

INBLICKAR I FLYGTEKNIK OCH UNDERRÄTTELSETJÄNST UNDER KALLA KRIGET-TIDEN

Av Jerk Fehling

Den tekniska underrättelsetjänsten i FV föddes under 2:a världskriget när främmande flygplan och robotar hamnade på svensk mark. Undersökningarna gjordes av mindre grupper tekniker och militärer, skraddarsydda för varje enskilt fall. Till pionjärerna hörde den kände flygdirektören Henry Kjellson. Andra kända namn under denna tid var Fred Lambert-Meuller och Åke Sundén. På ÖB-nivån insåg man att området skulle bli betydelsefullt i framtiden, och från Förvarsstaben kom en order, författad av överste Bo Westin, som beskrev hur det hela skulle gå till. Man ville inte ha en tungrodd hemlig teknisk organisation, utan föreslog att de tre försvarsgrensförvaltningarna byggde upp var sitt stabsorgan som skulle utnyttja redan befintlig personal för analysverksamheten. I KFF startade verksamheten åren kring 1960 under ledning av generalmajor Greger Falk och hans adjutant Carl-Fredric "Buster" Schnell, där den senare till en början blev deltidstjänstgörande underrättelsechef.

Buster insåg områdets framtida betydelse och föreslog att man anställde en yngre civilingenjör som kunde bygga upp verksamheten och vidareutveckla den. Så kom det sig att Jerk Fehling en sensommardag 1962 blev kallad till FLÖD, den mäktige flygöverdirektören Bertil Westergård, som gav honom en stor nyckelknippa och beordrade Jerk att omedelbart ta över den personal som fanns vid dåvarande underrättelsecentralen, ordna nyanställningar mm. Det var bara att sätta igång. Bakom sig hade Jerk fyra hektiska år vid flygplanbyråns projektsektion, så han var ändå ingen nybörjare vid KFF.

Underrättelseenheten låg i Tre Vapens B-flygel, och på gångavstånd i A-flygeln fanns FS/Und med sina flygofficerare, de flesta med erfarenhet från spaningsflyget. De blev nu enhetens mentorer in i den nya miljö som man fick vänja sig vid. Det var oerhört intressant. Man höll på med att bygga upp en radarunderrättelsetjänst, som sedan skulle visa sig bli oerhört betydelsefull. En major vid namn Boris Falk (yngre bror till Greger) erbjöd sig att skraddarsy en kurs i "flygryska" för enhetens personal. Det var bara att tacka och ta emot. Genom FS/Und fick man också snabbt kontakt med övriga delar av flygstaben, och med FRA. Enheten bildade nu en inofficiell organisation som kom att kallas "flygunderrättelsetjänsten" med undinriktade medarbetare från FS, KFF, FOA, FRA och Fst, som var och en bidrog med kunskaper om sovjetiskt flyg inom sin myndighets ansvarsområde. Detta blev ett lyckokast och organisationen kom att fortleva under många år.

Inom KFF började man nu bygga ut de interna kontakterna, i första hand med avdelningarna Flygplan och Robot, men sedan också med Elektro och Underhåll. Värdefulla dubbelriktade kontaktytor skapades, och Und fick mycket hjälp utan någon tyngande byråkrati. De högsta chefernas positiva och pådrivande inställning var också nyttig. När man i Fst/Und (sedermera MUST) såg enhetens kapacitet att analysera sovjetiskt flyg, blev Jerk Fehling snart en medarbetare även hos dem. Jerk kom på så sätt att få två arbetsgivare, varav den ena var inofficiell. De högsta cheferna var givetvis informerade om detta förhållande, men själva jobbet skedde i det fördolda.

Vårt underlag matades in i två hotbilder, den ena för vårt jaktflyg (TTHJ) och den andra för vårt attack- och spaningsflyg (E1, "ÖBs klubba"). Enheten hade, mer eller mindre, kontinuerlig kontakt med de officerare som var sammanhållande för hotbilderna. De bidrog givetvis starkt till inriktningen av verksamheten. Ytterligare en betydelsefull organisation för enheten var FS/Stud, flygstabens studieavdelning och deras verksamhet i FOA:s sk "spelhåla" på Linnégatan. Vi kunde där bidra med synpunkter på tänkta framtida hot. Där fick vi dessutom bra kontakter med övriga försvarsgrenar och en känsla för deras underrättelsebehov.

Kontakterna med industrin blev nu extra värdefulla, och jag hade sedan tidigare bra kontakter med SAAB och Flygmotor (senare Volvo Aero). SAAB hjälpte oss med värdering av utländska krigsflygplan, speciellt då västsidans. Mirage och MiG hade mer gemensamt än man kunde tro. Volvo Aero tog fram sovjetiska motorprestanda.

Det tog ungefär en tioårsperiod att bygga upp en verksamhet av internationell klass. Enheten hade nu dagliga kontakter med staberna, FOA, FRA och den nu välutvecklade radarspaningen. Spaningsflygets foton och jaktflygets handkamerabilder med vidhängande förarrapporter var också starkt bidragande. Vårt geografiska läge mellan stormaktsblockens modernaste stridskrafter gjorde att enheten ofta var först med detaljkunskaper om de modernaste sovjetiska systemen. Vindtunnelprov kunde t ex göras på KTH med en MiG-29-modell. Enhetens kunskaper blev starkt efterfrågade på "marknaden" vilket ledde till en mycket speciell samverkan med MUST. Ett kraftigt paradigmskifte inträffade vid sovjetunionens upplösning åren kring 1990. Det sammanhållande kittet inom underrättelsetjänsten började nu krackelera, men det kom nya arbetsuppgifter. Bland annat blev enheten engagerade i inköp av modern rysk radar- och robotmateriel som blev föremål för ingående materielundersökning. Våra uppdragsgivare i Förvarsmakten var nöjda, och mycket tyder på att enheten även här lyckades bättre än många andra länders underrättelsetjänster.

Den som vill veta mera om denna mycket speciella FMV-verksamhet kan leta fram avslutningsintervjun av Agneta Welander i "Vi i FMV", september 1997. Se även:

"Aviation engineering and aeronautical research in Russia—what can we learn from this" av J Fehling, Swedish Journal of Military Technology, nr 1/2002.

"Inblickar i flygteknik och underrättelsetjänst" av Jerk Fehling, utgiven 2007 på eget förlag, 312 sidor, ISBN 978-91-85671-13-7. Kan beställas via email jerk.fehling@home.se.