

Mats Nilsson lämnar GI-posten Jan Andersson tar över

Flygvapnets generalinspektör Mats Nilsson lämnade sin post den 1 december. Han efterträds den 1 januari 2003 av Jan Andersson, som tillträder den nyinrättade befattningen som flygvapeninspektör i Forsvarsmaktens högkvarter i Stockholm.

AV PETER LIANDER

Samtidigt som Jan Andersson tillträder sin nya tjänst befordras han till generalmajor. Befordrad är också Mats Nilsson, som utnämns till generallöjtnant. Han tjänstgör sedan den 1 december som chef för krigsförbandsledningen i Högkvarteret.

Mats Nilsson, var flygvapnets generalinspektör i nästan två och ett halvt år.

Vad är det mest positiva minnet från den tiden?

– Den mycket fina kontakten med alla som arbetar och verkar i flygvapnet. Det har varit mycket roligt att komma ut och möta människor, att spontant konfronteras med frågor och att diskutera såväl stora som små frågor. Den goda stämningen, de glada ansiktena men samtidigt den insikt som hela tiden bibringats mig från alla ”där ute som gör jobbet”, säger Mats Nilsson.

Vad hade du helst velat slippa uppleva?

– Den mycket seglivade och svårlösta frågan om vår grundorganisation. Den ledde till att många i flygvapnet inte fick några besked, utan levde mellan hopp och förtvivlan. Ett klart och entydigt beslut, grundat på kända fakta och framtida relevanta bedömningar, är otvetydigt mycket viktigt.



Generallöjtnant Mats Nilsson önskar den nämnde flygvapeninspektören Jan Andersson lycka till i sin nya befattning.

Foto: Peter Liander/Forsvarets bildbyrå

Vad har överraskat dig mest?

– Vår kompetensbredd, i ett internationellt perspektiv. Trots de brister och problem som vi gärna fokuserar på i vår vardagliga gärning måste vi i ett större perspektiv få klart för oss det utgångsläge vi har. De uppgifter vi löser såväl inom vår egen utbildning som inom vår breddade uppgiftsram, visar prov på ett mycket kompetent flygvapen. Överraskad – nej kanske inte, men åtminstone synnerligen bekräftat för mig i mina internationella kontakter. Vi är mycket duktiga och den professionalism som vi utstrålar är av högsta klass.

Du har tillträtt som chef för krigsförbandsledningen i Högkvarteret. Vilken blir den viktigaste frågan att närmast ta itu med?

– Absolut närmast ligger att finna bra arbetsformer i vår nya ledningsorganisation. Därtill kommer naturligtvis alla de frågor som måste lyftas fram och lösas inför nästa försvarsbeslut. Det förra var avstampet för en kraftfull ominriktning av Forsvarsmakten. Detta måste nu fortsätta med kraft. Omvärlden fortsätter att förändras – så måste även vi.

Till sist, du får här chansen att ge din efterträdare Jan Andersson ett gott råd. Vilket?

– Han har så mycket i bagaget att jag inte är säker på att det behövs. Men får jag chansen så säger jag: öppet sinne och sunt förnuft. Två egenskaper som jag vet att Janne är begåvad med och kan nyttja.

Namn: Jan Andersson

Yrke: Flygvapenininspektör

Jägarsoldat i armén. Tänkte bli ingenjör. Blev flygvapenpilot. Funderade på att gå till civilflyget, har två förälskelser, gillar inte att diskutera nya nedläggningar och funderar redan "i positiv anda" på att utveckla sitt nya jobb.

Det här är Jan Andersson, nyutnämnd inspektör för flygvapnet – med två initialbokstäver gemensamt med ett visst flygplan. För övrigt inte det enda de har gemensamt.

Första gången jag flög var faktiskt som 19-åring på väg hem från jägarskolan i Kiruna. Någonstans över Sverige kom kanske tankarna att bli flygvapenpilot. Jag pluggade ytterligare ett år mot en hägrande ingenjörsexamen, men hoppade av till flygskolan i Ljungbyhed.

Orden är Jan Anderssons, 47 år, född i småländska Västervik och med en särpräglad dialekt. Han hörs, kort sagt. De språkliga inslagen kommer - förutom småländskan - från Östergötland, Norrbotten, Västergötland och Stockholm. En personlig blandning av en inte alltför ovanlig försvarscocktail.

Från och med årsskiftet är det Högkvarteret som gäller. Chefsstolen för FTK i Uppsala har lämnats till förmån för en helt ny sådan - flygvapenininspektörens. Företrädaren Mats Nilsson blev den siste generalinspektören.

- Uppgiften att vara försvarsgrenens främste företrädare gäller fortfarande. Däremot skiljer vi i den nya organisationen mellan det som är förmågeskapande och förmågenyttjande.

- Mats Nilsson hade ansvar för båda delarna, å ena sidan utveckling och övning av grundorganisationen, å andra sidan nyttjande, taktisk ledning och insats av flygstridskrafterna. Jag kommer att ha en tydlig uppgift i den första biten, verksamhetsledning i den förmågeskapande rollen.

- Tilläggas bör att de nya lydnadsförhållandena innebär att jag kommer att ha samma ansvar även för Förvarsarmaktens

helikopterflottilj. Detta är nytt och en uppgift som jag ser fram emot.

"... bör ha en helhetssyn"

Du verkar inte helt nöjd med den nya uppdelningen?

- Saken diskuteras i en positiv anda. Det handlar ytterst om att inspektören, den främste företrädaren, i mitt tycke, ska ha en helhetssyn med en reell möjlighet till påverkan också när det gäller såväl flygstridskrafternas förmågeutveckling som de kompetensbärande delarna, d v s den befintliga personalen och deras utvecklingsmöjligheter. Min uppfattning är att vi är på rätt väg även där.

För många inom flygvapnet är ditt namn förknippat med introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet.

- Det är många som kan förknippas med introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet, jag är en. Jag har haft förmånen att vara "på rätt plats vid rätt tid" under Gripenintroduktionen. Dels som chef för den taktiska utprovningseenheten TUJAS39 när vi började flyga med Gripen, och jag blev sedan chef för F 7 i Såtenäs kort efter att de börjat flyga Gripen.

Minns första gången

Är det inte så att du i stort sett jobbat med Gripen i olika befattningar sedan 1993?

- Jo, jag har haft den turen, det är inte många gånger det har introducerats ett helt nytt system i flygvapnet.





Jan Andersson övertar Chefen för flygvapnets kommandotecken av den tidigare generalinspektören Mats Nilsson under en ceremoni i Flygtaktiska kommandot i Uppsala den 29 november.

Foto: Andreas Karlsson/Försvarets bildbyrå

Kommer du ihåg när du flög ditt första pass med Gripen?

– Tveklöst, den 23 juni 1993, ett förmiddagspass, bör ha varit vid 11-tiden.

Dina första minnen av mötet med JAS Gripen?

– Jag blev förälskad direkt. Efter tio-tolv timmar i simulator och två veckors teori, var det en fin känsla rent flygmässigt, känslan av hur flygplanet uppträdde i luften och hur lättluget det var. Känslan av att känna sig bekväm med Gripen in-fann sig snabbt.

Tre ämnen kommer mer än en gång att hamna på ditt bord i flygvapeninspektörens tjänsterum:

Att vi har alldeles för många flygplan, om det ska vara obligatoriskt att göra utlandstjänstgöring, den eventuella risken för en ytterligare flottiljnedläggning.

Vi tar frågorna i tur och ordning.

Det sägs att flygvapnet egentligen behöver ett betydligt lägre antal JAS Gripen än dagens. Kommenterar?

– Jag gillar inte uttryck som att ”det sägs” eller att ”det pratas om”. Det är inte heller fråga om vad ”flygvapnet behöver”. Det handlar om det säkerhetspolitiska läget, Försvarmaktens uppgifter, om

vilka uppgifter flygstridskrafterna har och vad som krävs för att lösa dem.

– I botten ligger ett försvarsbeslut som säger att vi ska ha åtta divisioner. Ska något ändras handlar det om förändrade uppgifter för flygvapnet. Förberedelserna inför försvarsbeslutet 2004 har startat. Försvarmakten gör det inom ramen för perspektivstudier. På den politiska sidan arbetar försvarsberedningen med sådana överväganden. Vi avvaktar detta arbete.

Men nog kommer vi redan i nuläget att ha för många JAS Gripen när samtliga är levererade?

– De 204 Gripen beställdes för tolv divisioner. Av dessa kommer 40 att bli övertaliga. Av dem har 14 hyrts ut till Ungern och något liknande kanske kan göras med de övriga 26. De flygplan och den organisation vi har idag svarar mot de uppgifter vi har.

”... kan inte bortse från”

Över till frågan om det ska vara obligatoriskt för flygvapenpersonal att ställa upp på utlandstjänstgöring:

– Jag delar uppfattningen om ett obli-gatorie, men övergången är inte helt lätt.

Det finns fortfarande dom som började i yrket med uppgiften för ögonen att försvara landet vid våra gränser, och det kan vi inte bortse från.

– Men samtidigt, när internationella insatser är en av försvarets fyra huvud-uppgifter och dessa blivit allt viktigare, är det svårt att ställa sig utanför. Det finns mycket att göra än på det här området, exempelvis en riktig support för den del av familjen som är hemma, och då tänker jag inte bara på trygghetsbiten utan också på alla rent praktiska göromål som måste bli gjorda därhemma.

Mycket har förändrats

Har du själv känt någon tvekan?

– Egentligen inte, men i Balkankrigets början på tidigt 90-tal började vi litet man till man diskutera saken, om det skulle bli aktuellt med en svensk flygvapeninsats. Vid tillfället var jag divisionschef. För mig var svaret då inte självklart. Vi hade ingen erfarenhet, hade inte ens övat internationellt, och visst fanns det där med familjen i bakhuvudet ... varför hade jag blivit flyg-vapenpilot och så vidare.

– Någon insats var inte aktuell på den tiden. Sedan dess har mycket förändrats. Vi började lite försiktigt öva internationellt med spaningsflyg, innan det blev politiskt accepterat att också jakt-Viggas skulle komma in på arenan. Nu deltar vi även med JAS 39.

– Idag tvivlar ingen inom flygvapnet på vad vi förmår. Min gamla division på F 21 ingår i det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS37 och kan lösa sin uppgift på det bästa tänkbara sätt.

Funderade på civilflyget

Idag är det aktuellt att återanställa flygförare som en gång hoppat av för att gå till exempelvis SAS. Har du själv funderat i den riktningen?

– Jo, i mitten av 80-talet hade jag till och med en utbildningsplats som väntade på mig hos Linjeflyg. Men vid närmare eftertanke stannade jag i flygvapnet.

Utvecklingsmöjligheterna är betydligt större än inom det civila flyget. Att sitta i samma cockpit i stort sett 30 år fram till pension kändes inte lockande. Det är ett beslut som jag aldrig har ångrat.

– På tal om de piloter som nu vill återvända till flygvapnet, så är det bara frågan om att återanställa ett fåtal, bland annat för att utjämna åldersstrukturen på flygdivisionerna. Det är ont om 35-40 åringar.

– Jag vill också nämna att det även är andra kategorier av personal som visat intresse för att återvända till flygvapnet. Det tycker jag är bra.

Känner "vibrationer"

Ett nytt försvarsbeslut står för dörren år 2004. Finns det någon oro hos flygvapnets personal om att ytterligare en flottilj ska få stryka på foten?

– Jag tror nog att det funderas på sina håll, men någon större diskussion har det inte varit ännu, även om jag känner litet vibrationer om att det är på gång.

– Låt mig säga så här; vi är mitt inne i nu gällande försvarsbeslut och vi i flygvapnet har precis trasslat oss igenom en besvärlig tid med nedläggning av F 10 i Ängelholm, vi förbereder nedläggningen av F 16 i Uppsala, flytt av flygskolan ... att förbanden nu ska börja fundera på sin egen organisatoriska överlevnad istället för att producera verkansförmåga, det vill jag inte se. Dagens organisation överensstämmer med de uppgifter vi har idag.

Vad önskar du dej mest av den närmaste tiden?

– Det går naturligtvis att önska sig en mängd saker. Å yrkets vägnar önskar jag självklart en fortsatt positiv utveckling av flygvapnet och våra flygstridskrafter, och att den positiva trenden avseende verksamhet, övning och utbildning som nu råder ute på förbanden fortsätter. ●

Fotnot: I ingressen talas om två förälskelser – längre in i artikeln framgår det att JAS Gripen är den ena. Den andra, rättare sagt den första, är hustrun Gunilla, som är lärare och mor till barnen Helena, 19, och Nicklas, 14. Familjen har nyligen flyttat in i en villa i Sigtuna.



Den nyinrättade befattningen flygvapeninspektör ingår i Försvarsmaktens högkvarter i Stockholm. Här ses Jan Andersson tillsammans med överbefälhavaren Johan Hederstedt.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Jan Andersson var tidigt delaktig i introduktionen av JAS 39 Gripen. Här ses han på förarplats, tillsammans med kollegan överstelöjtnant Per-Olof Eldh.

Foto: Torbjörn Caspersson/Saab