



Generalmajor Mats Nilsson var den första militära provflygaren som flög JAS 39 Gripen. En flygplanstyp som han gärna flyger så fort tillfälle ges också i sin nya roll som flygväpnets generalinspektör.

Foto: Pia Ericson/
FMV:Prov.

”Kalla mig Mats”

Mats Nilssons andra arbetsdag börjar halv tio på kvällen efter "Aktuellt", när barnens läxor sedan länge är lästa och tystnaden sänkt sig över Täby-villan. Planeringen inför nästa arbetsdag pågår sedan fram till midnatt.

Mats Nilsson ger ett intryck av att alltid vara förberedd, att aldrig bli tagen på sängen. Det sena kvällsarbetet kan vara en del av förklaringen: "Ett arv från tiden som provflygare är att jag ständigt jobbar med frågan: Vilka alternativ har jag om det oväntade ändå händer?"

AV SVEN-ÅKE HAGLUND

Flygvapnets nye generalinspektör, blott 43-åriga generalmajoren **Mats Nilsson**, sitter lugnt i flygtaktiska kommandots förarstol – förlåt chefsstol – redan efter två månader. Leendet finns ständigt nära, ingen av intervjuarens frågor besvarar honom, inte ens knepigheter som SWAFRAP eller det som borde vara ett känsligt ämne: att som flygvapnets högste företrädare "sälja" JAS 39 Gripen till utländska spekulanter.

General Nilsson tycks gilla att diskutera alla frågor som kommer på bordet, med ett enda – mer personligt – undantag:

Allt som har med hans ringa ålder att göra. Förmodligen är ämnet redan uttjat, men Mats Nilsson vore inte Mats Nilsson om han undvek frågan ...

– I förra veckan var jag i Sydafrika i samband med sydafrikanska flygvapnets 80-års jubileum. På seminarium och utställningar träffade jag många flygvapenchefer. Självklart är man ung i den kretsen. Men faktiskt, kollegan från Malawi var ännu något yngre ...

Hur känns det att ha sina tidigare chefer under sig i organisationen, är åtminstone inte det ett problem?

– Min första reaktion var att det här måste bli tokigt. I nästa sekund insåg jag att problemet inte ska förstöras. Det handlar egentligen bara om två saker: Öppenhet och ärlighet från alla parter.

Som en pojkbok

Ett samtal med Mats Nilsson vandrar ut över vida fält. Hans karriär är som en pojkbok, spännande och fylld av överraskningar. Men ganska snart förstår intervjuaren att mycket av Mats Nilssons liv handlar om ett tryggt och inrutad liv tillsammans med hustrun **Anna** samt barnen **Carl** och **Johanna**.

– Jag värdesätter min tid med familjen väldigt högt. Jag vill vara hemma både till frukost och middag.

– Dottern som just börjat andra klass ska kunna göra läxorna både med mamma och pappa. Vår 13-åriga son likaså. Klockan fem kastar jag alla papper i portföljen och åker hem. Familjen äter middag tillsammans, vi pratar om vad som hänt i skolan, på fritids.

– Portföljen tar jag fram igen vid halvtiotiden och jobbar i ungefär två timmar. Så har jag levtt ett antal år och värdesätter högt möjligheten att själv styra arbetstiden så att familjelivet inte kommer i kläm. Då får det gärna bli sena hemmakvällar istället.

Ett föräldramöte höll för övrigt på att

bli en komplikation för nyutnämnde ÖB **Johan Hederstedt**, när han skulle tillsätta de högsta chefsposterna i sin organisation:

– Hederstedt ringde med kort varsel och ville träffa mig kl 16.00 onsdagen i påskveckan. Jag svarade ärligt att jag inte kunde komma, eftersom jag inte skulle hinna att både träffa Hederstedt och gå på föräldramötet hemma i Täby.

Dessbättre förstod blivande ÖB dilemma och ändrade sitt eget dagsschema. Mats Nilsson hann med båda mötena, och efter resonemang med familjen under påskhelgen kunde flygvapnets nye generalinspektör (efter **Jan Jonsson** som nu är chef för Operativa insatsledningen, OPIL), utses.

Cyklande segelflygare

Att Mats Nilssons väg till GI-stolen har gått snabbt förstår vi av hans (redan påpekade) låga ålder. Snabbt – men däremot inte rakt. Åtminstone inte i vanliga termer räknat.

För att göra historien någorlunda kort, kan vi börja med en 14-åring på cykel i höstmörkret mellan hemmet i Lomma och Landskrona, en sträcka på cirka 25 kilometer enkel resa. I Landskrona fanns en segelflygklubb och en skicklig lärare i världsmästaren **Göran Ax**. På hösten avverkades teorin innan vörkluset förde med sig 22 starter i Bergfalke, de sista två ensamflygningar.

Där kunde hela historien ha slutat. Mats Nilsson blev nämligen en duktig gymnast, och som sådan också utbytesstudent i USA. Kontakten med flygningen bröts.

Väl hemma ett år senare mönstrade Mats och skulle göra värnplikten på KA 2 i Karlskrona. En placering som han tyckte var helt OK.

– Men så dök stunderna i Bergfalke upp igen. Hur härligt jag hade tyckt att det var att få flyga alldeles ensam. Sagt och gjort, jag sökte till flygvapnet, blev antagen och ryckte in på Ljungbyhed två veckor efter studentexamen 1976.

Svårt med instrumenten

– Det jag minns är att jag hade jättesvårt att flyga efter instrument i början. Min flyglärare **Kenneth Hansson**, som förresten jobbar här på FTK idag, hade tack och lov tålmod med mig.

Efter officersexamen på F 20 i Uppsala, lärde sig Mats Nilsson att flyga Viggen i Söderhamn, innan det bar i väg till F 17 i Ronneby. Efter drygt två år som spaningspilot kom den telefonsignal som fick honom ur den normala flygvapenkarriären.

– Samtalet kom från Försökscentralen i Linköping. Jag erbjöds att jobba där som testpilot. FC visste jag inte något om förutom det jag hade läst i jubileumssboken "Att flyga är att leva", men jag förstod att det här var en chans modell annorlunda.

– Jag stannade tio år som provflygare, med avbrott för allmänna kursen på MHS och ett år på den amerikanska flottans provflygarskola.

Kursetta på F-18 Hornet

Mats säger det inte själv, men bakom uttryck som "jätteskoj" och "fantastiskt roligt", döljer sig också en annan sanning: Svensken Mats Nilsson blev kursetta i stenhård konkurrens på provflygarskolan.

– Det här var 1984 – 85, jag var minst sagt hungrig på all slags flygning. Mitt slutarbete gjorde jag på F-18 Hornet som då var alldeles ny.

Väl tillbaka i Sverige och Linköping blev det ett ännu nyare plan för Mats, även om det skulle dröja innan JAS 39 Gripen kom i luften. När det väl var dags, gick det som vi minns, snett vid en misslyckad landning.

– Jag flög aldrig ettan. Min roll blev betydligt mer annorlunda än som tänkt.

Det blev haverikommissionen istället. Däremot, när tvåan kom i luften dryga året efter ettan var det Saab:s chefsprovflygare **Arne Lindholm** och jag som flög den.

– Det varade i drygt ett år. Lärorikt men fullständigt oplanerbart. Vi flög när planet var friskt och vi hade tillräckligt bra väder. Flygpasset kunde vara planerat till tisdag eftermiddag, men det blev lördag eftermiddag innan vi var i luften.

Lämnade sitt drömjobb

Mats Nilsson beskriver sig själv som målinriktad och bestämd. Vi tror honom. Att beskriva något som har med ett yrke, ett

jobb, att göra på ett mer livfullt och positivt sätt än när Mats berättar om sina år som provflygare går överhuvud taget inte.

Ändå sa han upp sig, valde skolbänken och en väntande stabskarriär. Hur mycket "målinriktning" behövs det inte för att göra ett sådant val?

– Som du förstått stortrivdes jag som provflygare men ville ändå gå vidare. Det blev högrekursen på dåvarande Militärhögskolan 1991–93, följt av två år på flygstabens samordningsavdelning.

– Därefter F 16 och Uppsala i fyra år. Först som flygchef och sedan, efter ett samtal från **Kent Harrskog**, som flottiljchef under dryga två år.

– Samtalet? Jo, Harrskog ringde och frågade om jag ville

ta över flottiljen. Tror du att jag klarar det?, frågade jag. Kanske inte den smartaste jag kunde ha fått ur mig. Harrskog ställde en självklar motfråga: Skulle jag ha ringt dej annars?!

Åter kände Mats att det var dags att gå vidare. Vid det senaste årsskiftet blev han chef för Operationsledningens planeringsavdelning på Högkvarteret i Stockholm.

– Mycket stabssamtal med andra länder, mitt i Högkvarterets omstrukturering. Lärde mig mycket om uppbyggnaden av EU:s krishantering, nyttigt för mig idag när vi nu sätter upp våra två insatsförband, benämnda SWAFRAP AJS 37 respektive C-130.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Mats Nilsson inledde sin karriär som förbandspilot i spanings-Viggen. Här flyger han fotospaningsversionen under sin tid som provflygare.
Foto: Peter Liander

Tömmer resurserna

Handen på hjärtat, Mats Nilsson, visst har det varit en hel del diskussioner runt åtminstone Viggen-förbandet, att piloterna inte kan eller vill vara ute en tänkt missions alla sex månader?

– Vi har en enda spaningsdivision kvar i Sverige, och det är vid F 21 i Luleå. I storleksordning handlar det totalt om 16 piloter. Till förbandet hör också personal-kategorier som fototolkar och systemtekniker. Lika exklusiva grupper också de.

– När det gäller SWAFRAP talar vi om ett behov i storleksordning tio piloter. I princip tömmer vi vår spaningsresurs på hemmaplan. Till detta kommer att en insats i exempelvis Kosovo, vilket är det troligaste området, handlar om taktisk flygspaning av inte speciellt svårt slag – till skillnad från de skarpa uppdrag som flygs här hemma.

– Vad som behövs, för att både lösa uppgifterna här hemma och under ett internationellt uppdrag, är ett klokt rotationssystem som också syftar till att hålla uppe kompetensen på bredden. Kanske blir det fem-sex veckor därnere och två därhemma rullande under en sexmånaders mission.

Mats Nilsson menar att det inte blir så kraftiga omställningar för besättningarna på våra transportflygplan med 20–25 års erfarenhet från flygningar på uppdrag från i huvudsak FN, Sida och Räddningsverket.

– Problemet är att det också här är fråga om en begränsad resurs. Totalt har vi åtta Hercules med tillhörande besättningar, som redan idag är hårt engagerade både

inom och utom landet. Också här behövs ett väl genomtänkt rotationssystem.

– Så, det handlar inte om ekonomi, inte om några gräddfiler i jämförelse med kamrater i de båda andra försvarsgrenarna, utan det faktum att vi samtidigt ska kunna lösa vissa begränsade uppgifter här hemma.

Ovan säljarroll?

Vi byter ämne. Nästa fråga handlar just om ekonomi. Och affärer. Försvarsmakten ska stödja svensk försvarsindustri, ”exportfrämjande verksamhet”, som det heter. Att jobba som säljare av Gripen, som nyligen i samband med Sydafrika-besöket, måste väl ändå vara en ovan roll?

– Stopp! Flygvapnet är ingen säljorganisation. Däremot är vi en kvalificerad kund, som gärna återger våra erfarenheter och våra krav när det gäller JAS 39 Gripen. På så sätt ger vi vårt stöd till exportsatsningen.

Men, handen på hjärtat, Mats Nilsson, du är t o m mer än flygvapnets främste företrädare i ett sammanhang som det här. Få, om ens någon, pilot känner Gripen så grundligt som du när det gäller konstruktion och funktion. Kan du vara helt ärlig och svara uppriktigt även när det gäller känsliga, mindre bra punkter?

– I annat fall skulle det genomskådas, förr eller senare. De som frågar är yrkesmän, kollegor. De vet mycket väl att ingen teknisk konstruktion av det här slaget någonsin kan vara fulländad. Framför allt

inte i början. Visst har vi haft barnsjukdomar med JAS 39, och det berättar jag. Problem med bränslesystemet, problem med luftsystemet – men till bilden hör att vi idag har snart tre operativa divisioner som fungerar mycket bra!

Med i bagaget

Sedan den 1 juli är du generalinspektör för flygvapnet, försvarsgrenens främste företrädare, med ett utökat ansvar i jämförelse med företrädaren på stolen. Samtliga flottiljchefer är numera direkt underställda GI. Du är dessutom taktisk chef med ansvar för de uppgifter som tre flygkommandochefers tidigare delade på.

Med din för generaler helt unika bakgrund som provflygare, är det något speciellt som du har med i bagaget?

– Ett arv från tiden som provflygare, är att jag ständigt jobbar med frågan: Vilka alternativ har jag om det oväntade ändå händer?

– Som provflygare måste du vara analytisk, förberedd, målinriktad, kommunicerbar.

Är det med samma egenskaper du nu styr flygvapnet?

– Faktiskt finns det paralleller. Det jag försöker leva upp till själv och uppskattar hos andra är öppenhet, tydlighet och ärlighet. Det går inte att driva en sådan här verksamhet om du inte är tydlig.

”Kalla mig Mats”

Till sist. Din företrädare, nuvarande chefen för OPIL, Jan Jonsson kallas mer eller mindre allmänt för ”Pinnen”. Har du något smeknamn?

– Nej, också polarna säger Mats. Här på FTK har jag talat klarspråk också när det gäller hur jag vill tilltalas: Ni ska kalla mig Mats. Att också jag, som chef, kan tilltalas med förnamn är ett uttryck för den öppenhet och lätta stämning jag vill ha på min arbetsplats.

– Men det är klart, vid uppställningar, parad för fanan och sådant, måste det väl ändå bli något åt generalshållet ... ●