den moderna medicinen till stor del bygger på, som istället beskriver faktorer som orsakar eller utgör riskfaktorer för utveckling av exempelvis sjukdomar eller negativa psykiska tillstånd.¹⁹

Det salutogenetiska synsättet rör sig i teorin kring att flera olika faktorer bidrar till en ökad hälsa och motståndskraft, och det är således inte bara avsaknaden av riskfaktorer som är nyckeln till god hälsa (vilket det patogenetiska synsättet mer förespråkar).²⁰

2.2 Känsla av sammanhang (KASAM)

För att beskriva det salutogenetiska synsättet ytterligare och försöka förklara vad som gör att vissa individer verkar klara stress och traumatiska upplevelser bättre än andra har Antonovsky tagit fram begreppet känsla av sammanhang (KASAM). Graden av känsla av sammanhang en person upplever styr enligt Antonovsky till stor del förutsättningarna för var på skalan mellan hälsa och ohälsa individen hamnar eller riskerar att hamna vid en påfrestande händelse.²¹ Det finns tre centrala komponenter i känslan av sammanhang menar han, dessa är begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet. En individ som har en hög känsla av respektive komponent

¹⁹ Kallenberg K & Larsson G (2000), s. 91

²⁰ Antonovsky A (1991), s. 26-27

²¹ Antonovsky A (1991), s. 37

bedöms även ha en hög känsla av sammanhang. De tre komponenterna redogörs för mer ingående här nedan:

Begriplighet

Med begriplighet avses i vilken mån en individ ser inre och yttre stimuli som gripbara och sammanhängande. En person med hög grad av begriplighet ser information kring en händelse med klarhet och förståelse kring vad det är som sker och varför detta sker. En sådan person förväntar sig även att framtida händelser är förutsägbara eller om så inte är fallet åtminstone går att förklara.²²

Hanterbarhet

Hanterbarhet är den grad till vilken en individ upplever sig ha tillräckliga resurser att möta de krav som ställs av de situationer personen utsätts för. Sådana resurser kan vara av en mängd olika slag, såväl materiella som mentala i form av exempelvis vänner eller tro på någon högre makt. En person som upplever stor grad av hanterbarhet kommer sannolikt inte känna sig uppgiven och maktlös vid en påfrestning utan acceptera situationen och försöka reda ut den efter bästa förmåga.²³

Meningsfullhet

Den tredje komponenten meningsfullhet syftar till att beskriva det som är viktigt i livet för en individ. Genom en känsla av meningsfullhet kan en individ få drivkraft att ta sig an problem och lägga energi på utmaningar som annars snarare hade setts som enbart bördor. En person med hög känsla av sammanhang har enligt Antonovsky ofta något i livet som de brinner för och som de känner värt att investera energi och engagemang i. Detta gör att meningsfullhet kan ses som en motivationskomponent inom KASAM-begreppet.

Antonovsky påtalar även att bara för att en person upplever stor meningsfullhet i sitt liv betyder det inte att dessa personer välkomnar en otrevlig händelse så som till exempel en släktings bortgång eller ett förlorat arbete. Men när sådana händelser de facto sker lyckas dessa personer konfrontera utmaningen detta innebär med inställningen att de skall söka en mening i vad som har skett och komma igenom på ett så bra sätt som möjligt.²⁴

Utifrån de tre komponenterna begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet har en definition av känsla av sammanhang framtagits som lyder enligt följande:

Känslan av sammanhang är en global hållning som uttrycker i vilken utsträckning man har en genomträngande och varaktig men dynamisk känsla av tillit till att (1) de stimuli som härrör från ens inre och yttre värld under livets gång är strukturerade, förutsägbara och begripliga, (2) de resurser som krävs för att man skall kunna möta de krav som dessa stimuli ställer på en finns tillgängliga, och (3) dessa krav är utmaningar, värda investering och engagemang.²⁵

De tre komponenterna beror alla till del av varandra och är alla viktiga i uppbyggnaden av känsla av sammanhang. Den mest vitala komponenten är till synes dock meningsfullhet. Det

²² Antonovsky A (1991), s. 39

²³ Antonovsky A (1991), s. 40

²⁴ Antonovsky A (1991), s. 40-41

²⁵ Antonovsky A (1991), s. 41

är tack vare en känsla av meningsfullhet som en individ vid en olycklig händelse finner energi att göra situationen begriplig och hanterbar. Näst viktigast förefaller begriplighet vara, detta på grund av att en situation inte är helt hanterbar förrän det erhållits full förståelse för vad som egentligen har inträffat. Hanterbarhet är emellertid fortfarande mycket viktigt. Om det skulle förefalla omöjligt att hantera situationen finns det risk att meningsfullheten och meningen i att ens försöka hantera situationen minskar. Således beror alla komponenterna av varandra och för framgångsrik problemhantering och motståndskraft krävs hög känsla av sammanhang inom dess alla ingående delar.²⁶

2.3 Känsla av sammanhang kopplat till stressorer

Antonovsky hävdar att en individs känsla av sammanhang till stor del styr på vilket sätt denne individ reagerar när han eller hon utsätts för en stressor. En individ med stark känsla av sammanhang kommer att tolka en stressor som mer positiv och inte lika farlig eller hotande som en person med svag känsla av sammanhang. Det som ligger till grund för denna mildare tolkning av stressorns påverkan är en, hos personen, inneboende känsla av att saker och ting brukar lösa sig och att personen av erfarenhet vet med sig att de resurser som behövs för att hantera problemet brukar finnas tillgängliga eller går att erhålla.²⁷

Graden av känsla av sammanhang kan alltså avgöra på vilket sätt en individ uppfattar en situation samt vilka känslor detta väcker hos individen. Hos två olika individer som utsätts för samma stressor kan den hos en person med stark känsla av sammanhang till exempel väcka känslor av "... ledsenhet, rädsla, smärta, ilska, skuld, sorg och oro..."²⁸ medan en person med svag känsla av sammanhang känner "... ångest, raseri, skam, förtvivlan och känslor av övergivenhet och förvirring..."²⁸. Det som skiljer dessa känslomässiga reaktioner åt, menar Antonovsky, "... är att de förra skapar en motivationell bas för handlande, medan de senare är paralyserande."²⁸

Utifrån dessa resonemang skulle det alltså i en påfrestande situation således vara till fördel för en individ att uppleva en stor grad känsla av sammanhang i sitt liv. Eftersom det skulle innebära att individen troligen har bättre förutsättningar att hantera problemet och med större sannolikhet är mer handlingskraftig när det gäller att ta tag i det obekväma denna påfrestning medför. Genom att försöka lösa uppkomna problem och göra det bästa möjliga av dessa situationer minskar således risken för att individen skall fastna i något långvarigt negativt tillstånd vilket i sin tur är positivt för individens välbefinnande. En rad studier har påvisat just detta att "Höga värden på [KASAM]skalan korrelerar positivt med en rad olika indikatorer för hälsa."²⁹

2.4 Instrument för mätning av KASAM

Antonovsky har konstruerat ett standardiserat frågeformulär för att kunna mäta känslan av sammanhang (KASAM) hos en individ. Formuläret finns i två versioner med 13 respektive 29 frågor. Varje fråga går att koppla till en av de tre komponenterna som bygger upp KASAM. Alla frågor besvaras med hjälp av en sjugradig ordinalskala och svaren kan anta värdena 1-7. Siffran 1 motsvarar lägsta och 7 det högsta bidraget till känsla av sammanhang, med undantag för några frågor som måste vändas och poängsättas i omvänd ordning innan summering av svaren slutligen sker för att få fram ett värde på individens KASAM.³⁰ En individs KASAM

²⁶ Antonovsky A (1991), s. 44-45

²⁷ Antonovsky A (1991), s. 168-169

²⁸ Antonovsky A (1991), s. 169

²⁹ Kallenberg K & Larsson G (2000), s. 94

³⁰ Antonovsky A (1991), s. 227

kan således anta värden mellan 13-91 respektive 29-203 beroende på vilket formulär som används. För det mindre formuläret ligger den svenska befolkningens medelvärde kring 65.³¹ Grundtanken bakom formuläret och framtagandet av KASAM som ett, mot andra individer jämförbart, siffervärde är att "... KASAM representerar en 'global' hållning, ett sätt att se på världen, ett förhållningssätt, snarare än en respons på en specifik situation."³² Med detta sagt utgår modellen alltså från att en individ inte kan ha vitt skild KASAM i olika situationer utan individens KASAM utgör ett för individen relativt fast värde och det tar tid att få till en varaktig förändring av detta värde.

2.5 Meningsfullhet med yrket

Som tidigare nämnt ser Antonovsky delfaktorn meningsfullhet som den mest centrala komponenten i KASAM-begreppet då den är grunden till den motivation som är nödvändig för handlande. Samtidigt som meningsfullhet utgör den viktigaste komponenten i KASAM-begreppet är författarens teori att känslan av meningsfullhet med själva yrket skulle kunna vara en faktor som skiljer sig signifikant mellan stridspiloter och transportflygpiloter. Detta utifrån det faktum att den ena gruppen i högre utsträckning än den andra bedriver skarp verksamhet mer regelbundet och på så sätt kanske får ett tydligare kvitto på att det arbete de utför har ett syfte och fyller en funktion och på så sätt känns mer meningsfullt. Därmed är det inte på något sätt sagt att denna högre eller lägre känsla av meningsfullhet med yrket har någon direkt koppling till individernas KASAM. Det är inte heller sagt att bara för att en individ inte uppfattar sitt arbete som särskilt meningsfullt så vill denne per automatik sluta. Det kan mycket väl förhålla sig så att andra faktorer med arbetet väger upp avsaknaden av meningsfullhet, som till exempel en god kamratskap på arbetsplatsen, lön eller en glädje och tillfredsställelse med arbetsuppgifterna. Det förefaller författaren likväl intressant att undersöka eventuella skillnader gällande meningsfullhet pilotgrupperna emellan för att utröna om de utifrån just denna faktor har olika förutsättningar att trivas med sina respektive arbeten och känna motivation att fortsätta med dem.

Weibull beskriver i sin forskning hur det i slutet av 80-talet fanns en hög avgångsbenägenhet bland de piloter som varit på stridsflygdivision ca sju till tio år. Dessa hörde inte längre till de yngsta piloterna men räknades inte heller som de mest erfarna. En iakttagelse från studien var att när piloterna lämnade elevstadiet upplevde de inte längre samma uppföljning och fick inte längre lika mycket uppmärksamhet kring hur deras utveckling förlöpte. "Efter att ha flugit ett antal år vid divisionen, tycker de sig ha prövat på det mesta inom flygningen. Inlärningskurvan börjar plana ut och man ser framför sig en följd av år där man huvudsakligen kommer att 'putsas på gamla kunskaper'".³³ Weibull beskriver hur detta fenomen bidrar till en "...process som skapar resp hämmar en identifikation med försvaret, flygvapnet, divisionen och förarrollen och som vi bedömer ha stor inverkan på upplevelse av meningsfullhet, självförtroende, engagemang, vilja att satsa, avgångsbenägenhet osv."³⁴

Författaren gör antagandet att det inte är omöjligt att samma process finns att beskåda även bland transportflygpiloter som efter ett antal år börjar känna att utvecklingskurvan planar ut och att det de gör är en upprepning och vidmakthållande av kompetens. Det som enligt författaren dock skiljer stridspiloterna från transportflygpiloter är att de senare i högre utsträckning får någon nytta av sin utbildning. Transportflygpiloterna löser i den dagliga

³¹ Kallenberg K & Larsson G (2000), s. 94

³² Antonovsky A (1991), s.102

³³ Weibull A (1988), s. 47

³⁴ Weibull A (1988), s. 48

verksamheten skarpa uppgifter och får där användning av sin kunskap och sina erfarenheter till något som på ett tydligare sätt har en betydelse. Genom att till exempel transportera ett föremål från en plats till en annan löser de en uppgift som kommer någon till nytta och detta blir i sig ett tydligt kvitto på att det finns ett behov av deras kompetens vilket i sin tur kan leda till en högre känsla av meningsfullhet med det arbete de utför.

3 Metod

För att mäta känslan av sammanhang och upplevelsen av meningsfullhet med yrket har författaren valt att genomföra en kvantitativ enkätstudie. Eftersom KASAM-instrumentet bygger på ett formulär där numeriska svar ges längs en ordinalskala och sedan räknas samman medger instrumentet användandet av enkäter. Författaren ser även en styrka i att nå ut till så många individer så möjligt då detta medför bättre förutsättningar att jämföra grupperna som sina respektive helheter mot varandra än vad en studie med mer kvalitativa drag kanske hade möjliggjort.

Den enkät de svarande har fyllt i har presenterats på elektronisk väg genom ett formulär på en hemsida, vars länk har distribuerats via e-post till divisionschefer i flygvapnet som sedan förmedlat länken vidare till sina underställda. Dessa divisionschefer blev även kontaktade över telefon i förväg för presentation av författaren och studien och för förfrågan om deras möjlighet att medverka.

3.1 Utformning av enkät

Enkätens frågor och upplägg utformades i samråd med såväl flygande personal som med sakkunniga inom beteendevetenskap. Innan enkäten skickades ut för slutgiltigt besvarande genomfördes ett provutskick till ett mindre antal individer. Utifrån de synpunkter som då inkom reviderades några frågor samt svarsalternativ som upplevdes oklara eller felformulerade.

För att få struktur över de frågor som önskades få besvarade bestod enkäten av tre delar:

Den första delen ställde frågor om den svarandes bakgrund, åldersgrupp, flygplanstyp individen tjänstgör på, antal flygtimmar och liknande. Detta för att skapa en förståelse för den svarande och för att sedermera kunna kategorisera densamme i någon av de grupper som ämnades undersöka.

Den andra delen av enkäten utgjordes av den mindre varianten (13 frågor) av det standardiserade KASAM-formuläret. Anledningen till att det mindre KASAM-formuläret användes var för enkäten i sin helhet inte skulle bli så omfattande att den riskerade få individer att avstå från att svara överhuvudtaget. Frågorna och svarsalternativen återgavs ordagrant så som de är tänkta att presenteras, detta för att få validitet i KASAM-undersökningen. Ett exempel från frågorna i denna del av enkäten är "Har du en känsla av att du befinner dig i en obekant situation och inte vet vad du skall göra?". Svaret kan ges från 1-7 och för denna fråga motsvarar 1 "mycket ofta" och 7 "mycket sällan/aldrig".³⁵

Den tredje och sista delen av enkäten utgjordes av ett, av författaren själv framtaget, mätinstrument som avsågs mäta hur meningsfullt de svarande upplever sina respektive yrken. Några av frågorna i detta instrument bygger på de frågor från KASAM-formuläret som mäter

³⁵ Antonovsky A (1991), s. 230

just meningsfullhet, men har av författaren omformulerats för att inrikta sig på arbetet kring flygtjänsten. Exempel på detta är fråga 22 från det större KASAM-formuläret som ursprungligen löd ”Du är inställd på att ditt personliga liv i framtiden kommer vara:”³⁶ men som istället omformulerats till ”Du är inställd på att *ditt arbete* i framtiden kommer vara:”. Svartalternativen för denna omformulerade fråga har behållits som de var i den ursprungliga frågan.

Enkäten med alla tre ingående delar återges i sin helhet i bilaga A. De frågor som inleds med (nr) bygger på den fråga i det ursprungliga KASAM-formuläret³⁷ som nr anger.

3.2 Bearbetning av data

Den data som inhämtades sammanställdes i kalkylprogrammet Microsoft Office Excel. Svaren på frågorna i första delen av enkäten kodades så att individer enklare kunde kategoriseras in i olika åldersgrupper, flygtimmar, flygsystem etc. Därefter beräknades, utifrån del två av enkäten, KASAM för varje individ och medelvärdet av KASAM för de olika pilotgrupperna. Medelvärdet för olika åldersgrupper inom respektive pilotgrupp beräknades likaså.

Den data som erhöles i tredje delen av enkäten behandlades på samma sätt som den för KASAM-instrumentet. Författaren valde dock i efterhand att plocka bort några frågor ur del tre (fråga 8, 10 och 11) eftersom författaren ansåg att validiteten i att dessa verkligen mätte meningsfullhet kunde ifrågasättas. Med återstående 8 frågor kunde en individs uppskattade meningsfullhet slutligen bestämmas som ett värde mellan 8 och 56. Noteras bör här återigen att detta värde i sig inte är intressant och att värdet egentligen inte säger något om individen som svarar. Vad som är intressant är när värdet från en individ eller medelvärdet hos en grupp av individer jämförs mot andra individer eller grupper, då blir det möjligt att påvisa skillnader och det är så författaren ämnar använda instrumentet.

3.3 Reliabilitet och validitet

3.3.1 KASAM

KASAM-instrumentet har utsatts för kritik av såväl Antonovsky själv som av andra inom området. Kritiken har framförallt riktat sig mot att ifrågasätta validiteten kring instrumentet, om det verkligen mäter de tre ingående komponenterna begriplighet, hanterbarhet och meningsfullt. Samt om det verkligen är dessa tre komponenter som utgör grunden för KASAM.³⁸ Författaren gör i detta arbete inget anspråk på att ifrågasätta validiteten i det instrumentet mäter eller på vilket sätt, reliabiliteten, detta görs. Författaren väljer istället att hänvisa till instrumentets vida spridning och nyttjande (KASAM-formuläret har till exempel översatts till åtminstone 33 språk och använts i minst 32 länder³⁹) för att på så sätt tydliggöra att det är ett vedertaget instrument inom beteendevetenskaplig forskning varpå såväl reliabilitet och validitet torde vara god.

³⁶ Antonovsky A (1991), s. 233

³⁷ Antonovsky A (1991), s. 228

³⁸ Kallenberg K & Larsson G (2000), s. 96-97.

³⁹ Eriksson M, Lindström B (2005), ”Validity of Antonovsky’s sense of coherence scale: a systematic review”. *J Epidemiol Community Health*. Åtkommen via <http://jech.bmj.com/content/60/5/376.abstract>

3.3.2 Meningsfullhet

Reliabiliteten i det, av författaren själv framtagna, mätinstrument för att mäta meningsfullhet bedöms lägre än för KASAM-instrumentet eftersom frågorna inte har utsatts för samma granskning eller prövats lika utförligt. Men eftersom dessa författarens egna frågor kring meningsfullhet inte är tänkta att ta fram ett globalt jämförbart värde såsom KASAM-instrumentet gör, utan istället påvisa om det finns skillnader mellan två specifika grupper i flygvapnet finner författaren ändå reliabiliteten i mätinstrumentet godtagbar.

Validiteten i att instrumentet verkligen mäter meningsfullhet med yrket kan diskuteras. Meningsfullhet kan betyda olika saker för olika individer, någon kanske upplever arbetet som meningsfullt genom att de har en möjlighet att påverka andra medan en annan individ kanske ser sitt arbete som meningsfullhet för att det ger dem en möjlighet att hålla på med något som de själva trivs med. Olika individer kan alltså lägga olika värderingar i vad de upplever som meningsfullt och det är inte säkert att de frågor som författaren i detta arbete ställt kring meningsfullhet är de som bäst svarar mot hur de tillfrågade tänker kring detta. Genom att jämföra två grupper mot varandra anser dock författaren ändå att validitet råder då det kommer till att jämföra olika uppfattning kring de frågor om meningsfullhet som de facto är ställda.

4 Empiri

Författaren väljer att ej redovisa alla svar från enkäten utan redovisar istället en sammanställning av den data författaren finner intressant för arbetet. Att bifoga samtliga svar som bilaga hade varit en möjlighet men på grund av utrymmesbrist och ringa syfte med att presentera denna stora, relativt svåröverskådliga, mängd data har författaren valt att exkludera detta alternativ. Med hänsyn till de svarandes integritet presenteras ej heller några namn på de deltagande. Av detta skäl kopplas heller inga svar eller analyser av svar till enskilda enheter inom flygvapnet.

4.1 Urvalsgrupp

De stridspiloter som medverkade i undersökningen tjänstgör vid Flygvapnets stridsflygdivisioner vid F7 Skaraborgs flygflottilj, F17 Blekinge Flygflottilj samt F21 Norrbottens flygflottilj. Totalt rör det sig om ca 107 stridspiloter som författaren genom deras chefer har försökt nå ut till. Svarefrekvensen för denna grupp uppgick till 43 % (46 st individer). Av de stridspiloter som besvarat enkäten arbetade 20 % (9 st) som instruktörer på F7 och 20 % (9 st) genomförde för tillfället GFSU⁴⁰.

De transportflygpiloter som medverkat tjänstgör samtliga på någon av de två divisioner på F7 som flyger C-130 Hercules. Till antalet är dessa piloter 22 st och svarefrekvensen för dessa uppgår till 41 % (9 st individer). Av de svarande i denna grupp genomförde 22 % (2 st) för tillfället GFSU.

I och med att alla frågor i den elektroniska enkäten var obligatoriska och det ej var möjligt att skicka in enkäten innan alla frågor var besvarade uppgår det interna bortfallet för båda pilotgrupperna till 0 % (0 st individer)

4.2 Redovisning av resultat

Nedan redovisas sammanställning av resultaten från enkätstudien för KASAM respektive upplevd meningsfullhet med yrket hos de svarande individerna. För både KASAM och

⁴⁰ GFSU - Grundläggande flygslagsutbildning

meningsfullhet redovisas respektive individs värde i ett spridningsdiagram. För KASAM-instrumentet redovisas dessutom en fördelning av svarsfrekvens i låga, medel och höga värden.⁴¹

4.2.1 KASAM

Medelvärden av KASAM för respektive pilotgrupp redovisas i *Tabell 4.1 KASAM för respektive pilotgrupp*.

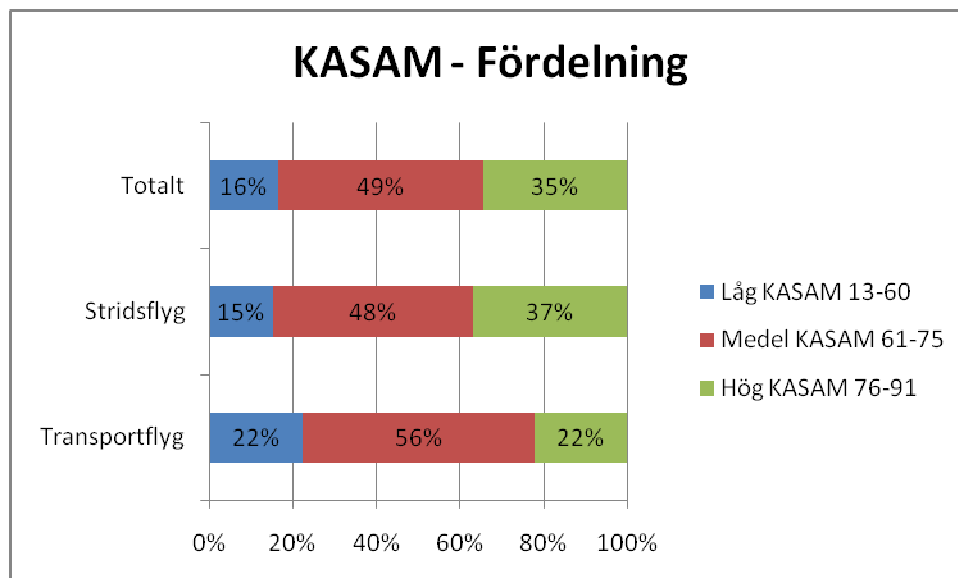
Tabell 4.1 KASAM för respektive pilotgrupp

Grupp	Antal	Variationsvidd ^a	Medelvärde ^b	Standardavvikelse
Samtliga svarande	55	52-85	70,9	8,24
Stridspiloter	46	52-85	71	8,33
Transportflygpiloter	9	59-84	70,4	7,73
Stridspiloter 20-29 år	11	62-78	69,6	5,40
Stridspiloter 30-39 år	24	52-85	70,9	9,90
Stridspiloter 40-49 år	11	60-81	72,7	6,50
Transportflygpiloter 20-29 år	0	-	-	-
Transportflygpiloter 30-39 år	6	59-84	72,5	7,89
Transportflygpiloter 40-49 år	3	59-72	66,3	5,44

^a Teoretiskt möjlig variationsvidd för KASAM är värden mellan 13-91.

^b Aritmetiskt medelvärde

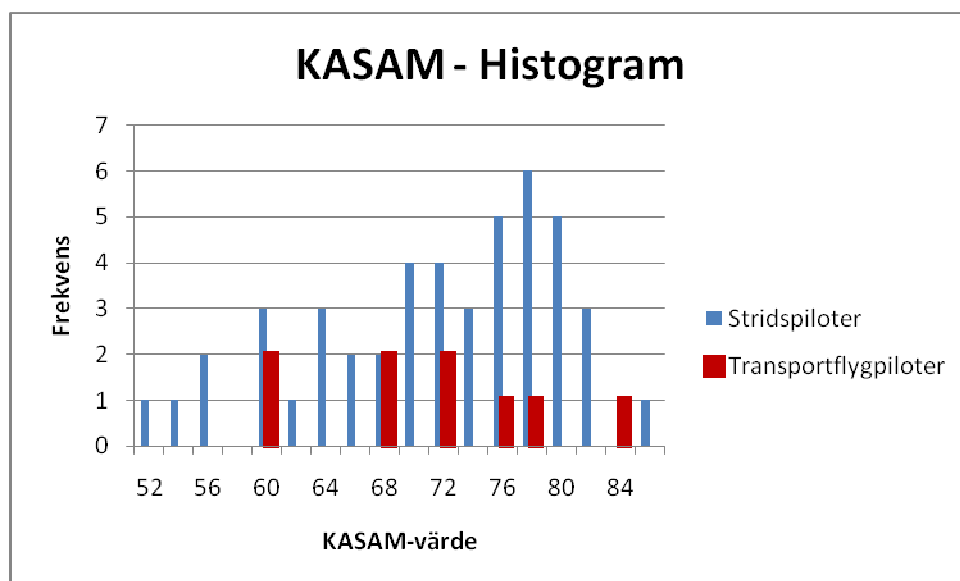
De svarandes KASAM uppdelat i grupper om låg, medel och hög KASAM redovisas i *Figur 4.1 KASAM - Fördelning*.



Figur 4.1 KASAM - Fördelning

⁴¹ Svenska institutet FMS, *KASAM Känsla Av SAMmanhang (Gör ditt eget KASAMtest)*. Acki Wästlund. Åtkommen via <http://www.fms.se/skolkraft/kasam-kansla-av-sammanhang>

I Figur 4.2 KASAM – histogram redovisas frekvensen av respektive iakttaget KASAM-värde bland de bägge studerade pilotgrupperna.



Figur 4.1 KASAM - Histogram

4.2.2 Meningsfullhet

Medelvärden av uppmätt meningsfullhet med yrket för respektive pilotgrupp redovisas i Tabell 4.2 Meningsfullhet för respektive pilotgrupp.

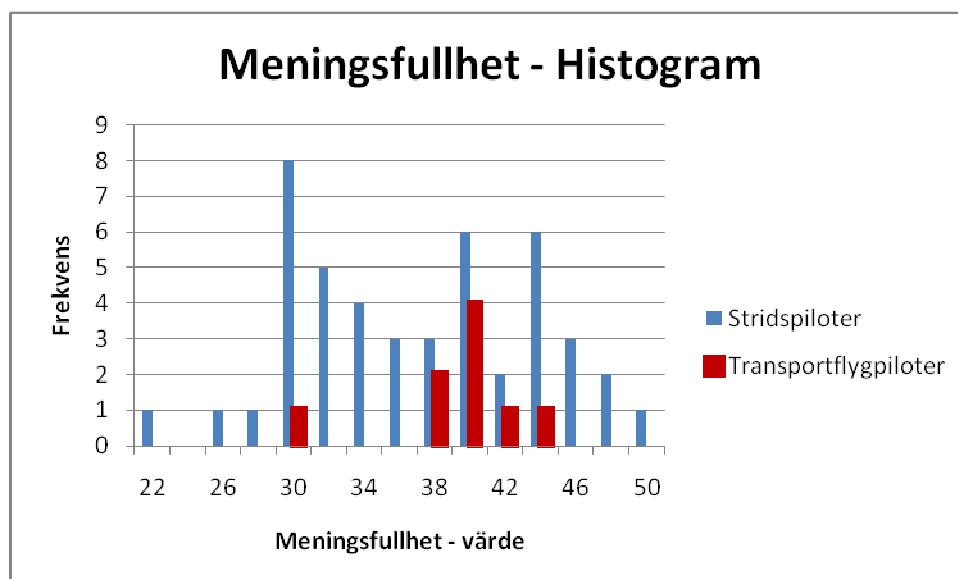
Tabell 4.2 Meningsfullhet för respektive pilotgrupp

Grupp	Antal	Variationsvidd ^a	Medelvärde ^b	Standardavvikelse
Samtliga svarande	55	22-49	36,9	6,31
Stridspiloter	46	22-49	36,6	6,64
Transportflygpiloter	9	29-43	38,6	3,80
Stridspiloter 20-29 år	11	29-49	39,2	5,70
Stridspiloter 30-39 år	24	22-47	34,2	6,55
Stridspiloter 40-49 år	11	29-45	39,4	5,58
Transportflygpiloter 20-29 år	0	-	-	-
Transportflygpiloter 30-39 år	6	29-43	38,8	4,52
Transportflygpiloter 40-49 år	3	37-40	38,0	1,41

^a Teoretiskt möjlig variationsvidd för meningsfullhet är värden mellan 8-56.

^b Aritmetiskt medelvärde

I Figur 4.3 Meningsfullhet – Histogram redovisas frekvensen av observerade värden för meningsfullhet bland de bägge pilotgrupperna.



Figur 4.2 Meningsfullhet - Histogram

5 Analys

För så stor tydlighet som möjligt väljer författaren att analysera resultaten kring KASAM och meningsfullhet var för sig och utifrån den ordning på vilket sätt resultaten ovan presenterats.

5.1 KASAM

I Tabell 4.1. KASAM för respektive pilotgrupp går att utläsa medelvärden för respektive pilotgrupp. Skillnaden i medelvärde av KASAM mellan stridspiloter och transportpiloter är till synes relativt liten och det verkar inte föreligga någon skillnad hos individerna beroende på vilken pilotkategori de tillhör. En statistisk jämförelse bekräftar denna iakttagelse och författaren finner ingen statistiskt signifikant skillnad mellan grupperna (t-test; $p = 0.86$; $\alpha = 0.05$). Ingen av de båda pilotgrupperna avviker heller nämnvärt från medelvärdet hos hela den undersökta populationen. Sett till variationsvidd föreligger inte heller här några större skillnader pilotgrupperna emellan. Utifrån KASAM kopplat till ålderskategori syns inget tydligt samband som talar för skillnader mellan de båda pilotgrupperna. Möjligen går det att urskilja en viss skillnad i KASAM mellan de bägge grupperna i ålderskategorin 40-49 år, där transportflygpiloterna placerar sig något lägre än stridspiloterna. Det är dock relativt få individer i denna ålderskategori transportflygpiloter (bara 3 st) vilket gör resultatet osäkert. Ingen statistisk signifikant skillnad föreligger heller (t-test; $p = 0.23$; $\alpha = 0.05$) och i brist på större underlag från framförallt transportpilotgruppen väljer författaren att inte heller dra några slutsatser kring att det utifrån ålder skulle råda några skillnader mellan pilotgrupperna.

Genom att studera Figur 4.1 KASAM – Fördelning gör författaren iakttagelsen att stridspilotgruppen förhåller sig ungefär till den totala undersökta populationen när det gäller fördelning av låga, medel och höga KASAM-värden. Detta är till stor del en naturlig följd av att stridspilotgruppen är betydligt fler till antalet och således har en större påverkan på medelfördelningen än vad transportflygpiloterna har. Figur 4.1 KASAM – Fördelning visar även att stridspiloterna verkar ha en större andel höga KASAM-värden än transportflygpiloterna. Stridspilotgruppen har till synes även en lägre andel låga KASAM-värden. Författaren väljer dock att inte dra några slutsatser kring detta då även här råder statistiska osäkerheter syftande på det till antalet få transportflygpiloter med låga respektive höga KASAM-värden då de i båda fallen representeras av endast två individer vardera.

Histogrammet i *Figur 4.2 KASAM – Histogram* stöder ovanstående iakttagelser kring att det inte verkar finnas något större samband mellan KASAM och pilotgrupp. Utifrån histogrammet föreligger transportflygpiloterna vara relativt jämt fördelade över de observerade värdena för stridspiloterna.

5.2 Meningsfullhet

Utifrån *Tabell 4.2 Meningsfullhet för respektive pilotgrupp* går det att göra vissa iakttagelser. Transportpilotgruppen har ett något högre medelvärde av upplevd meningsfullhet än vad stridspilotgruppen har. Skillnaden är dock relativt liten och en statistisk jämförelse påvisar att den iakttagna skillnaden grupperna emellan inte är signifikant (t-test; $p = 0.26$; $\alpha = 0.05$). De båda pilotgruppernas medelvärden avviker inte nämnvärt från det totala medelvärdet för båda grupperna. Likaså syns inga större skillnader i variationsvidd för de båda grupperna utan de förefaller vara tämligen lika. Sett till upplevd meningsfullhet för respektive ålderskategori gör författaren iakttagelsen att de båda grupperna är relativt lika med undantag av piloterna i ålderintervallet 30-39 år där stridspiloterna placerar sig märkbart lägre än transportflygpiloterna. En statistisk jämförelse (t-test; $p = 0.085$; $\alpha = 0.05$) visar dock att skillnaden inte är statistiskt signifikant, det är emellertid inte långt ifrån och med ett större underlag från transportflygpilotgruppen är det inte omöjligt att det hade förhållit sig annorlunda.

Vid en studie av *Figur 4.3 Meningsfullhet – Histogram* ser författaren att transportflygpilotgruppen, undantaget en individ, generellt sett placerar sig relativt högt på skalan för meningsfullhet jämfört med stridspilotgruppen som är mer utspridd och dessutom har en tydlig ansamling individer kring något lägre värden. Även om det inte föreligger någon statistiskt påvisbar skillnad är det lockande att rent grafiskt utifrån *Figur 4.3 Meningsfullhet – Histogram* göra antagandet att det bland transportflygpiloterna råder en högre grad av upplevd meningsfullhet med tanke på att majoriteten av de svarande transportflygpiloterna är grupperade tämligen lika och högt upp längs skalan.

Den ”avvikande” transportflygpiloten fastställs härröra ur gruppen 30-39 år och genom en närmare statistisk analys gör författaren observationen att om denne individ utesluts från undersökning råder en signifikant påvisbar skillnad mellan såväl de båda pilotgrupperna som helhet (i så fall: $p = 0.013$) samt mellan de båda pilotgrupperna i åldersintervallet 30-39 år (i så fall: $p = 0.00013$). Alternativt hade det även varit tillräckligt med ytterligare två svarande från transportflyggruppen 30-39 år med upplevd meningsfullhet enligt medelvärdet (38,8) för att skillnaden mellan transportflygpiloter och stridspiloter i det åldersintervallet kunde ha fastställts som signifikant (i så fall vore: $p = 0.032$). Det underlag som författaren de facto förfogar över är emellertid inte tillräckligt för att dra denna slutsats och analysen tillåter inte heller att individer utesluts från undersökningen. I brist på utökat underlag föreligger det alltså utifrån jämförelse av medelvärden ingen statistiskt påvisbar skillnad mellan någon av pilotgrupperna kring känslan av upplevde meningsfullhet med yrket.

6. Diskussion

Författaren har genom detta arbete kommit fram till att det inte verkar föreligga någon betydande skillnad i KASAM, känsla av sammanhang, mellan stridspiloter och transportflygpiloter i svenska flygvapnet. Utifrån detta resultat föreligger ingen anledning att tro att endera pilotgruppen skulle ha bättre eller sämre förmåga att hantera uppkomna stressorer eller problemfyllda situationer i livet. Enligt teorierna kring KASAM har de båda pilotgrupperna därmed likartade förutsättningar att hantera exempelvis personliga kriser eller traumatiska upplevelser. Ingen grupp förväntas heller löpa större risk än den andra att hamna i

något långvarigt negativt hälsotillstånd. En anledning till att de båda pilotgrupperna uppmäts ha så pass lika KASAM bedömer författaren kan vara ett resultat av att piloter i flygvapnet är uttagna efter samma kriterier och genom samma uttagningsprocess och att de på så sätt utgör en relativt homogen grupp individer. Många piloter från transportflyget har dessutom en förfluten karriär inom stridsflyget vilket ytterligare kan bidra till många likheter grupperna emellan då de i mångt och mycket har samma bakgrund. De båda pilotgrupperna har tämligen lika värden och placerar sig båda strax över 70 på KASAM-skalan. Detta är ett något högre än medelvärdet hos svenska befolkningen som ligger runt 65⁴². Författarens teori är att detta kan ha sitt ursprung i att det under antagningsprocessen till pilotyrket görs en omfattande psykologisk bedömning av varje sökande och att de som blir antagna till pilotutbildningen därmed har god mental hälsa och är psykologiskt stabila individer.

Genom arbetet har författaren inte funnit någon statistiskt påvisbar skillnad kring känslan av meningsfullhet mellan stridspiloter och transportflygpiloter. Utifrån en rent grafisk tolkning av *Figur 4.3 Meningsfullhet – Histogram* och med hänsyn till den nära rådande signifikanta skillnaden i meningsfullhet för åldersintervallet 30-39 år, är författarens uppfattning emellertid att det med ett utökat underlag från transportflygpiloterna är troligt att det finns en påvisbar skillnad mellan de bägge. Detta skulle i så fall innebära att transportflygpiloterna ser en högre grad av meningsfullhet med sina yrken än vad stridspiloterna gör. Det faktum att denna skillnad i upplevd meningsfullhet med yrket verkar vara störst i framförallt åldersintervallet 30-39 år bedömer författaren kan ha sin grund i vad som beskrevs redan i Weibulls forskning om arbetsvillkor och upplevelser vid stridsflygdivisionerna (se 2.5 *Meningsfullhet med yrket*). Stridspiloter vid denna ålder har lämnat elevstadiet och börjar nu kanske känna sig ganska bekväma i sin yrkesroll. De har provat på det mesta inom flygningen och förutom något incidentuppdrag då och då börjar nu en fas i karriären där mycket handlar om att bygga på mer kunskap och förfinas den de redan har. Samtidigt är transportflygpiloterna i ett annat stadium där de, efter avslutad utbildning, nu börjar tjänstgöra *på riktigt*. De flyger skarpa uppdrag inom och utanför Sveriges gränser och de är mitt i ett skede där de i högre utsträckning får tillämpa den kompetens de besitter. Författaren tror att graden av meningsfullhet de olika pilotgrupperna känner för sina arbeten till stor del beror på just detta, i vilken utsträckning de får möjlighet att praktisera sina kunskaper på riktigt. Viktigt för känslan av meningsfullhet är också i vilken mån de upplever att deras yrkesutövande fyller en verksamhetsviktig funktion och har en betydelse i en större helhet.

6.2 Slutsatser

Med stöd av den undersökning som gjorts i och med detta arbete, drar författaren slutsatsen att det inte föreligger någon skillnad i känsla av sammanhang (KASAM) mellan stridspiloter och transportflygpiloter i Flygvapnet. Resultatet av detta konstaterande är att de båda pilotgrupperna bedöms ha samma förutsättningar när det kommer till att hantera exempelvis problemfyllda situationer i livet eller psykiskt påfrestande händelser. Ytterligare en iakttagelse författaren gjort är att båda de undersökta pilotgrupperna har KASAM-värden något högre än det svenska medelvärdet och att de således befinner sig närmre den friska polen på skalan mellan hälsa och ohälsa.

Vidare gör författaren utifrån sitt arbete antagandet att det är troligt att det råder en högre grad av upplevd meningsfullhet med yrket bland transportflygpiloter jämfört med stridspiloter. Denna skillnad gick emellertid bara närapå att påvisa statistiskt vilket leder författaren till att dra slutsatsen att det utifrån den undersökningsmetod som använts inte råder

⁴² Kallenberg K & Larsson G (2000), s. 94

någon statistiskt signifikant skillnad i upplevd meningsfullhet med yrket de båda pilotgrupperna emellan. Kopplat till detta har därmed stridsflygare och transportflygare utifrån faktorn upplevd meningsfullhet med yrket ungefär likartade förutsättningar för att trivas med och bli kvar i sina respektive yrken.

Utifrån känsla av sammanhang och upplevd meningsfullhet med yrket drar författaren slutligen den övergripande slutsatsen att det inte råder några större skillnader mellan stridsflygare och transportflygare. De båda pilotgrupperna har sett till ett beteendevetenskapligt perspektiv utifrån de teorier som tagits upp i detta arbete, likartade förutsättningar till såväl välmående och hälsa i livet som till motivation inom arbetet och vilja att stanna kvar i det.

6.4 Behov av ny forskning

I detta arbete har författaren bland annat undersökt skillnaden mellan stridsflygare och transportflygare i upplevd meningsfullhet med yrket. Undersökningen gör dock inget anspråk på att definitivt fastställa i vilken utsträckning de båda grupperna de facto upplever sina yrken som meningsfulla eller ej utan ser just till de eventuella skillnader som råder mellan grupperna. Författaren anser att det vore intressant att se en mer omfattande studie på de bägge pilotgrupperna kring hur de upplever sina respektive arbetssituationer. Försvarsmakten och flygvapnet går mot en allt mer slimmad och mindre organisation där författaren gör bedömningen att personalvård och personalens välbefinnande blir allt mer väsentligt för att lyckas behålla individer med nyckelkompetens över tiden. Författaren välkomnar särskilt en utökad studie på Flygvapnets transportflygare kring hur de upplever sin arbetssituation. Författarens uppfattning är att detta är en grupp som ofta hamnar i skymundan och rent krasst sagt i mångt och mycket bara förväntas göra sitt jobb. Det är en grupp som är få till antalet och mycket viktiga för Försvarsmaktens möjlighet att ha personal utomlands. Dessutom flyger de ofta i konfliktområden med en verklig hotbild och med hänsyn till den stress och oro detta kan väcka hos såväl piloten som hos dennes anhöriga ser författaren det mycket viktigt att följa upp denna personalkategori ordentligt.

7. Litteraturförteckning

Tryckt material:

Antonovsky A (1991), *Hälsans mysterium*. Stockholm 2001.

Kallenberg K & Larsson G (2000), *Människans Hälsa*. 2 utg. Stockholm 2006.

Försvarsmakten (2005), *Doktrin för gemensamma operationer*. Värnamo 2005.

Weibull A (1988), Yrkesofficer i flygtjänst. Arbetsvillkor och upplevelser av arbetet vid flygvapnets divisioner. Weibull A, *Samlingsvolym 1985-1997 Fyra yrkesgrupper i det svenska flygvapnet*. Karlstad 2003.

Weibull A, Björkman T (1997), I väntan på JAS. Weibull A, *Samlingsvolym 1985-1997 Fyra yrkesgrupper i det svenska flygvapnet*. Karlstad 2003.

Internetkällor:

Blekinge flygflottilj, *Blekinge flygflottilj*, Informationsavdelningen
Åtkommen 2010-05-20 via <http://www.forsvarsmakten.se/f17/>

Eriksson M, Lindström B (2005), Forskningsrapport: "Validity of Antonovsky's sense of coherence scale: a systematic review". *J Epidemiol Community Health*, 2005;59:460–466. doi: 10.1136/jech.2003.018085. Åtkommen 2010-06-07 via <http://jech.bmj.com/content/60/5/376.abstract>

Gawel, Joseph E, *Herzberg's Theory of Motivation and Maslow's Hierarchy of Needs*. ERIC Digest. Åtkommen 2010-05-20 via <http://www.ericdigests.org/1999-1/needs.html>

Högkvarteret (2010), *Rapport från perspektivstudien 2009 – Det militärstrategiska utfallsrummet*. Åtkommen 2010-05-20 via: <http://www.forsvarsmakten.se>

Nationalencyklopedin • Kort: "Retning". Åtkommen 2010-05-20 via <http://www.ne.se/retning>

Skaraborgs flygflottilj, *Om Skaraborgs flygflottilj*. Henrik Gebhardt
Åtkommen 2010-05-20 via <http://www.forsvarsmakten.se/f7/Om-forbandet/>

Svenska institutet FMS, *KASAM Känsla Av SAMmanhang (Gör ditt eget KASAMtest)*. Acki Wästlund. Åtkommen 2010-06-09 via <http://www.fms.se/skolkraft/kasam-kansla-av-sammanhang>

Syrén H & Jonsson J (2007), "Vi skall inte föra krig i Afghanistan". *Svenska Dagbladet* 2007-02-28. Åtkommen 2010-05-20 via <http://www.forsvarsmakten.se>

Bilaga A - Enkät gällande känsla av sammanhang och meningsfullhet

Författarens anmärkningar: Vissa frågor inleds med (nr) där nr syftar på den ursprungliga fråga från det större KASAM-formuläret som den specifika frågan bygger på.

Överstrukna frågor (exempel: ~~F10~~) valde författaren, med hänsyn till validitet kring det frågan mätte, att inte ta med i sammanställning av svaren.

Hej,

Alla svar är anonyma och kan ej kopplas till enskild individ. De frågor som är markerade med * måste besvaras. Om någon fråga känns oklar, svara så gott ni kan och skriv gärna en kommentar i slutet.

Tack för hjälpen!
mvh Filip, GFU081

*Obligatorisk

B1. Hur gammal är du? *

- 20-29 år
- 30-39 år
- 40-49 år
- 50 år eller äldre

B2. Vilken flygplanstyp tjänstgör du i huvudsak på just nu? *

- JAS 39
- C-130
- C-17
- SK60
- Övrigt:

B3. Svara i jämna hundratal, hur många flygtimmar har du totalt på detta system? *

B4. Svara i jämna hundratal, hur många flygtimmar har du totalt i Flygvapnet? *

B5. Genomför du för tillfället TIS eller GFSU? *

- Ja, TIS
- Ja, GFSU
- Nej

B6. Arbetar du som flyglärare eller instruktör på SK60 eller J39 vid antingen Malmen eller Såtenäs? * *Om instruktör C-130 eller annat system: Svara Nej*

- Ja, Malmen
- Ja, Såtenäs
- Nej

B7. Hur många timmar flyger du en "normal" arbetsvecka? *

Väder antas vara bra, genomsnittlig verksamhetsintensitet

- 0-1 timmar
- 2-5 timmar
- 6-10 timmar
- 11-15 timmar
- 16-20 timmar
- 21 timmar eller mer

B8. Önskar du att du hade mer flygtid varje vecka? *

- Ja, önskar mer
- Nej, önskar mindre
- Nej, det är bra som det är

B9. Ungefär hur många skarpa uppdrag har du flugit?

Med "skarpa" menas uppdrag som ej varit övning. Utlandsövning är EJ att betrakta som skarpt. Skarpa uppdrag kan vara transporter för utlandsstyrkan, hjälpsändningar, incidentuppdrag, spaningsuppdrag eller liknande

Generella frågor kring ditt liv

Markera den siffra som bäst överensstämmer med den känsla du har kring frågan/påståendet.

K1. Har du en känsla av att du inte riktigt bryr dig om vad som händer runt omkring dig? *

mycket sällan eller aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

K2. Har det hänt att du har blivit överraskad av beteendet hos personer, som du trodde du kände väl? *

har aldrig hänt 1 2 3 4 5 6 7 har hänt ofta

K3. Har det hänt att personer du litat på gjort dig besviken? *

har aldrig hänt 1 2 3 4 5 6 7 har hänt ofta

K4. Hittills har ditt liv: *

helt saknat mål och mening 1 2 3 4 5 6 7 genomgående haft mål och mening

K5. Känner du dig orättvist behandlad? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

K6. Har du en känsla av att du befinner dig i en obekant situation, och inte vet vad du ska göra? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

K7. Är dina dagliga sysslor en källa till: *

glädje och djup tillfredsställelse 1 2 3 4 5 6 7 smärta och leda

K8. Har du mycket motstridiga känslor och tankar? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

K9. Händer det att du har känslor inom dig som du helst inte vill känna? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

K10. Även en människa med stark självkänsla kan ibland känna sig som en "olycksfågel". Hur ofta har du känt det så? *

aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

K11. När något har hänt, har du vanligen funnit att: *

du över- eller undervärderade dess betydelse 1 2 3 4 5 6 7 du såg saken i dess rätta proportion

K12. Hur ofta känner du att det inte är någon mening med de saker du gör i ditt dagliga liv? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

K13. Hur ofta har du känslor som du inte är säker på att du kan kontrollera? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

Arbetsrelaterade frågor

Markera den siffra som bäst överensstämmer med den känsla du har kring frågan/påståendet.

F1. Hur ofta känner du att det saknas mening med de saker du gör i ditt yrke? *

mycket sällan/aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

(22) F2. Du är inställd på att ditt arbete i framtiden kommer vara: *

helt utan mål och mening 1 2 3 4 5 6 7 fyllt av mål och mening

(14) F3. När du tänker på ditt arbete, händer det ofta att du: *

frågar dig själv varför du över huvud taget finns till 1 2 3 4 5 6 7 känner hur tillfredsställande det är att kunna bidra med något

F4. Hur ofta känner du att du får uppskattning från allmänheten för det arbete du utför? *

mycket sällan/aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

F5. Hur ofta känner du att det skulle kännas mer meningsfullt att flyga något annat system inom Flygvapnet? *

mycket sällan/aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

F6. Hur ofta känner du att det skulle kännas mer meningsfullt att flyga för ett civilt bolag? *

mycket sällan/aldrig 1 2 3 4 5 6 7 mycket ofta

F7. Hur viktigt är det för din motivation att ditt arbete känns meningsfullt och fyller ett syfte? *

inte alls viktigt 1 2 3 4 5 6 7 mycket viktigt

~~F8.~~ Hur ofta upplever du att du har långtråkigt på din arbetsplats? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

(7) F9. Ditt arbete är: *

fullständigt enahanda 1 2 3 4 5 6 7 alltigenom intressant och tillfredsställande

(11) ~~F10.~~ De flesta saker du gör i ditt yrke i framtiden kommer troligtvis vara: *

fullkomligt uttråkiga 1 2 3 4 5 6 7 helt fascinerande

~~F11.~~ Hur ofta önskar du att du hade mer utökade arbetsuppgifter eller fick utökade ansvarsområden? *

mycket ofta 1 2 3 4 5 6 7 mycket sällan/aldrig

Avslutning

Om du är intresserad av att eventuellt medverka i en kortare telefonintervju, skriv gärna ditt namn i rutan nedan:

Kommentarer, Synpunkter, Förtydliganden?