

# ”Flygets själ och vägen framåt”

*Inträdesanförande i KKrVA avd III den 11 januari 2011  
av Anders Silwer*

INTRÄDESANFÖRANDET ÄR EN aktuell betraktelse kring de svenska luftstridskrafterna och försvarsmaktsplaneringen. Utgångspunkten är luftstridskrafternas grundläggande förutsättningar och historia för att beskriva dess själ. Därefter följer en beskrivning av luftstridskrafternas utmaningar på vägen framåt med utgångspunkt i Försvarsmaktens nuvarande organisation och fattade politisk beslut. Jag avslutar med att koppla flygstridskrafternas utmaningar in i försvarsmaktsplaneringen.

Syftet med ämnesvalet är tvådelat. Dels, att visa på att konceptuell kunskap inom alla arenors stridskrafter är till stor hjälp när avgörande beslut ska fattas, dels, att som anställd officer föra in de aktuellaste frågeställningarna i försvarsdebatten inom KKrVA.

Texten är resonerande, filosofisk och konceptuell för att visa på strategiska frågor och sammanhang snarare än djuplodande vetenskapligt. Eftersom Försvarsmakten idag är betydlig mera sammanflätad mellan de tidigare försvarsgrenarna är det naturligt att på slutet av resonemanget sätta ett helhetligt försvarsmaktsperspektiv på frågorna.

## Flygets ”kropp och själ”

Alla typer av stridskrafter har olika förutsättningar och möjligheter att lösa strids-

uppgifter. Flygstridskrafternas grundläggande egenskaper är perspektiv, hastighet, räckvidd och manöverförmåga. Dessa egenskaper ligger till grund för flygstridskrafternas styrkor; responsförmåga, rörlighet, flexibilitet och mångsidighet. De system och metoder vi använder ska möjliggöra att dessa fördelar utnyttjas maximalt.<sup>1</sup> Dessa fysiska förutsättningar är en grund – en kropp, men det finns också ett arv av verksamheter som gett en kultur – en ”själ”. Denna kultur skapar tillsammans med de fysiska förutsättningarna ”flygets kropp och själ”. Under de senaste tjugo åren har Försvarsmakten genomgått en omfattande förändringsprocess på flera plan. Sammantaget har det inneburit en mindre men effektivare försvarsmakt. Konsten att genomföra denna förändringsprocess är en hård ramstyrning i ett uppifrån-och-ner-perspektiv parat med förståelsen för de olika stridskrafternas förutsättningar i ett nerifrån-och-upp-perspektiv. I grunden är jag som flygare en person som tar vägen uppifrån och ner för att nå målen. Det ger överblick, större möjligheter att hålla ekonomiska ramar och stark drivkraft i förändring. Jag måste dock tillstå att de gånger vi misslyckats i våra förändringar har det alltid berott på för litet nerifrån-och-upp-perspektiv.<sup>2</sup> Tecknandet av flygstridskrafternas själ är därför en viktig del

i förståelsen för hur denna typ av stridskrafter fungerar.

## Människan i luften

Inom krigskonsten har det alltid funnits ett behov av att kunna bemästra höjdtterrängen för att kunna se in i motståndarens gruppering eller dennes manövrer. De första stegen i detta bemästrande av den tredje dimensionen togs genom att använda ballonger. Flygandet hade dock inte primärt sitt ursprung från de militära behoven utan snarare från en dröm om att kunna erövra luften för att utnyttja den på många olika sätt. De första pionjärerna präglades av denna dröm och var oftast innovatörer och eldsjälar. I Europa kom de från aristokratin,<sup>3</sup> som hade förutsättningarna, medan det i USA var entreprenörer<sup>4</sup> som tog de första stegen. Denna dröm att erövra eller utnyttja luften ligger kvar hos många som engagerar sig i frågor kring flygandet. Det är också tydligt bland de elevkullar som söker sig till flera yrken inom Flygvapnet. Intresset för lufthavet är oftast en större motivation än intresset för Försvarsmakten. Kärnan i utvecklingen av det svenska Flygvapnet sedan 40-talet ligger också här. Flygintresserade och akademiskt framstående studenter sökte sig till bl a Kungliga Tekniska Högskolan och därefter Flygvapnet eller försvarsindustrin. Dessa, i många fall stora begåvningar, var helt centrala som ledare och ingenjörer inom Försvarsmakten, FMV och flygindustrin.

## Utvecklingen av flygstridskrafterna genom kontakten med kriget

Första världskriget var den första stora kontakten med stridsfältet för det motoriserade flyget. Spaningsflyget som ett tagande av höjdtterrängen var flygets primära

uppgift och som en konsekvens av detta jaktflyget för att förhindra motståndaren att gör detsamma. Efterhand kom anfall mot markmål in i bilden men inte i någon avgörande omfattning. Mellankrigstidens teoretiker<sup>5</sup> förändrade dock utvecklingen för synen på användandet av flygstridskrafterna markant. Grunden för den amerikanska synen på flyget som ett offensivt vapen utvecklades under 1920- och 30-talet och drev utvecklingen av materielen. De förmågor som flygplanen fick genom utvecklingen av motorer, bombsikten och flygplan gjorde att deras offensiva förmåga ökade och sammantaget är synen idag att flygstridskrafterna har fler offensiva attribut än defensiva. Detta är en viktig del av det som kan kallas flygets själ idag.

Under andra världskriget gick de krigförande in med olika föreställningar om hur flyget skulle utnyttjas och därmed helt olika struktur på sina flygvapen. Amerikanerna hade en offensiv syn med fokus på bombflygplan, vilket de delade med briterna. Tyskarna lade fokus på understöd av markstridskrafterna vilket formade deras flygvapen. Flygstridskrafterna blev under andra världskriget en avgörande faktor på flera krigsskådeplatser. I Stilla Havet var det de hangarfartygsbaserade flygstridskrafterna som var grunden för USA:s möjligheter att ta tillbaka förlorade områden så snabbt som trots allt skedde. I Europa är USA:s och Storbritanniens bomboffensiver mer diskuterade till sin effekt, det var dock den enda möjligheten de allierade hade att skapa en ”andra front” eftersom USA inte förmådde bygga upp de uppemot 100 divisioner som ansågs behövas för att besegra Hitlertyskland på marken via en offensiv från väster. Slaget om Atlanten och Nordafrikakampanjen var två andra exempel där flyget var avgörande för utgången av striderna. Gemensamt för

de flesta operationsområdena var att luft-herravälde var grunden för att lyckas i striden på ytan.<sup>6</sup>

Utkomsten av dessa erfarenheter är ett mångfasetterat flyg med många olika användningssätt men med synen på luftherraväldet som grund. På ledningsområdet var slutsatsen, genom erfarenheterna från Nordafrika och de inledande striderna i Stilla Havet, att flyget skulle ledas centralt under en chef och utnyttjas kraftsamlat. Denna erfarenhet är en del av flygets själ idag.

## Den svenska utvecklingen

Sverige var under flygets tidiga år resurs-svagt och det var inte förrän i försvarsbeslutet 1925 som en satsning på flygstridskrafter genomfördes, vilket ledde till ett självständigt flygvapen 1926-07-01. Under den tidiga utvecklingen följde Sverige i mycket omvärldens utveckling. Bl a ledde det till att Sverige vid andra världskrigets utbrott hade tre bombflottiljer, en spaningsflottilj och en jaktflottilj. Behovet blev snarare det omvända mellan bomb- och jaktflottiljer. Efter modell av RAF utvecklades det svenska flygvapnet under och efter andra världskriget. Strukturen av det svenska flygvapnet formades efter militärgeografin, säkerhetspolitiken, den teknologiska utvecklingen och försvarsplaneringen. Resultatet blev ett flygvapen som, likt Försvarsmakten i sin helhet, var skraddarsytt inom nämnda ramar. Flygvapnet blev ett utpräglat luftförsvarsflygvapen med en offensiv kapacitet. Flygvapnets ”svenska själ” kommer av denna epok med ett starkt luftförsvarsflygvapen.<sup>7</sup> De utifrån kommande influenserna till ”flygets själ” i form av entreprenöranda, offensiv syn, kraftsamlingsteorin och centralistisk ledning blandades med, och stod också i kontrast till, den svenska

defensiva synen. Vid denna korsväg av influenser, och inom ramen för en begränsad ekonomi, skapades det svenska ”flygets själ”.

## Helikoptrar

Helikopterutvecklingen kom senare än utvecklingen inom andra områden och det var inte förrän prestanda på helikoptrar blev tillräckliga för operativt utnyttjande som dessa påverkade striden. Vietnamkriget får ses som en vattendelare i detta avseende. Den ovan tecknade bilden av flygstridskrafterna saknar influensen av helikoptrar. Genom beslutet att överföra samtliga helikoptrar till flygstridskrafterna förändras för närvarande kulturen eller ”själen” på ett påtagligt sätt. Idag kommer många influenser inom helikopterområdet från mark- och sjöstridskrafterna. Det är en, inte alltid enkel men, oerhört befruktande process. Flygstridskrafternas kultur förändras och drivs framåt.

I ett makroperspektiv innebär, helikopterns lägre fartprestanda, relativt stridsflyg, och dess unika förmåga att kunna starta och landa i stort överallt, att det ställs andra krav på ledning. Helikopterförbandens uppgifter ligger oftast förbandsnära och de kommer därför oftast att ha delar av sin uppgiftsnära ledning därifrån medan prioritering av uppgifter sker centralt eftersom resursen är unik. Helikoptern ställer därför stora krav på dynamik i ledningen från centralistiskt till organiskt ledningssätt.

## Ledarskapet

Krigshistorien har gett oss många ledare och ofta har deras specifika insikt varit avgörande för utgången av ett händelseförlopp. Flygstridskrafternas ledare vi minns från krigshistorien kommer i stort från två nivåer. De kommer från den högsta nivån<sup>8</sup>

eller från genomförandenivån i luften.<sup>9</sup> Detta är symptomatiskt. Ledningen av flygstridskrafter sker till allra största delen på dessa två nivåer. Nivåerna där emellan är mer av prioritering och fördelning än ledning. Samtidigt är de fysiska förutsättningarna för ledning begränsade inom flygstridskrafterna. Antingen är chefen med förbandet i luften eller i en ledningscentral flera hundra kilometer bort i en skyddad miljö långt under marken. Förtroendet mellan dem som leder och de som ska ledas måste därför skapas före en insats genom förbandsbesök och närvaro vid förband.

Ledarskapet har också en teknikaspekt. En av de grundläggande begränsningarna för flygstridskrafterna har varit beroendet av teknik. Det innebär att kunskap om de tekniska förutsättningarna, på detaljnivå, för flygförbanden är en integrerad del av ledarskapet på den högsta nivån.

## Ledningen

De viktigaste ingredienserna i flygstridskrafternas själ är entreprenöranda, offensiv syn, kraftsamling och en centralistisk syn på ledning. Inom det forna östblocket och i Sverige har det funnits en defensiv syn på luftstridskrafterna. En stor del av den svenska utvecklingen av flygstridskrafterna skedde under 50- och 60-talet och med en starkt defensiv prägel. Det additiv som kommer från rent svenska influenser i flygstridskrafternas "själ" är därför defensiv. Sammantaget innebär det att den svenska synen på ledning är mer dynamisk än den internationella. Grunden är en central ledning men möjligheter till ett delegerat ansvar ska finnas för att ge möjlighet att ta initiativ i genomförandet av uppdrag eller delar av operationer. Gemensamt är dock synen på alla flygstridskrafter under en chef som förstår hela dess uppbyggnad

och ingående delar för att kunna utnyttja flexibiliteten och mångsidigheten.

De insikter som tecknats ovan avseende flygstridskrafternas "kropp och själ" är en avgörande utgångspunkt för vägen framåt. Insikterna är enkla och doktrinära, dvs de kräver tanke före applikation i varje särskilt fall. Erfarenheten av ett flygarliv med många omorganisationer och förändringar pekar på vikten av att ha dessa grundläggande förutsättningar klart för sig på en konceptuell nivå.

## Var står vi idag

Idag tillhör de svenska flygstridskrafterna världens främsta i sin storleksklass. Den professionella och materiella nivån håller en mycket hög internationell standard över hela skalan av våra förmågor. Alldeles oavsett vem vi jämför oss med så torde den operativa effekt vi får ut mätt i ration mellan antalet flygande plattformar och antalet personal vara helt i världsklass.

Under försvarsbesluten de senaste tio åren har Försvarsmakten fått en prägel av en övergång mot mera internationellt samarbete, internationella insatser men också höga krav på uteffekt inom en allt mindre ekonomi.<sup>10 11</sup> Samtidigt har den grundläggande synen på säkerhetspolitiken varit att inget medlemskap i Nato har varit aktuellt. Sammantaget har detta ställt krav på ett vidmakthållande av förmågebredden med en allt mindre volym förband inom varje funktion. Avseende uppgiftsställningen till Försvarsmakten försvann uppgiften att genomföra en operativ planering för försvaret av landet vid sekelskiftet medan fokus lades på internationella uppgifter. I direktiven till Försvarsmakten under dessa år lades mycket fokus på att minska beredskapen i syfte att spara pengar. Sammantaget hade vi 2008 en Försvarsmakt som var

starkt formad av ekonomisk rationalitet med bibehållande av förmågebredd och värnplikt.

### Ett omärkligt paradigmskifte

Under 2008 och 2009 togs skyndsamt fram ett antal underlag där regeringen och Försvarsmakten arbetade parallellt för att forma den framtida förvarsmakten inom en minskad ekonomi. Detta arbete präglades först av mindre resurser och efterhand av det ryska agerandet i Georgien. Ett litet antal välutbildade soldater kunde på kort tid ändra förutsättningarna för ett litet land. Genom riksdagsbeslutet 2009<sup>12</sup> och den mindre kända planen för genomförande 2010-01-14 fick Försvarsmakten väsentligen ändrade förutsättningar. Plikten övergavs till förmån för ett anställt försvar med hög professionalism. Samtidigt behölls förmågebredden och det ställdes än högre krav på rationalitet. För flygstridskrafterna dimensionerades detta framförallt av de mycket snäva personalramar som tilldelades. Planen framöver för Försvarsmakten förutsatte reduceringar av grundorganisationen och minskad numerär från 2012 samtidigt med omfattande rationaliseringar inom bl a logistik. Sammantaget var det en mycket snäv plan som lades till grund för utvecklingen framåt, och den förutsatte ett antal stora beslut såväl av Försvarsmakten som av statsmakterna. Utöver det ovan nämnde skedde ett paradigmskifte.

Efter kalla kriget och i allt mer accelererande takt hade beredskapen på förbanden sänkts. När inriktningspropositionen våren 2009 beslutades förändrades detta radikalt eftersom hela insatsorganisationen skulle vara användbar "här och nu". Samtidigt fick Försvarsmakten uppgiften att återuppta en nationell försvarsplanering. Som anställd i Försvarsmakten var

detta viktiga parametrar avseende uppgiftsställningen men kanske än mer moraliskt. Den nationella försvarsplaneringen innebar att alla i organisationen kunde återse den röda tråden mellan säkerhetspolitiken och förbandens uppgifter. För flygstridskrafterna som inte haft så stor del av de internationella uppgifterna var denna moraliska faktor särskilt viktig. Det ligger dock ett obemärkt paradigmskifte i kombinationen av användbarheten "här och nu" och försvarsplaneringen. Båda dessa faktorer är kostnadsdrivande och åtminstone försvarsplaneringen finns i reella termer inte kostnadsberäknad i planen som beslutades. Efterhand som försvarsplaneringen går framåt upptäcks kostnadsdrivande faktorer. Försvarsmakten är mycket bättre på att hantera ökade kostnader idag än för 10 år sedan men sammantaget innebär det stor belastning på planen.

### Otur i turen

Försvarsmaktens helikopterförmåga är livligt debatterad den senaste tiden. I ett makroperspektiv befinner vi oss i situationen att vi avvecklat befintliga system för att hålla ekonomin samtidigt som inte nya system levererats<sup>13</sup> i tid. Under tiden har svenska förband insatta i Afghanistan haft otillräcklig förmåga att snabbt få skadade soldater under vård. Under det sammantagna trycket av dessa två faktorer fattade regeringen under 2010 beslut att ge FMV i uppgift att anskaffa 15 medeltunga helikoptrar för insats i Afghanistan 2013-04-01. Från ett flygstridskraftsperspektiv är det ett fullt förståeligt beslut som borde tagits tidigare. En försvarsmakt av Sveriges storlek har behövt flera helikoptrar under lång tid och med mindre antal förband behövs rörligheten öka. Det som behöver utvecklas nu är ett utvecklat koncept med

mark- och sjöstridskrafterna för de sammanlagt 33 medeltunga helikoptrar vi får de närmaste 5 åren. Helikopterbeslutet är därför klart logiskt från många utgångspunkter men problemet är att beslutet ytterliggare pressade en redan ansträngd ekonomisk plan. Beslutet togs dessutom under 2010 vilket var turligt eftersom två positiva faktorer samverkade. Dels, genomförde Försvarsmakten en sk ”rensning” av materielplanen vilket görs med viss periodicitet för att optimera planen, dels var den kompensation Försvarsmakten får för inflation mm högre än normalt pga den eftersläpning som ligger i denna koefficient. Inplaneringen av 15 medeltunga helikoptrar kunde därför göras utan att förmågebredden behövde minskas. Detta hade varit ett mycket mer smärtsamt beslut politiskt och militärt. Utmaningen ligger nu i att planen på vägen framåt är än mer pressad.

## IO14

Insatsorganisation 2014 är framtagen under några månader under 2008 under mycket stor tidspress och under kraftfull ramstyrning framförallt på personalsidan. Detta var det möjligas konst och måste retrospektivt ses som i det närmaste nytt världsrekord i försvarsmaktsplanering. IO 14 är i ljuset av ställda uppgifter på förbanden en bra produkt men det finns oerhört mycket kvar att göra på detaljnivå inom alla förbandstyper för att få hela system att hänga samman.

Insatsorganisation 2014 består för flygstridskrafterna av 1 strilbataljon, 4 stridsflygdivisioner, 1 helikopterbataljon, 2 basbataljoner och en transport- och specialflygenhet.

För flygstridskrafterna innebär IO 14 små förändringar på ytan men mycket stora därunder. Den största förändringen är

personalramen som innebär att helt nya arbetsätt måste tas fram i produktionen. Vidare innebär personalramen att de personalintensiva förbandsslagen inom flygstridskrafterna, basbataljonerna, väsentligt har reducerats. Det har bl a fått till följd att basförbanden blivit mera beroende av fast infrastruktur, vilket reducerar den taktiska rörligheten.

## Vägen framåt

Den väg framåt som kan tecknas för flygstridskrafterna, och alla stridskrafter för den delen, ska ha sin utgångspunkt i de fysiska förutsättningar (kropp) och den kultur (själ) som skapats genom användandet under åren. Det är ur denna ”kropp” och ”själ” för alla stridskrafter som förutsättningar för växtkraft skapas underifrån. Utmaningen på försvarsmaktsnivå är att avväga rätt mängd uppifrån-ner-perspektiv för att kunna utnyttja denna växtkraft som sitter i ett nerifrån-upp-perspektiv inom varje stridskraftstyp. Konsten handlar inte om att hålla dessa ”två tankar i huvudet” samtidigt utan att kommunicera i en stor organisation vilka val som görs i varje vägskal.

## Ledarskapet

De förhållanden som råder avseende ledarskap för flygstridskrafterna är nämnda ovan. De innebär att utgångspunkten för att kunna få uteffekt av flygstridskrafterna är en nära interaktion mellan de högsta cheferna och personalen ute i organisationen under tiden mellan insatserna. När väl insatserna börjar är möjligheterna till interaktion och förtroendeskapande åtgärder mycket begränsat.

Flygstridskrafterna genomför för närvarande en förändringsprocess mot IO 2014 där dessa kompetenta flygstridskrafter ska

vidare mot en än högre professionell och materiell nivå. Vi står nu gemensamt inför stora utmaningar, vilket ställer krav på chefer och medarbetare. Grunden för denna förändring är lagd genom planeringsarbetet som utmynnar i FVUP.<sup>14</sup> Därmed finns en ledstång för oss alla inom flygstridskrafterna att hålla oss i på vägen mot IO 2014 och framåt. FVUP är dock inte värd någonting om inte vi människor i organisationen förverkligar de planer och visioner som finns i den. För att kunna förverkliga detta måste därför människans roll vara i fokus. Det finns några fokusområden<sup>15</sup> som härvid är viktiga.

Det första området är förståelsen för alla de utmaningar vi har framför oss. Försvarsmakten har genomgått många förändringar och vi har flera kvar. Personalens vilja till förändring har accelererat den sista tiden. Direkt efter att IO 14 offentliggjordes fanns det många frågetecken från personalen men efterhand som IO 14 blivit klarare på bredden så börjar personalens vilja och förmåga till utveckling och förändring att accelerera. De senaste månadernas diskussion med personalen tyder på en mycket hög förändringsbenägenhet.

Vi är ett av världen effektivaste flygvapen men det räcker inte. Den ekonomiska plan vi ska genomföra ställer än högre krav på oss. Vi ska öka vår användbara förmåga och transformera flygstridskrafterna till en än effektivare funktion inom Försvarsmakten, samtidigt som vi kommer att ha brist på kärnkompetenser. Vi måste möta denna utmaning genom att ställa oss frågan vem, före vad. Vi ska utse de människor som har bäst förutsättningar att leda våra strävanden och genomföra våra åtaganden. Vad som ska göras, och hur det ska genomföras, kommer senare eftersom våra medarbetare ser vad som behöver göras för att nå målen, beskrivna i

utvecklingsplanen. Personliga egenskaper är därmed viktigare än formell utbildning, vilken ju lättare kan kompletteras efterhand. Vårt ledarskap ska präglas av personlig ödmjukhet och professionell vilja. Vi lever i en hierarkisk organisation där vi alla bidrar med vårt dagliga värv. Det ska vara helt självklart att vi är ödmjuka inför våra uppgifter och inför varandra som människor. En professionell vilja ska prägla vårt arbete, vem som har gjort eller uppfunnit en viss sak är ointressant. Vi ska vara bekväma med tanken att framtiden inte kommer att kunna identifiera grunden till de framgångar vi lägger nu. Det är resultatet som räknas.

Ett andra fokusområde är personlig disciplin.<sup>16</sup> Organisationens uppgifter formuleras av chefer enligt principen befogenheter och ansvar. När vi löser dem är *personlig disciplin inifrån* drivkraften, snarare än formell disciplin kommande utifrån. Målbilden och ledstången vid lösandet av uppgifterna, *Chefens vilja*, är uttryckt i FVUP.

Ett tredje fokusområde är utnyttjandet av teknik. Historiskt är vi en organisation som innovativt kombinerat tekniskt avancerade system med individuell kompetens och professionalism, därmed har vi kunnat åstadkomma unika lösningar. Detta är grunden för framgången. Det är nödvändigt att arbeta vidare på detta koncept, men vi ska undvika att vänta på tekniken som lösningen utan söka/finna metoder där tekniken verkar som ett stöd, dvs tekniken är en accelerator för att öka vår förmåga.

Ett fjärde fokusområde inom ledarskapet är dialogen. Militära organisationer är i grunden hierarkiska och ska så vara. Det är en grund för att kunna leda en stor organisation i väpnad strid där chefer ska fatta beslut som innebär fara för medarbetare, motståndare och omgivningen. Utgångs-

punkten för relationen mellan chef och medarbetare ska dock vara dialog. Chefer underlättar dialog och stimulerar delaktighet genom att leda med frågor. Delaktighet syftar till att skapa engagemang, få ett bättre beslutsunderlag och att öka förtroendet mellan chefer och medarbetare. Beslut fattas dock alltid av chefen, vilken också alltid är ansvarig för besluten. Vidare analyseras problem och utmaningar inte för att identifiera syndabockar, utan för att hitta lösningar. Samtidigt ska vi inte tveka att utkräva ansvar då så är befogat.

Budskapet kan sammanfattas med att vi har stora utmaningar framför oss. Vi ska anta dessa genom att tillvarata personalens förmåga, samtidigt som varje individ förmår sätta organisationens väl före sitt eget renommé. Principen är frihet under ansvar, baserat på inre disciplin och en gemensam målbild. Vi bygger vidare på det vi är bra på, kombinationen av tekniska innovationer och individuell kompetens. Det ger förutsättning för en långsiktigt positiv spiral av små, men kontinuerliga, förbättringar.

Alldeles oavsett vilka planer vi har och vilka utmaningar vi har framför oss så definieras förmågan att lyckas i att alla som arbetar med flygstridskrafterna har rätt attityd och inställning.

## Kommunikation

Samhället befinner sig i en omfattande förändringsprocess inom informationsteknologin. Detta är en stor fördel för Forsvarsmakten eftersom personalen är välutbildad och kan fatta egna beslut vilket ökar effektiviteten i organisationen.

En förutsättning för de positiva effekterna av informationsteknologin är att det ställs allt högre krav på snabb och aktuell information. När denna inte finns tillgänglig finns det utrymme för slutsatser av

inkorrekt information. Det är helt nödvändigt i arbetet med förändringen framöver med en effektiv kommunikation. Dels behöver grundläggande fakta kommuniceras relativt frekvent och på ett för organisationen trovärdigt sätt så att fel information kan rättas till, dels behöver beslut tydligt skiljas från information. Eftersom i stort alla i organisationen har tillgång till all information är det viktigt att alla vet vilka beslut som är fattade. Besluten tjänar som avslut, avstamp och bryggor under förändringen.

Informationsteknologin får dock inte förringa det mänskliga mötet. Flygstridskrafternas chefer har, som nämnts, få tillfällen att möta de som genomför verksamheten i stridsmiljön eller insatsen. Cheferna måste därför träffa organisationen mellan insatserna för att skapa förtroende. Detta mänskliga möte är än viktigare i ett informationssamhälle. Genom det mänskliga mötet förmedlas mångfald mer information via kroppsspråk och känslor än via informationsteknologin. I det mänskliga mötet öppnar sig hela möjligheten till kommunikation och den relativa anonymiteten bakom tangentbordet försvinner.

## Luftförsvaret

Den svenska synen på ett flygvapen är i grunden som ett luftförsvar med vissa offensiva förmågor. Det är en naturlig syn med tanke på Sveriges militärgeografiska läge, säkerhetspolitik och reella operativa förmåga. Sverige är en liten nation och tjänar därmed i en konflikt på att inte söka avgörande utan att det kommer till en politisk lösning genom en mera utdragen konflikt. Ett effektivt luftförsvar stöder en sådan strategi mer än en stor offensiv förmåga gör. Luftförsvaret är den term som passar bättre in på Sverige än luftherravälde,

även om båda termerna har samma ursprung. Det finns i grunden tre strider att utkämpa för luftstridskrafterna och allt efter epok får de olika betydelse. De tre striderna är luftherravälde/luftförsvaret, understöd till strid på ytan och strid på djupet.<sup>17</sup> Luftherravälde/luftförsvaret och strid på djupet är de som stridsflyget, i stort, genomför själva medan understödet till striden på ytan genomförs tillsammans med mark- och sjöstridskrafterna. Oavsett vilken strid som är mest prioriterad (idag är närunderstöd till markförbanden det) så måste först striden om luftherraväldet/luftförsvaret vara löst, antingen genom *de facto* eller genom bekämpning.

Den defensiva rollen, luftförsvaret, är därför den grundläggande *raison de etre* som konstituerar behovet av de svenska flygstridskrafterna, och också definierar kravet på förmåga hos plattformar och vapen. Den offensiva rollen i form av förmågan för stridsflyget att självständigt kunna verka i en hotmiljö med krav på upptäckt och bekämpning av mål blir då den andra denominatoren för stridsflyget. Om vi antar att striden på ytan genomförs någonstans mellan luftförsvaret och striden på djupet blir striden på ytan mindre kravställande på förmåga. De ansträngningar vi gör framöver måste därför ta sin utgångspunkt i förmågan att luftförsvara men kunna svara upp mot flygstridskrafternas grundläggande flexibilitet genom att även tillgodose kraven vid strid på djupet och på ytan.

Luftkriget är dynamiskt och i grunden är flygstridskrafterna offensiva vilket ställer höga krav på utvecklingen av det svenska luftförsvaret och därmed stridsflygdivisionerna. De grundläggande derivata som finns avseende det svenska stridsflygets förmågor sattes egentligen genom beslutet om JAS 39 1982<sup>18</sup> och beslutet om handlingsplanen för JAS 39 2007.<sup>19</sup> Beslutet 1982

tog utgångspunkt i att bryta en kostnads-spiral för stridsflygplanutveckling och satte därmed dimensionerna för JAS 39. De viktigaste parametrarna var *en* motor och storleken. Dessa parametrar skapade ett ekonomiskt realiserbart alternativ i ett livscykelperspektiv som hade förmågan att bestrida motståndaren luftherravälde, *d v s* luftförsvaret av landet. Den begränsade storleken gav dock inte möjlighet att bygga ett flygplan som hade förmåga att skapa luftherravälde mot en kvalificerad motståndare på stora avstånd. Beslutet 1982 var också ett beslut om ett enhetsflygplan som kunde hantera flera roller. Det är idag en självklarhet och vilken roll ett uppdrag genomförs i diskuteras mindre än vilka sensorer och vapen som ska bäras vid uppdraget. Flexibiliteten och mångsidigheten inom flygstridskrafterna behöver därför också vara en utgångspunkt vid utvecklingen av JAS 39.

Anskaffning av stridsflygplan är en strategisk fråga utifrån de stora ekonomiska utmaningar som detta innebär och eftersom det påverkar luftherraväldet. Det är också en strategisk fråga utifrån tidsutdräkten på besluten och stridsflygsystemens unika förmåga att kunna innehålla en stor bredd av operativa förmågor. I stort inget land har anskaffat alla förmågor som går till ett stridsflygsystem utan valet av förmågor anpassas efter svängningarna i de säkerhetspilotiska behoven genom åren framåt.<sup>20</sup> Stridsflygsystemets förmåga att snabbt kunna integrera nya förmågor är därför en viktig egenskap som ska utvecklas.

Enligt resonemanget ovan måste JAS 39 minst inneha en förmåga att bestrida motståndaren luftherravälde. Det innebär att kunna verka mot motståndarens farligaste flygplan, stridsflygplanen. Det finns inget självändamål i detta men det är en förutsättning för att kunna bekämpa en

motståndares transport eller attackförmågor, vilka annars kan föra fram de förband som relativt enkelt kan ta över ett land. Den stund som det inte går att bestrida motståndaren detta luftherravälde blir egentligen förhållandet digitalt. Då kan en motståndare fritt utnyttja luftrummet för sina syften. D v s våra stridsflygsystem ska i luftförsvarsrollen minst ha förmågan att bestrida luftherraväldet över vårt territorium/närområde mot motståndarens stridsflygplan och luftvärn. Det är utifrån den utgångspunkten arbetet måste gå vidare.

Luftförsvarets defensiva prägel och behovet att upptäcka mål självständigt från de flygande plattformarna vid striden på djupet eller på ytan gör att sensorer blir mycket viktigt på JAS 39. Detta är ett område som behöver utvecklas för att maximera förmågan inom given storlek på flygplanplattformen. Sensorerna ska ge möjlighet att upptäcka mål i luften och på marken på stora avstånd och med hög noggrannhet.

Ett område som också behöver utvecklas är uthållighet. Efterhand som antalet stridsflygdivisioner minskat behöver de som är kvar kunna verka över hela landet och flygplanen behöver ha förmåga att stanna längre i luften för hinna fram till mål över en större yta. Kraven på uthållighet är inte en fråga om antalet baser eftersom fyra stridsflygdivisioner bara räcker till att sprida till ett visst maximum. En kompensator för antal blir därför uthållighet i luften. Uthålligheten i luften ökar också förmågan att upptäcka och bekämpa små mål, vilket torde bli en allt viktigare faktor med hänsyn till utvecklingen av kryssningsmissiler och obemannat flyg.

När JAS 39 utvecklades under 80-talet ställdes ett antal krav avseende gränssättande plattformsprestanda för flygplanets överlevnad i hotmiljö. Detta ansågs viktigare än t ex luftöverlägsenhet. Med en

grundläggande syn på vikten av att kunna bestrida luftherravälde står samma prioritering kvar. D v s plattformsprestanda avseende fart och svängprestanda måste vara tillräckliga för att medge överlevnad.<sup>21</sup>

## Ledning

Ledningsfrågan har diskuterats i många olika aspekter den senaste tiden. Utgångspunkten är förbandens behov av ledning. Grunden för synen på ledningen av flygstridskrafterna är att för att möjliggöra utnyttjandet av flexibiliteten och kraftsamlingen ska flygstridskrafterna ledas av en chef som har det samlade ansvaret för förbanden och resurserna. Det skiljer sig inte från någon annan förbandstyp. Den ledningsnivå som möter motståndaren i ett sammansatt system behöver handlingsfrihet och ett odelat ansvar.<sup>22</sup> Det som är skillnaden mellan flygstridskrafterna gentemot sjö- och markstridskrafter är att det bara finns en ledningsnivå i Sverige för uppgiftsställning till flygstridskrafterna, den flygtaktiska staben.

Generellt har det funnits två metoder för luftstridskrafterna till överlevnad. Inom stridslednings- och luftbevakningsområdet har detta skett genom fortifikatoriskt skyddade anläggningar medan det inom basorganisationen har skett genom rörlighet, spridning och redundans. Ledningsorganisationen inom IO 14 har, som alla delar av IO 14, liten volym. Efter som närområdet ska vara huvudfokus för flygstridskrafterna<sup>23</sup> är överlevnadsfrågan nationellt för ledningsfunktionen inom flygstridskrafterna central. Informationstekniken ger stora möjligheter att stridsleda flygstridskrafter från ”var som helst i Sverige”. Utvecklingen behöver därför ske så att vi både utnyttjar det fortifika-

toriska arvet och utnyttjar möjligheten till rörlighet inom stridsledningsfunktionen.

## Basfunktionen

Den kraftiga minskningen av volymen personal inom basfunktionen i IO 14 innebar flera hårda prioriteringar. De tillgängliga resurserna förutsätter att hemvärnet tar över stora delar av basförsvaret och ändå medges inte att stridsflyg- och helikopter-systemens flexibilitet kan användas fullt ut. Generellt gäller genom IO 14 att ”ramen är satt och att koncepten nu måste tas fram inom ramen.” Basfunktionen är den funktion inom flygstridskrafterna där det finns mest kvar att göra för att komma fram till ett väl fungerande koncept. Detta arbete påbörjas nu för att komma i mål så att förbanden kan övas när de anställda soldaterna kommer till förbanden.

## Helikoptrar

Försvarsmakten befinner sig just nu i ett historiskt glapp där flera äldre system har fasats ut enligt plan samtidigt som nya system inte levererats i tid. Helikopterbataljonen var dimensionerad för två system men efter beslutet om HKP 16 är PTOEM<sup>24</sup> omarbetat för att göra det möjligt att operera med tre system samtidigt.

Helikopterbataljonen behöver fortsätta att utveckla förmåga till både kvantitet och kvalitet. Den pågående uppgiften är insats med HKP 10B till Afghanistan. Inom förmågeutvecklingen är den viktigaste uppgiften att driftsätta HKP 16 för en markoperativ roll i Afghanistan 2013. Därefter kommer HKP 14 att driftsättas samt att samtliga uppdragsprofiler för HKP 15 öppnas.

Prioritering sker över tiden till att göra det möjligt att genomföra stöd till specialförbanden.

Den nationella dimensionen med helikoptrar blir än viktigare genom beslutet att anskaffa 15st HKP 16. Antalet medeltunga helikoptrar blir då totalt 33, vilket ger en väsentlig operativ förmåga att transportera lätta markförband. Det är väsentligt att denna förmåga exploateras nationellt eftersom IO 14 totalt sett har färre förband än tidigare. Samtidigt kan lätta förband som är snabbt på plats ge en stor operativ effekt.

## Transport- och specialflyg

TSF är ett stående förband som utnyttjas globalt. Resurserna är begränsade och uppgifterna är i stort alltid större än resurserna varför långsiktig planering är en av hörnstenarna för utnyttjande av TSF. Utvecklingen i förbandet måste också gå mot ett flexiblare utnyttjande av resurserna på ett mer ”flygbolagslikt” sätt.

Förbandet TSF är mångfasetterat med sex huvudområden med varsina fokus. Sverige är med i C-17-samarbetet med Finland och 12 Natoländer. Det ger oss strategisk förmåga att flytta våra förband över stora avstånd. Detta samarbete ska vi utnyttja effektivt för att få del av investerad ekonomi. TP 84 blir genom anskaffningen av C-17 mer av ett taktiskt transportflyg vilket innebär att detta kommer att användas mera inom Europa respektive inom specifika insatsområden än idag. Statsflyget har en helt annan prägel där precisionen i personaltransporter för regeringskansliet är viktig. S 102-verksamheten har en fjärde prägel med en låg profil och samverkan med andra försvarsmyndigheter. TSF innehar också förmågan till luftbevakning och stridsledning och är härvid en viktig faktor för luftförsvaret. Den minsta förmågan i antalet plattformar är Open Skies som används till stöd för inspektioner

av både Sverige och för inhyrande av andra länder.

Verksamheten är mångfasetterad men den gemensamma nämnaren är att tillgängligheten på de få flygande plattformarna är helt avgörande för uteffekten. Verksamheten måste därför utvecklas för att öka tillgängligheten på plattformarna.

### **Centrala utmaningar för flygstridskrafterna**

Ekonomi och personalförsörjningen är två helt centrala utmaningar för vägen framåt.

Personalförsörjningen är troligen den största utmaningen på arena-nivå. Genom reduktionen av personal till IO 14 kommer de framtida flygstridskrafterna att vara de mest personalsvaga i världen räknat mot operativ effekt och antal plattformar. Utgående från flygstridskrafternas ”kropp och själ” så finns en omfattande förmågebredd inom flygstridskrafterna och det ställs höga krav på professionalism för att arbeta inom dessa. Båda dessa faktorer ställer krav på personal. Professionalismen ställer krav på lång erfarenhet för att leda flygstridskrafterna på olika nivåer medan förmågebredden förutsätter att det finns personal inom mark- och sjöstridskrafterna som förstår användandet av flygstridskrafter till understöd. Sammantaget ställer detta krav på volym av personal med stor kompetens. Det ställs därmed mycket höga krav på att ha rätta kompetenser över hela organisationen och att fluktuationerna avseende personal är så små som möjligt.

I dagsläget har flygstridskrafterna vakanser avseende personal inom centrala kompetensområden som stridsledning, flygförare, tekniker, samband och elektronisk krigföring. Samtidigt finns ett överskott på personal inom andra sektorer. Eftersom vald

metod för Försvarsmaktens personella omstrukturering inte är uppsägning ställs det krav på en omfattande omskolning av personal de närmaste åren för att få rätt kompetensprofil. Utmaningen är att få personal motiverade för arbetsområden som de inte rekryterades till.

Den ekonomiska utmaningen för flygstridskrafterna är omfattande. Främst ligger detta inom området att förverkliga IO 14 inom den ekonomiska ramen och välja rätt prioriteringar för att förverkliga de operativa kraven. Nyckeln sitter oftast i att få hela organisationen att förstå prioriteringarna och att de mest prioriterade förstår vinsten av att inte överutnyttja sin prioritet. En knivskarp gräns mellan behov och önskemål är nödvändigt.

### **Centrala utmaningar för Försvarsmakten**

Ekonomi och personalförsörjningen är också två helt centrala utmaningar på försvarsmaktsnivå för vägen framåt.

Den ekonomiska plan som låg till grund för IO 14<sup>25</sup> förutsatte grundorganisatoriska förändringar och en omfattande effektivisering av stödet till insatsorganisationen. De grundorganisatoriska förändringarna är inte genomförda, och kommer inte att genomföras före valet 2014. Det innebär att grundorganisationen kommer ha en överkapacitet generellt sett. De antagna besparingarna inom logistikområdet är ännu inte levererade. Sammantaget är därför den ekonomiska planen i sitt grundutförande ansträngd framöver.

Den ekonomiska planen är också ytterligare belastad genom anskaffningen av HKP 16. Eftersom anskaffningen skedde när det planeringsmässigt var fördelaktigt att genomföra inplaneringen av in-

vesteringar finns det ett potentiellt större problem att hantera framöver.

Sammantaget har Försvarsmakten de senaste åren fått välförtjänt erkännande för hanteringen av den ekonomiska planeringen.<sup>26</sup> Verksamhetsåren har också genomförts på ett bra sätt med tydliga mål som uppnåtts inom ekonomiska ramar.<sup>27</sup> Detta har skett genom en stark ekonomisk styrning. Denna styrning kommer att behöva bli än hårdare för att nå målen i IO 14 inom ram. Trots detta finns det en "Lieman" som knackar på dörren. Det är inte troligt att det går att konstant gröpa ur organisationen storleksordningen 800 miljoner kronor varje år i effektivitet<sup>28</sup> för att nå de operativa kraven. Särskilt inte samtidigt den nationella planeringen kommer att påvisa ett antal områden där den nationella förmågan behöver återtas. Denna "Lieman" kommer då att behöva göra något val.

Grundorganisationen har diskuterats och effektiviseringar föreslagits av FM till regeringen. Det går naturligtvis att göra förändringar men det finns två områden som behöver hanteras. För flygstridskrafterna är alltid baserna ytterst väsentliga. Oavsett vilka plattformar vi har så är det från baserna som kraften utvecklas. I ett modernt och effektivt flygvapen kommer huvuddelen av resurserna att finnas på fredsbaserna och deras belägenhet kommer alltid att påverka den operativa effekten i ett visst område. Det andra området är rent psykologiskt. FM har under 00-talet år gjort ett antal grundorganisations- och andra förändringar. Personalen har under denna tid kraftigt förändrats i sin syn på förändring och är idag mycket mer förändringsbenägen än tidigare. En ytterliggare grundorganisationsförändring skulle dock kunna bli förödande. Det är svårare att nå stora besparingar, men oftast betydligt

enklare, och det ger mindre effektförluster, med strukturförändringar inom nuvarande grundorganisation.

Förmågebredden är alltid diskuterad och det finns inte någon officer eller försvarsintresserad med självaktning som inte vet "exakt" vad som går att ta bort. Svaret på frågan är generellt att effektivisering inom förmågor och delförmågor hittills har varit en framgångsfaktor för att behålla förmågebredden. Den ekonomiska besparingen i att kapa förmågebredd är oftast överskattad. Det är alltid farligt att ta exempel och jag avhåller mig härvid. I stort har alla förmågor hittills haft samma situation innebärande att det är lite ekonomi som sparas ut på verksamhetsanslagen om förmågan tas bort. Däremot har investeringar på sikt kunnat tas bort i planen. Detta förhållande ändras nu med fler heltidsanställda där givetvis förmågor som har stort antal anställda också kostar mer i verksamhetsmedel.

Ett borttagande av delar av förmågebredden öppnar också diskussionen om säkerhetspolitiken. Ett land väljer alltid själv vilka förmågor det vill inom tillgängliga resurser. Dock måste den valda säkerhetspolitiken uppfattas av omvärlden att stämma överrens med de operativa förmågorna. Tidigare tog jag upp luftförsvaret som strategiskt viktigt för ett land som Sverige. Detta är ett exempel på en förmåga som, om den förändras, gör att säkerhetspolitiken kommer att behöva diskuteras.

Inom ramen för förmågebreddsresonemanget kan kompletterande eller överlappande förmågor diskuteras. Exempel är att det finns flera system som kan bekämpa sjömål och markmål. Flygstridskrafterna blir då intressant att diskutera eftersom dess förmågebredd ger möjlighet att till delar ersätta andra förmågor inom samma område. Det är dock viktigt att då definiera vad som menas med "till delar".

Flygstridskrafterna kan bekämpa alla mål på ytan och det är mer av en metodfråga hur det genomförs. Det är dock viktigt att i detta resonemang diskutera mark- respektive de marina stridskrafternas förutsättningar, ”kropp och själ”. De bekämpningssystem som idag finns inom dessa två områden är naturligtvis helt anpassade till utformning och ledningsmetoder för att på effektivast möjliga sätt stödja förbandens strid. Förändringar måste därför analyseras noga utifrån taktiska och operativa behov snarare än som snabba förändringar.

En diskussion kring den internationella ambitionen får väl närmast anses som att ”svära i kyrkan”, eller möjligen, i bästa fall som, udda. Först ett konstaterande: – Genom den internationella ambitionen och insatserna har Försvarsmakten fått ett väsentligt moment i transformationen och denna verksamhet har också starkt bidragit till att ge Försvarsmakten högre anseende i samhället. Denna ambition och insatserna är ytterst hälsosam för en organisation som under 50 år levt med ett statistiskt förhållande.

Grundregeln är ett insatstempo på 1:4 bland anställda och 1:6 bland tidvis anställda. Detta genererar krav på en viss volym anställda och tidvis anställda soldater. Den ekonomiska ramen för internationella insatser medger dock inte mer än dagens nivå på insatser d v s storleksordningen 1000 personer och en NBG vart tredje år. Sammantaget innebär det att det finns ett val att göra. Antingen ändras förhållandet mellan anställda och visstidsanställda soldater, som idag är 40/60%, eller så tillförs ekonomi på utlandsanslaget. Svaret torde ligga i en harmonisering mellan ”motorn”, IO 14, och uttagen effekt. Samtidigt måste de tidiga erfarenheterna av personalförsörjningen av soldater tas tillvara så vi inte hamnar fel.

Investeringsstakten på materiel kan givetvis också diskuteras som ett sätt att genomföra planen med IO 14. De senaste åren har dock i stort alla reduceringar tagits ut via investeringsanslaget vilket reducerat detta. Vidare har flera av de reduceringar som skulle ske genom effektiviseringar av bl a materielförsörjningen indirekt tagits ut på investeringsanslaget.

Det har också skett en omfattande om-disponering av investeringsanslaget de senaste åren från långtgående utvecklingsprojekt till mera av köpande från hyllan. Detta har inneburit att ekonomi flyttats från marin- och flyginvesteringar till investeringar direkt kopplade till pågående insatser. I stort en satsning på perspektivet ”här och nu” för att ge möjlighet att utveckla de operativa förmågorna i pågående insatser. Möjligheten att minska investeringsanslaget ytterliggare torde dock vara uttömda eftersom materielluppfyllnaden av IO 14 inte kommer att kunna vara klart förrän efter 2018.

En ytterliggare investeringsutmaning är att de planerade investeringarna efter den 10-åriga materielplanen är större än en prolongerad ekonomi. Detta beror på att Försvarsmakten *de facto* har övergått till en sekventiell materielanskaffning.<sup>29</sup> Tidigare anskaffades all materiel genom en ”påsprincip” där de tre arenorna i stort fick samma procentuella fördelning år efter år och alla system kunde anskaffas parallellt över tid. Denna princip övergavs *de facto* under 2007–2008 eftersom bl a JAS 39 slutlevererades. Under den kommande perioden sker en anskaffning av materiel som är mera kopplat mot pågående insatser inom markarenan. De stora investeringarna på sjö- och flygsidan har skjutits utanför planeringsperioden (10 år). I denna sekventiella materielanskaffning behöver nu plattformsinvesteringar planeras in

under de närmaste årens rullningar av materielplanen. Exempel är ubåtsinvesteringar och ett förmågelyft på JAS 39. Här måste en diskussion med uppdragsgivarna till för att medge nödvändiga investeringar.

Personalförsörjningen är Försvarsmaktens andra stora utmaning. Historiskt befinner vi oss i ett glapp mellan värnpliktsförsvaret och det anställda försvaret. De institutioner och utbildningar som användes för att personalförsörja under värnpliktsförsvaret har i stort övergivits medan inga nya utbildningsgångar och rekrytering har kommit igång fullt ut. Försvarsmakten är därför sårbar avseende personalförsörjning. De nya systemen måste komma igång samtidigt som det finns ett överskott på personal som har fel kompetenser eller ålderstruktur. Inom flygstridskrafterna är en översyn av kompetenser gjord och ett sådant arbete har startat och kommer att behövas i hela Försvarsmakten. Inom markstridskrafterna är det helt centralt att anställningen av soldater kommer igång och att ett system för tidvis anställda soldater utvecklas och får en bred förankring i samhället.

## En avslutande diskussion

Försvarsmakten har de senaste åren gjort ett stort antal förändringar inom en mängd områden. Flera förändringar är både banbrytande och historiska till sin art. Dessa förändringar är inom ramen för en prolongerad ekonomi med underkompensation som lett till urholkad köpkraft. Dessa förändringar har skett i stort utan en diskussion med uppdragsgivarna om de ekonomiska villkoren. I ett makroperspektiv har detta varit en process som, inte utan friktioner, har gett stor förändringskraft i organisationen. Väldigt mycket av vad som är gjort idag hade inte kunnat göras

utan en stor yttre kraft. Försvarsmakten står därför idag sig väl och är en förändringsbenägen organisation med stora krav på sig själv på vägen framåt. Denna förändringskraft måste föras vidare. Det finns dock ett resursproblem som behöver diskuteras med statsmakterna.

När Försvarsmakten genomförde IO 14 och återkom till statsmakterna med resultatet inom angiven ekonomi är det rimligt att tro att det höjdes på ett och annat ögonbryn. Försvarsmakten meddelade i underlaget, dock med ett antal förbehåll, att det var möjligt att gå från ett värnpliktsförsvaret med förbanden i tre års beredskap till ett anställt försvar med huvuddelen av organisationen i mindre än ett års beredskap. Denna stora förändring gjordes inom en lägre ekonomisk ram än tidigare. En jämförelse inom Europa vore intressant.

Det sammanlagda trycket i den nuvarande planen är mycket högt och det finns stora risker att denna inte är genomförbar på vägen framåt. Detta förutsätter en påbörjad dialog med statsmakterna om förutsättningarna för försvaret längs vägen framåt. Val av metod för att göra planen genomförbar är troligen lika viktig som en ekonomisk nivå. Metoden måste både innehålla incitament för ett fortsatt hushållande med resurserna genom effektiviseringar samtidigt som det är möjligt att genomföra investeringar.

Författaren är generalmajor och ledamot av KKrVA.

## Noter

1. Flygvapnets utvecklingsplan (FVUP) Försvarsmakten.
2. Omorganisationen av HKV med ett försvarsmaktsgemensamt GRO GEN 1998 torde vara ett exempel. I ljuset av att vi i HKV 2003 skapade stridskraftsavdelningar igen för att ha kompetens i ledningen av varje arena torde inte 1998 års organisation varit helt ändamålsenlig. Processorieringen i HKV 05 gav ett liknande resultat med en övertro på uppifrån och ner perspektivet eftersom ett litet fåtal av de stridskraftsspecifika kompetenserna genom arbetsordningen fick för hög arbetsbelastning. Vid framtida organisationsförändringar är det därför en självklar fråga att säkerställa att det finns tillräcklig kompetens för att leda den underställda funktionen (stridskrafterna).
3. Vår egen Cederström är ett exempel på detta.
4. Bröderna Wright som ett självklart exempel
5. Giulio Douhet i Italien och Billy Mitchell i USA.
6. "If we lose the war in the air we lose the war and lose it quickly." /*Field Marshall Bernard Montgomery*  
<http://www.skygod.com/quotes/airpower.html>, "Great aviation quotes". 2011-01-07
7. En direkt förutsättning för luftförsvarsflygvapnet var utvecklingen på inom radarområdet vilket gav möjlighet till förvarning. Utan denna utveckling skulle det inte ha varit möjligt med en defensiv doktrin inom flygstridskrafterna.
8. Kända namn är teoretiker och planerare som Billy Mitchell och John Warden eller strategiska ledare som Sir Hugh Dowding, Sir Arthur Harris båda RAF eller General Spaatz US ARMY Air Force.
9. Flygaress som Baron von Richthofen och Adolf Galland från tyskland eller James Edgar Johnson RAF.
10. De beslutade anslagsminskningarna under perioden 1999–2009 uppgick till ca 9 mdkr, en otillräcklig pris- och lönekompensation motsvarade 3 mdkr under samma period och en teknikfaktor på 3,5 % per år dessutom skulle motsvara ytterligare 8 mdkr för perioden. Detta ger en sammantagen "köpkraftsmiskning" med drygt en tredjedel (34%) under tioårsperioden. FOI:s rapport till PerP, "Det svenska försvarets anslagsutveckling", maj 2009 (FOI-R--2694--SE).
11. "Teknikfaktorn kan kanske diskuteras. Visserligen medför teknikfördyrningarna ökade prestanda, vilket ju egentligen inte kan hänföras till köpkraftsminkning. Å andra sidan krävs ju att vi följer med i teknikutvecklingen för att kunna upprätthålla vår operativa förmåga i förhållande till potentiella motståndare (jfr t ex JAS). De tilltagande kraven på att undvika egna och oönskade förluster i strid torde också, enligt min mening, vara en väsentlig faktor för teknikfördyrningen. F d ÖB Gen Håkan Syrén brukade hänvisa till norska uppgifter om en teknikfaktor på 3,5%, utöver inflationen. En bred Australisk studie med prisuppgifter för olika materieltyper (plattformar) från en rad länder under perioden 1930–2010 visar på en teknikfaktor motsvarande 3½ till 4 %. (Som kuriosas kan nämnas att stridsflygplan inte hade den högsta teknikfaktorn) Det kan tilläggas att det även före den studerade perioden genomfördes besparingar. Under 1995–1998 motsvarade dessa 4 mdkr i dagens penningvärde (underkompensation och teknikfaktor oräknat)." Intervju med Försvarsmaktens ekonomidirektör Lars J Eriksson 2011-01-07 som svar på fråga om ekonomikutvecklingen för Försvarsmakten under de senaste tio åren.
12. 2009 års försvarspolitiska inriktningsproposition; "Regeringens proposition 2008/09:140 Ett användbart försvar". Prop 2008/09:140, bet 2008/09:FöU10, rskr. 2008/09:292.
13. Sverige är inte ensamt om att NH 90 inte levererats i tid, dock är förseningen större i Sverige eftersom vi av rationalitetsskäl valt att lägga det militära typcertifikatet (MTC) på industrin istället för nationellt på FMV. Detta förstod inte NHI vidden av förrän mycket sent. NHI fick tillstånd som Military Design Organisation Authority (MDOA) först strax efter sommaren 2010 av Joint Military Aviation Authorities för NH90 (JMAAN). Därmed är det formellt klart att utfärda ytterligare MTC för nya varianter av HKP14. NHI har genom MDOA ansetts av JMAAN att ha den kvalitetsnivå som krävs för att bygga NH 90.
14. Flygvapnets utvecklingsplan, FVUP.
15. Förklaringsmodellen omfattar fyra steg, inspirerade av Jim Collins bok *Good to Great*. BookHouse Editions
16. Ordet disciplin leder lätt till en fördom om militära system. Jag är så medveten om detta att jag länge tänkt utelämnas det av rent

- kommunikativa skäl. Jag valde dock att inte underskatta läsaren.
17. För Sverige ska här förstås operationer på begränsat djup. Vid konflikt mot en stormakt torde det inte ligga i en liten nationsintresse att slå på stort djup mot strategiska mål och därmed riskera att eskalera en konflikt.
  18. Riksdagen godkände den 4 juni 1982 riktlinjerna för utveckling och anskaffning inom landet av ett nytt allsidigt användbart flygplanssystem (JAS), som ska ersätta Viggen-systemet i början av 1990-talet. I propositionen hänvisades till en av överbefälhavaren redovisad betalningsplan för JAS-projektet fram till år 2000 om totalt 24,9 miljarder kr. i prisläget februari 1981. Prop. 1981/82:102 bil. 2, FöU 18, rskr 374.
  19. I och med att riksdagen antog vårpropositionen 2007 bemyndigades regeringen att fatta beslut om beställning av ombyggnad av upp till 31 stycken JAS 39 A/B till JAS 39 C/D, samt ett demonstratorprogram för att skapa underlag för beslut om uppgradering av JAS 39. Prop. 2006/07:100, bet 2006/07:FiU21, rskr. 2006/07:222).
  20. Skillnaden på JAS 39 A/B mot JAS 39 C/D är ett exempel på detta eftersom A/B var anpassat för nationellt försvar medan C/D fick förmågor anpassad också efter internationella insatser.
  21. Två tidiga erfarenheter från operationen över Libyen är hur viktigt uthållighet i form av medförd bränslelast och dragkraftens betydelse vid flygning med tunga lastalternativ på hög höjd.
  22. Det kan jämföras med att brigadnivån var ”systemnivån” under Kalla Kriget för att dessa t.ex. skulle kunna genomföra avvärjningsstrid mot en motståndare. Handlingsfriheten låg på brigadchefen.
  23. ”Flygstridskrafterna ska primärt utveckla förmåga att verka i Sverige och vårt närområde.”
  24. Riksdagen, 2009 års försvarspolitiska inriktningsproposition; ”Regeringens proposition 2008/09:140 Ett användbart försvar” kap. 6.2.5. Flygstridskrafterna, Utveckling av insatsorganisationen, s 68. Prop 2008/09:140, bet 2008/09:FöU10, rskr. 2008/09:292.
  25. Preliminär, Taktisk, Organisatorisk och Ekonomisk Målsättning
  26. ”Försvarsmaktens underlag för regeringens försvarspolitiska proposition 2009,” Försvarsmakten 2009-01-30 23 383:51503, sid 7.
  27. NBG 2008 är ett undantag.
  28. Försvarsmakten har ett oförtjänt dåligt rykte när det gäller att innehålla verksamhetsbudgeten. ”Endast ett år för mer än 20 år sedan överutnyttjade FM verksamhetsbudgeten.” Diskussion med Bdir Jan Borling vid HKV 2010-12-21.
  29. Om Försvarsmakten får kompensation för inflation mm enligt tidigare blir detta i reella termer en underkompensation. Den historiska underkompensationen är i storleksordningen 800 miljoner kronor per år. Ref fotnot 11.
  30. Tidigare anskaffades all materiel genom en ”påsprincip” där de tre arenorna i stort fick samma procentuella fördelning år efter år och alla system kunde anskaffas parallellt över tid. Denna princip övergavs de facto under 2007-2008 eftersom bl a JAS 39 slutlevererades. Under den kommande perioden sker en anskaffning av materiel som är mera kopplat mot pågående insatser inom markarenan. De stora investeringarna på sjö- och flygsidan har dock skjutits utanför planeringsperioden (10 år).