En svensk papperstiger[1]

av Anders Björk

Résumé

War by its very nature contains a great deal of uncertainty. This essay explores the challenges of managing uncertainty in air combat within the framework of Swedish mission command tactics. The text originates in the unpredictable nature of air warfare, which requires not only theoretical and practical knowledge (episteme and techne) but also *phronesis*—practical judgment and experience. Traditional Swedish training emphasized this adaptability, encouraging pilots to develop the autonomous thinking necessary for dynamic, high-risk environments. However, the shift toward a more standardized, rule-based training approach places greater emphasis on measurable outcomes and administrative control, potentially compromising pilots' flexibility. This bureaucratic focus risks creating a "paper tiger"—a system that appears robust on paper but lacks real operational strength in the chaos of combat. The essay questions if today's pilots, trained under these new methods, can still fulfil the requirements of mission command tactics, which rely on individual judgment and responsiveness to the unexpected. It suggests that to maintain operational effectiveness, the Swedish Air Force must balance the training with opportunities to cultivate intuition and adaptability.

ARTIKELN SYFTAR TILL att lyfta fram ett problem för militära beslutsfattare på taktisk nivå, inom ramen för luftstridskrafternas operationer. Problemet kommer att belysas utifrån vedertagen forskning och diskuteras utifrån den kontext som artikeln belyser.

Problemet som artikeln syftar till att belysa bygger på ett grundläggande antagande om att luftkriget till sin natur innehåller osäkerheter och att luftkrigets förlopp således är svårt att, till sin helhet, beräkna och förutse.

Ovanstående antagande baseras på teorier av militära tänkare som Boyd, Moltke och Clausewitz. Boyd menade att nyckeln till framgång i en konflikt är att komma innanför motståndarens beslutscykel och i förlängningen orsaka psykologisk paralys hos motståndaren.[2] De i striden olika parternas beslutscykler kommer sedan att påverka varandra i en kedjereaktion vars riktning i förväg är svår att förutse. Enligt Moltke överlever en plan sällan den första kontakten med fienden. Han menade att efter den första stridskontakten är det svårt, eller omöjligt, att förutse hur striden utvecklas.[3] Till detta kommer även det Clausewitz benämnde friktioner, det vill säga saker som händer under striden som ej går att planera för. Det kan handla om allt från tekniska missöden och soldaternas stridsvilja, till utmaningar skapade av till exempel väderfenomen eller ett oväntat agerande av motståndaren.[4]

Widén och Ångström menade att det finns två vägar att möta denna osäkerhet.[5] Den första är att genom tydlig central styrning och ledning försöka kontrollera situationen,

medan den andra är att istället omfamna osäkerheten och göra den till sin vän. Den första principen har till exempel anammats av vår dimensionerande motståndare och används i dennes manöverkrigsskola, medan den andra principen ligger till grund för den svenska uppdragstaktiken. En förutsättning för att kunna utöva uppdragstaktik är dock att de som befinner sig på slagfältet har en förmåga att hantera osäkerheter. Denna artikel avser att belysa frågan huruvida svenska stridspiloter idag ges rätt förutsättningar för att kunna hantera luftkrigets osäkerheter och således i förlängningen, om de kan hantera uppdragstaktik.

Artikelns frågeställning

Ges svenska stridspiloter idag rätt förutsättningar att hantera luftkrigets osäkerheter, som den svenska uppdragstaktiken kräver?

Diskussion

För att kunna besvara ovanstående frågeställning behöver vi förstå vad begreppen kunskap och dess motpol – icke vetande – innebär. Luftkriget är ju i linje med ovanstående resonemang förbundet med en mängd osäkerheter – icke vetande.

Vad är då vetande, kunskap och icke vetande? Det blir ett cirkelresonemang när dessa begrepp ska förklaras utifrån vår egna kunskap. Enligt Kurt Gödels ofullständighetssatser går det inte att bevisa ett systems konsistens inom ett system.[6] Om vi ser vår kunskap som ett system blir det svårt att visa att det vi tror är kunskap verkligen är kunskap, eftersom vi använder oss av vår kunskap för att visa det. Vi behöver byta perspektiv och måste därför kliva ur vår egen förförståelse av kunskap för att nå objektiv förståelse. Därför kommer kunskapsbegreppet att studeras bland annat utifrån två tidiga filosofers perspektiv.

Det tidiga kunskapsbegreppet

Aristoteles hävdade att det finns åtta olika typer av kunskap varav tre är särskilt intressanta för den aktuella kontexten. Den första formen av kunskap är episteme. Det är den kunskap som erhålles genom forskning och vetenskapliga experiment, den evidensbaserade akademiska kunskapen. Den andra kunskapsformen är techne. Techne handlar om praktisk kunskap, till exempel att kunna följa manualer och beskrivningar som skrivits utifrån episteme. Den sista kategorin som är av intresse för oss i detta sammanhang är fronesi. Fronesi handlar om hur vi människor använder oss av vår kunskap, på ett omdömesgillt sätt, i verkliga livet.[7] För att ta luftstrid som ett exempel bygger den i grunden på episteme kring aerodynamik och naturlagarna.

Utifrån denna episteme har flygplan och vapen utvecklats och doktriner, planer, anvisningar, manualer, utbildningsanvisningar samt regelverk skrivits. Med piloternas techne kan dessa dokument följas i en perfekt värld. Att sedan kunna tillämpa detta i en hyperdynamisk operativ miljö kräver fronesi. Det handlar till exempel om att se tredimensionella flygbanor, styra flygplanet, skapa sig en situationsmedvetenhet, flexibilitet, kreativitet, moral samt att kunna hantera oväntade situationer. Fronesi kan, till skillnad från den akademiska evidensbaserade kunskapen episteme, ej tillskansas genom att läsa eller genom att få den verbalt överförd. Den tillskansas genom att vara i situationen och miljön under lång tid och genom omedveten inlärning utifrån medvetna och omedvetna signaler. Fronesi benämns även erfarenhetsbaserad kunskap, professionellt omdöme och tyst kunskap.[8]

Det moderna kunskapsbegreppet

Att inte ha kontroll, eller att inte förstå vår omvärld, är något som stressar oss människor.[9] Mänskligheten har därför i alla tider strävat efter att söka svar på existentiella frågor. Vissa har vänt sig till religionen, andra till vetenskapen. Båda alternativen har fyllt samma funktion men på olika sätt.[10]

Efter den vetenskapliga revolutionen har kunskapsbegreppet, i mångt och mycket, kommit att likställas med episteme, det vill säga den akademiska och evidensbaserade kunskapen. Anledningen är att episteme har gynnat mänskligheten väl. Den har gett svar på våra frågor, ökat vår levnadsstandard, möjliggjort den medicinska utvecklingen med bland annat framtagandet av läkemedel och lagt grunden för både den naturvetenskapliga kunskapsutvecklingen samt hela den teknologiska utvecklingen. Det ekonomiska systemet i västvärlden bygger på tillväxt över tid, där forskning och utveckling och därmed episteme, är en viktig komponent.[11]

En avgörande egenskap hos episteme är att den går att mäta. Det går till exempel genom experimentella studier att få en siffra på hur väl en testad hypotes stämmer. Således går det att hävda att resultatet av en studie är objektiva fakta.[12] Vi behöver då inte leva i ovisshet.

Både inom privat och offentlig sektor tror vi oss att genom att använda oss av episteme kunna maximera utbytet av de resurser vi använder, i alla fall minimera risken att resurserna används på fel sätt. Detta leder till en ökad byråkrati och administration i enlighet med sociologen Max Webers teorier.[13] Han hävdade att den ökade rationaliseringen av samhället, vilket han som forskare paradoxalt nog var en del av, ledde till en allt mer omfattande byråkrati och administration. Han menade vidare att detta i sin tur skulle låsa in människor i burar som kvävde friheten och kreativiteten. Den ökade administrationen förekommer inom många delar av den offentliga sektorn och har benämnts som ”förpappring” av professorn i filosofi Jonna Bornemark.[14] Risk finns dock för att vi, i vår strävan efter effektivitet, blir blinda för *vad* som är viktigt och istället väljer att fokusera på det som går att mäta. Här kommer vi nu in på nästa filosof, Nicolaus Cusanus.

Kunskap och icke vetande

Ett bidrag till eftervärlden som renässansfilosofen Nicolaus Cusanus har lämnat efter sig, är hans syn på icke vetande. Ett sätt att se på icke vetande och forskning, är att se icke vetande som saknade pusselbitar i ett vetenskapligt pussel. Strävan kan vara att lägga klart det vetenskapliga pusslet för att förstå universum och oss själva. En kunskapssyn där episteme är det eftersträvansvärda förstärker denna syn på icke vetande. Cusanus bytte således perspektiv på synen på icke vetande. I stället för att fokusera på att hitta de missade bitarna i kunskapspusslet illustrerade Cusanus icke vetande som horisonter.[15] Strävan efter att nå kunskap kommer bara att leda till nya horisonter, likt ett forskningsfartyg som rör sig på ett öppet hav. Fartyget når nya öar av kunskap men ”*horisonten finns alltid kvar*”, som Bornemark uttryckte det.[16]

Cusanus hade en kunskapssyn där han skilde mellan ratio och intellectus. Ratio är all kunskap som vi hittills tagit in och strukturerat, medan intellectus enklast kan förklaras med vårt medvetande och vår förmåga att kunna avgöra *vad* som i varje stund är viktigt att ta in när vi färdas på havet. Vi blir med vår moderna kunskapssyn och i vår jakt på effektivitet blinda för *vad* som egentligen är viktigt och kan då förle-

das att fokusera på det som går att mäta.[17] Intellectus handlar därför om människans förmåga att vara öppen för nya situationer och anpassa oss efter dessa, att förhålla oss till vårt icke vetande. Allt som vi hittills inte mött eller lyckats förstå.

Kunskapsbegreppet och effektivitet i Försvarsmakten

I Försvarsmaktens försök att säkerställa att skattemedlen används på bästa sätt och den bästa försvarsförmågan byggs, har i linje med ovanstående, den administrativa delen av Försvarsmakten vuxit.[18]

> *Ordet kvalitet har numer inget att göra med huruvida produkten, det vill säga krigsförbanden, är farliga för fienden.*

Eftersom Försvarsmaktens effektivitet mot en tänkbar motståndare endast kan studeras vid en eventuell konflikt har lösningen under fredstid varit att fokusera på det som går att mäta, såsom framtagande av styrningar, efterlevnad av dessa samt dokumentation. Detta har lett till en ökad administration på bekostnad av professionen.[19] Ordet kvalitet har numer inget att göra med huruvida produkten, det vill säga krigsförbanden, är farliga för fienden, till exempel om en stridspilot är duktig på att se tredimensionella flygbanor, eftersom detta är ytterligt svårt att mäta. Kvalitet har istället fått betydelsen att dokumentationen är i ordning och efterlevs, vilket går att kontrollera och mäta.[20]

Vår kunskapssyn har även lett till skärpta akademiska krav på våra officerare. De akademiska kraven kan i detta fall likställas med krav på episteme. Högskolepoäng återfinns på en objektiv kvotskala medan fronesi, i form av att till exempel skapa en situationsmedvetenhet i luften, återfinns på en subjektiv ordinalskala. Högskolepoängen blir därför i linje med den ökade rationaliseringen avgörande.[21] Vi blir med vår moderna kunskapssyn och i vår jakt på effektivitet blinda för *vad* som egentligen är viktigt och väljer då att fokusera på det som går att mäta.

Flygträning och strategi för att hantera osäkerhet i uppdragstaktik

I en värld där episteme är den dominerande kunskapssynen tenderar människan således att försöka lägga klart kunskapspusslet och skapa ratio av allt, i linje med Casanus och Webers teorier. Detta är ett sätt för människan att försöka skapa kontroll över en okontrollerbar miljö. I Försvarsmakten kan detta resultera i försök att skapa heltäckande dokumentation, där alla eventualiteter hanteras. Exempel på detta är det ständigt växande regelverket kring flygtjänst i flygvapnet. Men går det att skapa en heltäckande manual för flygtjänst? Vi kan försöka illustrera en pilots totala kunskap med en bild.

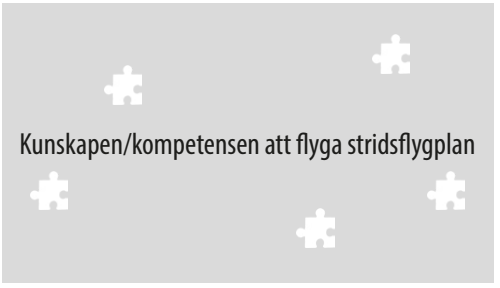

Bild 1. Kunskap som ett pussel som går att lägga klart.[22]

Om pilotens kunskap hade studerats ur ett kunskapsperspektiv där kunskapspusslet var möjligt att lägga klart, hade det kunnat

illustreras med bild 1, där en tydlig kantlinje symboliserar den yttre gränsen för vad som går att lära sig som pilot. Om i stället Cusanus kunskapssyn och syn på icke vetande används kan samma figur istället illustreras på följande sätt (bild 2).

Bild 2. Kunskap som ett hav med horisonter av icke vetande.[23]

Kantlinjen har suddats ut och än bättre hade varit om figuren ständigt hade ändrat form. När vi når horisonten på havet kommer en ny horisont att finnas.

Vilken kunskap behöver då stridspiloten för att kunna flyga stridsflygplan? Naturligtvis behövs en mängd episteme och techne såsom kunskap om dokument, exempelvis: Ledning av flygtjänst (FOM), Air Operational Manual (AOM), General Description and Performance (GDP), Technical and Tactical Procedures (TTP), Standing Operational Procedures (SOP) och Beslut Om Flygning (BOF).[24] Dessa dokument går teoretiskt att lära sig ordagrant och utantill. För att illustrera det så är rutorna nedan avgränsade med en tydlig kant. Det handlar här om episteme och techne.

Att kunna tillämpa och förhålla sig till dessa styrningar i en operationell och hyperdynamisk miljö kräver dock fronesi – tyst kunskap (bild 4). Det illustreras nedan i bilden där rutorna ej längre har en skarp kant utan får flyta ihop med övrig kunskap. Det går inte att lära sig dessa dokument och sedan börja verka som stridspilot.

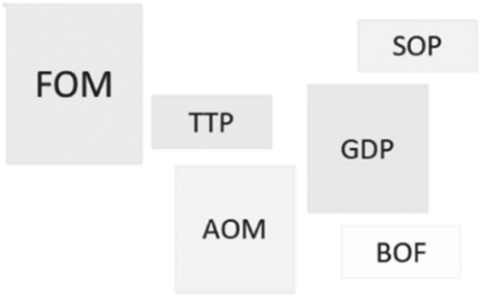

Bild 3. Exempel på episteme och techne en pilot behöver.[25]

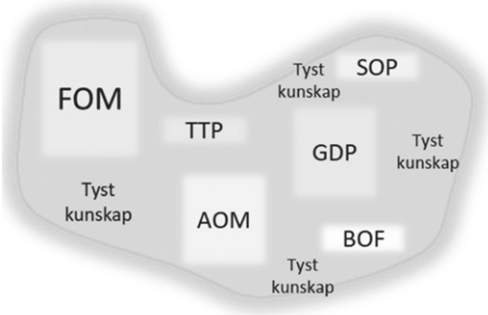

Bild 4. Fronesi/Tyst kunskap.[26]

I svensk flygutbildning har fokus tidigare varit på att flygläraren/instruktören ska ha en coachande och problemställande roll i den så kallade reflekterande utbildningsstrategin.[27] Flygeleverna har då tränats i att möta nya situationer och fått möjlighet att bygga en tillit till sin egen förmåga att ta ansvar för samt hantera den oändliga paletten av situationer, som kan uppstå i luftkriget. Detta har tillsammans med omfattande mängdträning skapat piloter som utifrån alla styrande dokument även kunnat vara autonoma, adaptiva, innovativa och kreativa. Exempel på sådan fronesi presenteras i bild 5. Inom vetenskapen kallas detta professionellt omdöme medan vi inom flyget valt att kalla

det airmanship.[28] Detta har möjliggjort den svenska uppdragstaktiken för stridsflyget inom luftstridskrafterna.

Bild 5. Airmanship med exempel på fronesi som behövs i flygtjänsten.[29]

Andra nationer har valt en annan väg och istället så långt som möjligt försökt skapa ratio av flygtjänsten – en heltäckande manual. Frågan är om vi i svenska flygvapnet är på väg att gå åt samma håll, i och med vårt fokus på episteme och techne? Från och med 2024 utbildas svenska stridspiloter i Italien enligt en helt scriptad utbildningsanvisning, vilket accentuerar detta ytterligare.[30] Pusslet ska läggas klart. Allt är episteme och techne (bild 6). Allt går att mäta.

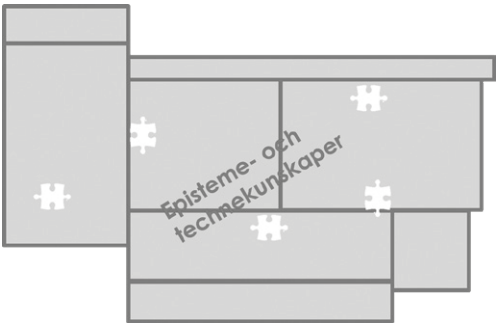

Bild 6. Flygtjänst med fokus på episteme och techne.

Problemet är att luftkriget till sin natur innehåller en mängd osäkerhet och icke vetande som måste lösas med intellectus och fronesi, vårt professionella omdöme. Vi kommer aldrig i förväg, fullt ut, att kunna förutse hur en eventuell angripare kommer att agera, annat än att denne i sin beslutscykel kommer försöka att utnyttja våra svagheter (bild 7).

Bild 7. Krigets krav på kunskap hos stridspiloten.

Vi kommer att behöva använda intellectus för att vara öppna för *vad* som händer och anpassa vår taktik efterhand som kriget utvecklas, såsom grundtanken med uppdragstaktik. Vi är beroende av vår fronesi som ger tillgång till kreativitet, flexibilitet, adaptiv förmåga och autonomt uppträdande (bild 8).

Bild 8. Stridspilotens förmåga till att möta krigets krav.

Uppdragstaktik ger stridsflygdivisionerna egen agens till att lösa uppdraget och bygger på att piloterna är förberedda på att kunna hantera uppkomna situationer. Det forskning dock visar är att ju mer administration och ju fler styrningar i form av regelverk, planer,

> *Ju mer administration och ju fler styrningar i form av regelverk, planer, anvisningar en organisation har, desto mindre kreativitet och adaptiv förmåga hos medarbetarna.*

anvisningar en organisation har, desto mindre kreativitet och adaptiv förmåga hos medarbetarna.[31] Medarbetarna låses som Weber uttryckte det, in i burar.[32]

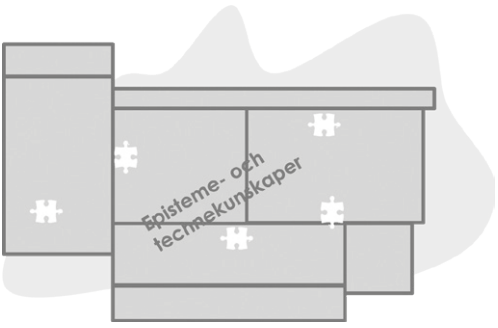

Bild 9. Stridspilotens förmåga att möta krigets krav med fokus på episteme och techne.

Totalitära stater bromsar all form av kreativitet i samhället. Anledningen är att kreativitet hotar ledningens ställning.[33] Detta genomsyrar även krigsmakten. En kreativ aktör såsom Prigozjin, den nu avlidne tidigare ledaren för den paramilitära gruppen Wagner i Ryssland, må ha varit framgångsrik på slagfältet men hotade hela styret.[34] Totalitära stater försöker därför skapa kontroll över osäkerheterna på stridsfältet såväl som i samhället, genom auktoritär, central ledning och styrning.[35] Svenska Försvarsmakten har tidigare försökt använda detta till sin fördel och tänkt möta detta med uppdragstaktik. Det paradoxala är att vi nu har gått in på en väg där även vi kväver kreativitet genom att fokusera på det mätbara (bild 9). Professionen får stå tillbaka för den allt mer ökade administrationen och enligt författaren ges piloterna ej förutsättningarna för att kunna hantera luftkrigets osäkerheter, som den svenska uppdragstaktiken kräver. Förpappringen har då, både bokstavligt och bildligt, skapat en svensk papperstiger.

Sammanfattning

Krig innehåller till sin natur en stor mängd osäkerheter. Tanken är att Försvarsmakten ska möta dessa osäkerheter genom uppdragstaktik. Syftet med artikeln var att undersöka huruvida svenska stridspiloter idag ges förutsättningar för att kunna hantera luftkrigets osäkerheter och således i förlängningen, om de kan hantera uppdragstaktik. I en tid med allt större fokus på administration och mätbara delar av verksamheten har det professionella omdömet fått stå tillbaka. Det är just detta omdöme som ligger till grund för huruvida luftkrigets osäkerheter kan hanteras av stridspiloterna. Enligt författaren ges piloterna således idag ej de förutsättningar, för att kunna hantera luftkrigets osäkerheter, som den svenska uppdragstaktiken kräver.

Den observante läsaren inser nu paradoxen i att jag, som svensk stridspilot, med denna essä tillfört ytterligare ett stycke episteme till vår värld, istället för att öva luftstrid.

Författaren är major, stridspilot, beteendevetare och legitimerad psykolog i flygvapnet.

Noter

1. Essän som författats i samband med Taktisk stabskurs 2023–2024 vid Försvarshögskolan belönades med stipendium från H.M. Konungens militärfond.
2. Brown, Ian: *A new conception of war,* Marine corps university press, Quantico 2018, s 124.
3. Thunholm, Peter; Widén, Jerker och Wikström, Niklas: *Militära arbetsmetoder – En lärobok i krigsvetenskap,* Universus Academic Press, Stockholm 2022, s 55.
4. Ibid, s 54, 140; Widén, Jerker och Ångström, Jan: *Militärteorins grunder,* Försvarsmakten, Stockholm 2005, s 29.
5. Ibid, s 100.
6. Rosing, Hans: *Att resonera logiskt – inledning till logikens grundbegrepp och metoder,* Åbo akademi, Åbo 2006, s 111.
7. Bornemark, Jonna: *Horisonten finns alltid kvar,* Volante, Stockholm 2020, s 36-50.
8. Ibid, s 87-136.
9. Sapolsky, Robert M: *Varför zebror inte får magsår,* Natur & Kultur, Stockholm 2003, s 236-250.
10. Harari, Yuval Noah: *Sapiens,* Natur & Kultur, Stockholm 2018, s 243-382.
11. Ibid.
12. Bornemark, Jonna: *Det omätbaras renässans,* Volante, Stockholm 2018, s 132.
13. Törnqvist, Rolf: ”Historiskt konkretiserande sociologi” i Månson, Per (red): *Moderna samhällsteorier,* Norstedts, Stockholm 2010, s 261-303.
14. Bornemark, *Det omätbaras renässans,* s 52-60.
15. Bornemark, *Horisonten finns alltid kvar,* s 25-28.
16. Ibid, s 1.
17. Exempel: Flygsäkerhetsavdelningen vid Flygstaben införde indikatorer, i statistiken över rapporterade incidenter, för att kunna se trender och följa upp flygsäkerhetsarbetet. Ett antal indikatorer som var mätbara valdes ut men initialt valdes nära passager (potentiella kollisionstillbud) bort. Dessa var svåra att definiera och därmed att mäta. Lindström, Jan: ”Chefen flygsäkerhetsavdelnings förord”, *Flygardags,* nr 4 2022, s 5-6. Paradoxen ligger i att de absolut allvarligaste situationerna under samma år, där piloter var endast sekunder från döden, var just nära passager. Dessa berodde på missbedömningar hos piloterna, alltså fronesis och inte på grund av bristande episteme.
18. Gunnarsson, Rolf; Jernbeck, Isabella och Nilsson, Rolf K: ”Banta det militära högkvarteret – Mindre pang för skattepengarna”, *Svenska Dagbladet,* 2009-01-04, *https://www.svd.se/a/2efd8ecf-54f9-33fc-9884-42dd961c3278/banta-det-militara-hogkvarteret,* (2024-01-12).
19. Jelbring, Erik och Kron, Erika: *Profession, administration – frustration? – En studie om hur chefer i Försvarsmakten upplever balans i vardagen,* Kandidatuppsats, Högskolan Halmstad, 2023.
20. Hurri, Per och Midbrandt, Lars-Erik: *Professionalism och New Public Management i Försvarsmakten,* Kandidatuppsats, Karlstads universitet, 2018; Bornemark, *Det omätbaras renässans,* s 61-66. Bornemark beskriver samma fenomen inom andra delar av offentlig sektor.
21. I Flygvapnet kommer ett antal nyblivna piloter behöva komplettera efter genomförd flygutbildning då denna ej anses tillräckligt akademisk. Följande citat återfinns i kallelsen från Flygvapnets befälsskola (FBS): ”De som genomgått Försvarsmaktens flygförarutbildning (FFU) har idag inte tillräckligt många högskolepoäng (hp) från Försvarshögskolan (FHS) efter genomgången utbildning för att motsvara en officersexamen. Detta berör de som genomgått FFU 15-18 eller senare. Det som skiljer FFU mot officersprogrammet (OP) är att FFU inte innehåller någon verksamhetsförlagd utbildning (VFU) inom ramen för Försvarshögskolans utbildning. För att kunna få en officersexamen, och få behörighet att söka HOP, behöver individerna ha 180hp.”
22. Björk, Anders: ”Den tysta kunskapens betydelse”, *Flygardags,* nr 4 2022, s 7-13.
23. Ibid, s 8.
24. Ibid, s 8-9.
25. Ibid, s 9.
26. Ibid, s 10.
27. Eliasson, Patrik och Hamre, Lasse: ”Handledning” i Hederstedt, Johan och Lindholm, Mikael (red): *Pedagogiska grunder,* Försvarsmakten, Stockholm 2000, s 256-283.
28. Arvidsson, Robin: *Militärt Airmanship: Professionellt omdöme i lufthavet,* Masteruppsats, Försvarshögskolan, 2022.

29. Björk, ”Den tysta kunskapens betydelse”, s 10.
30. Italienska Flygvapnet: *ItAF Pilot Training System 2020 Directive,* Italienska flygvapnet, Rom 2020. Svenska stridspiloter har blivit en handelsvara. För att det Italienska Flygvapnet ska kunna lämna ifrån sig en produkt med rätt ”kvalité” så måste den gå att mäta. Flygpassen är därför scriptade, det vill säga att varje moment är i förväg bestämt exakt hur det ska genomföras. Den stora merparten av flygpassen genomförs i dubbelkommando. Instruktören är kontrollant och bedömer huruvida piloteleven är godkänd på respektive moment.
31. Bornemark, *Det omätbaras renässans,* s 74.
32. Törnqvist, ”Historiskt konkretiserande sociologi”, s 261-303.
33. Paasikivi, Joakim, Militär lärare, Försvarshögskolan, Taktisk stabskurs, föreläsning 2023-10-11.
34. Laurén, Anna-Lena: ”Anna-Lena Laurén: Prigozjin har lyckats bygga en direktrelation till ryssarna på ett helt annat sätt än Putin”, *Dagens Nyheter,* 2023-06-26, *https://www.dn.se/varlden/anna-lena-lauren-prigozjin-har-lyckats-bygga-en-direktrelation-till-ryssarna-pa-ett-helt-annat-satt/,* (2024-01-17).
35. Brown, *A new conception of war,* s 82-83.