

Lufttankning nödvändigt för framtida försvaret

Om flygvapnets bas- och ledningsorganisation skärs ner i så stor omfattning som föreslagits, kommer vi att få ett flygvapen i obalans. Det hävdar generalinspektör Jan Jonsson i ett särskilt yttrande till ÖB inför den framtida ominriktningen av Försvarsmakten.

– Att kunna tanka i luften blir då en förutsättning för att kunna försvara alla delar av Sverige. Endast flygplanen i delserie 3 av JAS 39 Gripen kan lufttankas. Med dessa plan får Sverige ett effektivt och flexibelt flygvapen, hävdar Jan Jonsson i denna intervju.

Av: SVEN-ÅKE HAGLUND

Precis vid fältgränsen, ja snarast med tårna innanför, står en 6-årig lintott. Han har väntat länge nu.

Flera timmar. Tålmodet är överraskande - för alla som inte känner den unge flygentusiasten Jan Jonsson, son till arméfänjunkaren Bertil Jonsson.

– Ryktet hade gått som en löpeld i Halmstad. Idag kommer det nya planet till F 14, det finaste av allt, Lansén.

Antagligen var det redan här, när det första Lansén-planet landat, när piloten hade fäällt upp huvan och vinkat i riktning mot den beundrande pojken, som Jan fattade det beslut som skulle forma hans liv.

– Jag levde med flyget. Jag lekte, jag drömde om flygplan. Stora som små. På sportloven kunde man välja att besöka brandstationen eller flotttiljen. På F 14 fick man provsitta alla flygplan. På brandstationen brandbilarna. Jag valde flyget, tre fyra gånger. Samma vecka.

– Senare, som tonåring, när jag tröttnat på att bygga flygplansmodeller, blev det segelflyg. Jag flög ensam redan som 14-åring, fast det nog bröt något mot bestämmelserna. Jo, visst läste jag Biggles också. Allt annat hade varit onaturligt.

Som 18-åring kom sedan den unge mannens ofrånkomliga vägval: han blev fältflygarelev vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed.

– Om jag ratats hade jag nog fortsatt utbildningen till ingenjör och förmodligen försökt ta mig in i flygvapnet den vägen.

På väg till SAS

Men Jan Jonsson behövde inte fortsätta andra året på det tekniska gymnasiet. Karriären kom att följa en rak kurs under åren. Jan förlorade några kamrater genom flygolyckor, mer vardagstragik än undantag på den tiden, men betydligt fler valde den civila karriären, mer välbetald hos till synes omättligen SAS.

– Jag var också på väg att lämna flygvapnet en bit in på 80-talet när avgångarna kom som strömhopp. Ville dom ha mig? Samtidigt, karriären hade gått fort. Jag var ställföreträdande divisionschef, jag var uppvisningspilot med Viggen, ordförande för officersföreningen ...

Vad lockade, förutom pengarna?

– Hela idén med att flyga, att slippa papper och stålörsmöbler i lektions- och taktiksal, att få se en god portion av världen. På den tiden flög fortfarande förtidsavgångna som reservare hos oss ett antal år efter att de lämnat flygvapnet. Det var först när man frågade lite djupare som också nackdelarna med det civila livet kröp fram.

Som vad?

– Det sociala livet. Att vara borta från familjen kanske två veckor i följd. En ständigt programmerad flygning med få variationer. Malariamediciner månadsvis ... gräset är som bekant inte alltid grönare på andra sidan staketet. Nej, jag stannade kvar i flygvapnet. Jag hade ändå fått testa mitt marknadsvärde och nöjde mig med det.

Bättre villkor

Men lockelserna från SAS och andra bolag tycks fortfarande inte ge dig ro. Om jag inte är fel underrättad finns det två grupper som i snabbt tempo jobbar fram bättre villkor för flygvapnets piloter, med en enda avsikt: Att de ska stanna i flygvapnets uniform:

– Läget har blivit kritiskt ännu en gång. SAS behöver 150 nya piloter per år. Åldersavgångarna är stora. Vi kan med våra piloter bara täcka ett enda årsbehov för SAS och faktum är att vi egentligen inte tål några som helst avhopp. Organisationen är slimmad redan idag. Förresten, det är faktiskt tre, inte två, utredningar som jobbar med frågan. Vår egen i Högkvarteret, en politisk grupp bestående av statssekreterarna i de nordiska försvarsdepartementen och dessutom en samnordisk flygvapengrupp.

– SAS har redan dammsugit Danmark och Norge som i princip blivit av med hälften av sina militära piloter. Krisen gäller dessutom inte enbart piloter, även om de är extremt konkurrensutsatta. Det gäller även flygtekniker, IT-specialister och inte minst sambands-officerare som kan ta steget över till mobiltelefonindustrin och få fem tusen mer i lön redan i morgon. En begynnelselön hos oss på cirka 13 500 kronor är inte precis imponerande.

Några ord från redaktör'n

Jag har bara träffat Jan Jonsson en gång tidigare. Vid vårt andra möte är uppdraget att porträttera den blott 46-årige generalmajoren.

Det här är ett viktigt påpekande. Jag känner inte generalmajor Jonsson på annat sätt än via normal journalistisk research, d v s att läsa vad som finns i officiella urkunder om personlig bakgrund, karriär m m - plus det särskilda yttrande som Jan Jonsson på flygvapnets vägnar bifogade det underlag till ominriktning som ÖB Owe Wiktorin nli-



Foto: PETER LIANDER/Försvarets bildbyrå

"Omöjligt läge"

– Marknaden tycks omöjlig. Läget är omöjligt. Vi lider fortfarande av det kompetensbortfall vi drabbades av som följd av tidigare rekryteringsvågor.

Ändå, en gång hade vi drygt 50 divisioner, mot dagens 13 krympande mot åtta ... Efter hand som vi blir färre ökar sårbarheten. Vi har inte heller Krigs- ▶▶▶

gen överlämnade till regeringen.

Efter nära två timmars samtal växte en bild fram av gedigen yrkesman med en till synes spikrak karriär. En man fostrad i det militära skolsystemet, men också med en karaktär formad av kamrater på flottiljen och färgad av den ensamma beslutssituationen i Viggens cockpit.

Mycket snart upptäckte jag att det inte går att provocera Jan Jonsson. Han svarar på högst personliga frågor, han redogör för den i mina ögon anmärkningsvärda situationen att också flygvapnet protesterar mot ÖB:s förslag till

framtida försvar - men vid två tillfällen får rösten en onad skärpa:

1. När jag insinuerar att flygvapnet har mött större förståelse från ÖB när det gäller tvingande nedskärningar, jämfört med kusinerna armén och marinen.

2. Att piloterna i ett av världens absolut främsta flygvapen nöjer sig med att tryggt flyga på hemmaplan - långt från världens oroshärdar.

Sven-Åke Haglund
Försvarsmaktens chefredaktör
med huvudansvar för tidningen Arménytt

flygskolan i Ljungbyhed, vars enda uppgift var att utbilda piloter.

"Omöjligt läge", säger du. men den åsikten kan väl ändå inte vara tillåten hos flygvapnets främste företrädare, dess generalinspektör?

– Vi måste helt enkelt lösa ut frågan. Sedan får oddsen se ut hur som helst. När det gäller teknikerna har vi goda utfall med bland annat marknadslöne-tillägg och är beredda att löpa linan vidare för andra yrkesgrupper. Vi kan inte bara stillatigande acceptera att försvarets ominriktning slår ut personalens grundtrygghet och påskyndar avhoppet.

Vad kostar det att utbilda en pilot och hur lång tid tar det?

– Närmare fem än fyra år till en kostnad av närmare 40 miljoner. Men också andra personalkategorier är dyrbara investeringar som vi måste vara extra rädda om.

Känns det inte futtigt att i det läget diskutera enstaka tusenlappar i löne-tillägg, framför allt för dig med din fackliga bakgrund?

Budgetregulator

– Jovisst, men det handlar inte bara om löneavin. Problemen är vidare än så. Vi har bristande flygtidsproduktion, till stor del beroende på att vi har förlorat tekniker. Dessutom och ännu värre, använder vi oss av nivåhöjande och kompetenshöjande utbildning som budgetregulator.

– Om det finns 20 löjtnanter på samma förband som är kompetenta att gå en kaptenskurs och förbandet får två utbildningsplatser, drar ett antal slutsatsen att det kommer att ta upp mot tio år innan de får chansen, plus att det kommer nya kamrater under tiden. Det är inte så att vi inte behöver fler kaptener, vi behöver massor av kaptener. Stora delar av befattningarna är bemannade med en nivå under vad det borde vara.

"... förälder som lärare"

Vi övergår till din protest mot ÖB:s förslag till ominriktningen av försvaret. Känns det inte svårt att avge ett, som det heter på byråkratins språk, särskilt yttrande - riktat mot ÖB Owe Wiktorin, som i media, och t o m inom försvarsledningen, mer eller mindre öppet beskyllts för att hålla flygvapnet om ryggen?

– Jag är naturligtvis medveten om att ÖB är flygare, att chefen för planstaben kommer från flygvapnet, liksom chefen för operationsledningen. Men gynnar det flygvapnet? Min uppfattning är precis den motsatta. Den åsikten delas för övrigt av förre flygvapenchefen Kent Harrskog.

– Det är precis som att ha sin förälder som lärare. Du måste hela tiden prestera så mycket mer än de andra. Just därför att det inte ska uppfattas som om du får några favörer, blir du extra hårt behandlad. Vi måste vara medvetna om att ÖB:s uppgift är både otacksam och omöjlig; att hitta en kompromiss som alla kan bli nöjda med när så mycket måste skäras bort.

Avstår plan?

I ditt särskiljande yttrande poängterar du att stridsledningssystemet mer än halveras och att bassystemet reduceras med tre fjärdedelar. Slutsatsen är "en kraftig obalans även i de stödjande systemen, vilket leder till att sårbarheten för flygstridskrafterna ökar och att även ett mycket begränsat väpnat angrepp kan ge kraftig reduktion av insatsförmågan". Försvarsmaktens redan beskurna kaka lär inte bli större. Hur många av totalt 204 JAS 39 Gripen är du beredd att avstå ifrån för att få ett flygvapen i balans?

– Sådana övervägande har jag inte mandat att göra. Precis som ÖB är jag bunden av de politiska ramvillkoren som egentligen bara är två: För det första: Rör inte lagda beställningar på Gripen-systemet och heller inte på stridsfordon 90 eller Leopard-vagnarna. För det andra: Den ekonomiska ramen.

– Vad beträffar den inflammerade debatten om antalet flygplan finns det ett enkelt svar: Det åtgår förmodligen så många plan för att försvara landet, inte bara Mellan- eller Sydsverige, särskilt som sårbarheten i samhällets försörjningssystem hela tiden ökar.

Men den typen av argument kan säkert, t o m i första hand, armén lägga fram?

– Ett av kärnvärdena för flygstridskrafterna har varit förmågan att ha en tröskeeffekt som avhåller mot väpnat angrepp. Våra uthålliga bas- och ledningssystem, vår höga beredskap plus vår förmåga att snabbt förflytta oss jäm-

fört med övriga stridskrafter. Vem skyddar infrastrukturen som möjliggör att ta en brigad från Syd- eller Mellansverige till Norrland om inte flygvapnet gör det?

"Luftvärnet urholkas"

På en punkt ansluter du dig till arméns kritik av ÖB:s förslag. Också du tycks vilja ha en satsning på luftvärnssystemet Bamse?

– Ja, min åsikt är att luftvärnet urholkas på ett riskabelt sätt. Bamse skulle kunna fylla den luckan, men det kan också ske på andra sätt.

– En av mina tyngsta invändningar är annars att underlagen till ÖB:s avvägningar har tagits fram under största brådska. Operativa spel, där man exempelvis undersöker hur markhotet från en luftlandsatt brigad påverkas av flygstridskrafternas förmåga att ta tull i ett tidigare skede, har inte hunnits med. Likaså användningen av stridsflyg som ett alternativ till attackhelikoptrar.

– Den kvalitativa förmågan har nog ingen problem med att värdera, till skillnad från den kvantitativa dimensioneringen i en sammantagen försvarsmakt. Tidspressen har gjort att flygstridskrafter har värderats mot flyg, motsvarande mark mot mark, och sjö mot sjö.

Mycket arbete återstår kring den strategiska typbildssituationen.



Lufttankning hemma och borta

– ... min utgångspunkt är att vi måste kunna luftförsvara hela landet med någon rimlig volym även i ytterområdena. Har man få divisioner, blir naturligtvis förmågan därefter. Vi kommer bara att ha åtta krigsbaser i framtiden. För att kunna kraftsamla mot Norrland, måste huvuddelen av företagen utgå från Mellansverige. Det innebär plötsligt att vi måste ha lufttankningskapacitet också för vårt nationella försvar.

Möjligheten till lufttankning för osökt samtalet in på flygvapnets deltagande, eller möjlighet att delta, i internationella operationer. Fredsframvingande

eller fredsbevarande insatser är väl ändå en pluspoäng för armén i konkurrens om Försvarmaktens medel och resurser?

– Sverige har nog inte riktigt politiskt gjort upp om hur vi ska se på insats med stridsflyg i internationella uppgifter. När det gäller transportflyg är vi sedan länge mycket aktiva. Stridsflyg uppfattas som ganska så offensivt - trots att få missioner leder till vapeninsats - plus att det anses vara dyrt. Så var också fallet för 3 - 4 år sedan när det handlade om att modifiera Viggen-systemet. Med Gripen är bilden en annan. De sista 90-planen i Gripen-serien blir fullt ut anpassade för internationella insatser, som en följd av industrins utveckling av en exportversion.

För dig är det alltså ingen utopisk tanke att flyga sida vid sida med Nato-plan i skarpa fredsframtingande uppdrag, typ Kosovo?

– Till syvende og sist handlar det trots allt om politiska ställningstaganden. För flygvapnet gäller det att ha förmågan att medverka om en inofficiell förfrågan leder till en officiell framställning. Vid Gulfkriget sa vi helt enkelt nej på ett tidigt stadium därför att vi saknade de rätta förutsättningarna. Förra sommaren beslutade regeringen att vi snarast ska utveckla vår förmåga att ställa upp med spaningsflyg. Här handlar det inte om att driva intera biliteten så högt, utan snarare om utbildning av förare. På hemmaplan ligger vi redan i världstopp när det gäller spaningsflyg, som är en bristvara ute i världen.

Negativ inställning?

Teknisk förmåga, plan i världsklass, vem tvivlar på det? Om jag däremot påstår att det råder ett ljumt intresse hos dina flygvapenpiloter att ställa upp för freden i andra delar av Europa och världen - har jag då rätt eller fel?

– Det beror på var, när och under vilka omständigheter som hotbild, utrustning och omständigheter i stort. Vi har diskuterat flygspaning för att övervaka ingångna fredsavtal, typ separationszoner, med god respons hos flygförarna. Erfarenheterna från transportflyget är goda även när det gäller besvärliga scenarior, förutsatt att vi gjorde det som be-

hövdes beträffande motmedel, möjligheterna till underrättelser m m. Att det skulle finnas någon allmänt negativ inställning hos piloterna är helt fel. En gång för alla definitivt fel!

Kosovo före jul

Fredssamordnare Carl Bildt menar att det under det fortsatta fredsarbetet i Kosovo kommer att ställas ganska så stora krav på de europeiska länder som inte varit krigförande i området. Vilken är din tidsplan för en svensk insats?

– Vi har två olika projektplaner. Den som vi arbetar med just nu inriktas på att vi ska vara beredda att medverka med spaningsversionen av Viggen i slutet av det här året. Det är fråga om en kontrollerad tidsplan där vi har gott om tid på oss. Vid sidan om denna finns en snabbplan, som kan aktiveras inom ett par månader men då ändra uppgifter blir kraftigt lidande.

Slutligen: När Viggen ersatts fullt ut av Gripen-systemet runt år 2004 har vi med säkerhet ett av de tre, fyra starkaste flygvapnen i världen. Varför skall just Sverige vara militärt världsledande i flyg med den ringa hotbilden runt vårt land?

– Det är möjligt att vi kommer att ha ett av de mest kompetenta flygvapnen i världen. Inte starkaste. Inte volymmässigt, men modernast med all den spets-teknologi vi förmår. Men jag kan inte se det som negativt att vara världsledande i att ta fram fjärde generationens flygplan både vad beträffar förmåga och flexibilitet.

– Vi är på väg att få världens bästa BVR-förmåga, alltså Beyond Vision Range. Det förhållandet att vi ligger på spets här stödjer industrins ansträngningar att få Gripen ut på den internationella marknaden. Exportpotentialen är nu, litet restriktivt beräknat, runt 200 miljarder kronor. Alltså motsvarande fem-sex svenska försvarsbudgetar ...

Kränga flygplan

Men ursäkt generalinspektör'n, att kränga flygplan kan väl ändå inte vara en huvuduppgift för det svenska försvaret?

– Inte att marknadsföra flygplan, det överlåter vi till industrin. Däremot ska Försvarmakten vara referensmyndighet

för varje land som är intresserade av den materiel och de förmågor vi har att erbjuda. Just nu genomförs ett säkerhetspolitiskt materiellt systemskifte, från egenförsörjning till en gemensam europeisk sådan vad beträffar kompetenser, komponenter och hela försvarssystem.

– För Sverige är flygindustrin själva motorn i det europeiska samarbetet. Dessutom har ordförandeskapet för gruppen för forskning och teknologiförsörjning anförtratts Sverige. Det förtroendet skapar de bästa förutsättningar också för armén och marinen. Sverige är inte större än att försvarsgrenarna måste arbeta hand i hand på alla plan. ■



PLUS OCH MINUS

Jan Jonsson fick en specialuppgift under intervjun: Beskriv dina tre bästa egenskaper i några korta ord, och gör detsamma med de sidor hos dig själv som du vill förändra.

Positivt: "Jag är nyfiken. Vill hela tiden lära mig mer".

"Jag är ärlig. Jag försöker hela tiden säga precis som jag uppfattar att saker är".

"Oerhörd energisk. Har nog aldrig förstätt innebörden i att släppa taget".

Negativt: "Energisk kan också vara en dålig egenskap. Jag jobbar på att hitta en bättre och mer fungerande balans mellan yrkes- och familjeliv. Klarar jag de båda återstår den tredje biten - att ge mig själv tid (bl a till att åka motorcykel)".

"Jag fattar snabbt genom att jag får många olika ingångsvärden i mitt jobb. Därför har jag en tendens att köra ifrån mina medarbetare, t o m att köra över folk. Inte bra".