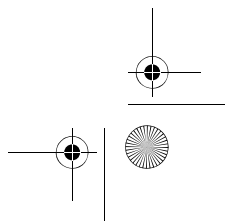
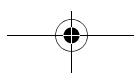
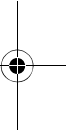
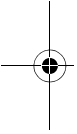
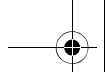


# På vei mot en militær bachelor

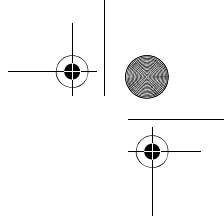




## Luftkrigsskolens skriftserie vol. 18

### *Andre utgivelser i skriftserien:*

- Vol. 1 Luftforsvaret - et flerbruksverktøy for den kalde krigen? (1999)  
Øistein Espenes og Nils Naastad.
- Vol. 2 Aspekter ved konflikt og konflikthåndtering i Kosovo (2000)  
Gunnar Fermann
- Vol. 3 Nytt NATO - nytt Luftforsvar?: GILs luftmaktseminar 2000 (2000)  
Lars Fredrik Moe Øksendal (red.)
- Vol. 4 Luftkampen sett og vurdert fra Beograd (2000)  
Ljubisa Rajik
- Vol. 5 Luftforsvaret i fremtiden: nisjeverktøy for NATO eller multiverktøy for Norge? (2001)  
John Andreas Olsen
- Vol. 6 Litteratur om norsk luftfart før 2. verdenskrig: en oversikt og bibliografi (2001)  
Ole Jørgen Maaø
- Vol. 7 A critique of the Norwegian air power doctrine (2002)  
Albert Jensen og Terje Korsnes
- Vol. 8 Luftmakt, Luftforsvarets og assymetriens utfordringer. GILs luftmaktseminar 2002 (2002)  
Karl Erik Haug (red.)
- Vol. 9 Krigen mot Irak: noen perspektiver på bruken av luftmakt (2003)  
Morten Karlsen, Ole Jørgen Maaø og Nils Naastad
- Vol. 10 Luftmakt 2020: fremtidige konflikter. GILs luftmaktseminar 2003 (2003)  
Karl Selanger (red.)
- Vol. 11 Luftforsvaret og moderne transformasjon: dagens valg, morgendagens tvangstrøye? (2003)  
Ole Jørgen Maaø (red.)
- Vol. 12 Luftforsvaret i krig: ledererfaringer og menneskelige betraktninger. GILs lederskapsseminar 2003 (2003) Bjørn Magne Smedsrud (red.)
- Vol. 13 Strategisk overraskelse sett i lys av Weserübung, Pearl Harbor og Oktoberkrigen (2005)  
Steinar Larsen
- Vol. 14 Luftforsvaret i Kongo 1960–1964 (2005) Ståle Schirmer-Michalsen (red.)
- Vol. 15 Luftforsvarets helikopterengasjement i internasjonale operasjoner: et historisk tilbakeblikk (2005) Ståle Schirmer-Michalsen
- Vol. 16 Nytt kampfly – Hvilket og til hva? GILs luftmaktseminar 2007 (2007)  
Torgeir E. Sæveraas (red.)
- Vol. 17 Trenchard and Slessor: On the Supremacy of Air Power over Sea Power (2007) Gjert Lage Dyndal

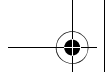


# På vei mot en militær bachelor

En antologi om luftmakt av kadetter ved Luftkrigsskolen

Torgeir E. Sæveraas (red.)

 tapir akademisk forlag



© Tapir Akademisk Forlag, Trondheim 2008

ISBN 978-82-519-2289-0

ISSN 1502-007X

Det må ikke kopieres fra denne boka ut over det som er tillatt etter bestemmelser i lov om opphavsrett til åndsverk, og avtaler om kopiering inngått med Kopinor.

Grafisk formgivning og tilrettelegging: Tapir Akademisk Forlag  
Trykk: Tapir Uttrykk  
Innbinding: Grafisk Produksjonsservice AS

Forsidefoto: Torbjørn Kjosvold/FMS

#### **Formål med skriftserien**

Med Luftkrigsskolens skriftserie tar Luftkrigsskolen sikte på å synliggjøre skolens virksomhet og gjøre den mer allment tilgjengelig. I serien publiseres studier, seminarrapporter og lignende, hovedsakelig innenfor fagfeltene luftmakt og ledelse. Synspunktene som kommer til uttrykk i Luftkrigsskolens skriftserie står for forfatterne egen regning, og er således ikke et uttrykk for et offisielt syn fra Forsvarets eller Luftkrigsskolens side. Gjengivelse av innholdet i skriftserien, helt eller delvis, må kun skje med forfatterne samtykke.

#### **Redaksjonskomite for skriftserien**

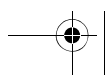
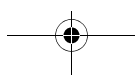
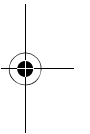
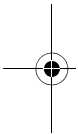
Luftkrigsskolen: Øistein Espenes (dekan), Ole Jørgen Maaø (høgskolelektor), Christian Moldjord (høgskolelektor) og Torgeir Sæveraas (redaktør).  
Tapir Akademisk Forlag: Terje Tøgersen (forlagsredaktør).

Henvendelser om skriftserien kan rettes til:

Luftkrigsskolen  
Værnes MIL  
Postboks 403  
7501 STJØRDAL  
Tlf: 73 99 54 00  
E-post: editor@lksk.mil.no

eller

Tapir Akademisk Forlag  
7005 TRONDHEIM  
Tlf.: 73 59 32 10  
Faks: 73 59 32 04  
E-post: forlag@tapir.no  
www.tapirforlag.no





## Forord

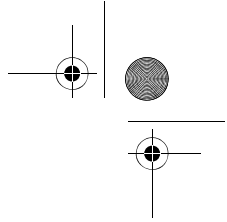
I 2003 ble krigsskolene, herunder Luftkrigsskolen, underlagt lov om universiteter og høyskoler. De tre krigsskolene fikk dermed faglige fullmakter på linje med andre høyskoler, og blant annet rett til å tildele graden bachelor. Målet med krigsskoleutdanningen er ifølge Luftkrigsskolens studiehåndbok å «tilby en akademisk lederutdanning av høy kvalitet og relevans der en kombinerer praksis og teori for å skape reflekterte offiserer som er kompetente til å løse sine oppgaver og lede sitt personell i militære operasjoner i fred, krise og krig» (*Studiehåndbok for LKSK Kull 56*. Trondheim: Luftkrigsskolen 2007, s. 7.)

Luftkrigsskolens kull 56 er det første kullet som fullfører treårig gjennomgående krigsskoleutdanning etter omleggingen, og denne utgaven av *Luftkrigsskolens skriftserie* presenterer syv ulike artikler ført i pennen av kadetter fra dette kullet. Artikkelen er bearbeidet og utgis med basis i arbeider levert våren 2007, i fagmodul 4, «Militærmakt og luftmakt – teori og anvendelse». Studiet av luftmakt er naturlig nok sentralt ved Luftkrigsskolen, og disse artiklene gir et godt innblikk i bredden i kadettenes interessefelt, samt også deres evne til å gå i dybden.

Volum 18 av *Luftkrigsskolens skriftserie* innledes av Thor-Håvard Brekke, som i artikkelen «Norges nye fregatthelikopter – hvilke oppgaver var helikopteret opprinnelig tiltenkt?» diskuterer fregatthelikopterets rolle i tilknytning til Sjøforsvarets nye fregatter. I tillegg til å gi et bilde av hvilke roller fregatthelikopteret opprinnelig var tiltenkt, viser Brekke også hvordan disse rollene ble endret og justert underveis i arbeidet med fregattprosjektet. I tillegg synliggjør han hvordan det organiske fregatthelikopteret gjennom sine ulike roller inngår som en viktig del av kampsystemet Fridtjof Nansen.

Hanne Helen Bragstad diskuterer i sitt bidrag «Fokus på sikkerhet – bare positivt?» om samfunnets og Forsvarets fokus på sikkerhet kan sies å være bare positivt. Bragstad stiller spørsmål ved om et for stort fokus på sikkerhet, eller en sikkerhetskultur, egentlig gjør tjenesten i Forsvaret tryggere. Blant annet diskuterer hun hva det betyr for forholdet mellom lokalbefolkningen og norske soldater i internasjonale operasjoner når de sistnevnte alltid kler seg i skuddsikre vest og har sine tilholdssteder bak høye murer og gjerder.

Sikkerhet, eller nærmere bestemt viljen til å utsette seg for risiko, er også tema for Linda Bjørhusdals artikkel «Holdninger til tap av liv i krig». Bjørhusdal diskuterer mulige årsaker til den lave toleransen for egne tap i internasjonale operasjoner, og påpeker det paradoksale i at denne lave toleransen synes å



være omvendt proporsjonal med ønsket om å bidra internasjonalt. Hun setter dette paradokset i sammenheng med andre samfunnsmessige utviklingstrekk og drøfter forhold som kan bidra til å forklare denne utviklingen.

Kristin Rundsveens bidrag, «En studie av luftmaktens betydning for utfallet av Kosovo-krigen», diskuterer blant annet hvorvidt det kan sies at luftmakt alene var avgjørende for utfallet av Kosovo-krigen. Hun analyserer luftmaktens selvstendige bidrag, men viser også hvordan andre faktorer, som trussel om bakkeinvasjon og frafall av russisk diplomatisk støtte til den Den føderale republikken Jugoslavia, også spilte inn og at de ulike faktorene på mange måter bidro til å forsterke hverandre.

Trond Birger Buhaug Nerberg analyserer i sitt bidrag «Kampflydebatten i media høsten 2006» den norske debatten om innkjøp av nye kampfly til Luftforsvaret i perioden 1. juli 2006 til 12. januar 2007. Han retter særlig søkelyset mot hvilke argumenter som ble brukt i debatten, i tillegg til å vise hvilke aktører som gjør seg gjeldende. Gjennom å operasjonalisere omtalen av kampflykjøpet i norsk media viser han dessuten også hvilke saksområder som hovedsakelig blir debattert, og hvilke som kunne vært behandlet mer inngående.

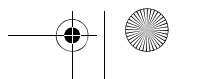
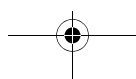
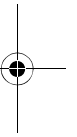
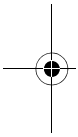
De to siste innleggene behandler forhold av mer operativ art. Jagerflygerne Knut Sandland og Ivar Magne Stene tar begge utgangspunkt i egne erfaringer, blant annet fra oppdrag i Afghanistan, og diskuterer på denne bakgrunn nye roller for norske kampfly. Knut Sandland tar for seg «Armed Escort», eskorte av bakkestyrker eller lavtflygende luftfartøyer, og viser hvordan denne typen operasjoner ikke kan defineres som «Close Air Support». Han argumenterer derfor for at «Armed Escort» bør defineres som en egen oppdragstype, med et eget operasjonskonsept.

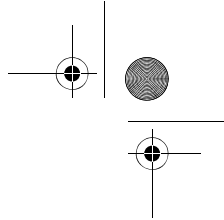
Ivar Magne Stene diskuterer på sin side «Show of Force», det å vise evne og vilje til maktbruk gjennom tilstedeværelse, og viser hvordan «Show of Force» både kan gi god operativ effekt og også kan kalles en ny rolle for norske kampfly. Han diskuterer dessuten også om bruken av norske kampfly i internasjonale operasjoner har vært ressursmessig fornuftig.

Samlet sett gir disse bidragene et godt innblikk i luftkrigsskolekadettene virksomhet innenfor fagfeltet luftmakt, i bredde så vel som i dybde. Forhåpentligvis vil derfor denne utgaven av *Luftkrigsskolens skriftserie* kunne vekke interesse både innenfor og utenfor Forsvaret.

Trondheim, november 2007

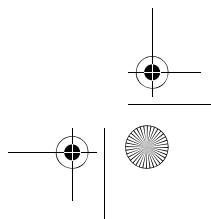
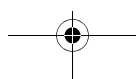
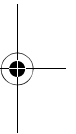
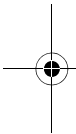
Torgeir E. Sæveraas  
Redaktør

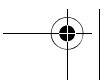
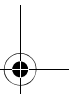
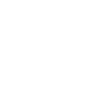
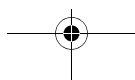
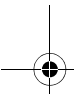
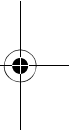
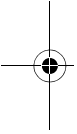
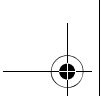




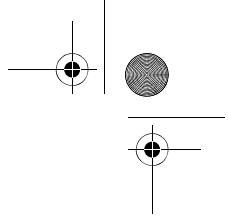
# Innhold

Forord.....	5
Norges nye fregatthelikopter – hvilke oppgaver var helikopteret opprinnelig tiltenkt? .....	9
<i>Thor-Håvard Brekke</i>	
Fokus på sikkerhet – bare positivt? .....	27
<i>Hanne Helen Bragstad</i>	
Holdninger til tap av liv i krig.....	43
<i>Linda Bjørbusdal</i>	
En studie av luftmaktens betydning for utfallet av Kosovo-krigen.....	59
<i>Kristin Rundsveen</i>	
Kampflydebatten i media høsten 2006 .....	75
<i>Trond Birger Buhaug Nerberg</i>	
«Armed Escort» .....	99
<i>Knut Sandland</i>	
«Show of force» – en ny rolle for norske kampfly? .....	115
<i>Ivar Magne Stene</i>	
Om forfatterne.....	133









# Norges nye fregatthelikopter – hvilke oppgaver var helikopteret opprinnelig tiltenkt?

Thor-Håvard Brekke

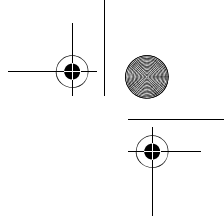
## Innledning

Forsvarets anskaffelse av nye fregatter (Fridtjof Nansen-klassen) har vakt betydelig oppmerksomhet i media. Forsinkelser, budsjettsprekker og konflikter mellom leverandøren og Forsvaret er emner som dessuten har vakt interesse hos allmennheten, så vel som internt i Forsvaret. Norske militære tidsskrifter har siden fregattprosjektets opprinnelse viet lite spalteplass til de nye fregattene, med unntak av de økonomiske rammene rundt prosjektet. Etter en rask gjennomgang av forskjellige tidsskrifter kan det synes som om innkjøp av kamphelikopter til Forsvaret på 90-tallet fikk betydelig mer oppmerksomhet.

Om dette er en riktig prioritering, kan nok diskuteres. Det kunne vært vel så interessant å fokusere på oppgaver som på økonomi. For hva kan og skal disse fregattene, som Forsvaret bruker flere milliarder norske kroner på, egentlig brukes til? I Luftforsvaret er det naturligvis fregatthelikopteret som vekker mest interesse. Av erfaring viser det seg at nesten alt utstyret Forsvaret går til innkjøp av blir brukt ut over de formål det egentlig var tiltenkt. Dette gjelder nok også fregatthelikopteret. I praksis vil det nesten bare være økonomien som setter begrensninger på helikopterets bruksområder. En skriftlig fremstilling av hvilke bruksområder fregatthelikopteret *kan* dekke, vil imidlertid bli svært omfattende. Jeg vil derfor i det følgende konsentrere meg om hvilke oppgaver fregatthelikopteret opprinnelig var tiltenkt. Jeg vil ikke gå inn på debatten om enhetshelikopteret,<sup>1</sup> hva dette bringer med seg, eller andre økonomiske forhold. Jeg vil også presisere at jeg med ordstillingen «hvilke oppgaver fregatthelikopteret opprinnelig *var* tiltenkt» hovedsakelig mener oppgavene man så for seg i kampsystemets planleggingsfase, med andre ord før årtusenskiftet.

---

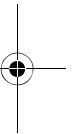
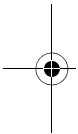
1 Luftforsvarets innkjøp av et enhetshelikopter, både til fregattene, kystvakten og andre helikopterskvadroner, har lenge vært gjenstand for debatt.



På vei mot en militær bachelor

Jeg vil belyse temaet ved hjelp av åpne kilder, blant annet gjennom dokumenter fra Stortinget, henholdsvis stortingsproposisjoner (St.prp.) og stortingsmeldinger (St.meld.), i tillegg til tidsskrifter og kilder på Internett. Det følgende er derfor en dokumentstudie med fokus på det politiske nivå. For mer utfyllende informasjon har jeg vært i kontakt med personer som har vært involvert i prosessen i forbindelse med anskaffelsen av de nye fregattene. Siden artikkelen er ugradert, kan det ikke refereres til sikkerhetsgraderte kilder. Selv om noen graderte dokumenter ville vært av interesse, blant annet kravdokumentene, vil det ikke være av stor betydning for å belyse temaet.

Fregatthelikopteret er på ingen måte en isolert plattform som Sjøforsvaret har fått til disposisjon av Luftforsvaret. Det er et *organisk* helikopter; en forlenget arm som skal dekke de samme oppgavene som fregatten har. Helikopteret og fartøyet utgjør *kampsystemet* Fridtjof Nansen (FN). Dette er et uttrykk som har blitt brukt av Sjøforsvaret i lang tid, og som omfatter hele fartøyet – inkludert dets sensorer, våpen og andre virkemidler. Jeg vil derfor gå inn på de oppgavene kampsystemet FN har, og drøfte disse opp mot hvordan fregatthelikopteret kan utfylle disse.



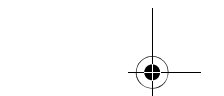
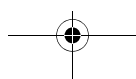
## Prosjektets historie

### Behovet for nye fartøyer oppstår

Allerede tidlig på 1990-tallet kunne man forutse at Sjøforsvaret måtte gå til innkjøp av nye fartøyer som kunne sikre Norges forsyningslinjer via sjøveien. I 1990 ble oppdateringen av OSLO-klasse-fregattene avsluttet, noe som skulle gi dem en «*levetid fram til omkring år 2000*».<sup>2</sup> OSLO-klasse-fregattene ble anskaffet ved amerikansk støtte på 1960-tallet, og gikk nå mot slutten av sin levetid etter snart 40 år i tjeneste. I Langtidsmeldingen (St.meld. nr. 16 (1992–93)), ble det understreket at Sjøforsvaret frem mot år 2000 skulle konsentrere seg om beskyttelse av forsyningslinjene. Seks nye fartøyer ble sett på som hensiktsmessig for denne oppgaven.<sup>3</sup> Det ble derfor oppfordret til innkjøp av nye eskorte-fartøyer, som skulle erstatte OSLO-klasse-fregatter og SLEIPNER-klasse-

<sup>2</sup> Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1991–1992)*, s. 127.

<sup>3</sup> Forsvarsdepartementet. *St.meld.nr.16 (1992–1993), Hovedretningslinjer for Forsvarets virksomhet og utvikling i tiden 1994–98*, s. 93.





korvetter. Et slikt prosjekt skulle fremmes for Stortinget i forbindelse med budsjettet for 1996.<sup>4</sup>

De nye fartøyene skulle i utgangspunktet innføres fra 2005–10, men dette ble av flere årsaker fremskyndet til perioden 2003–07, bl.a. pga. alderen på skroget på OSLO-klassen, samt fregatten KNM Oslos forlis. Til nå var det ikke nevnt hvilken type eskortefartøy det var snakk om, og prosjektet var derfor omtalt som prosjekt «Nye eskortefartøyer». Selv om dette var det offisielle navnet på prosjektet, var det ikke lagt skjul på at det var snakk om nye fregatter. Forsvarskomiteen brukte i 1994 nemlig ordene «fregattprosjektet» og «Nye eskortefartøyer» om hverandre.<sup>5</sup> Det ble understreket at disse fartøyene, med våpen og utstyr, var prioritert i den fremtidige strukturen.<sup>6</sup>

Samme året ble det etablert en prosjektorganisasjon på KNM Tordenskjold. Denne bestod hovedsakelig av Sjøforsvarets forsyningskommando (SFK), samt tilhørende staber og skoler. Her ble de første kravdokumentene for eskortefartøyene, som kom ut i perioden 1995–96, utarbeidet. Her kom det frem at fartøyet skulle være i besittelse av helikopter, noe som betydde at også Luftforsvaret var representert i denne organisasjonen. Dette ble gjort av representanter fra Luftforsvarets forsyningskommando (LFK) og en offiser fra Luftforsvarets 333 skvadron. Denne skvadronens representant var fast ansatt på KNM Tordenskjold lenge før prosjektorganisasjonen ble fullstendig etablert. Senere ble også en testflyger fra Luftforsvaret en del av prosjektorganisasjonen.<sup>7</sup>

Forsvarskomiteen presset på for å fremskynde anskaffelsen ytterligere, men for best mulig tilrettelegging på den operative og økonomiske siden ble dette ikke gjennomført av departementet. Det ble samtidig stadfestet at det var teknisk gjennomførbart å la OSLO-klassen seile frem til de ble erstattet av nye fartøy.<sup>8</sup>

4 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 48 (1994–1995), Om Forsvarets materiell-, bygg- og anleggsinvesteringer*, s. 7.

5 Forsvarskomiteen. *Innst. S. nr. 191 (1994–1995). Innstilling fra forsvarskomiteen om Forsvarets materiell-, bygg- og anleggsinvesteringer. (St.prp. nr. 48)*, s. 5.

6 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1994–1995)*, s. 143–144.

7 Telefonsamtale med kommandørkaptein Erling Are By; assisterende prosjektleder for Fridtjof Nansen-flåten (18.01.06).

8 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1995–1996)*, s. 147.



På vei mot en militær bachelor

## Prosjektet tar form

Slik det ble lovet i 1994, ble Stortinget orientert om prosjekt «6088 Nye eskortefartøyer» i forbindelse med budsjettproposisjonene for 1996 og 1997. Da ble det gitt en mer detaljert innføring i hva prosjektet egentlig innebar. St.prp. nr. 1 (1996–97) gav en kort og enkel beskrivelse av de oppgaver som lå til grunn for behovet for nye eskortefartøyer.

Hovedoppgaven var *beskyttelse av Norges forsyningslinjer til havs og ved kysten*, samt andre norske interesser. Dette innebar hovedsakelig *bekjempelse av undervannsbåter*, men fartøyene måtte også ha kapasitet til å *bekjempe overflatefartøy* og *beskytte seg mot trusler fra luften*. Samtidig ble det understreket at fartøyene skulle være kapable til å delta i multinasjonale operasjoner, både internasjonale og i alliansesammenheng på egen sokkel. Slik vi er blitt opplyst om i tidligere dokumenter, kan vi også her lese at fartøyene skulle ta over for OSLO-klasse-fregatter og SLEIPNER-klasse-korvetter, hvorav sistnevnte allerede var blitt utfaset. Det ble foreslått å kjøpe inn seks fartøyer, men dette var avhengig av pris. I tillegg ble det også understreket at det ikke var besluttet hvilke fartøyer det var snakk om, ei heller om det kunne bli aktuelt å kjøpe inn flere typer fartøyer til å dekke oppgavene.<sup>9</sup> Dette punktet er verdt å merke seg, med tanke på at Forsvarskomiteen to år i forveien brukte uttrykkene prosjekt «Nye eskortefartøyer» og «fregattprosjektet» om hverandre.

Samme dokument (St.prp. nr. 1 (1996–97)) var for så vidt det første stortingsdokumentet som nevnte prosjektet i forbindelse med innkjøp av nye helikoptre. Uten videre informasjon understreket det at prosjekt «Nye eskortefartøyer» var en del av et program som blant annet også inkluderte prosjekt Enhetshelikopter. Det påfølgende året ble det planlagt at prosjektet skulle gå over fra definisjonsfasen til utviklingsfasen i 1998, hvorav en hovedkontrakt skulle være på plass i løpet av 1999.<sup>10</sup> Prosjektlederen i daværende SFK hevdet på sin side at utviklingsfasen begynte idet hovedkontrakten ble inngått.<sup>11</sup>

I St.prp. nr. 1 (1997–98) ble prosjektet fortsatt omtalt som «6088 Nye eskortefartøyer». I St.prp. nr. 59, gitt ut i samme periode, ble det opplyst om at prosjektet nå hadde skiftet navn til prosjekt «Nye fregatter». Det gies ikke noen ytterligere informasjon om hvorfor, med unntak av at navnet var «*endret i samsvar med benevnelsen av tilsvarende fartøyer i det internasjonale marked*».<sup>12</sup> Grunnen til at det tok så lang tid før prosjektet ble døpt *Nye fregatter*, kan ha

9 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1996–1997)*, s. 185.

10 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1997–1998)*, s. 117.

11 Kohn, Bjørn (2000): «Fregattprosjektet», *Norsk Militært Tidsskrift*, nr. 3, s. 43.

12 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 59 (1997–98). Kapittel 5.1: NYE FREGATTER*.



sammenheng med at *Nye eskortefartøy* var et mer politisk korrekt uttrykk fordi det beskrev et mer defensivt bilde av fartøyenes arbeidsoppgaver.

### Beslutningen blir tatt

Det ble i perioden 1996–97 forklart hvordan en anskaffelse av nye fregatter skulle foregå. Plattformen måtte være fleksibel og lett å tilpasse. Dette innebar at Forsvaret burde ha innsikt i systemet rundt plattformen, noe som åpenbart talte for en norsk leverandør. Det var imidlertid økonomi som fikk avgjørende betydning, og anskaffelsen skulle skje etter internasjonal konkurranse. En norsk anskaffelse ville kun skje hvis norsk industri klarte å presentere det billigste tilbudet.<sup>13</sup>

I løpet av definisjonsfasen i 1997–98 gikk prosjektorganisasjoner i Forsvaret, industrien og forskningsmiljøet sammen om å utarbeide funksjonelle krav til den skipstekniske løsningen. Denne gruppen var en integrert prosjektorganisasjon (IPORG) på over 100 personer. Samtidig som dette prosjektet gikk sin gang, var det planlagt egne prosjekter for helikoptre og sjømålsmissiler som skulle finansieres, planlegges og gjennomføres for seg.

Det samme året meldte tolv hovedleverandører sin interesse for ansvaret for prosjektet, inkludert én norsk. Et halvt år senere, i desember 1997, var det kun 5 leverandører som kunne gi et omfattende prisoverslag, hvor alle var over den antatte kostnadsrammen for prosjektet. Dermed måtte IPORG igjen sette seg ned og redusere kravene til fartøyenes funksjoner ytterligere, slik at de kun satt igjen med spesifikasjoner som var relevant for fartøyenes hovedoppgaver.<sup>14</sup> Dette medførte blant annet at den planlagte innflygningsradaren for helikopteret måtte forkastes, og erstattet av en navigasjonsradar fra OSLO-klasse-fregatter. Denne gamle radaren skulle egentlig stå akterut kun som navigasjonsradar, men den ble da flyttet til toppen av styrehuset som kombinert innflygnings- og navigasjonsradar.<sup>15</sup> I tillegg ble det planlagte Link 16-systemet for helikopteret også forkastet.<sup>16</sup> Det ble videre planlagt å levere detaljerte byggeplaner til tre leverandører, inkludert den norske, i løpet av 1998, for så å innhente mer detaljerte tilbud.<sup>17</sup>

13 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1996–1997)*, s. 185.

14 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 59 (1997–98). Kapittel 5.1: NYE FREGATTER.*

15 Samtale med kommandør Per Erik Gøransson, prosjektleder for Fridtjof Nansen-flåten (18.01.07).

16 Telefonsamtale med kommandørkaptein Erling Are By; assisterende prosjektleder for Fridtjof Nansen-flåten (18.01.07).

17 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 59 (1997–98). Kapittel 5.1: NYE FREGATTER.*



På vei mot en militær bachelor

I samme periode ble det informert om at det fortsatt var planlagt å anskaffe seks fartøyer, men det ble lagt vekt på muligheter for å redusere dette antallet, hvis kostnadsrammen skulle overskrides. Her ble det også understreket at fregattene skulle være i besittelse av maritime helikoptre.<sup>18</sup> Det påfølgende året drøftet man også muligheten for å anskaffe et norsk, eventuelt et felles nordisk, enhetshelikopter til Forsvaret. En prosjektgruppe som skulle utarbeide krav som følge av Forsvarets fremtidige behov for helikoptre, ble derfor etablert. En hovedkontrakt for anskaffelse skulle ikke skje før etter årtusenskiftet.<sup>19</sup> Kravdokumentene for enhetshelikopteret kom ut i løpet av 1999.

I 1998 ble fregattenes oppgaver enda klarere definert. I tillegg til avskrekking og/eller bekjempelse av undervannsbåter, måtte de kunne forsvare seg mot andre fartøyer og fly. De skulle kunne yte støtte nasjonalt og internasjonalt i fred, kriser og krig. Dette gjaldt også støtte til det sivile samfunn ved for eksempel katastrofer og ulykker. Antallet fartøyer var fortsatt uklart på grunn av økonomiske usikkerheter, men det ble planlagt å gå til innkjøp av enten fem eller seks fregatter. Forsvaret vurderte situasjonen dit hen at fem tilfredsstillende fartøyer var bedre enn seks mindre tilfredsstillende fartøyer. Sammen med prosjekt *Nye fregatter*, gikk prosjekt *Enhetshelikopter* og prosjekt *Nye sjømålsmissiler* (NSM) foreløpig som planlagt. NSM skulle bli »...både fregattenes og missiltorpedobåtens hovedvåpen for å bekjempe overflatefartøyer». <sup>20</sup> Det er verdt å nevne at fregatthelikopteret også skulle operere med NSM. Disse planene er i dag avsluttet på grunn av økonomiske forhold, da kun fregattene kommer til å bli bestykket med dette.

Av de tre tilbudene som ble levert i 1999, var det norske tilbudet klart dyrere enn tilbudene fra de utenlandske leverandørene. På grunn av blant annet gunstige gjenkjøpsavtaler og god erfaring med dette, ble derfor en utenlandsk leverandør foretrukket.<sup>21</sup> I løpet av neste periode (1999–2000), ble derfor hovedkontrakten inngått med den spanske leverandøren Empresa Nacional Bazán, nå Izar.<sup>22</sup>

18 Forsvarsdepartementet. *St.meld. nr. 22 (1997–98). Kapittel 6.1: Nye fregatter.*

19 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 5.3: Nordisk samarbeid om anskaffelse av enhetshelikopter.*

20 Ibid., *Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45).*

21 Ibid., *Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45).*

22 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 48 (1999–2000).*



## Fregattene

### Sjøfartsnasjonen

Norge har rettigheter på og forpliktelser overfor 2,2 millioner km<sup>2</sup> havområde, et areal som er nesten syv ganger større enn Norges fastland. Sammen med den lange kystlinjen på 2200 km er dette med på å gjøre Norge til en maritim nasjon.<sup>23</sup> Langs denne kystlinjen er om lag tre fjerdedeler av Norges befolkning bosatt.<sup>24</sup> Vi har lange tradisjoner innenfor fiske, sjøfart og annen maritim virksomhet. I 1905 hadde Norge den fjerde største handelsflåten, kun slått av Storbritannia, USA og Tyskland.<sup>25</sup> I dag er handelsflåten fortsatt stor. Toppen kom i 1991, da Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) registrerte 917 skip, men flåten er redusert siden da.<sup>26</sup> I tillegg er Norge et av verdens ledende oljeeksportland, og sammen med gassvirksomheten utgjør denne industrien en av hjørnesteinene i den norske økonomien. Norges havområder er svært rike på ressurser – olje, gass og fisk. Dette er ressurser som må beskyttes og vernes mot misbruk. På bakgrunn av disse punktene er det flere som vil hevde at Norge fortsatt er og må være en stormakt på havet.

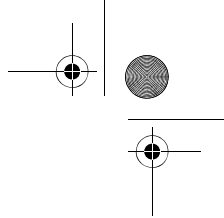
Sjøforsvaret, herunder den norske marine, er på ingen måte konstruert for å kunne beskytte alle Norges havområder til enhver tid i tilfelle krig, i hvert fall ikke over lengre tid. Norge er en alliert i NATO, og skal i så henseende få hjelp av allierte nasjoners styrker til beskyttelse mot en ytre fiende. På samme måte skal også norske styrker bidra til hjelp for andre allierte nasjoner. Etter den kalde krigens slutt eksisterer det ikke lenger en klart definert ytre fiende. Trusselformen bærer preg av kompleksitet og usikkerhet, noe også Forsvaret har begynt å ta innover seg. På 1990-tallet kom bidrag til internasjonale operasjoner mer i fokus, selv om det fortsatt var bred enighet om at et invasjonforsvar av Norge måtte opprettholdes. Forsvarets våpenplattformer og fartøyer måtte derfor kunne taes i bruk med og uten andre allierte, på hjemmefronten eller ute i internasjonale operasjoner. I forbindelse med Norges innkjøp av nye fartøyer, stilte dette store krav til fartøyenes fleksibilitet.

23 Ersland, Geir Atle et al. (1999): *Forsvaret, fra ledang til totalforsvar* (1. utgave). Oslo: Gyldendal, i samarbeid med Forsvarets Overkommando og Presse- og informasjonsavdelingen, s. 180.

24 Svendsen, Hans K (1999): «Hvorfor trenger vi nye fregatter?». *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*, Nr 5, s. 24.

25 Nilsen, Tore (2005): «Sjøfartsnasjonen Norge». I Egil Nysæter (Red.): *Havlandet*. Bergen: HAVLANDET, s. 8.

26 Ibid., s. 10.



## Fregattenes tiltenkte roller

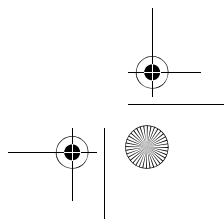
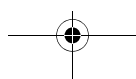
Prosjektets historie viser at det var et klart behov for nye fartøyer som kunne ta over oppgavene til Marinens daværende korvetter og fregatter. I tillegg hadde trusselbildet og norsk sikkerhetspolitikk endret seg siden den kalde krigen og forrige gang det ble kjøpt inn lignende fartøyer. Som nevnt i forrige avsnitt er fremtiden alltid usikker, og fleksibilitet er derfor blitt et nøkkelord for Forsvarets plattformer. Debatten omkring valget av eskortefartøy på 1990-tallet var intet unntak. Valget falt på et fartøy av typen fregatt, og en moderne fregatt defineres som «*et kampfartøy som skal kunne operere effektivt på åpent hav og i kystfarvann, selvstendig og som element i en nasjonal eller internasjonal styrke for å løse et bredt spekter av oppgaver i fred, krise og krig*». <sup>27</sup> Det var med andre ord ikke snakk om et hvilket som helst fartøy, noe som også gjorde fregattprosjektet til Forsvarets største investeringsprosjekt til da. <sup>28</sup> Uten å gå for detaljert inn på kravene til kampsystemet, kan det være interessant å undersøke hvilke krav som implisitt kommer til uttrykk gjennom denne definisjonen.

For å kunne operere *effektivt på åpent hav* måtte systemet kunne takle ekstreme værforhold og kunne bevege seg i en viss hastighet. I tillegg måtte det kunne være selvforsynt over en gitt periode. *I kystfarvann* måtte det også være manøvrerbart. *I en nasjonal styrke* måtte systemet kunne operere samkjørt med andre norske styrker, ikke bare styrker fra Sjøforsvaret, men også fra andre våpengrener. Dette stilte krav til blant annet en felles situasjonsforståelse, som igjen stilte krav til kommunikasjonsmuligheter og samband. Disse kravene gjelder også ved operasjoner i en internasjonal styrke. Norge hadde deltatt i NATOs stående atlanterhavsstyrke siden 1960-tallet, der vi bare på 1990-tallet opererte i både Atlanterhavet, Middelhavet og Adriaterhavet. <sup>29</sup> Dette krevde samkjøring og trening med andre NATO-land, men det stilte også krav til systemets evne til å operere under forskjellige forhold – ikke bare i norske farvann. Det måtte derfor kunne operere i både kalde og varme strøk. I tillegg hadde NATO egne krav for fartøyer som skal være med på operasjoner, blant annet når det gjelder interoperabilitet og fartøyets evne til selvforsvar.

<sup>27</sup> Tjøstheim, Inge (1997); utdrag referert til i: Hansen, Ola Bøe (2000): «Klassisk sjø- maktsteori støtter anskaffelsen av nye norske fregatter», *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*, Nr 6, s. 17.

<sup>28</sup> Forsvarsnett (2003): «Økonomiske rammer», lastet ned 01.12.2006 fra <http://www.mil.no/fregatter/start/prosjektet/okonomi/article.jhtml?articleID=42607>.

<sup>29</sup> Svensholt (1999), Op.cit., s. 24–25.







De oppgaver som er nevnt i formuleringen å *løse et bredt spekter av oppgaver i fred, krise og krig*, kan grovt sett deles inn i to: primæroppgaver og sekundæroppgaver.

#### Primæroppgaver

Det fremgår av de fleste stortingsdokumentene at den overordnede oppgaven for kampsystemet var å beskytte og holde forsyningslinjene via havet åpne. Dette kunne for så vidt gjøres på mange måter. Av St.meld. nr. 16 (1992–1993) fremgår det at dette for Norges del hovedsakelig betydde beskyttelse mot undervannsbåter, minerydding og minelegging. Frem mot år 2000 skulle derfor eskortefartøyer, kystvaktfartøyer og mineryddere ta seg av oppgaven med å beskytte forsyningslinjene.<sup>30</sup> I perioden 1996–97 ble det også klart at eskortefartøyene i tillegg til denne oppgaven skulle beskytte norske interesser. Som nevnt tidligere, blir det i denne perioden for første gang eksplisitt gitt uttrykk for eskortefartøyenes faktiske oppgaver. «*Fartøyene skal primært kunne bekjempe undervannsbåter.*»<sup>31</sup> Fregattene skulle derfor først og fremst være rustet til å utføre denne oppgaven i norske farvann. Hvorfor anti-ubåt-operasjoner fortsatt var viktige, ble det gjort rede for i St.prp. nr. 65 (1998–99). Hovedessensen av disse begrunnelsene kan summeres opp i fire punkter:

- 1 Det var fortsatt et betydelig antall ubåter som opererte i norske nærområder.
- 2 Forsyningslinjene til Nord-Norge måtte holdes åpne i tilfelle krig, ettersom store deler av det norske Forsvaret var stasjonert her.
- 3 I tilfelle krig vil et lite land som Norge være direkte avhengig av alliert støtte. Store deler av de allierte styrkene var planlagt å komme via sjøveien. Disse kom til å trenge beskyttelse og eskorte. Dermed måtte Norge være i besittelse av fartøyer som kunne sørge for dette. Tidligere generalinspektør for Sjøforsvaret, Hans K. Svensholt, understreket i 1999 at det ville være moralsk uansvarlig hvis vi forventet at allierte land ville hjelpe oss med sine soldater, dersom vi ikke var i stand til å beskytte våre egne kystfarvann.<sup>32</sup>
- 4 Det var opp igjennom årene blitt vesentlig vanskeligere å forsvare seg mot ubåtoperasjoner, da ubåten hadde fått stadig større fordeler overfor motpar-

30 Forsvarsdepartementet. *St.meld.nr.16 (1992–1993), Hovedretningslinjer for Forsvarets virksomhet og utvikling i tiden 1994–98*, s. 92–93.

31 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1996–1997)*, side 185.

32 Svensholt (1999), *Op.cit.*, s. 24.



På vei mot en militær bachelor

ten. Det var ønskelig å redusere fiendtlige ubåters fordeler ved å skaffe seg et mer kapabelt fregattvåpen.<sup>33</sup>

Disse fire argumentene stilte store krav til fregattene. For å kunne lokalisere en ubåt, var fartøyet avhengig av sonarer. Disse fungerer ved å «lytte» seg til hvor en støykilde eller et ekko kommer fra. I norske farvann er det relativt mye bakgrunnsstøy, og for ikke å skape ytterligere støy, var det nødvendig å sørge for at sensoren ikke ble forstyrret av fregattenes egen støy. Dermed ble selve fartøyet konstruert for å lage så lite støy som mulig, og dessuten ble sonarene plassert på utvalgte steder der støynivået var minst mulig. Det var planlagt med en sonar i baugen og en tauet sonar der sonarens dybde kunne justeres. Dette betydde at fartøyet hydroakustiske signatur ble høyt prioritert. Når ubåten først var lokalisert, ville det være mulig å avfyre *Sting Ray* anti-ubåt-torpedoer.<sup>34</sup>

#### Sekundæroppgaver

I tillegg til primæroppgavene fulgte også et knippe andre oppgaver. For å kunne klare å bekjempe ubåter mest mulig effektivt i et krigsscenario var fartøyene avhengig av å kunne beskytte seg selv. Fregattene skulle derfor «*ha evne og kapasitet til forsvar mot angrep i fra luften og bekjempelse av overflateenheter*». <sup>35</sup> Dette krever andre sensorer og våpen enn de som ble tatt i bruk ved anti-ubåtkrigføring. Man planla å bekjempe overflateenheter ved bruk av våpen som NSM, samt en maskinkanon.<sup>36</sup>

På grunn av jordas krumning og radarens lave plassering forventet man ikke at navigasjonsradaren ville ha særlig stor rekkevidde.<sup>37</sup> Forsvar mot angrep fra luften skulle skje ved hjelp av *Evolved Sea Sparrow Missile (ESSM)*, et overflate-til-luft-missil som skulle skytes opp vertikalt fra en avfyringsenhet på fartøyet. Oppdateringen av det gamle *Sea Sparrow*-missilet ble stadfestet i St.prp. nr. 1 (1994–95), og var et felles NATO-prosjekt. Radaren som skulle overvåke luftrommet, skulle i utgangspunktet være en konvensjonell, og dermed billig radar. Dette ble endret da det ble inngått kontrakt med Bazán, og de kunne presentere et enda bedre alternativ til lavere kostnad enn først antatt. Dette skulle

33 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45)*.

34 Kohn (2000), Op.cit., s. 43.

35 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1996–1997)*, s. 185.

36 Kohn (2000), Op.cit., s. 43.

37 Svartnes, Erik (2005): *NH-90 som utvidet våpen- og sensorplattform*. Trondheim: Luftkrigsskolen.



bli en *SPY 1-F Phased Array Radar*, assistert av den såkalte AEGIS-programvaren.<sup>38</sup>

Oppgaver utover «*forsvar mot angrep i fra luften og bekjempelse av overflateenheter*» blir først nevnt i perioden 1998–99, nærmere bestemt i St.meld. nr. 23 («*myndighetsutøvelse, suverenitets-bevdelse, krisehåndtering*»),<sup>39</sup> samt i St.prp. 65 («*kunne yte støtte til det sivile samfunn bl a ved katastrofer og ulykker*»).<sup>40</sup> Som tidligere nevnt, skulle fartøyene også løse oppdrag i fred, krise og krig. Disse oppgavene gir rom for ulike tolkninger.

*Myndighetsutøvelse* kan tolkes som assistanse til Kystvaktens oppgaver. Dette fører riktig nok med seg noen juridiske problemer, men dette vil være situasjonsavhengig. Med kampsystemets planlagte sensorer og samband, ville fregattene i hvert fall være kapable til å inneha en slik rolle. *Suverenitetsbevdelse* faller hovedsakelig under *primæroppgaver*. Begrepet kan dekke noe av det samme som myndighetsutøvelse, bare overfor andre nasjoner. *Krisehåndtering* omfatter flere oppgaver. Det kan dreie seg om sikkerhetspolitiske kriser i norske nærområder, for eksempel i *Gråsonen* eller *Smuttbullet*, eller andre kriser som kan eskalere til krigshandlinger. Med dette forstås også beskyttelse av oljeinstallasjoner, som oljeplattformer og oljeraffinerier, mot terrorhandlinger. Dette kan være aktuelt i forhold til kontra-terror, tidligere anti-terror,<sup>41</sup> mot disse installasjonene. Å *yte støtte til det sivile samfunn ved katastrofer og ulykker* kan også innebære et bredt spekter av oppgaver. Søk og redning kan utgjøre én av disse oppgavene – både enkeltepisoder og store ulykker. I tillegg kan formuleringen forstås dit hen at fregattene skal yte støtte ved andre katastrofer, for eksempel miljøkatastrofer, som ved store oljeutslipp.

## Organisk helikopter

### Helikopterets viktighet for fregattene

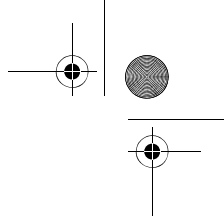
I forhold til OSLO-klasse-fregatter og SLEIPNER-klasse-korvetter, som de nye fregattene skulle erstatte, innehar de nye fregattene en helt unik kapasitet – et *organisk* helikopter. Som tidligere nevnt i innledningen, var dette helikop-

38 Kohn, Bjørn, Op.cit., s. 43.

39 Forsvarsdepartementet. *St.meld. nr. 23 (1998–99). Kapittel 3.2: Større investeringer.*

40 Ibid. *Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45).*

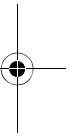
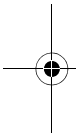
41 Anti-terror er i dag definert som forebyggende tiltak, for eksempel innvandringspolitikk og integrering, mens kontra-terror er definert som aktive mottiltak ved terrorhandlinger.



På vei mot en militær bachelor

teret på ingen måte en isolert plattform. Det var et *organisk* helikopter, et nødvendig hjelpemiddel som skulle bidra til å løse kampsystemets oppgaver som en helhet. OSLO-klassen var riktig nok også bygget med helikopterdekk, men antall helikoptre som har benyttet seg av dette er uvisst. Etter få år ble dekket nemlig omgjort til plattform for *Sea Sparrow*-missilene.<sup>42</sup> I tillegg manglet helikoptrene på 1960-tallet svært mange av de kapasitetene helikopteret 30–40 år senere var i besittelse av. Et kampsystem med helikopter har helt klart store fordeler i forhold til å operere uten en slik kapasitet. Økt rekkevidde og økt hastighet resulterer i betydelig større mobilitet og fleksibilitet.

Helikopteret ble første gang nevnt i sammenheng med fregattprosjektet i St.prp. nr. 1 (1996–97), og da som prosjekt *Embetshelikopter*. Dette til tross for at det er nevnt allerede i de første kravdokumentene for fregattene, og til tross for at representanter fra Luftforsvaret hadde vært involvert i prosjektet helt fra begynnelsen. Det var på det tidspunkt ikke bestemt hvilket helikopter som skulle anskaffes, men fartøyene skulle forberedes for et middels tungt helikopter. Det skulle likevel være mulig å lande og bunkre et tungt helikopter.<sup>43</sup> Dette kan settes i sammenheng med at kampsystemet skulle være interoperatibelt, og at ikke nødvendigvis bare det norske fregatthelikopteret skulle ha mulighet for å lande og operere fra fartøyet. I likhet med fartøyene stiller dette også tilsvarende krav til helikopteret ved deltakelse i internasjonale operasjoner når det gjelder kapasitet til å håndtere ulike værforhold, samband, kommunikasjonsmuligheter og andre NATO-krav.



## Rollene helikopteret fyller eller forsterker

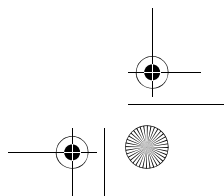
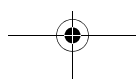
### Primæroppgaver

Som nevnt tidligere, ble det i St.prp. nr. 1 (1996–97) understreket at kampsystemets primære oppgave var bekjempelse av undervannsbåter. Til denne oppgaven ville det helt klart være en stor fordel med en luftbåren sensor- og våpenplattform. Helikopteret kunne som nevnt tidligere bidra med økt rekkevidde og hurtighet, noe som ville gi en kortere reaksjonstid. For å kunne levere våpen fra stor avstand var det faktisk et krav om helikopter om bord på fartøyene.

Det var planlagt å utstyre fregatthelikopteret med en såkalt *dipping sonar*, en sonar som kunne senkes ned i sjøen fra helikopteret og heves opp igjen. I likhet med fartøyets sonar skulle denne kunne lytte etter en støykilde eller lytte

<sup>42</sup> Mail fra kapteinløytnant Lars Larsson; operasjonsoffiser KNM Roald Amundsen (05.01.07).

<sup>43</sup> Kohn (2000), Op.cit., s. 43.





etter et ekko fra et signal den selv sender ut. Sistnevnte er en aktiv funksjon, noe som resulterer i at ubåten også kan høre hvor sonaren og dermed trusselen befinner seg. Helikopteret kan så bevege seg relativt hurtig til et annet område for dermed å kunne få mer nøyaktige data om hvor ubåten er lokalisert. På denne måten vil det kunne innhentes mer nøyaktige data enn hva sensorene på fartøyet har mulighet for. Etter å ha lokalisert en fiendtlig ubåt skulle både fregatten og helikopteret ha mulighet for å levere våpen, begge av typen *Sting Ray* anti-ubåt-torpedoer.<sup>44</sup> Ved å levere våpen fra helikopteret kunne dette, som nevnt tidligere, redusere reaksjonstiden. Når dette ble gjort på lang avstand ville dette også øke «*fartøyenes sikkerhet og evne til effektiv oppgaveløsning*».<sup>45</sup>

#### Sekundæroppgaver

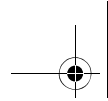
Når det gjelder kampsystemets evne til *bekjempelse av overflatefartøyer og beskyttelse mot trusler i fra luften*, var helikopteret i utgangspunktet tiltenkt NSM mot overflatefartøyer. Dette er nå endret, og helikopteret skal bare være klargjort for montering av NSM. Det var ikke planlagt å utstyre helikopteret med våpen mot trusler fra luften, men et egenbeskyttelsessystem som *chaff* og *flare* ville vært naturlig. Dermed kan man forstå formuleringen slik at helikopteret mer var tiltenkt en oppgave som sensorplattform når det gjelder anti-overflatekrigføring og beskyttelse mot luftbårne trusler. Dette stilte igjen store krav til helikopterets sensorer. I tillegg til *dipping*-sonaren, skulle det derfor utstyres med en radar beregnet på maritim overvåkning. Denne var i utgangspunktet beregnet brukt mot andre vennlige helikoptre, men som et resultat av dette kunne den også brukes mot fiendtlige helikoptre, eller andre sakteflygende objekter.<sup>46</sup> Andre sensorer med for eksempel infrarød kapasitet ville også være en fordel.

Ved *myndighetsutøvelse, suverenitetsbevdelse og krisehåndtering* vil helikopteret også være et nødvendig bidrag. Alle disse tre oppgavene kan innebære at personell blir heist ned fra helikopteret. Dette inkluderte blant annet inspektører fra Fiskeritilsynet eller spesialstyrker fra Politiet og Forsvaret. Sistnevnte kan være svært nødvendig ved krisehåndtering og kontra-terror. Dermed måtte helikopteret ha kapasitet til å sette av personell på for eksempel oljeplattformer eller skip og båter for boring. Det må derfor være mulighet til både maskinheis, *fast-rope* og eventuelt andre former for å slippe av personell.

44 Ibid.

45 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45)*.

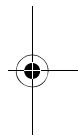
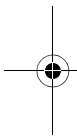
46 Samtale med major Jan Vidar Fredriksen; stabsoffiser Fregatthelikopterops (18.01.07).



På vei mot en militær bachelor

Å yte støtte til det sivile samfunn ved katastrofer og ulykker innebærer også at helikopteret har kapasitet til søk og redningsoppdrag. Dette innebærer, i likhet med det som er sagt i forrige avsnitt, en maskinheis slik at en redningsmann kan sendes ut, og/eller personell kan plukkes opp. I forbindelse med søk og redningsoppdrag vil det også være en fordel med varmesøkende og/eller infrarøde sensorer. Helikopteret representerte også en unik mulighet for transport av personell og materiell til og fra fartøyene. Dermed skulle det også kunne utføre logistikkoperasjoner.<sup>47</sup> Dette innebar at jo større og tyngre last helikopteret kunne klare å løfte, desto mer fordelaktig ville det være.

Som nevnt innledningsvis, kunne helikopteret «benyttes til formål langt utover dette. Her vil kun pengene være i stand til å stanse bruksområdet.»<sup>48</sup> Dette er ikke nødvendigvis riktig. For at et helikopter skal klare å utføre en oppgave, kreves grundig trening av personellet om bord. Dette begrenses ikke alltid av økonomi, men også av tilgjengelig tid. Skal helikopteret være i stand til å dekke et stort spekter av oppgaver, vil det bli mindre tid tilgjengelig til å trene på hver enkelt oppgave. Dermed må det tas stilling til om helikopteret og dets personell skal være svært gode på få oppgaver, eller kun tilfredsstillende på flere oppgaver. Dette er ofte en vanskelig balansegang.



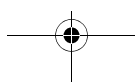
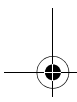
## Oppsummering

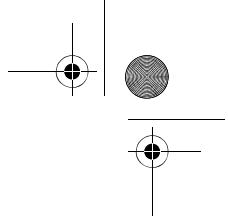
Allerede rundt 1990 ble det klart at det måtte tas stilling til hva som skulle ta over for OSLO-klasse-fregatter og SLEIPNER-klasse-korvetter. Det skulle eskortefartøyer gjøre, men nøyaktig hvilken type var fortsatt ikke bestemt. I 1994 ble det etablert en prosjektorganisasjon på KNM Tordenskjold som skulle utarbeide kravdokumenter for disse fartøyene, hvor også Luftforsvaret var representert som følge av kravet om helikopterkapasitet. Med disse kravene som grunnlag for den skipstekniske løsningen, fikk Sjøforsvaret tilbud fra flere leverandører, men alle disse tilbudene var vesentlig høyere enn kostnadsrammen for prosjektet. Dette medførte at flere krav ble sløffet og justert ned, noe som skjedde på bekostning av blant annet kampsystemets radar og kommunikasjonssystem. I denne perioden var det også offisielt vedtatt at de nye fartøyene skulle være av typen fregatt, noe det hadde eksistert en implisitt oppfatning

---

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Lerdaahl, Thomas (2005): «Moderne fregatthelikoptre klare for Norge», lastet ned 01.12.2006 fra [http://www.mil.no/fol/start/article.jhtml?articleID=92 818](http://www.mil.no/fol/start/article.jhtml?articleID=92%20818).



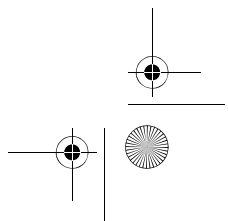


av allerede flere år i forveien. I 1998 ble det etablert en prosjektgruppe som skulle utarbeide krav for et enhetshelikopter, og kravdokumentene kom ut påfølgende år. Fregattens oppgaver ble nå enda klarere definert, og etter hard konkurranse var det den spanske hovedleverandøren som fikk tilslag på kontrakten ved årtusenskiftet.

I sjøfartsnasjonen Norge eksisterte det et klart behov for nye fartøy som kunne dekke et bredt spekter av oppgaver. Hovedargumentet for anskaffelse av det nye kampsystemet var i utgangspunktet å beskytte og holde forsyningslinjene åpne, med antiubåtkrigføring som primæroppgave. Dette skulle primært gjøres i norske farvann, men kampsystemet skulle også kunne delta i internasjonale operasjoner utenfor disse områdene. Det ble også i perioden 1998–99 lagt fram fire tungtveiende argumenter for hvorfor anti-ubåt-operasjoner fortsatt var svært relevante for norske fregatter. Flere av kampsystemets sekundæroppgaver kom som et direkte resultat av primæroppgaven. For å kunne operere fritt måtte det ha kapasitet til overflatekrigføring, samt kunne beskytte seg mot trusler fra luften. I tillegg til disse oppgavene skulle kampsystemet også ha kapasitet til myndighetsutøvelse, suverenitetshevdelse og krisehåndtering, samt kunne yte støtte til det sivile samfunn ved, blant annet, katastrofer og ulykker.

Ved alle primær- og sekundæroppgaver skulle fregatthelikopteret være et viktig supplement. Dette *organiske* helikopteret var en del av kampsystemet, og hadde slik sett de samme oppgavene. Bekjempelse av ubåter kunne skje på mye større avstand enn før, ved at helikopteret fungerte som en organisk sensor- og våpenplattform. Dette bidrog til større presisjon, sikkerhet, og sannsynlighet for suksess ved utføringen av oppdraget. Også ved overflatekrigføring og anti-luftkrigføring kunne helikopteret fungere som en sensor- og våpenplattform, men da med større vekt på sensorkapasitet. Ved myndighetsutøvelse, suverenitetshevdelse og krisehåndtering, samt ved støtte til det sivile samfunn gjennom blant annet katastrofer og ulykker, var helikopteret også et høyst nødvendig bidrag. Dette gjaldt hovedsakelig kapasiteten til å hente og sette ut personell, men også på sensorsiden ved søk og redning. I tillegg åpnet helikopteret også for muligheter innen logistikkoperasjoner.

Hva fremtiden angår må det sies at selv om helikopteret på mange måter representerer et utall av nye muligheter, er det likevel nødvendig å sette realistiske mål for oppgavene. Dette gjelder økonomi, men også belastning og kapasitetsnivå hos personellet som er involvert.



På vei mot en militær bachelor

## Litteratur

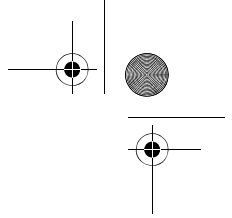
### *Stortingsdokumenter*

- Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1991–1992)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1994–1995)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1995–1996)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1996–1997)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 1 (1997–1998)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 59 (1997–98). Kapittel 5.1: NYE FREGATTER*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 5.3: Nordisk samarbeid om anskaffelse av enhetshelikopter*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 48 (1994–1995), Om Forsvarets materiell-, bygg- og anleggsinvesteringer*  
 Forsvarskomiteen. *Innst. S. nr 191 (1994–1995). Innstilling fra forsvarskomiteen om Forsvarets materiell-, bygg- og anleggsinvesteringer. (St.prp. nr. 48)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 5.3: Nordisk samarbeid om anskaffelse av enhetshelikopter*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 65 (1998–99). Kapittel 2: Godkjenning av prosjekt nye fregatter (kapittel 1760 post 45)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.prp. nr. 48 (1999–2000)*  
 Forsvarsdepartementet. *St.meld.nr.16 (1992–1993), Hovedretningslinjer for Forsvarets virksomhet og utvikling i tiden 1994–98*  
 Forsvarsdepartementet. *St.meld. nr. 22 (1997–98). Kapittel 6.1: Nye fregatter*  
 Forsvarsdepartementet. *St.meld. nr. 23 (1998–99). Kapittel 3.2: Større investeringer*

### *Artikler og bøker*

- Kohn, Bjørn (2000): «Fregattprosjektet», *Norsk Militært Tidsskrift*, nr. 3.  
 Ersland, Geir Atle et al. (1999): *Forsvaret, fra leidang til totalforsvar* (1. utgave). Oslo: Gyldendal Norske Forlag i samarbeid med Forsvarets Overkommando og Presse- og informasjonsavdelingen.  
 Svensholt, Hans K. (1999): «Hvorfor trenger vi nye fregatter?». *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*, Nr. 5.  
 Nilsen, Tore (2005): «Sjøfartsnasjonen Noreg». I Egil Nysæter (Red.): *Havlandet*. Bergen: HAVLANDET.  
 Svartnes, Erik (2005): *NH-90 som utvidet våpen- og sensorplattform*. Trondheim: Luftkrigsskolen.





Tjøstheim, Inge (1997); utdrag referert til i: Hansen, Ola Bøe (2000): «Klassisk sjømaktsteori støtter anskaffelsen av nye norske fregatter». *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*, Nr 6, s. 17.

#### *Internett*

Forsvarnett (2003): «Økonomiske rammer», lastet ned 01.12.2006, fra <http://www.mil.no/fregatter/start/prosjektet/okonomi/article.jhtml?articleID=42607>.

Lerdahl, Thomas (2005): «Moderne fregatthelikoptre klare for Norge», lastet ned 01.12.2006, fra <http://www.mil.no/fof/start/article.jhtml?articleID=92818>.

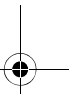
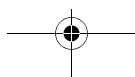
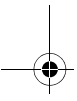
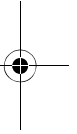
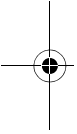
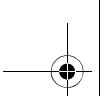
#### *Samtaler*

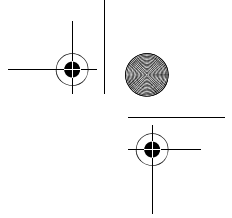
Telefonsamtale med kommandørkaptein Erling Are By; assisterende prosjektleder for Fridtjof Nansen-flåten (18.01.07).

Mail fra kapteinløytnant Lars Larsson; operasjonsoffiser KNM Roald Amundsen (05.01.07).

Samtale med major Jan Vidar Fredriksen; stabsoffiser Fregatthelikopterops (18.01.07).

Samtale med kommandør Per Erik Gøransson, prosjektleder for Fridtjof Nansen- flåten (18.01.07).





# Fokus på sikkerhet – bare positivt?

Hanne Helen Bragstad

## Innledning

### Utgangspunkt

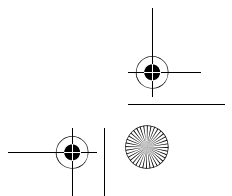
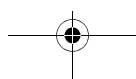
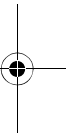
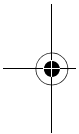
I skrivende stund er år 2007 ni dager gammelt. Det har allerede dukket opp mange saker i media som har understreket hvor farlig det er å leve også dette året. Det startet med faren ved å sende opp nyttårsraketter, som snart blir en aktivitet forbeholdt edrue og ansvarlige nyttårsrakett-eksperter med adekvat sikkerhetsutstyr. Å gå på islagte vann er farlig. Her snakker man om en offentlig is-sertifisering. Å være fotgjenger i mørket, spesielt i fotgjengerfelt, regnes som risikosport. Tunneler skal man passe seg for. Stillaser skal man aldeles ikke nærme seg. Og ikke minst det å fly! Her regnes mødre med spedbarnet sitt på armen som potensielle terrorister inntil det motsatte er bevist.

Daglig presenteres nye farer vi må forholde oss til, og det fokuseres mer og mer på hvordan vi kan beskytte oss mot alle disse farene som truer vår eksistens. Og vi mennesker er lette offer. Vårt fysiologiske og psykologiske behov for trygghet og sikkerhet er nedfelt i genene våre, og alt som kan gjøre hverdagen sikrere for oss selv og våre nærmeste er et velkomment bidrag til vår komfortfølelse.

Som i samfunnet ellers har man også i Forsvaret blitt mer og mer opptatt av på hvordan den enkeltes sikkerhet kan ivaretas. Det er fra politisk hold uttalt at det hersker en nulltoleranse i fredstid hva angår skader og tap av liv.<sup>1</sup> Har fokuset på sikkerhet nådd grensen til hysteri? Det er ikke til å komme bort fra at visse aktiviteter i Forsvaret innebærer et element av risiko, noen ganger lav, andre ganger høy. Spesielt i skarpe operasjoner er det ikke alltid vi er herre over graden av risiko personellet blir utsatt for. Hva gjør det med menneskene i Forsvaret hvis vi aldri kan trene så realistisk som mulig på grunn av sikkerhetsfokus? Kan det ekstreme fokuset på individets sikkerhet rett og slett være en hemske for utførelsen av operasjoner? I tillegg til menneskets grunnleggende

---

<sup>1</sup> Uttalelse i Stortinget (Bjørn Hernes, Høyre), 20. november 2003.





På vei mot en militær bachelor

behov for trygghet og sikkerhet eksisterer det også et behov for spenning og utfoldelse. Hva gjør det med disse spenningssøkende menneskene når de blir «bundet» på hender og føtter av alskens sikkerhetstiltak? Og hvis man i hverdagen tilstreber å ha full kontroll på alle variabler slik at ulykker ikke skal inntruffe, hva skjer da den dagen man må slippe kontrollen og improvisere?

Av det foregående kan det kanskje virke som om hensikten med denne artikkelen er å kritisere samfunnets og Forsvarets fokus på sikkerhet. Det er imidlertid ikke hensikten. Jeg ønsker derimot å diskutere hvordan individets og organisasjonens *mulige* overdrevne fokus på egen sikkerhet kan påvirke Forsvarets operasjoner og menneskene i organisasjonen. For å belyse temaet har jeg valgt en filosofisk tilnærming, og ønsker i det følgende å tolke og drøfte på en noenlunde fri måte trender jeg mener å oppfatte i samfunnet og Forsvaret. Artikkelen omhandler tema som sikkerhetskultur, risiko og menneskelig atferd, temaer som er lite konkrete og håndfaste. Mye er skrevet om disse temaene isolert sett, mens empiri når det gjelder virkninger av sikkerhetsfokus, er vanskeligere å finne. Fordelen med den valgte tilnærmingen er at jeg i større grad kan tillate meg å bruke egne erfaringer og oppfatninger om temaet.

Det er ikke til å komme bort ifra at jeg begynner arbeidet med denne studien med en viss forutinntatthet. Jeg sitter med en anelse om at fokus på sikkerhet har gått for langt, og min kildeinnhenting og vinkling av oppgaven vil nok være noe farget av denne forutinntattheten. Jeg har vært i Luftforsvaret i hele min yrkeskarriere (mine år som HV-ungdom regner jeg ikke med i denne sammenhengen). Det er derfor naturlig at mine kunnskaper om sikkerhetskulturen i Luftforsvaret er noe mer pålitelige enn mine kunnskaper om Sjøforsvaret, Hæren og Heimevernet.

### Individualisering og det sivile samfunn

En av grunnene til at jeg mener en slik diskusjon er viktig, er at det i dag er en allmenn oppfatning at samfunnet innrettes mot en stadig større grad av individualisering. Det er den enkeltes behov som står i sentrum, og individet er i dag i økende grad ansvarlig for sitt eget ve og vel, ved å skaffe seg utdanning, jobb etc. Slik blir det også den enkeltes sikkerhet som til enhver tid skal ivaretas. Kan en for stor fokusering på sikkerhet føre til at vi blir beregnende, forsiktede og innadvendte i stedet for modige, lekelystne og sosiale?<sup>2</sup> Å oppnå total trygghet vil si å tilstrebe full kontroll over alle variabler i enhver situasjon. Hvordan kan da personellet i Forsvaret lære seg å takle utfordrende situasjoner hvor det ikke

---

2 Fugelli, Per (2003): *0-visjonen*. Oslo: Universitetsforlaget, s. 51.





er mulig å ha full kontroll? Hvordan kan man trene en soldat til å bli robust, utvikle mot og oppleve mestringsfølelse, hvis han ikke vet hva frykt er? Statoil har nylig sendt sine ansatte på «trappekurs».<sup>3</sup> 150 millioner kroner er investert for å lære ansatte å holde i rekkverk, ikke bære for mye i en trapp og så videre. Hvis dette er hverdagskulturen, vil ikke denne tankegangen følge oss inn i skarpe oppdrag også? Og blir vi da i stand til effektivt å løse ulike oppdrag? Det er mot denne bakgrunn jeg vil diskutere hvilke følger en for tung vektlegging av individets sikkerhet kan få for risikofylte operasjoner i Forsvaret.

Med risikofylte operasjoner mener jeg her skarpe oppdrag der man har liten eller ingen kontroll over hendelser som kan inntreffe, og som innebærer en grad av risiko. Som nevnt er det en allmenn oppfatning at samfunnet i dag setter individet i sentrum på bekostning av fellesskapet. I et individrettet samfunn står den enkeltes rettigheter i større grad i fokus, mens et kollektivt samfunn ofte er mer preget av den enkeltes plikter. Som den kjente sosiologen Ulrich Beck har uttalt: «*Menneskerettigheter, økonomiske og sosiale rettigheter er rettet mot individer, ikke mot klasser, familier eller kollektiv identitet.*»<sup>4</sup>

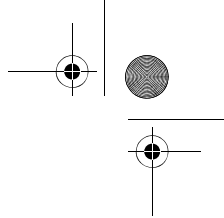
Hvordan og hvorfor denne individualiseringen har vokst fram, er et komplisert samfunnsspørsmål som jeg ikke har tenkt å gå nærmere inn på. Jeg vil likevel påpeke at et mulig resultat av denne individualiseringen er dagens fokus på *individets sikkerhet*. Individets skjebne er hellig, og alle kluter settes inn for å ivareta alle og enhver på best mulig måte. Dagens fokus på enkeltmenneskers sikkerhet ser ut til å gjennomsyre for eksempel media. Enhver ulykke som har rammet enkeltmennesker utløser krav om tilpassede endringer slik at denne hendelsen ikke skal gjenta seg; «føre var»-prinsippet er mer aktuelt enn noen gang. I den videre diskusjonen ønsker jeg altså å ta utgangspunkt i denne vel-etablerte, men kanskje ikke så veldokumenterte påstanden, altså at ett av resultatene av økt individualisering er økt fokus på individets sikkerhet og trygghet.

### Kollektiv identitet og Forsvaret

Forsvaret må kunne sies å være en institusjon som bygger på kollektiv identitet. Utad synliggjøres dette gjennom det uniformerte og det taktfaste, som jo er en del av Forsvarets identitet. Likevel har også den indre oppbygningen et sterkt kollektivt preg. Lagfølelsen man prøver å bygge opp allerede på befalsskolen er et eksempel på dette. Som soldat eller befalelev blir man «tvunget» inn i et fellesskap 24 timer i døgnet, noe som gjør at kameratskap er høyt verdsatt i For-

<sup>3</sup> *Aftenposten*, 11. mai 2003.

<sup>4</sup> Uttalelse i *Klassekampen*, 14. mai 2005.



På vei mot en militær bachelor

svaret. En generell individualisering i samfunnet vil derfor kanskje kunne skape noen utfordringer for oppbyggingen av denne lagfølelsen som man anser som viktig i Forsvaret.

Forsvaret som helhet har slett ikke vært spart for ulykker de seneste årene. Dette gjør at mange hevder det er for *lite* fokus på sikkerheten i organisasjonen. Forsvarets Sanitet er naturlig nok engasjert i dette temaet, men også innad i denne avdelingen ser man tendenser til et mulig overdrevent fokus på sikkerhet i samfunnet og Forsvaret generelt.<sup>5</sup> Det trenger heller ikke være slik at økt fokus på sikkerhet fører til færre ulykker, siden fokuset kan være rettet i feil retning. Økt fokus på farer som truer kan muligens føre til at folk blir mer nervøse for å gjøre feil, og dermed *gjør* flere feil.

Ikke alle dødsfall som rammer soldater i Norge er direkte knyttet til øvelsesaktivitet. Statistikken<sup>6</sup> omfatter også dødsfall som skyldes selvmord og bilulykker mens ungdommene avtjener verneplikten. Dette er faktisk de vanligste årsakene til dødsfallene.<sup>7</sup> Den relative dødeligheten blant norsk mannlig ungdom utenfor Forsvaret er faktisk dobbelt så høy som for dem som avtjener verneplikten.<sup>8</sup> Selv om Forsvaret tar opp i seg frisk og rask ungdom, sier dette egentlig mye om hvordan Forsvaret tar hånd om sikkerhet i det store og hele, til tross for at Forsvaret er, og skal være, en arbeidsplass med atskillig større risiko enn mange andre arbeidsplasser.

## Sentrale begreper

Jeg vil begynne diskusjonen med å belyse to begreper jeg ofte vil benytte i det følgende, nemlig *sikkerhetskultur* og *risiko*.

### Sikkerhetskultur

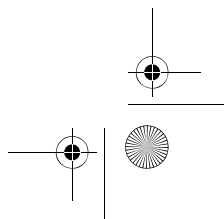
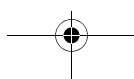
I denne diskusjonen er sikkerhet og sikkerhetskultur sentrale begreper. En definisjon på sikkerhetskultur kan være som følger: «*Sikkerhet er ofte et spørsmål om samhandling. Det som foregår mellom aktører og aktørgrupper blir minst like viktig*

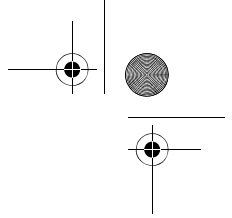
5 Bekreftet i epostkorrespondanse med psykiater og major Jon Gerhard Reichelt ved Forsvarets Sanitet, 22. januar 2007.

6 Det er ikke lett å framskaffe eksakt statistikk over hvor mange og i hvilke ulykker Forsvaret mister sitt personell.

7 Undersøkelse foretatt av overlege John Ivar Brevik ved Militærmedisinsk utdannings- og kompetansesenter, 2001.

8 Ibid.





*som enkeltpersoners handlinger. Sikkerhetskultur er et begrep som ofte benyttes om denne sambandlingen.»<sup>9</sup>*

Siden Forsvaret er en stor organisasjon, delt i fire ulike forsvarsgrener, er det stor sannsynlighet for at fokuset på sikkerhet varierer innad i miljøer i Forsvaret. Men noen kjennetegn ved kulturen kan finnes igjen på tvers av forsvarsgrenene også, og jeg vil berøre både felles kjennetegn og særtrekk ved Luftforsvaret, som jeg kjenner best.

## Risiko

I det følgende kommer begrepet *risiko* til å dukke opp med jevne mellomrom. Risiko er ikke noe mennesker alltid søker å unngå, men kan også for noen være et gode. Hva risiko er, eller oppfattes som, vil også variere sterkt fra menneske til menneske. Risiko er ikke noe man umiddelbart kan definere hva *er*, men hvordan det *oppleves* av den enkelte. De lærde strides også om hvordan mennesker definerer risiko. Er det ut ifra hvor stor sannsynlighet det er for at noe farlig skal skje, eller er det ut ifra hvor alvorlige konsekvenser en hendelse kan ha?<sup>10</sup> Risiko brukes i denne diskusjonen for å forklare menneskers, og soldaters, trang til spenning, og på hvilken måte man får utløp for denne spenningen, ved hjelp av risikofylte aktiviteter. Risiko brukes også i forbindelse med Forsvarets operasjoner, og da gjerne i skarpe oppdrag i utlandet hvor elementet av kontroll i mindre grad er til stede, og usikkerhetsfaktoren er stor.

## Sikkerhetskulturen i Forsvaret

Hvordan oppfatter så jeg som offiser dagens sikkerhetskultur? Jeg vil innlede med å beskrive noen faktorer som har innvirkning på sikkerhetskulturen i Forsvaret som jeg personlig oppfatter som relevante. Sjansen for at kulturen varierer mellom forsvarsgrenene innen ulike felt er så absolutt til stede, noe som også delvis er slått fast.<sup>11</sup> Mine synspunkter blir derfor en skissemessig påpeking av viktige faktorer i Forsvaret generelt, samtidig som jeg anerkjenner at andre viktige sikkerhetsfaktorer også eksisterer i forskjellige grener av Forsvaret. Det trenger nødvendigvis heller ikke å være lik sikkerhetskultur innad i de

<sup>9</sup> Sitat Lone Sletbakk Ramstad ved NTNU Samfunnsforskning.

<sup>10</sup> Thelle, Dag m.fl. (2001): *På den usikre siden*. Oslo: Cappelen.

<sup>11</sup> Røen/Aasland (2003): *En studie av sikkerhetskulturen i Sjøforsvaret*.



På vei mot en militær bachelor

forskjellige forsvarsgrenene. Kulturvariasjoner kan også oppstå mellom ulike avdelinger selv på samme tjenestested.<sup>12</sup>

Det er mennesker som skaper en kultur. Kulturen i Forsvaret er derfor preget av de personer som til enhver tid befinner seg i organisasjonen. Men Forsvaret som organisasjon tar også inn over seg strømninger i samfunnet, da personellet i Forsvaret til daglig ikke er isolert fra omverdenen. Viser man generelt mer forsiktighet i samfunnet, er det naturlig å tenke seg at denne forsiktigheten også gjenspeiler seg i Forsvaret som organisasjon. Tillater ikke samfunnet at man ser gjennom fingrene med uhell, tillater neppe Forsvaret det heller. Med dagens informasjonsflyt, hvor man får rede på de minste uhell med en gang, dokumentert av mobilkameraer som i dag er allemannseie, kreves det at tiltak settes i verk når ting skjer, nesten skjedde, eventuelt kunne ha skjedd.

Men hvilken mennesketype har vi i Forsvaret? Mitt generelle inntrykk av offiserer er et bilde av lekne, eventyrlystne og risikovillig personer. I Forsvaret som ellers i samfunnet er det selvfølgelig individuelle variasjoner, men det finnes undersøkelser som viser at for eksempel flygere tilhører en spesielt eventyrlysten gruppe,<sup>13</sup> da disse er selektert blant annet ut fra risikovillighet. At Forsvaret er en spesiell arbeidsplass hersker det vel liten tvil om, med et til dels høyt innslag av utendørsaktivitet og øvelser hvor man får testet grenser. Dette tiltrekker ofte visse grupper av eventyrlystne individer som gjerne ønsker å utfordre seg selv på visse områder.

Et kjennetegn ved Forsvaret er «messe-aktiviteten». En slik konsentrasjon av lekne menn i sin beste alder har ført til forholdsvis høyt alkoholforbruk og utagerende festing. Det er en velkjent oppfatning at alkoholen kanskje har vært Forsvarets største fiende og en utfordring for sikkerheten,<sup>14</sup> men det er først i de siste årene at man har satt fokus på de farer dette fluidum representerer for forsvarsansatte personlig. Både selve inntaket, og visse halsbrekkende aktiviteter man drister seg til å gjennomføre i påvirket tilstand, har ført til at man spesielt i oppdrag utenlands ofte har innført nulltoleranse for inntak av alkohol.

Jeg nevnte menn. Det har i forbindelse med ulykker kommet opp spørsmål om Forsvaret har en «machokultur» som kan ha vært en medvirkende årsak til ulykker.<sup>15</sup> Det er visse kjennetegn ved en maskulin kultur som kan være med

12 Melhus, Jon Morten og Haugen, Trond (2006): *Begeistring*. Oslo: Begeistringsforlaget.

13 Samtale med oblt. Stig Werner Waade, tidligere sjef på Flyskolen.

14 Forsvarssjef Sigurd Frisvold omtaler alkohol- og narkotikautfordringer i en tale september 2002.

15 Tema i rettssaken mot to offiserer etter at Stian Engebretsen druknet under en øvelse i 2003.





på å forklare dette.<sup>16</sup> Et av kjennetegnene ved en maskulin kultur er at en leder beskrives som litt «macho», autoritær, med evne til å treffe hurtige og effektive beslutninger. Målet er ofte viktigere enn prosessen, og konkurranseelementet er også mer framtrædende. Dette kan ofte føre til at enkeltpersoner tar sjanser man ellers ikke ville gjort, for ikke å framstå som svak i en gruppe. Kvinner betegnes ofte generelt som mer forsiktige enn menn, men siden det fortsatt kun er syv prosent kvinner i Forsvaret,<sup>17</sup> må nok derfor organisasjonen fortsatt kunne sies å være dominert av en maskulin kultur.

Prosedyrer og regler er også et kjennetegn ved Forsvaret når det gjelder sikkerhet. Disse, og viktigheten av disse, har eksistert så lenge jeg har vært i organisasjonen, og Forsvaret ser på prosedyrer og rutiner som et viktig virkemiddel for å øke sikkerheten. Spesielt innen flyging er dette viktig, for her tilstreber man å ha prosedyrer for enhver tenkelig hendelse. Etter hvert som sikkerhetsfokuset har spredt seg til andre deler av Forsvaret, ser man også på muligheten for å standardisere andre deler av Forsvarets aktiviteter.

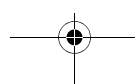
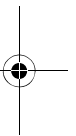
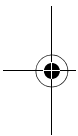
### Sikkerhetskulturens betydning i operasjoner

Hva kan så et overfokus på sikkerhet i kulturen føre til når det gjelder Forsvarets operasjoner? En kultur er noe som utvikler seg over tid ved hjelp av menneskene som arbeider i organisasjonen. En kultur er ikke noe man danner over natten, og ikke noe man endrer på kort tid. Det er derfor grunn til å tro at den generelle sikkerhetskulturen som preger Forsvaret i fredstid, også vil være den kulturen som preger Forsvaret i skarpe oppdrag. Hvis et oppdrag varer over lang tid, og i tillegg er noenlunde avsondret fra den hjemlige kulturen, kan det utvikle seg egne og andre holdninger enn dem man vanligvis er vant med innad i en organisasjon. De siste årene har derimot Forsvarets engasjement i utlandet, hvor vi stort sett har hatt skarpe oppdrag de siste årene, vært av kort varighet og med hyppig skifte av personell, særlig i Luftforsvaret. Det er derfor nærliggende å tro at de generelle holdningene i Forsvaret avspeiler seg hos de som tjenestegjør i skarpe oppdrag.

Forsiktighet har jeg nevnt som en faktor som etter hvert preger samfunnet og Forsvaret. Den reduserte villigheten til å ta unødige risikoer kan gi seg utslag i en strengere vurdering av hvilke operasjoner Norge og Forsvaret velger å engasjere seg i. Denne diskusjonen ble aktualisert da Norge ble spurt om

16 Hofstede, Geert (1993): *Kulturer og organisasjoner*. Oslo: Bedriftsøkonomenes forlag, s. 109.

17 Forsvarsnett (2007): Fakta om Forsvaret, januar 2007.





På vei mot en militær bachelor

landet var villig til å sende soldater til det sørlige Afghanistan. Selv om forsvarsledelsen ikke begrunnet avslaget med mangel på villighet til tap av liv, gikk diskusjonene om nevnte tema høyt i media.<sup>18</sup> Det er ikke uten grunn spekulasjonene omkring Sudan er omfangsrrike ute i enkelte av Forsvarets avdelinger og i media generelt. Villigheten til å tjenestegjøre i Sudan synes ved både første og annet øyekast å være særdeles liten,<sup>19</sup> fordi ukjente og ukontrollerbare risikoer virker svært truende. Spesielt nevnes sykdommer og insekter, risikofaktorer vi har liten eller ingen kontroll over.<sup>20</sup>

Den tradisjonelle militære risikoen virker altså ikke like skremmende, selv om det å stå ansikt til ansikt med barnesoldater også er noe vi frykter kan vippe oss av pinnen. Men samfunnets tilsynelatende manglende vilje til å ofre liv kan føre til press på politikere og forsvarsledelse om ikke å sende norske styrker til områder som kan virke som ekstra faretruende. Forsvaret bør kanskje ikke være en organisasjon som framstår som «redd» for å delta i risikofylte operasjoner, da Forsvaret i bunn og grunn skal være en garantist for tryggheten for hele det norske folk. For hvis hjelpeorganisasjonene tør, bør vel gjerne Forsvaret også?<sup>21</sup>

Om Forsvaret velger å delta i farefulle operasjoner i ukjente deler av verden, og det ser man jo at vi gjør fra tid til annen, ser man også av pågående operasjoner at inngjerding og avsondring fra samfunnet man befinner seg i, er en måte å ivareta avdelingens sikkerhet på. Å ikle seg skuddsikre vester, hjelm og våpen er et annet tiltak med samme formål. Avhengig av oppdragets art er det ikke sikkert disse tiltakene er med på å løse et oppdrag på best mulig måte. Man kan jo tenke seg at en annen stat etablerte seg på samme måte i Norge! Min første innskytelse er jo at en slik isolasjon og framtoning skaper distanse og hemmer kommunikasjonen med de mennesker man i utgangspunktet er der for å hjelpe, selv om hensikten med tilstedeværelsen er aldri så god.

Det er tidligere utført en studie om soldaters oppfatning av sikkerhet i utenlandstjeneste. Her uttrykkes det blant annet at «for bedre å kunne ivareta sikkerheten til dem som melder seg til internasjonal tjenestegjøring vil en syste-

---

18 Blant annet fordi sentrale SV-politikere sto fram med argumenter som tilsa nulltoleranse for tap av soldater; hentet fra *VG* og *Dagbladet* 18. oktober 2006.

19 Understøttes av oberst Johannes Nytrøens (kontingentsjef Sudan) uttalelse i *Forsvarets Forum* (2006) om vanskelighetene med å rekruttere, spesielt offiserer, til oppdraget.

20 Oberst Nytrøen skylder i hovedsak på en helse rapport framlagt av FSAN som beskriver helsefaren i Sudan. *Forsvarets Forum* (2006).

21 Sjefen for Flyktningehjelpen, T.C. Archer, reagerer i *Forsvarets Forum* (2006) på utspill fra stortingsrepresentanter om at det er for farlig for norske soldater å dra til Sudan, blant annet på grunn av faren for sykdommer.





matisk kartlegging av risikofaktorer ved utenlandstjeneste være av betydning.»<sup>22</sup> Virker det ikke noe ambisiøst å skulle kartlegge systematisk alle risikofaktorer i enhver utenlandsoperasjon? Og er det gunstig å gjøre det på denne måten? Hvis en soldat drar til en risikofylt operasjon hvor alle risikofaktorer er kartlagt, er den da fortsatt risikofylt?

Overraskelse er et velkjent krigsprinsipp.<sup>23</sup> Om Forsvaret utvikler seg til en organisasjon hvor absolutt alle aktiviteter skal foregå i kontrollerte former, vil det bli en særdeles forutsigbar organisasjon. Vi vil miste evnen til å overraske våre motstandere, og vil selv være lette offer hvis noe uforutsigbart skulle oppstå. Er det noe som er sikkert her i verden, så er det at krigers forløp er grunnleggende usikre. Det å forberede seg på overraskelse heller enn å prøve å kontrollere alle mulige risikofaktorer vil med stor sannsynlighet kunne øke sjansene for suksess i en gitt operasjon.

### Individets forhold til sikkerhet og spenning

Kultur utgjøres som nevnt av mennesker, og menneskeheten består som kjent av individer. Forskjellige teoretikere og psykologer har beskrevet individets behov både for trygghet og sikkerhet, samt påpekt at det finnes elementer av eventyrlyst og spenningssøkende atferd. Nest etter mat og søvn rangerer Maslow *trygghet* og *sikkerhet* som våre viktigste behov, og disse behovene må være oppfylt før vi kan dekke eventuelle andre behov.<sup>24</sup>

I noenlunde opposisjon til denne teorien hevder psykologiprofessor Zuckerman at vi også har et biologisk behov for å ta noen risikoer i livet vårt, en såkalt «sensation-seeking».<sup>25</sup> Undersøkelser viser at 10 % av hele befolkningen er villig til å ta store sjanser for å få noe ut av livet sitt, og 34 % er delvis enig i dette utsagnet.<sup>26</sup> Dette innebærer at omkring halvparten av befolkningen er villige til å risikere tryggheten sin for visse formål. Og siden Forsvaret er

22 Kobbeltvedt, Therese (SKSK), Brun, Wibecke (UiB/SKSK), Johnsen, Bjørn H. (UiB/SKSK), Eid, Jarle (SKSK/UiB), Solberg, Ole A. (LKSK), Hansen, Anita (SKSK) og Laberg, Jon Chr. (UiB/FIL) (2002): *Risiko og sikkerhet under internasjonal tjeneste i Kosovo*, lastet ned 29. oktober 2007, fra <http://www.nor-miltids.com/NMT2002/nr9/Risiko&Sikkerhet.html>.

23 Leonhard, Robert (1998): *Principles of war for the information age*. Novato, California: Presidio Press.

24 Maslows behovspyramide.

25 Zuckerman, M. (1979): *Sensation Seeking. Beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale, N.J.: Lawrence Erlbaum Publishers.

26 Thelle m.fl. (2001), Op.cit., s. 135.



På vei mot en militær bachelor

dominert av unge menn, er det nærliggende å tro at denne prosentandelen er høyere i denne organisasjonen enn i befolkningen for øvrig.

Tar man noen sjanser og viser seg vågal, gir det også en viss status – i alle fall om man lykkes. Noen av våre største nasjonalhelter, for eksempel Fridtjof Nansen, nyter stor respekt for sine bragder, som ikke kan sies å være utpregede trygghetsaktiviteter. Økningen av diverse sportsaktiviteter, som for eksempel klatring og paragliding, avspeiler også menneskenes trang til å få et adrenalin-kick fra tid til annen. Som i mer dagligdagse aktiviteter ønsker vi også i ekstrem sport og annen farefull aktivitet å tilstrebe kontroll over situasjonen. Det øverste trinnet i Maslows behovspyramide, «selvrealisering», kan godt relateres til det å mestre en farefull situasjon. Undersøkelser viser da også at det ikke er situasjoner vi selv kan være herre over, som skremmer, men vi frykter at ting som ligger utenfor vår kontroll, kan gå galt. Et eksempel på dette er forskjellen i trygghetsfølelsen mange har erfart når de selv kjører bil i motsetning til å være passasjer. At man selv kan gjøre en feil som gjør at det går galt, frykter man mindre.<sup>27</sup>

Vi trenger en viss grad av trygghet for å teste grenser. Er vi i besittelse av noe sikkerhetsutstyr, for eksempel gode ski, kan vi sette utfor en bakke vi kanskje ikke hadde gjort med dårlig utstyr. Er vi i tillegg utstyrt med en brikke som kan lokalisere oss i tilfelle skred, tar vi sjansen på å sette utfor enda mer utfordrende heng vi ikke hadde villet utfordret uten denne brikken. En undersøkelse fra England<sup>28</sup> viser at dette ikke bare gjelder egne handlinger. Ifølge denne studien er sjansen for at en syklist blir truffet av en bil, større for en syklist med hjelm enn for en uten, fordi bilførere beregner sikkerhetsmargin ut ifra hvordan syklisten ser ut. Poenget med dette eksemplet er å illustrere at det ser ut som om man aldri vil kunne oppnå en endelig tilstand av total sikkerhet. Jo flere tiltak som fører til økt trygghet for den enkelte, desto større sjanser vil individet ta. Og slik skal det kanskje også være? Hvis ikke hadde muligens menneskers muligheter for utvikling og framgang fullstendig stagnert.

I fredstid, og i hverdagen «tvinges» den enkelte soldat og offiser til å reflektere over egne handlinger relatert til risiko. Unødig risikotaking for eget vedkommende, og ikke minst på andres vegne, blir i liten grad akseptert – i alle fall ikke fra offisielt hold. Dette gjelder fra uskyldig lek i messa, som av noen kan bli sett på som farefull, til planlegging av en øvelse. Som oftest blir vi konfrontert med den grad av risiko vi utsetter oss selv eller andre for. Hvilke situasjoner som framstår som «verdte» å risikere noe i, er som nevnt høyst individu-

27 Sitat Neil Weinstein, gjengitt i Thelle m.fl. (2001), Op.cit., s. 102.

28 Undersøkelse utført av Dr. Ian Walker, University of Bath i Storbritannia.



elt. Noen trenger rett og slett mer «moro» i hverdagen enn andre. Mens noen får sine behov tilfredsstilt ved å lese en bok, må andre gå mer fysisk utfordrende til verks. Så lenge man setter kun eget liv og helse på spill, synes dette mer akseptert enn når man drar andre inn i faresonen. Fjellklatring er en akseptert sport, så lenge man ikke forulykker og setter i gang farlige redningsaksjoner. I vårt kollektive forsvar er det vanskelig å finne aktiviteter som er til for å tilfredsstille enkeltindividet, da farefulle handlinger ikke regnes å skulle tilfredsstille eget spenningsbehov, men tjene en høyere sak, fred i Norge. Men en «heldig» bi-effekt av Forsvarets farefulle operasjoner for det eventyrlystne enkeltmennesket, er at man ikke bare tilfredsstiller konge og fedreland, men også eget behov for spenning i hverdagen.

Ansvarsplassering ser også ut til å berøre enkeltpersoner. Når det først har gått galt, er det ofte lavere befal som har vært til stede der ulykken har skjedd, som får skylden.<sup>29</sup> Det graves etter personlige feil som til syvende og sist utløste ulykken. Det å legge skyld på den forulykkede er gjerne mindre vanlig. Et begrep som har vokst fram i USA, er atferdsbasert sikkerhet.<sup>30</sup> Her legger man vekt på individets ansvar for sikkerheten heller enn systemets, noe som kan virke provoserende på arbeidstakere. Dette kan oppfattes som en slags ansvarsfraskrivelse fra organisasjonens side, da det blir opp til hvert enkelt individ å sørge for sikkerheten, heller enn kollektivet. Arbeidstakere ønsker i utgangspunktet ikke å leve med en risiko, men vil heller søke å redusere den. I Forsvaret gjelder ikke dette alltid, da man i noen situasjoner ikke har mulighet til å redusere risikoen, men rett og slett må leve med den. I mange tilfeller burde kanskje systemet derfor påtatt seg mer ansvar i stedet for å legge det på enkeltindivider, på bakgrunn av den sikkerhetskultur organisasjonen er basert på.

### Individsikkerhet i operasjoner

Mennesket har en stor fordel når det gjelder egen sikkerhet. Vi er alle utstyrt med det som på fagspråket kalles «optimismefeilen», eller «det hender ikke meg-syndromet».<sup>31</sup> En undersøkelse viser at soldater vurderer en generell risiko som høyere enn personlig risiko.<sup>32</sup> En av forklaringene kan som nevnt være at vi har en viss kontroll over det vi selv foretar oss, og at dette derfor opplevs som tryggere. Det andre gjør har vi mindre oversikt over, og vi regner

29 En midl. løytnant samt en fenrik ble dømt, men senere frifunnet for uaktsomhet i forbindelse med en drukningsulykke i 2003, der soldat Stian Engebretsen omkom.

30 SAFE-magasinet nr. 3/2006.

31 Sitat Neil Weinstein, gjengitt i Thelle m.fl. (2001), Op.cit.

32 Kobbeltvedt m.fl. (2002), Op.cit.





På vei mot en militær bachelor

derfor med at andre er mer utsatt for hendelser enn oss. Jeg har ingen forutsetninger for å si at dagens «trussel-bombardement» som rammer avislesende mennesker, les: offiserer, kan rokke ved denne innebygde forsvarsmekanismen. Men, det kan gjøre noe med måten vi legger opp øvelser i fredstid på, og hvordan vi planlegger gjennomførelse av et utenlandsoppdrag. Vi ønsker ikke at noe skal ramme vår avdeling, og aller minst oss selv. Dermed tar vi som ledere i visse situasjoner muligens «feige» beslutninger i stedet for den mer vågale som kanskje hadde gitt bedre resultat.

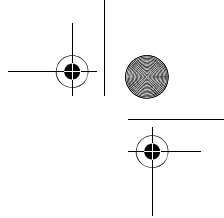
Det samme kan skje med bakgrunn i skyldforfølgelsen som vi aner konturene av i dagens samfunn og Forsvar. «Better safe than sorry» er et velkjent uttrykk, som kan få relevans på flere områder enn det kanskje brukes på i dag. Det at det blir utålelig å gjøre feil, kan føre til at den enkelte sikrer seg på flere måter enn det som kanskje er ønskelig, selv om sjansen for at ting faktisk går galt, er minimal. I skarpe operasjoner er det ikke til å komme bort ifra at man kommer opp i situasjoner som man ikke har tenkt gjennom på forhånd, og hvor man bør ta en beslutning om å handle eller ikke handle. Hvis jeg som enkeltindivid er opptrent i at feil handling fører til hard straff, er det ikke sikkert jeg velger å handle hvis det er en sjanse for at det kan gå galt igjen. Jeg kan vanskelig tenke meg at offiserer med vilje ønsker å foreta seg noe som kan føre til egen eller kameratens død, og derfor vil det i mange tilfeller være galt å laste enkeltpersoner for såkalte sikkerhetsbrudd.

I Luftforsvaret eksisterer det en sunn motkultur til dette. I flygermiljøet har det utviklet seg en tradisjon for å være åpen om alle feil som kan føre til farlige situasjoner. Man hjelper dermed sine kamerater til å unngå å gjøre samme feil. Som regel blir man ikke straffet heller, selv om tabbene av og til sikkert har vært temmelig unødvendige.<sup>33</sup> Det å fly Forsvarets fly er risikabelt. Skulle man liste opp alle faremomentene ved denne aktiviteten, ville man komme opp med en liste lang som et vondt år. Ulykkesfrekvensen ved denne type aktivitet har likevel de seneste årene vært merkverdig, men gledelig lav. Når individer får lov til å stå fram på denne måten uten å få negative reaksjoner, er dette kanskje en av grunnene til at han eller hun i senere situasjoner ikke blir fullt så nervøs for å ta de gale avgjørelsene, og dermed faktisk ender opp med å ta de riktige beslutningene.

Det å anerkjenne «det lekne» mennesket i hverdagen og i skarpe oppdrag, kan ha en heldig innvirkning på individets trivsel og dermed på løsningen av et oppdrag. Individet må kjenne på utfordringer, frykt og egne grenser under

---

33 Samtale med jagerflyger/flytryggingsoffiser, lt. Ivar Magne Stene.



øvelser i fredstid for å takle lignende følelser i skarpe oppdrag. Er dette farlig? Ja, det kan det være. Jeg nevnte at individ og samfunn kanskje ikke alltid har sammenfallende interesser. Det som gagnar samfunnet positivt, rammer kanskje individet på en negativ måte. Å stimulere barn til fysisk aktivitet i skog og mark fører til en sunnere befolkning, men det er også en sjanse for at ulykkesfrekvensen øker. I mange henseender, særlig i skarpe oppdrag, vil Forsvaret ha bedre nytte av sine eventyrlystne arbeidstakere som har fått videreutviklet egenskaper som evnen til å overraske, til å tørre, til å risikere; selvfølgelig ikke uten tanke på sikkerhet, men ikke på en måte som gjør at sikkerhetsfokus skal være altoverskyggende i enhver situasjon.

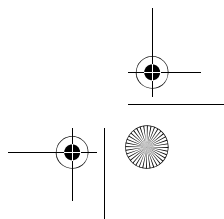
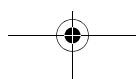
### Medias rolle

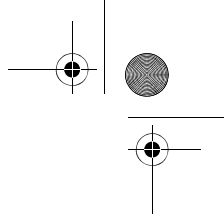
Det er lett å legge all skyld for disse forholdene på media. Hadde det ikke vært for formidlerne i informasjonssamfunnet, hadde vi sluppet å ta inn over oss enhver tenkelig hendelse omkring i verden. Vi kunne vært spart for alle dommedagsprofetier, og vi hadde til en viss grad sluppet den offentlige gapestokken når noen gjør en feil. Media er i dag allemannseie, blant annet gjennom mobiltelefoner med direktelinje til Internett. Hendelser over hele verden, inkludert Forsvarets aktiviteter, kan direktesendes både på Internett og TV.

Et eksempel på medias makt over Forsvarets aktiviteter er debatten om klasebomber. Etter å ha sett og hørt om virkninger av nevnte våpen, kan ikke folk unnlate å foreta seg noe. Med sin minimale toleranse for krig og død, og aller minst for en så inhuman død som disse bombene representerer, fører medias fokus på klasebomber til et press på Forsvar og politikere om at bruken av denne typen våpen må opphøre umiddelbart.<sup>34</sup> Media er kommet for å bli, og det er ikke noe som tilsier at vi blir noe mindre informert med årene, snarere tvert imot. Og siden vi har en medfødt evne til å henge oss opp i saker det blir fokusert på, vil vi fortsatt la oss fascinere og påvirke av alle farene som truer gjennom medias formidling.

---

34 «Det Norske Forsvaret lager og distribuerer deler, tester og lagrer klasebomber.» (*Forsvarsnett*)





På vei mot en militær bachelor

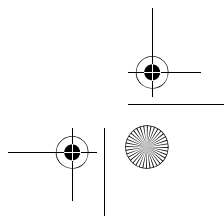
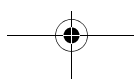
## Avslutning

Som småbarnsmor er jeg personlig noe i nærheten av en «versting» når det kommer til overbeskyttelse og fokusering på sikkerhet. Selv om jeg personlig innser viktigheten av sikkerhet på mange områder, ser jeg også at en del tiltak nærmer seg grensen av sunn fornuft. Den sivile luftfart, som anser 110 ml tannkrem som svært risikofylt, har fått flere enn meg til å dra oppgitt på smilebåndet. Folk kommer jo fram dit de skal, men til hvilken pris? Kostnadene med økt innsjekkingstid og ydmykelsen med offentlig ransaking kan vi kanskje leve med, men også de økonomiske kostnadene er enorme. Og hvorfor bare luftfarten? Hvorfor ikke overfylte fotballstadioner eller kjøpesentre?

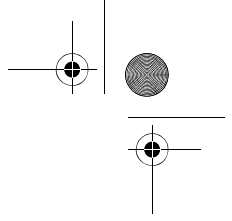
Mens vi før sa «ha det gøy» når våre veier skiltes, sier vi nå «vær forsiktig». At sikkerhet er viktig, kan vi gjerne slå fast med en gang, også i Forsvaret, der ingen ønsker at liv skal gå tapt. En viss grad av trygghet og sikkerhet trenger man for at man skal tørre å utfolde seg i ukjent lende. Jeg har ovenfor vist at jo flere sikkerhetstiltak som er til stede, dess mer uredde for utfordringer blir individet, noe som i mange situasjoner kan være positivt. I ovennevnte diskusjon har jeg tatt utgangspunkt i individets behov for både trygghet og spenning, og forsøkt å se nærmere på noen ulemper det store personlige trygghetsfokus kan kanskje føre med seg i Forsvarets skarpe operasjoner. I verste fall kan det føre til at både politikere og enkeltmennesker velger bort deltakelse i enkelte militært nødvendige operasjoner, av frykt for egen helse og sikkerhet.

Vi kan også bli feige i våre beslutninger av redsel for tap av eget liv eller ydmykelse i form av straff i etterkant. Blir man for god til å vurdere mulige negative konsekvenser, kan det slå ut i kretsing omkring hva som kan gå galt, og man blir kanskje unødig redd og hemmet. Overdreven personlig utrustning, samt isolering og høye gjerder kan skape unødig distanse i forhold til andre mennesker som vi må forholde oss til for å løse et oppdrag på en mest mulig effektiv måte, fordi de samme faktorene kan hemme kommunikasjonen. Og vår evne til å tåle overraskelser, samt improvisere når det trengs, kan bli redusert hvis prosedyrer, rutiner og behov for kontroll blir løsninger på alle utfordringene.

Jeg mener at jeg med denne diskusjonen ikke har underslått viktigheten av sikkerhet, men har vist at det finnes muligheter for visse negative følger for Forsvarets operasjoner dersom et for stort fokus på sikkerheten tar overhånd. Å finne en balansegang, der man verken skal ta for små eller for store sjanser, blir sentralt for å lykkes i risikofylte, skarpe oppdrag. En menneskelig trekk man heller ikke skal undervurdere, er den sunne fornuften. Utnytter man

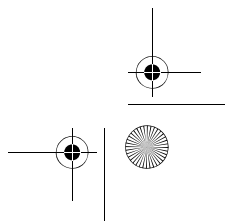
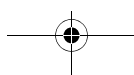
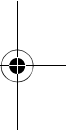
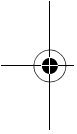






Fokus på sikkerhet – bare positivt?

denne evnen, er man kommet langt i vellykket utøvelse av Forsvarets oppdrag, også med tanke på sikkerhet.



På vei mot en militær bachelor

## Litteratur

- Angelborg-Thanderz, Maud (1990): *Prisvård militær flygning med rimlige risikoer*. Stockholm: Handelshögskolan i Stockholm.
- Beck, Ulrich (1997): *Risikosamfunnet. På vej mod en ny modernitet*. København: Hans Reitzel.
- Breivik, G. (2001): *Sug i magen og livskvalitet*. Oslo: Tiden Norsk Forlag.
- Coker, Christopher (2003): *Human Warfare*. London: Routledge.
- Drew, Dennis (2002): «The Three Pillars of Professional Competence: Imperatives for Air Power Leaders», i Gray, Peter og Cox, Sebastian (2002): *Air Power Leadership. Theory and Practice*. London: The Stationary Office, s. 54–67.
- Fugelli, Per (1999): *Rød resept*. Oslo: Tano Aschehoug.
- Fugelli, Per (2003): *0-visjonen*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hofstede, Geert (1993): *Kulturer og organisasjoner*. Oslo: Bedriftsøkonomenes forlag.
- Jahr, E. (2001): *Barn drikker ikke caffè latte - om barn i by*. Oslo: Akribes forlag.
- Leonhard, Robert (1998): *Principles of war for the information age*. Novato, California: Presidio Press.
- Melhus, Jon Morten og Haugen, Trond (2006): *Begeistring*. Oslo: Begeistringsforlaget.
- Lord Moran (1946): *The Anatomy of Courage*. Constable: Chiswick press.
- Røen/Aasland (2003): *En studie av sikkerbetskulturen i Sjøforsvaret*. SAFE-magasinet, nr. 3, juli 2006.
- Thelle, Dag, m.fl. (2001): *På den usikre siden*. Oslo: Cappelen.
- Wallenius, Claes (2001): *Human Adaption to Danger*. Lund: Lund university.
- Zuckerman, M. (1979): *Sensation Seeking. Beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale, N.J.: Lawrence Erlbaum Publishers.

### Internett

- Kobbeltvedt, Therese (SKSK), Brun, Wibecke (UiB/SKSK), Johnsen, Bjørn H. (UiB/SKSK), Eid, Jarle (SKSK/UiB), Solberg, Ole A. (LKSJ), Hansen, Anita (SKSK) og Laberg, Jon Chr. (UiB/FIL) (2002): *Risiko og sikkerhet under internasjonal tjeneste i Kosovo*, lastet ned 29. oktober 2007, fra <http://www.nor-miltids.com/NMT2002/nr9/Risiko&Sikkerhet.html>.
- <http://www.forsvarsnett.no>
- <http://www.forskning.no>
- <http://www.stortinget.no>



# Holdninger til tap av liv i krig

Linda Bjørhusdal

## Innledning

### Bakgrunn

*En av de grunnleggende problemstillingene for fremtidig bruk av militærmakt i Norge, og andre NATO-land, vil være holdninger i befolkningen til hvorvidt maktbruken er legitim og akseptabel med hensyn til kostnader, både økonomisk og i form av tapte liv.<sup>1</sup>*

Sitatet ovenfor er hentet fra en artikkel i *Norsk Militært Tidsskrift*, og beskriver noen av de utfordringene Forsvaret står overfor når det gjelder blant annet tap av liv i krig.

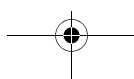
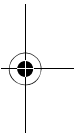
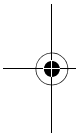
Etter den kalde krigen så det ut til å være noe uklart hva som egentlig var Forsvarets sentrale oppgave i Norge. Trusselen fra øst ble etter hvert borte, og i stedet for å ha et invasjonforsvar som tok høyde for et angrep østfra, begynte Norge å etablere et innsatsforsvar der internasjonale militære operasjoner fikk mer oppmerksomhet enn tidligere. Fra slutten av den kalde krigen og frem til i dag har det antagelig samtidig vært en synkende aksept for tap av liv ved slike militære bidrag internasjonalt. Slik sett kan det se ut til å ha skjedd en betydelig holdningsendring i det norske samfunnet. Norge har for øvrig mistet få soldater i internasjonale operasjoner i denne perioden.<sup>2</sup>

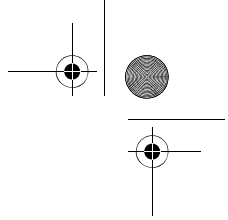
Det fremstår likevel som et paradoks at samtidig som aksepten for tap av liv synes å ha sunket, har vårt ønske om å engasjere oss i militære operasjoner utenlands økt. Motivene for dette har variert. Man kan nevne ønsket om å bidra til å avvikle konflikter som har alvorlige humanitære konsekvenser, samt ønsket om å støtte allierte i internasjonale konflikter for å vise solidaritet, og derigjen-

---

1 Brekke, Torkel (2001): «Nye holdninger til militærmakt», *Norsk Militært Tidsskrift*, 01/2001, s. 26.

2 Vi har ingen oversikt over antall døde i løpet av de siste femten årene som vi kan stole fullstendig på. Eksempelvis skulle det i november i fjor planlegges en minnedag for de pårørende til soldater som hadde omkommet i tjeneste i Norge samt under internasjonal tjeneste de siste fem årene. Forsvaret var imidlertid ikke i stand til å kvalitets sikre navnene slik at vi kunne være sikre på at alle involverte ville motta invitasjonen. Informasjon fra FSAN 09.01.07.





På vei mot en militær bachelor

nom også bidra til vår egen nasjons sikkerhet. Uansett råder det forventninger om at de operasjonene Norge faktisk bidrar til, helst skal foregå uten tap av egne soldater og uten tap av uskyldige sivile. Dette er tanker som sannsynligvis har påvirket norske holdninger til deltakelse i internasjonale militære operasjoner.

Som nevnt, har Norge lidd få tap i militære konflikter etter den kalde krigens slutt. Det er altså likevel grunn til å tro at holdninger i befolkningen til krig og menneskelige tap har forandret seg i tråd med at Forsvarets fokus har dreid vekk fra den mer tradisjonelle trusselen om en invasjon av Norge til en mer internasjonal innretning. Mot denne bakgrunn vil jeg i det følgende drøfte grunnene til at norsk toleranse for tap av liv i internasjonale militære operasjoner kan antas å ha blitt lavere de siste årene, og hva som er årsakene til denne holdningsendringen.

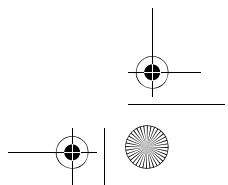
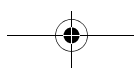
### Avgrensning og begrepsforklaring

Norsk toleranse for tap av liv defineres i denne sammenheng som hele den norske befolknings toleranse for, og holdning til, at egne soldater faller i krig. Egne soldater vil i denne sammenheng være alt norsk militært personell i tjeneste utenfor Norge, uavhengig av deres grad, stilling og forsvarsgren. Internasjonale militære operasjoner kan forstås som vårt lands totale forsvarsbidrag utenfor egne landegrenser, enten i regi av FN eller NATO, mens begrepet «de siste årene» angir perioden etter den kalde krigens slutt og frem til i dag. Når jeg spør om en holdningsendring har skjedd, sikter jeg til de meningene den norske befolkningen gir uttrykk for, uavhengig av om det dreier seg om sivile, militære eller politiske meningsbærere. Grunnen til at disse tre kategoriene ikke vil bli drøftet selvstendig, er at det ikke finnes empirisk belegg for at holdningene skiller seg så tydelig fra hverandre at det er av betydning for drøftingen.

Sentrale faktorer knyttet til holdningsendringen

Innledningsvis vil jeg drøfte noen forhold jeg mener er av stor betydning med tanke på en endring av holdning til tap av liv i internasjonale militære operasjoner. I boken *Nullvisjonen* skriver Per Fugelli følgende om den allmenne samfunnsutviklingen i Norge: «*Nullvisjonen innebærer en ekstrem opptatthet av risiko. Risikoepidemien har smittet oss.*»<sup>3</sup> Norge går ifølge Fugelli i retning av å bli et sik-

<sup>3</sup> Fugelli, Per (2003): *0-Visjonen*. Oslo: Universitetsforlaget, s. 25.



kerhetssamfunn, i likhet med flere andre vestlige land. Denne prosessen kjenetegnes ved en gjennomgående tendens til at all risiko må elimineres. Vi har etter hvert blitt enormt opptatt av risiko. Vi ser farer i alt vi gjør og blir utrolig opptatt av risiko, noe som igjen kan føre til en overfokusering på farer. Det ser ut til å være en generell oppfatning at all risiko derfor må fjernes, uavhengig av hvor den befinner seg og hva den angår.

Kanskje er det denne nulltoleransen som behersker vår hverdag, og som også påvirker våre holdninger til tap av liv i krig? «Nulltoleransen er smittsom, og finnes overalt»,<sup>4</sup> skriver Fugelli, og i forlengelsen av dette er det ikke urimelig å anta at en slik innstilling også vil påvirke folks holdninger til gjennomføring av internasjonale militære operasjoner. En faktor som kan antas å påvirke holdninger til tap av liv i krig, vil derfor være (1) *vår nærmest risikofrie hverdag*.

Dagens Russland utgjør ingen militær trussel mot Norge i dag. Norge har ingen definert fiende i tradisjonell forstand der et militært angrep forventes å ha territoriell okkupasjon som målsetting. I overskuelig framtid er også sannsynligheten for dette anslått å være meget liten. I Stortingsproposisjon nummer 42 (2003–2004) står det eksplisitt at «en statisk og endimensjonal trussel er erstattet av et sikkerhetsbilde som preges av uforutsigbarhet, ustabilitet og usikkerhet.»<sup>5</sup> Etter den kalde krigen gikk derfor Norge fra å ha et territorielt invasjonforsvar til et internasjonalt rettet innsatsforsvar. Norges sikkerhetspolitiske situasjon viser seg derfor i dag å omfatte et bredere og mer sammensatt trusselbilde.

I tillegg har utviklingen gått i retning av at militære styrker primært brukes utenfor vårt lands territorium, hva enten intervensjonene har et FN-mandat i ryggen eller ikke. Angrepet og luftkampanjen mot Serbia under Kosovo-krigen hadde ikke et FN-mandat bak seg, men det hadde derimot NATO-styrken som rykket inn i Kosovo etter krigen (Kosovo Force (KFOR)). Norge valgte imidlertid å stille med personell i begge operasjonene. Dette er et eksempel som viser at et FN-mandat ikke er nødvendig for en intervensjon, og at Norge også deltar i operasjoner uten FN-mandat. Ved slike operasjoner ser man imidlertid at spørsmålet om legitimitet reises, noe som igjen kan påvirke våre holdninger når det gjelder aksept for tap av liv i krig utenfor egne landegrenser. Det kan være en utfordring å overbevise folket om at Forsvarets bidrag er meningsfulle. Opinionens holdninger til bruk av militærmakt henger sannsynligvis sammen med hvor nødvendige våre bidrag i en konflikt oppfattes å være. Samtidig kan den store motstanden mot tap nok for mange være et resul-

4 Ibid., s. 23.

5 St.prp. nr. 42 er en langtidsplan for Forsvaret for perioden 2005–2008. Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://odin.dep.no/filarkiv/208\\_105/STP0\\_304\\_042-TS.pdf](http://odin.dep.no/filarkiv/208_105/STP0_304_042-TS.pdf); s. 37.



På vei mot en militær bachelor

tat av at en rekke militære operasjoner fremstår som perifere i folks bevissthet.<sup>6</sup> En faktor jeg mener er viktig vil derfor være (2) nasjonal sikkerhet og internasjonale bidrags legitimitet.

Samtidig ser vi at medias rolle som opinionsdannere har blitt ytterligere aktualisert de siste årene. Media gjør det mulig å spre et budskap til mange mennesker over et stort område på kort tid. Media er videre en av drivkreftene bak globalisering ved at media bidrar til at verden oppleves som mindre. Skjer det noe et sted på kloden i dag, kan mennesker et annet sted få vite dette gjennom en internasjonal nyhetskanal. Mange forskjellige folkeslag og nasjonaliteter vil derfor oppleve å se det samme på fjernsynet. Media kan påvirke i ulike retninger, og blir derfor en kanal for kommunikasjon av holdninger. Denne informasjonsflyten er i stor grad med på å påvirke vår virkelighetsoppfatning, og vi gjør oss opp meninger om en sak ut fra fremstillingen i media. Media angår derfor også kriger i betydelig grad, og alt de måtte føre med seg av positive og negative konsekvenser. Krieger får ofte stor mediedekning, og etter den første Golfkrigen (1991) synes krigshandlingene i stadig større grad å ha blitt direkte sendt via reportere «embedded» (innrullert) i militære enheter. En siste faktor, som i stor grad også forsterker de to ovennevnte faktorene, vil derfor være (3) *medias påvirkningskraft*.

Faktorene jeg særlig vil fokusere på i det følgende blir derfor:

- 1 *Vår nærmest risikofrie hverdag.*
- 2 *Nasjonal sikkerhet og internasjonale bidrags legitimitet.*
- 3 *Medias påvirkningskraft.*

#### Kildegrunnlag

Det hadde vært interessant å vite ut hvor mange norske soldater som faktisk har mistet livet i internasjonale militære operasjoner fra den kalde krigens slutt og frem til i dag. Det har imidlertid ikke lyktes meg å fremskaffe en oversikt som er til å stole på over antall døde i løpet av de siste femten årene. En undersøkelse gjort av Forsvarets Sanitet (FSAN) som gjelder anslag over dødsfall er nettopp levert Forsvarssjefen, men studien er fortsatt unntatt offentlighet.

Det er skrevet forholdsvis lite om emnet tidligere, noe som har gjort det utfordrende å skaffe empiri – spesielt i form av statistikk og tall. Det finnes heller ingen empiri som eksakt kan fortelle oss hvor toleransegrensen for tap

---

6 Brekke (2001), Op.cit., s. 26.



går, eller hva som påvirker denne toleransen. Likevel kan det slås fast at antakelsen om en redusert tapstoleranse ligger til grunn for de disposisjoner Forsvaret gjør, og de vedtak politikerne fatter. Derfor vil ikke forhold som antas å påvirke denne toleransen bli drøftet, men derimot årsakene til en antatt holdningsendring.

## Vår nærmest risikofrie hverdag

*Det springer en forestilling om at hvis vi bare investerer nok oljemilliarder og nok hjerneceller, kan vi bestyre naturen, designe livet, programmere samfunnet - så hvorfor skal vi godta risiko, ulykker, smerte, lidelse og død?*<sup>7</sup>

Sitatet ovenfor underbygger min påstand om at vi lever i et risikofokusert samfunn, og alt tyder på at denne utviklingen vil fortsette. Det er rimelig å anta at Norge, i likhet med en rekke andre vestlige land, vil sette sikkerhet i fokus i høyere grad enn i dag. I 2003 brukte for eksempel Statoil 150 millioner kroner på å lære 10 000 ansatte å gå i trapper.<sup>8</sup> Dette var helt vanlige mennesker med helt vanlige kontorjobber. Noen gikk i trapper flere ganger daglig, noen gikk i trapper to ganger daglig, mens andre aldri trengte å gå i trapper. Dette trappeturset var rett og slett bare et tiltak for å senke en allerede minimal risiko for at noen i det hele tatt skulle være så uheldige å skade seg i en trapp, til tross for at de fleste lærte å gå i trapper allerede som barn.

Ifølge Per Fugelli har samfunnet blitt overbeskyttende, og dette frarøver oss nyttig fare. Øvelse gjør mester, heter et gammelt ordtak. Men vi lærer ikke å mestre dersom vi aldri får prøvd oss i risikozonen. «*Mot, mestringsevne og erfaringer som kan gjøre oss til robuste mennesker blir ikke utviklet. Slik kan overbeskyttelse virke motsatt. I stedet for å bli trygge, blir vi svake og sårbare.*»<sup>9</sup> Det vil være synd om vi blir påpasset og beskyttet så mye at vi blir fratatt farer som vi kanskje ville hatt godt av å møte. Barn ramler for eksempel ofte og slår seg. Det er en naturlig del av oppveksten. Dette har de nok heller ikke vondt av, snarere tvert imot. Slike erfaringer gjør de små tøffere og i bedre stand til å møte problemer og utfordringer de får senere i livet. Hvis man imidlertid aldri møter motstand på sin vandring langs livets landevei, blir man sannsynligvis hjelpeløs og hand-

7 Fugelli (2003), Op.cit., s. 24.

8 Ibid., s. 63.

9 Ibid., s. 59.



På vei mot en militær bachelor

lingslammet den dagen det faktisk skjer. I visse deler av livet er det naturligvis flere farer som truer enn andre, i likhet med at det i noen idretter og yrker er flere farer og mer risiko å forholde seg til enn i andre. Vi kan selvfølgelig prøve å minimalisere risiko for uhell, skade og tap. Men en nulltoleranse vil trolig være umulig.

Det er grunn til å tro at samfunnets generelle mangel på toleranse for risiko, og i ytterste konsekvens død, overføres på krigen og våre holdninger til tap av egne soldaters liv. Selvfølgelig ønsker ingen å se mennesker dø i krigshandlinger, men kanskje har Forsvaret selv vært med på å skape disse forventningene om at egne tap ikke skal forekomme når vi opererer internasjonalt. Vi har kanskje en overdreven tro på at teknologien, og alt det den fører med seg av «smarte» våpen, skal gjøre krigen mindre risikofull og blodig. Samtidig er det mye fokus på at våre militære styrker, spesialstyrker eller menige soldater, er så godt trent at de står solid rustet til å gjennomføre gitte oppdrag. I Kosovo gjennomførte NATO-landene 38 000 flytokter. Kun to fly gikk tapt, og ingen soldater falt i kamp.<sup>10</sup> Dette er ganske utrolig i historisk perspektiv. Men det gir også grunn til å tro at dette kan gi befolkningen urealistiske ideer om at kriger kan utkjempes nærmest uten tap.

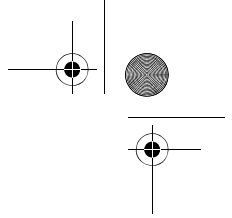
*I Norge har vi i dag en lav toleranse for tap. Jeg vet ikke nøyaktig hva denne utviklingen kommer av, men vår kultur preges av et høyt menneskeverd. Likevel snakker vi lite om risiko med tanke på internasjonale operasjoner, det må jeg innrømme. Det vil jo alltid være en risiko til stede når militære styrker opererer slik som de gjør i dag. Det er derfor vi har hovedfokus på å minimalisere risiko. Norge var heldige i Maymaneb, men vi var heldige fordi vi var dyktige.<sup>11</sup>*

Dette var svaret undertegnede fikk da jeg spurte forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen om toleransen for tap av soldater i internasjonale operasjoner er lavere i dag enn den var før, og eventuelt hvorfor det er blitt slik. Svaret var noenlunde som forventet, men det man kan bite seg merke i, er at det fra politisk hold er et utbredt ønske om å minimalisere risiko, akkurat som i samfunnet ellers. Spørsmålet er om dette påvirker hvor og hvordan vi opererer ute med våre militære styrker. Ser vi bort fra spesialstyrkene, har vi jo aldri påtatt oss de farligste oppdragene.

<sup>10</sup> Brekke (2001), Op.cit., s. 26.

<sup>11</sup> Fredag 12.01.06 besøkte forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen Luftkrigsskolen. Tid ble satt av for spørsmål fra kadettene.





Episoden i Maymaneh ble nevnt. At flaks hører sammen med dyktighet er imidlertid noe man kan diskutere. Selvfølgelig er det en fordel å være godt trent, men kanskje har vi bare hatt ren og skjær flaks, og ikke noe mer?

*Det finnes en endeløs rekke tilsvarende fortellinger ... Alle historiene uttrykker det samme: De forteller om Ola Nordmann på fremmed jord, i en blanding av naivisme og oppriktig godmodighet, forfulgt av flaks og tilfeldigheter.<sup>12</sup>*

Naive som vi mennesker ofte er, tenker vi kanskje at «det hender ikke meg». Utrolig nok har folk flest en tendens til å tro at deres egen risiko for at noe skal skje er under gjennomsnittet. Denne tendensen til systematisk overvurdering av sannsynligheten for at fordelaktige hendelser skal inntreffe i ens eget liv, og undervurdering av muligheten for at negative forhold skal inntreffe, sett i forhold til personer eller grupper det er naturlig å sammenlikne seg med, kalles på fagspråket *urealistisk optimisme*.<sup>13</sup> Kanskje er det denne optimisme-«feilen» som gjør at vi nordmenn tror at vi ikke kommer til å få tap i internasjonale militære operasjoner, og derfor ikke tolererer at dette kan skje. Tror vi at våre militære styrker har så få tap utenlands simpelthen fordi vi er så mye flinkere og bedre trent enn alle andre, inkludert andre som til og med har mer erfaring enn oss selv?

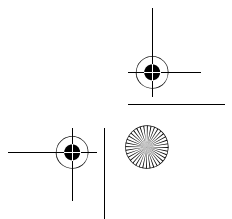
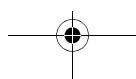
En slik påstand vil i så tilfelle underbygge min hypotese om at det er en tendens til fornektelse av risiko og tap i vårt samfunn, spesielt i forbindelse med internasjonale militære operasjoner. På den annen side hadde det sannsynligvis blitt svært problematisk dersom alle hadde vært pessimister også. Derfor hadde kanskje en realistisk middelvei vært det optimale, men kanskje ikke mulig.

#### Foreløpig oppsummering

Vår hverdag er nærmest risikofri, og samfunnet er generelt svært opptatt av å minimalisere all form for fare. Det er følgelig grunn til å anta at dette også påvirker Forsvaret og dets måte å arbeide på. Kanskje har befolkningen i tillegg urealistiske ideer om hvordan kriger skal utkjempes, siden vi har blitt vant til at få egne liv går tapt. Politisk er det i tillegg uttalt, fra høyeste hold, at vi i Norge gjør alt vi kan for å minimalisere risiko. Dette kan skape en høy forventning om minimale tap i befolkningen, som så kan føre til en tilsvarende lav toleranse for

12 Nore, Aslak (2006): «Gud er Norsk», *Samtiden*, 04/2006, s. 108.

13 Weinstein, N.D. (1984): «Why it won't happen to me: Perception of risk factors and susceptibility», *Health Psychology*, 1984, 3 (5), s. 432.





På vei mot en militær bachelor

tap. Dette, blandet med en god porsjon naivitet, gjør at vi kanskje ikke er realistiske siden tap av egne soldaters liv i krig kan og vil forekomme.

## Nasjonal sikkerhet og internasjonale bidrags legitimitet

«I dag, og i de nærmeste år, kan vi ikke se noen tradisjonell militær trussel mot vårt land. Den kalde krigen er over, og Sovjetunionen er oppløst.»<sup>14</sup> Sitatet er hentet fra artikkelen «Det nye trusselbildet» på *Forsvarsnett*, og er en delutredning skrevet i forbindelse med Forsvarssjefens Militærfaglige Utredning i 2003 (FSJ MFU 03).<sup>15</sup> Norge har i dag ingen definert fiende, og vårt lands forsvar har tradisjonelt sett nettopp hatt som oppgave å møte en eventuell trussel mot norsk territorium. Det er dette folk også i dag forbinder med Forsvaret, og det er dette folk primært ønsker at vårt forsvar skal være til for. Dette kommer frem i en meningsmåling gjort av *Folk og Forsvar* i 2006. Hele 91 % av Norges befolkning mener vi bør ha et forsvar, og 53 % mener at vi trenger et forsvar for ikke å være hjelpeløse i tilfelle et angrep på Norge.<sup>16</sup>

Forsvaret av eget territorium er altså det folk mener er viktigst. Tap som ikke skjer på norsk jord under tradisjonell beskyttelse av konge, folk og fedreland kan derfor virke perifere i folks bevissthet, og av den grunn bli oppfattet som unødvendige. Mye kan tyde på at opinionens lojalitet og oppslutning om bruk av militærmakt avhenger av hvor nødvendig denne maktbruken faktisk synes å være. Dersom en operasjon fremstår som irrelevant og uviktig, og ikke synes å angå en selv direkte, vil det norske folk neppe godta at liv går tapt. Det kan derfor være lettere å rettfærdiggjøre tap i krig hjemme hvor nasjonens suverenitet står på spill, enn tap i krig langt utenfor egne landegrenser hvor man egentlig ikke ser særlige resultater av kamphandlingene.

Militært og politisk er det altså uttalt at Norge ikke lenger har noen definert fiende. På *Forsvarsnett* kan man videre lese at «(d)ette kan få enkelte til å tro at Norge i dag ikke lenger er utsatt for noen ytre trussel og risiko, og at landet derfor ikke trenger et troverdig og godt forsvar. Slik er det ikke. Tvert imot har utviklingen ført til et bredt spekter av nye typer trusler.»<sup>17</sup> Folkets

14 Lastet ned den 13.01.07, fra: <http://www.mil.no/fst/mfu/start/delut/trussel/>

15 Forsvarssjefens militærfaglige utredning til Stortinget, som et ledd i prosessen mot en langtidsplan for Forsvaret.

16 Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger\\_/7009/forsvar06.pdf](http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger_/7009/forsvar06.pdf).

17 Lastet ned den 13.01.07, fra: <http://www.mil.no/fst/mfu/start/delut/trussel/>



oppfatning ser imidlertid ut til å være en annen. I *Folk og Forsvars* meningsmåling er ikke internasjonale operasjoner engang nevnt som et eget punkt i spørsmålet om hvorfor vi trenger et forsvar. Det kommer imidlertid indirekte frem ved at noen mener vi trenger et forsvar til for eksempel beroligelse, for å sette seg i respekt utad, til fredsbevaring og på grunn av dagens ustabile verdenssituasjon. Som tidligere nevnt mente altså over halvparten at territorialforsvaret var det viktigste.<sup>18</sup>

Paradoksalt nok deltar norske styrker i flere og farligere konflikter i dag enn tidlig på 1990-tallet. Denne utviklingen ser også ut til å fortsette, og en grunn kan være at man tidligere ikke oppfattet interne problemer og konflikter som trusler mot fred, mens dette etter den kalde krigens slutt har endret seg radikalt.<sup>19</sup> Kanskje av den grunn har operasjoner vi har deltatt i, vært både med og uten mandat fra FN. Ikke-intervensjons-prinsippet har i de siste årene måttet vike for krav om menneskerettigheter og demokrati.<sup>20</sup>

Likevel er det en allmenn forventning om at færre menneskeliv skal gå tapt i krig, og det ser ut til å være en motsetning mellom ønsket om engasjement og aksepten for eventuelle tap. At militære operasjoner, som for eksempel luftkampanjen mot Serbia under Kosovo-krigen, manglet FN-mandat, og at norske styrker likevel deltar, kan skape en misnøye blant folk, både blant sivile, militære eller politikere. Likevel har meningsmålinger gjennomført av *Aftenposten* i forbindelse med Kosovo-krigen vist at nordmenn hadde en sterk lojalitet til alliansen på tross av usikkerhet angående operasjonens legitimitet.<sup>21</sup>

FN er fortsatt den instansen som således gir den legitime forankringen for en operasjon, og støtte fra FN gir trolig også økt støtte i befolkningen. Dersom Norge hadde lidd store tap i konflikter uten mandat fra FN, kan det tenkes at dette hadde vært et større problem enn hvis intervensjonen hadde hatt et mandat i ryggen.

18 Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger\\_/7009/forsvar06.pdf](http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger_/7009/forsvar06.pdf).

19 Brekke (2001), Op.cit., s. 28.

20 FN-paktens kapittel 7 omhandler hvilke tvangstiltak FNs sikkerhetsråd kan vedta å bruke når fred og sikkerhet er truet i verden. Blant annet inneholder den artikkel 42, som gir Sikkerhetsrådet myndighet til å vedta bruk av militær makt.

21 Brekke (2001), Op.cit., s. 28.



På vei mot en militær bachelor

Foreløpig oppsummering

Norge har i dag ingen definert fiende, og deltakelse i militære operasjoner utenlands anses ikke av befolkningen å være Forsvarets primære oppgave.<sup>22</sup> I tillegg er det ikke alltid vi har belegg fra FNs Sikkerhetsråd for å intervenere i alle situasjoner. Det kan også synes som om norske styrker i internasjonal tjeneste i noen situasjoner har vært heldige, og man kan av den grunn spørre seg om holdningene i den norske befolkning egentlig samsvarer med den nåværende forsvarssjef Sverre Diesens meninger. I en kronikk i *Dagbladet* skriver for eksempel Diesen følgende: «Vi vet at militær innsats alltid er ensbetydende med risiko for tap av liv, hva enten innsatsen skjer ute eller hjemme. I sum betyr dette at dersom vi først mener at det finnes ting som er verd å forsvare med militære midler, så er ikke tap vi lider ute mer meningsløse enn dem vi tidligere har vært villige til å ta hjemme.»<sup>23</sup>

Dersom det hadde vært enighet i befolkningen angående dette temaet i utgangspunktet, ville ikke forsvarssjefen hatt behov for å påpeke dette overfor offentligheten. Det er derfor grunn til å tro at vårt lands befolkning har en lav toleranse for tap, og at dette er et utsagn skal forberede befolkningen på at dette vil komme til å skje i fremtiden.

## Medias påvirkningskraft

Massemedier gjør det mulig å spre et budskap til mange mennesker over et stort område på kort tid. Massemedier gjør at globaliseringen øker. Etter angrepet på *World Trade Center* i New York 11. september 2001 har vi erfart at et angrep kan komme helt uventet. Vi ser i tillegg at hendelser som dette spres seg raskt og opptar enhver nyhetskanal på TV og radio, samt at informasjon etter hvert blir tilgjengelig på Internett og i aviser. Hvordan media presenterer sine nyheter kan imidlertid farge vår oppfatning av en hendelse, uansett hvilken, og det vil bidra til å påvirke våre holdninger til et gitt tema.

Etter den kalde krigens slutt ser vi i tillegg en merkbar økning i mediedekningen under militære operasjoner – såkalte «mediekriger». Både Golfkrigen

22 Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger\\_/7009/forsvar06.pdf](http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger_/7009/forsvar06.pdf).

23 Lastet ned den 09.01.07, fra: <http://www.mil.no/fst/forsvarssjefen/start/foredrag/article.jhtml?articleID=125787>.



(1991) og Irak-krigen (2003–) er begge eksempler på epokegjørende mediekri-ger, hver på sin måte. Mediedekningen av Golfkrigen i 1991 var CNNs store gjennombrudd, og media ble av begge parter brukt både som propaganda og som informasjonskilde. I 1991 etablerte imidlertid den amerikanske militære ledelsen et strengt sensursystem, og få journalister fikk se krigshandlinger med egne øyne. Samtidig ble mediene foret med Forsvarets egne opptak av vellyk-kede og presise bombetokter.

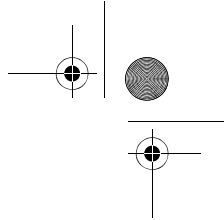
Etter krigen viste det seg derimot at det bare var noen få prosent av bombene som var «smarte».<sup>24</sup> Slik kan mediene utnyttes til å presentere et selektivt og skjevt bilde av en konflikt. Dette kan muligens føre til en høyere oppslutning om krigen enn tilfellet ville vært dersom flere og mer objektive sider av saken hadde blitt presentert. Oppslutningen om krigen kan imidlertid bli tilsvarende lav dersom befolkningen finner ut at de ikke har fått sannheten presentert av media. Senderens vinkling av en konflikt blir derfor meget viktig med tanke på hvordan mottakeren tolker denne og gjør seg opp en mening om den.

Medienes tilstedeværelse under Irak-krigen (2003–) ble imidlertid radikalt endret i forhold til Golfkrigen. Irak-felttoget ble fulgt av hundrevis av journa-liste som reiste sammen med de amerikanske og britiske styrkene, såkalte «embedded reporters». Begrensningene som gjelder for rapportering fra kriger, for å forhindre at styrkenes posisjon eller fremtidige planer røpes, gjelder også under denne fortsatt pågående krigen, men det er i liten grad sensur.<sup>25</sup> Kanskje ønsket man at en slik ny åpenhet ville øke oppslutningen om krigen. Det er i alle fall grunn til å tro at publikum vil anse informasjon fra jour-nalister som mer troverdig enn hvis den hadde kommet fra Forsvaret selv. I tillegg finnes det kanskje et håp om at journalister som er til stede og rapporte-rer fra fronten, identifiserer seg med soldatene, som jo sørger for deres sikker-het, og at de av den grunn er positive til kamphandlingene og formidler dette gjennom nyhetsinnslag i media til tross for høye tapstall og stillstand i konflik-ten.

En negativ konsekvens kan imidlertid da være at folk, uavhengig av nasjo-nalitet og egen stats deltakelse i konflikten, får se sider av krigen de verken har sett eller forventet å se tidligere, noe som kan være negativt for oppslutningen og for toleransen i forhold til tap av liv i krig. Siden styrker fra den amerikansk-ledede koalisjonen invaderte Irak den 20. mars i 2003, har imidlertid amerika-

24 Lastet ned den 17.01.07, fra: [http://www.forskning.no/Artikler/2003/april/1\\_050\\_418\\_503.89](http://www.forskning.no/Artikler/2003/april/1_050_418_503.89).

25 Ibid.



På vei mot en militær bachelor

nerne mistet over 3000 soldater i Irak,<sup>26</sup> og det kan se ut til at USA er i ferd med å tape krigen. Når det gjelder media, ser visuelle inntrykk fra denne fortsatt pågående krigen ut til å ha virket kontraproduktivt, siden det nå er en synkende aksept for å sende flere soldater til Irak. En større avsky for krig og elendighet kan bli skapt ved at folk opplever å få krigshandlinger, direkte sendt fra kampområdet, rett hjem i stua. Dette kan medføre at man får en opplevelse av at krigen ikke lenger er så fjern og uvirkelig som først antatt. Ett bilde forteller som kjent mer en tusen ord, og i så måte er det trolig derfor verre for folk å se at én soldat dør enn å lese statistikk om 3000 døde totalt i krigen.

Storbritannias tidligere utenriksminister,<sup>27</sup> Jack Straw, har stilt spørsmål ved bruk av media i krig og dets innvirkning på folkets holdninger. «*Hvor lenge kunne 1. verdenskrigs politikere holdt menneskeslakten i skyttergravskrigen i gang, dersom den var blitt dekket fortløpende av nyhetskanaler?*»<sup>28</sup> Denne uttalelsen setter medias rolle i dagens konflikter i et nytt perspektiv, og underbygger min påstand om at media er et sterkt virkemiddel i forhold til å engasjere og påvirke oss mennesker når det gjelder vårt forhold til tap i krig.

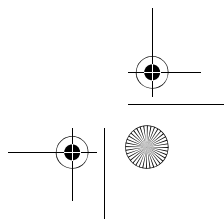
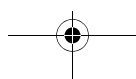
#### Foreløpig oppsummering

Medias rolle i verdenssamfunnet i dag gjør at vi kan sende og motta nyheter verden over på svært kort tid. Dette kan føre til at vi får hendelser tettere inn på oss enn tidligere, siden vi nå har mulighet til å oppfatte disse visuelt. Det er grunn til å tro at dette kan vekke sterke følelser hos folk, og hvordan en sak blir presentert i media, kan til en viss grad bidra til å styre opinionens holdninger. Mediakriger som Golfkrigen og Irak-krigen er eksempler på to forskjellige måter å utnytte medias mulighet til påvirkning i vår tids kriger. Bortsett fra deres ulikheter har de likevel én ting felles, og det er deres evne til å påvirke folks holdninger til tap av menneskeliv. Krigen må vinnes på hjemmebane før den kan vinnes ute, og for å evne dette kan media være et sentralt virkemiddel, selv om det også kan få negative konsekvenser.

26 Lastet ned den 19.01.07, fra: <http://pub.tv2.no/nettavisen/verden/article848251.ece>.

27 Storbritannias innenriksminister fra 1997–2001 og utenriksminister fra 2001–2006.

28 Lastet ned den 19.01.07, fra: <http://www.guardian.co.uk/Iraq/Story/0,,927371,00.html>.





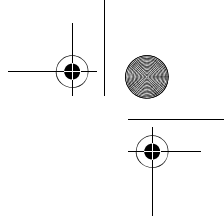
## Avslutning

Jeg har i denne artikkelen diskutert mulige årsaker til nåtidens lave toleranse for egne tap i internasjonale militære operasjoner. Paradoksalt nok synes den nåværende norske aksepten for tap av liv å være omvendt proporsjonal med vårt ønske om å bidra internasjonalt. Helt siden den kalde krigens slutt har Norge lidd svært få tap utenlands, og jeg har drøftet forhold som kan bidra til å forklare denne utviklingen.

Det er grunn til å tro at det finnes en sammenheng mellom forestillingen om det nærmest risikofrie samfunn og den minimale aksepten vi har for at våre militære styrker skal oppleve tap av liv internasjonalt. Dagens samfunn fokuserer på å gjøre hverdagen fri for risiko, ulykker, smerte, lidelse og død, noe som også påvirker Forsvaret og de oppgaver denne institusjonen er satt til å gjøre. I tillegg er det lett å si at vi er godt trente og flinke, fremfor faktisk å innrømme at vi har vært heldige. Hva som er riktig er ikke vesentlig i denne sammenhengen, men at liv faktisk ikke går tapt, er i seg selv av stor betydning, siden mange slike erfaringer fører til at befolkningen kan få et urealistisk bilde av hvordan kriger utkjempes og hvilke konsekvenser de ofte får. Krig vil aldri bli risikofritt, uansett hvilken retning den allmenne samfunnsutviklingen vil ta. Det vil være svært lite gunstig å fornekte at egne liv vil kunne gå tapt under internasjonale operasjoner, siden det sannsynligvis bare er et spørsmål om tid før det skjer.

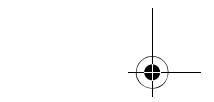
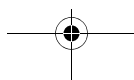
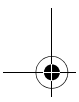
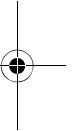
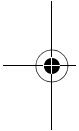
Videre er det grunn til å anta at overgangen fra et territorielt invasjonsforsvar til et internasjonalt rettet innsatsforsvar har ført til at vi i mindre grad aksepterer egne tap. Vi er i Norge vant til at Forsvaret ivaretar den mer tradisjonelle beskyttelsen av konge, folk og fedreland, og når det ikke lenger er noen direkte trussel mot landet, føler vi oss trygge. At skillet mellom nasjonal og internasjonal sikkerhet i større grad enn før er visket ut, er for Norges befolkning ikke en god nok grunn til å delta internasjonalt, fordi et flertall fortsatt mener at vi hovedsakelig trenger et forsvar til å beskytte eget territorium i tilfelle krise og krig. Hvis internasjonale operasjoner da blir sett på som unødvendige, er det heller ikke vanskelig å skjønne hvorfor eventuelle tap også kan bli sett på som unødvendige. Vår befolknings lojalitet til de bidrag som faktisk besluttes gjennomført, uavhengig av om de har et FN-mandat i ryggen eller ikke, kan forklares med at vi er vant til at tap sjelden forekommer.

Media er et virkemiddel som i stor grad forsterker de to andre faktorene. Uten media er det ikke sikkert at de to andre forholdene hadde virket like sterkt på våre holdninger til tap som de faktisk gjør i dag. Etter den kalde krigen har vi opplevd en utvidet bruk av media, også i krig, og vi får i dag et bedre innblikk i hva som skjer i konfliktområdet. Gjennom massemedia kommer imidlertid



På vei mot en militær bachelor

realitetene til syne, og fordi mye informasjon er åpen, får også folket se sider ved krigen de ikke har sett før. I tillegg er det ofte lite sensur av det som sendes – volden vises usminket «live», noe som både kan skape avsky mot krigen i seg selv, samt indirekte føre til motstand pga. faren for tap av liv. Dette er forhold som farger og påvirker folks virkelighetsoppfatning og oppslutningen om en operasjon og vurderingen av dens legitimitet. Første verdenskrig hadde neppe sett likedan ut dersom det hadde vært mulig å ha reportere i skyttergravene og direktesendinger på TV døgnet rundt. Det ville blitt betydelig mer problematisk å vinne krigen på hjemmebane i en slik situasjon.



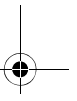
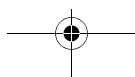
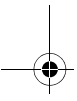
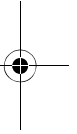
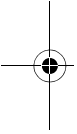
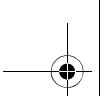


## Litteratur

- Brekke, Torkel (2001): «Nye holdninger til militærmakt», *Norsk Militært Tidsskrift*, 01/2001, s. 26–29.
- Fugelli, Per (2003): *0-Visjonen*. Oslo: Universitetsforlaget, s. 21–76.
- Nore, Aslak (2006): «Gud er Norsk», *Samtiden*, 04/2006, s. 92–108.
- Spørsmål stilt til forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen på Luftkrigsskolen, 12.01.06.
- Weinstein, N.D. (1984): «Why it won't happen to me: Perception of risk factors and susceptibility», *Health Psychology*, 1984, 3 (5), s. 431–456.

### Internett

- ACNielsen (2006): *Rapport Folk og Forsvar*. Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger\\_/7009/forsvar06.pdf](http://www.folkogforsvar.no/Meningsmalinger/Meningsmalinger_/7009/forsvar06.pdf)
- Berggrav, Jørgen (udatert): «MFU-03. Det nye trusselbildet», lastet ned den 13.01.07, fra: <http://www.mil.no/fst/mfu/start/delut/trussel/>
- Det kongelige forsvarsdepartement (2004): *St.prp. 42. Den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005–2008*. Lastet ned den 13.01.07, fra: [http://odin.dep.no/filarkiv/208\\_105/STP0\\_304\\_042-TS.pdf](http://odin.dep.no/filarkiv/208_105/STP0_304_042-TS.pdf) s. 37.
- Diesen, Sverre (2006): «Et globalisert forsvar», lastet ned den 09.01.07, fra: [http://www.mil.no/fst/forsvarssjefen/start/foredrag/article.jhtml?articleID=125\\_787](http://www.mil.no/fst/forsvarssjefen/start/foredrag/article.jhtml?articleID=125_787)
- Guardian Unlimited (2003): «Full text of Jack Straw's speech», lastet ned den 19.01.07, fra: [http://www.guardian.co.uk/Iraq/Story/0,,927\\_371,00.html](http://www.guardian.co.uk/Iraq/Story/0,,927_371,00.html)
- Skoglund, Audhild (2006): «Runder 3000 døde», lastet ned den 19.01.07, fra: [http://pub.tv2.no/nettavisen/verden/article848\\_251.ece](http://pub.tv2.no/nettavisen/verden/article848_251.ece)
- Øvrebø, Olav Anders (2003): «Irak: En global mediekrig, løpende oppdatert», lastet ned den 17.01.07, fra: [http://www.forskning.no/Artikler/2003/april/1\\_050\\_418\\_503.89](http://www.forskning.no/Artikler/2003/april/1_050_418_503.89)





# En studie av luftmaktens betydning for utfallet av Kosovo-krigen

Kristin Rundsveen

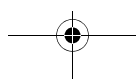
## Innledning

### Utgangspunkt

Luftmaktens betydning i nyere tids operasjoner er et omdiskutert tema. I 1910 sa den italienske general og luftmaktsteoretiker Giulio Douhet at «*the skies are about to become a battlefield as important as the land or the sea*». <sup>1</sup> Det kan synes som om Douhet fikk rett i sin påstand, ettersom luftmakt synes å ha vært dominerende i nyere konflikter som Irak (1991), Bosnia (1995) og Kosovo (1999). Men er det mulig å vinne en krig kun ved bruk av luftmakt? Skal vi tro den britiske militærhistorikeren John Keegan er det det. Den 6. juni 1999, fire dager før Operation *Allied Force* (OAF) offisielt var over, og tre dager etter at Milošević og parlamentet i Den føderale republikken Jugoslavia (FRY) valgte å godta fredsavtalen som medførte innsetting av internasjonale fredstyrker i Kosovo, uttalte han følgende:

*There are certain dates in the history of warfare that mark real turning points. November 20, 1917 is one, when at Cambrai the tank showed that the traditional dominance of infantry, cavalry and artillery on the battlefield had been overturned. November 11, 1940 is another, when the sinking of the Italian fleet at Taranto demonstrated that the aircraft carrier and its aircraft had abolished the age-old supremacy of the battleship. Now there is a new turning point to fix on the calendar: June 3, 1999, when the capitulation of President Milošević proved that a war can be won by air power alone.* <sup>2</sup>

- 
- 1 Meilinger, Phillip (1997): *The paths of Heaven – The evolution of Airpower Theory*. Maxwell AF Base: Air University Press, s. 1.
  - 2 Keegan, John (1999): «Please, Mr. Blair, never take such a risk again», *London Daily Telegraph*, Issue 1472, 6. juni 1999.





På vei mot en militær bachelor

Har så Keegan rett i at Kosovo-konflikten ble vunnet kun ved bruk av luftmakt, eller var det andre faktorer som også spilte inn? En av de mest omdiskuterte beslutningene i Kosovo-konflikten var nettopp avgjørelsen om å bruke utelukkende luftmakt for å løse konflikten. I det følgende vil jeg derfor se nærmere på hvilken effekt bruken av luftmakt hadde for utfallet av Kosovo-konflikten. Med begrepet *Luftmakt* menes «militær bruk av systemer som opererer i eller passerer gjennom luftrommet. Dette inkluderer bakke-til-luft-våpen, bemannede og ubemannede fly, satellitter og romplattformer som er til støtte for militære operasjoner».<sup>3</sup>

## Operation Allied Force

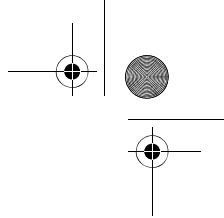
24. mars 1999 begynte NATOs luftkampanje, OAF, mot Den føderale republikken Jugoslavia. Dette var NATO-alliansens første operasjon mot en suveren nasjon, uten mandat fra FNs sikkerhetsråd.<sup>4</sup> NATOs plan var å bruke luftmakt for å tvinge president Milošević til å stoppe kamphandlingene, og finne en forhandlingsløsning på situasjonen i Kosovo.

Det er stor uenighet om hva som egentlig påvirket Milošević' beslutning om å akseptere NATOs vilkår for å få slutt på stridighetene den 3. juni 1999. Jeg vil derfor forsøke å belyse hvilke faktorer som påvirket utfallet av Kosovo-konflikten generelt, samt påpeke betydningen av luftmakt spesielt. De tre faktorene som i litteraturen hyppigst omtales som de mest sentrale er (1) bruk av luftmakt, (2) trussel om bakkeinvasjon og (3) at Russland oppga sin støtte til Serbia. I tillegg er det flere mindre faktorer som også vil bli omtalt nedenfor.

Et sentralt moment som trekkes frem i en rekke kilder når det gjelder å forklare luftmaktens effekt på den politiske ledelse i Serbia, går ut på at det først mot slutten av NATOs luftkampanje ble fokusert på strategiske mål av større betydning for Den føderale republikken Jugoslavia (FRY). Luftkampanjen, OAF, ble opprinnelig delt inn i tre ulike faser, med gradvis eskalerende intensitet. For å sikre politisk kontroll med operasjonen måtte en eskalering av operasjonen til en ny fase først godkjennes i Det nordatlantiske råd (*North Atlantic*

3 Forsvarets Overkommando (2002): *Forsvarets Doktrine for Luftoperasjoner* (1). Oslo: Forsvarets Stabsskole, s. 13.

4 Diane Johnstone skriver at «According to the official version, Kosovo had a problem, and NATO provided a solution. In reality, NATO had a problem and Kosovo provided a solution. NATO's problem was to find a new *raison d'être* in the absence of the 'Soviet threat'.» (Mertus, Julie A. (2001): «Legitimizing the Use of Force in Kosovo», i *Ethnic and International Affairs*, Vol. 15, Nr. 1 (april), s. 137.)



*Council* (NAC)). Hensikten med kampanjens første fase var å ødelegge jugoslaviske luftvern og militære mål av høy viktighet, som kommando, kontroll- og varslingsfasiliteter (*Integrated Air Defence System* (IADS)). Fasens andre del omfattet mål sør for 44. breddegrad og fokuserte på interdiktoperasjoner og FRY enheter på bakken i Kosovo.

Mot slutten av krigen ble de geografiske begrensningene fjernet, og mål i hele FRY kunne nås – også mål i den serbiske hovedstaden Beograd. I denne fasen ble mål av antatt større strategisk verdi tatt ut. Disse omfattet blant annet Milošević' politiske apparat, media, kommunikasjonsutstyr (tv-master og sendere), og såkalte «dual-use targets». <sup>5</sup> Følgelig ble bombingene betydelig mer merkbar for den serbiske sivilbefolkning og dens politiske ledelse i den siste fasen av kampanjen. Enkelte kommentatorer mente at bombingene av «dual-use targets» var en overtredelse av internasjonal lov – spesielt Genève-konvensjonene. NATO argumenterte for at disse fasilitetene var viktige også for FRYs militære evne, og at bombingene derfor var berettiget. <sup>6</sup>

Hovedarkitekten bak den allierte luftkampanjen mot Irak i 1991, John A. Warden, uttalte følgende etter Kosovo-konflikten: <sup>7</sup>

*Operation Allied Force foundered at the outset, conducting serial attacks on Yugoslavian targets that allowed Milošević's regime to readjust and bring power, communications, and other systems back on-line after short black-outs.*

Warden skal dessuten ha påpekt at «the Kosovo air campaign did not conduct parallel attacks as in Desert Storm, and only hit key targets at the end of the war.» <sup>8</sup> Wardens utsagn må forstås på bakgrunn av hans egen teori om *Centres of Gravity* (CoGs). <sup>9</sup> Warden ser på fienden som et system som kan påvirkes ved bruk av luftmakt. Fienden består, ifølge Warden, av fem hovedsystemer, hvorav fiendens politiske og militære lederskap er det mest betydningsfulle når man vil endre en motstanders atferd. <sup>10</sup> Det er nettopp ledelsen som kan gi konsesjon,

5 Mål som ble brukt av både militære og sivile, som bruer, fabrikker, kraftstasjoner, kommunikasjonsfasiliteter etc.

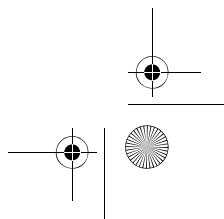
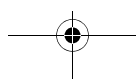
6 Mertus (2001), Op.cit., s. 137.

7 Grossman, Elaine M. (1999b): «Kosovo War Tactics Compensated for Strategy Void, Expert Says», *Current News Early Bird Supplement*, p. A-2, July 1, 1999, s. 58.

8 Ibid.

9 Centre of Gravity (tyngdepunkt) er en vital del av ens egen eller fiendens struktur eller organisasjon, og dersom denne delen blir tatt ut, vil det gjøre organisasjonen handlingsudyktig.

10 Warden, John (1995): «The Enemy As a System», i *Airpower Journal*, (Vår 1995), s. 40–55.





På vei mot en militær bachelor

som kan ta avgjørelser og som kan fortsette eller stanse krigen. Wardens 5-ringsmodell beskriver hans fem hovedsystemer.<sup>11</sup>

RAND-forskeren Stephen Hosmer hevder at NATOs anvendelse av luftmakt antagelig påvirket den politiske viljen hos den serbiske regjeringen i stor grad. Han mener at den langtrukne bombekampanjen først og fremst førte til at Serbias befolkning ble utålmodige og slitne. Deretter, en måned etter at luftangrepene startet, begynte Serbias befolkning å frykte bombeangrepene og bry seg mer om å overleve hverdagen enn å være patriotiske og støttende overfor regjeringen.<sup>12</sup> Hosmer hevder også at Milošević forsto at dersom han avviste NATOs krav for annen gang, ville den allierte bombingene ikke bare fortsette, men også trappes opp. Da ville dessuten målene bli oppgradert, og landets infrastruktur, industri, petroleumsfasiliteter og kraftverk i større grad rammes. En slik reaksjon ville i mye større grad enn tidligere gå ut over den serbiske sivilbefolkningen, og hele regimets overlevelse ville bli truet.

Brookings-forskerne Ivo H. Daalder og Michael E. O'Hanlon argumenterer på samme måte, og hevder at den intensiverte bombingene og dens ødeleggende virkning fikk Milošević til å bekymre seg om de videre følgene av bombekampanjen. Dessuten kan han kanskje også ha blitt påvirket av bombingene av Beograd.<sup>13</sup> Luftmaktsteoretiker Robert A. Pape hevder derimot at den eneste måten å oppnå seier og endre en motstanders atferd på, er ved militær 'coercion'.<sup>14</sup> Pape hevder videre at luftmakt sjelden oppnår politiske mål alene, men fungerer best når den brukes mot fiendens militære styrker. Ved å kombinere egne luft- og bakkestyrker vil effekten bli størst.<sup>15</sup> Pape argumenterer for at bombing av sivile, straff (*punishment*), sjelden tvinger land til å godta ens krav,

---

11 Lederskap, den mest kritiske ringen, er konsentrert om beslutningstaking, kommando og kontroll. «Organic Essentials», den nest viktigste ringen, er konsentrert om fasilitetene eller prosessene en stat trenger for å overleve, som råmaterialer, strømforsyningsfasiliteter etc. Infrastruktur, den tredje viktigste ringen, består av fiendens transportsystem, som toglinjer, bruer, flyplasser og havner. Befolkning er den fjerde ringen, som er veldig vanskelig å treffe direkte, pga. moralske dilemmaer. Militære styrker er den ytterste ringen, den minst kritiske og den mest herdede. Kampanjer som fokuserer på denne ringen, har en tendens til å bli langvarige og blodige.

12 Hosmer, S.T. (2001): *The Conflict Over Kosovo: Why Milošević Decided To Settle When He Did*. Santa Monica, CA: RAND. s. 49–64.

13 Daalder, I.H. og O'Hanlon, M.E. (2000): *Winning Ugly. NATO's War to Save Kosovo*. Washington D.C.: Brookings Institution Press, s. 200–205.

14 «Coercion» betyr ifølge Pape å forsøke å forandre oppførselen til en stat ved å manipulere kostnader og goder.

15 Pape, Robert A. (1997–98): «The Limits of Precision-Guided Air Power», i *Security Studies*, s. 95–97.

men øker snarere samholdet mot den felles fiende, slik 11. september 2001 *samlet* amerikanerne mot terrornettverket som angrep landet.

Pape mener Kosovo passer inn i dette mønsteret, og at det ikke var den omfattende bombekampanjen som tvang Milošević til kapitulasjon, da den kun påførte serberne moderat, tolerabel smerte og gjorde lite skade på det serbiske militæret i Kosovo.<sup>16</sup> Pape mener luftangrep som fokuserer på det operasjonelle nivået i krigen, og *ikke* strategiske angrep, er det mest virkningsfulle.

En annen faktor som ofte trekkes frem for å forklare hvorfor Milošević besluttet å etterkomme NATOs krav, var trusselen om en bakkeinvasjon mot slutten av konflikten. SACEUR<sup>17</sup> under OAF, general Wesley K. Clark, sier at selv om amerikanske militære protesterte, ble Apache angrepshelikoptre og en hær-brigade deployert til Albania. Selv om styrkene ikke ble brukt i kamp, utgjorde de et kraftfullt bilde av en bakketrussel. Clark sier at «*planning and preparations for ground intervention were well under way by the end of the campaign, and I am convinced that this, in particular, pushed Milošević to concede*».<sup>18</sup> Hosmer mener også at trusselen om en bakkeinvasjon var en medvirkende årsak til Milošević' kapitulasjon, spesielt fordi et bakkeangrep ikke nødvendigvis bare begrenset seg til Kosovo, men kunne bevege seg mot Beograd, og derved utfordre Milošević' maktbase og sikkerheten for ham personlig og hans regjering.<sup>19</sup>

I begynnelsen av konflikten var ikke Milošević og hans regjering særlig bekymret for en bakkeinvasjon. De fulgte med i vestlige media, og visste at president Clinton hadde gitt et løfte om ikke å sette inn amerikanske bakkestyrker i Kosovo.<sup>20</sup> 18. mai 1999 endret president Clinton sin beslutning, og sa at ingen mulighet var utelukket lenger. Som tidligere nevnt, mener Pape at luftmakt fungerer best når den i samarbeid med egne bakkestyrker angriper fiendens militære styrker.<sup>21</sup> Kanskje var kombinasjonen av NATOs luftmakt og muligheten for en invasjon *til sammen* det som påvirket Milošević.

Daalder og O'Hanlon mener at et kritisk gjennombrudd i krigen skjedde 25. april 1999, den siste dagen av NATOs toppmøte i Washington. Da ringte

16 Pape, Robert A. (2001): «The Wrong Battle Plan», *The Washington Post*, 19. okt. 2001.

17 Supreme Allied Commander, Europe. NATOs øverstkommanderende i Europa.

18 Clarke, W.K. (2001): *Waging Modern War: Bosnia, Kosovo, and the Future of Combat*. New York: Public Affairs (Perseus), s. 421–438.

19 Hosmer, Op.cit., s. 109–114.

20 I en tale til landet hvor han kunngjorde starten av bombingene 24. mars, sa presidenten: «I do not intend to put our troops in Kosovo to fight a war.» Se Apple Jr., R.W. (1999): «A Domestic Sort with Global Worries», *New York Times*, 25. august 1999, s. A1.

21 Pape, Robert A. (1997–98), Op.cit., s. 95–97.



På vei mot en militær bachelor

den russiske presidenten, Boris Jeltsin, til USAs president, Bill Clinton, for å diskutere hvorvidt NATOs militære operasjon mot Serbia kunne opphøre og en politisk løsning på situasjonen i Kosovo etableres. Jeltsin tilbød seg å sette i gang tiltak for å få slutt på krigen, og utløste en prosess som i stor utstrekning reduserte Russlands støtte til FRY – og derved isolerte Milošević politisk. De mener også at Milošević sannsynligvis hadde regnet med at russerne skulle bli mer involvert i krigen og tilby utstyr, og at de til og med ville etablere et eget område i Kosovo.<sup>22</sup>

Forfatteren Tim Judah argumenterer i lignende baner, og skriver at Milošević hadde regnet med at Russland skulle fortsette å støtte ham, både på grunn av en felles tilhørighet til det slaviske folk og felles religiøs trosretning. Likevel ble Russland mindre og mindre interessert i å støtte opp under Milošević på grunn av egne økonomiske problemer. Russland trengte derfor støtte fra Vesten. Jeltsin trodde en langvarig konflikt i Balkan ville skade Russland økonomisk og diplomatisk, og var ikke villig til å risikere en militær konfrontasjon mot NATO for å opprettholde serbisk kontroll over Kosovo. Russland ønsket derfor å avslutte konflikten.<sup>23</sup>

Hosmer argumenterer også for at avtalen Milošević ble tilbudt i Paris, var mer politisk akseptabel for ham, fordi det i motsetning til tidligere tilbud ikke lenger ble stilt krav om folkeavstemning i Kosovo om provinsens fremtid – en folkeavstemning som ville gitt Kosovo uavhengighet fordi den albanske majoritet i Kosovo ønsket et uavhengig Kosovo – noe som betydde at FRYs territoriale integritet og suverenitet ville forbli intakt.<sup>24</sup> Daalder og O'Hanlon mener derimot at dette er en feiltolkning, fordi de avsluttende vilkårene gjorde NATOs rolle i Kosovo større og mer omfattende enn Milošević antok.<sup>25</sup>

Hosmer sier også at Milošević ikke trodde NATO ville gjennomføre en luftkampanje over så lang tid (78 dager). Hosmer tror Milošević hadde håpet at sivile tap pga. NATOs bombing, sammen med økende allierte tap ville minske den offentlige støtten for et fortsatt NATO- engasjement. NATOs samhold ville med andre ord forvitte på grunn av sivile og egne tap. Det som skjedde i stedet var at hans strategi og etniske rensing i Kosovo styrket de alliertes samhold og troen på operasjonens betydning for den humanitære situasjonen i Kosovo.<sup>26</sup>

22 Daalder, I.H. og O'Hanlon, Op.cit., s. 200–215.

23 Judah, Tim (2000): *Kosovo – War and Revenge*. New Haven and London: York University Press, s. 272–280.

24 Hosmer, Op.cit, s. 115–119.

25 Daalder, I.H. og O'Hanlon, Op.cit., s. 219.

26 Ibid.





## En drøfting av luftmaktens effekt på Kosovo-konflikten

Det er flere oppfatninger av hva som var avgjørende for utfallet av Kosovo-konflikten. Som man kan se av det foregående, mener noen forfattere at det var luftmakten alene som sørget for seier, mens andre mener andre forhold var av større betydning. Det som kanskje var mest karakteristisk for Kosovo-konflikten, var at NATO valgte å bruke luftmakt alene. Det er i den forbindelse relevant å spørre seg hva NATO egentlig ville oppnå ved denne kampanjen. Målet var å stoppe den etniske rensingen, og stabilisere det konfliktfylte området. Det virker som om luftkampanjen ikke var særlig godt planlagt, spesielt med tanke på hva hensikten med NATOs luftkampanje var. Det kan virke lite realistisk å tro at bruk av luftmakt alene skulle kunne hindre etnisk rensing. Kanskje er forklaringen at man av politiske hensyn ikke hadde mulighet til å bruke bakkestyrker, og at luftmakt i denne unike situasjonen var det eneste militære virkemidlet som det var politisk mulig å enes om å benytte.

Hvordan skulle så anvendelsen av luftmakt lykkes med å endre atferden til FRYs politiske ledelse? Skulle den serbiske sivilbefolkningen bli sint på Milošević fordi han hadde brakt nasjonen inn i denne situasjonen, og med det kreve at han godtok NATOs vilkår for å unngå mer lidelse? Eller var kampanjen rettet mot FRYs økonomiske ressurser, slik at den økonomiske kostnad ved å fortsette krigen var så omfattende at den fikk Milošević til å kapitulere? Det virker som om svakheten i OAF, og grunnen til at kampanjen tok så mye lengre tid enn man først trodde, var at man ikke klart nok hadde definert hvilken effekt anvendelsen av luftmakt skulle ha på hvem, samt at det var et fravær av en helhetlig strategi som definerte hvilke mål NATO skulle oppnå.

Selv om ingen forfattere refererer til et militærteoretisk utgangspunkt for OAF, er det rimelig å anta at både militær historie og militærteori generelt har hatt en viss påvirkning både på planleggingen og gjennomføringen av operasjonen. General Naumann er en av de få innen NATOs toppledelse som har uttalt seg om en strategi for OAF, men det er vanskelig å vite om denne strategien ble signalisert før OAF, og i hvilken grad den fikk innflytelse på selve operasjonen. Naumann beskriver NATOs krisehåndtering innen rammeverket tvangsmakt-diplomati, og hevder denne type diplomati kan beskrives på følgende måte:

*... something like closing all exit-doors in the room in which your opponent are sitting. In OAF we needed to (1) close the door in terms of Milošević being able to influence NATO's cohesion. After the Washington Summit, this door was closed. (2) We needed to inflict damage were it really hurt him. Those targets were not in Kosovo, but when we moved to Phase Two Plus, that door was closed.*



På vei mot en militær bachelor

*(3) We needed to stop him from paying the cronies. We toyed with the idea of shutting down the whole banking system electronically, but being unable to protect our own, we chose not to. But by attacking their factories, we managed to close that door. (4) When this seemingly did not work, we started with some sabre-rattling in terms of ground forces. Being our largest «stick», I believe this influenced Milošević. (5) Finally, when Yeltsin saw NATO's signal of resolve after the Washington Summit, he opted to cooperate with NATO – thus the Russian door was closed. Combined, all of Milošević's doors of opportunity were closed, and he decided to end the war.<sup>27</sup>*

I tråd med Papes teori forsøkte NATO i første fase av OAF å bruke en nektingsstrategi (*denial*) idet de angrep militære styrker i Kosovo og forsøkte å nekte serbiske styrker kontroll i området. Mangelen på bruk av egne bakkestyrker gjorde at nekting fungerte dårlig i første fase av OAF, og mangelen på press og støtte fra bakkestyrker bidro til at denne delen av luftkampanjen ikke gav konflikten det utfall man håpet på.

Mens NATOs innledende angrep fokuserte på militære styrker, som er den ytre og minst viktige i Wardens 5-rings modell, kan det virke som om fase to var en slags mellomfase hvor man utførte flere typer angrep. I kampanjens siste fase utførte NATO flere angrep i overensstemmelse med de indre ringene i Wardens 5-rings modell, som fokuserer på motstanderens lederskap. Det kan synes som om denne endringen i målvalg gradvis endret utfallet av konflikten. Warden selv uttalte om Kosovo-konflikten at det kun var i løpet av de siste dagene i kampanjen strategisk viktige mål ble bombet,<sup>28</sup> for øvrig en uttalelse i klar overensstemmelse med hans egen teori. Warden uttalte 1. juli 1999 at til tross for mangelen på en klar strategi i Kosovo-krigen hadde USA og deres allierte klart å seire over Jugoslavia ved å bruke ekstraordinære taktikker. Warden sier at effekten av luftmakt kompenserte for alvorlige svakheter i NATOs strategiske tilnærming, og at den gjorde det uten allierte tap. Han mener at avslutningen på luftkampanjen kompenserte for den svake starten av luftkampanjen.<sup>29</sup>

Luftkommandøren under Kosovo-krigen, generaløyntnant Michael C. Short (Combined Force Air Component Commander (CFACC)), var uenig i NATOs målvalg i kampanjens innledende faser. Det kan synes som om Short var påvirket av Wardens tanker om hvordan luftmakt burde anvendes, noe spe-

27 Henriksen, Dag (2005): *Operation Allied Force: A Product of Military Theory or Political Pragmatism?* Glasgow: University of Glasgow, s. 221.

28 Grossman, (1999b), Op.cit., s. 1.

29 Ibid.



sielt hans kritikk mot NATO i etterkant av krigen indikerer. Short kritiserte de to hovedaspektene av NATOs krigføring, henholdsvis den politiske målutvelgelsesprosessen og NATOs fokus på å angripe serbiske militære styrker i Kosovo. Short forteller at en av hans kolleger kalte kampanjen for «*tilfeldig bombing av militære mål*», og selv refererte han til den begrensede bombekampanjen som «*tank plinking*». Short mente at man i stedet burde fokusert på å ta ut lederskapet, i tråd med Wardens 5-ringsteori.<sup>30</sup> For å si det med Lt. Gen. Shorts egne ord: «...*you take the fight to the enemy. You go after the head of the snake, put a dagger in the heart of the adversary, and you bring to bear all the force that you have at your command.*»<sup>31</sup> Short mente at dersom NATO hadde brukt hele den styrkende rådet over og hadde brukt alle tilgjengelige midler allerede første kvelden, ville serberne antagelig ha kapitulert allerede etter noen få dager.

En kan argumentere for at *dersom* et strategisk angrep i tråd med Wardens teori og Shorts meninger hadde blitt gjennomført den første natten av OAF, så ville Milošević ha kapitulert på et mye tidligere tidspunkt. Imidlertid er det lite sannsynlig at en slik fremgangsmåte ville vært politisk mulig i denne konflikten, og et slikt angrep kunne bidratt til å bryte NATOs samhold og derved stanset operasjonen.

Et aspekt ved Kosovo-konflikten som gjorde det folkerettslig vanskelig å bruke militær makt, var at det i utgangspunktet var stor uenighet hvorvidt NATO hadde grunnlag for å intervensere. OAF var NATOs andre fredsopprettede operasjon på Balkan på bare fire år, og grunnlaget ble hevdet å være en humanitær intervensjon.<sup>32</sup> Bombekampanjen fikk kritikk verden over på grunn av manglende autorisasjon fra FNs sikkerhetsråd, og også internt i NATO var enkelte uenige i måten krigføringen ble utført på. Dette reduserte det politiske handlingsrommet, som igjen begrenset hvilke mål en oppfattet som legitime.

Det kan se ut som om luftkampanjen i stor grad bidro til å påvirke den serbiske regjeringen til å kapitulere. Den synes også som om den siste fasen av krigen var den mest virkningsfulle, fordi den påvirket sivilbefolkningen i størst grad. Det var i denne fasen at bombingene virkelig rammet det sivile samfunn, og folket begynte å legge press på Milošević og hans regjering. Samtidig hadde Milošević fått advarsler om at dersom han ikke aksepterte NATOs krav, ville

30 Intervju med Lt. Gen. Michael C. Short i *Frontline*. Lastet ned 15. januar 2007, fra; <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/kosovo/interviews/short.html>

31 Ibid.

32 Uttrykket kom i bruk i løpet OAF, og ble brukt både for å understreke NATOs mål, å beskytte kosovoalbanere, og på en ironisk eller negativ måte av motstanderne av kampanjen.



På vei mot en militær bachelor

bombingen øke i kraft, noe som med stor sannsynlighet ville gitt alvorlige skader med langvarige virkninger både på infrastruktur og ikke minst landets økonomi.

En annen årsak som antagelig spilte en stor rolle for utfallet av konflikten, var trusselen om bakkestyrker. At president Clinton gikk ut i media og lovet at ingen amerikanske bakkestyrker ville bli satt inn for å kjempe i denne krigen, kan ha redusert effekten av luftkampanjen. Ved å vise offentlig motvilje mot å sende inn bakkestyrker for å løse konflikten, kan det ha bidratt til å oppmuntre Milošević til å holde ut lenger, i håp om en kollaps i NATOs felles vilje til å fortsette kampanjen. Da president Clinton mot slutten av kampanjen uttalte at han var villig til å gjøre hva som trengtes for å løse denne konflikten, skjønte Milošević at en bakkeinvasjon antagelig var neste steg for NATO.

General Wesley K. Clark hadde et annet syn på bruk luftmakt enn Short, og var overbevist om at planleggingen og forberedelsene til en bakkeinvasjon var en avgjørende grunn til at Milošević aksepterte en internasjonal tilstedeværelse i Kosovo.<sup>33</sup> Pape støtter utsagnene om at trussel om bakkestyrker var avgjørende for utfallet av Kosovo-krigen. Ifølge Pape var det trusselen om en bakkeinvasjon som gjorde utslaget. Å utvide veiene i Albania, og deployere over 35 000 soldater til Kosovos grenser mener han antydte en alvorlig trussel som ingen serbisk leder kunne overse.<sup>34</sup>

Det kan virke som om en av grunnene til at Milošević holdt ut under den første fasen av konflikten var at han hadde regnet med Russlands støtte mot NATO, og håpet på militær materiell bistand fra Russland. Som Daalder og O'Hanlon hevder, kan det virke som om Milošević trodde at russerne skulle bli mer involverte i krigen. Så lenge Milošević trodde Russland var på hans side, hadde han i det minste én mektig alliert på den internasjonale arena. Presset økte merkbart på Milošević i det øyeblikk han mistet Russlands støtte. Da sto han politisk alene, og visste med stor sannsynlighet at dersom NATO var villige til bruke den militærmakt som trengtes, så var det kun et tidsspørsmål før han måtte kapitulere.

Kanskje finner man ikke svaret på hvilken effekt luftmakt hadde på denne konflikten kun ved å lese vestlige kilder. Man må også se kampanjen fra Milošević' ståsted. Kosovo var viktig for serberne av historiske grunner,<sup>35</sup> og

---

<sup>33</sup> Clarke (2001), Op.cit., s. 429.

<sup>34</sup> Pape (2001), Op.cit.

<sup>35</sup> Kosovo er kjent for å være «vuggen» for Serbias identitet, og et viktig tilknytningspunkt med bånd tilbake til Serbias storhetstid. I tillegg ligger flere gamle serbisk-ortodokse kirker der, samt den berømte Kosovo-sletten, hvor tyrkerne beseiret serberne i 1389.



det ble derfor politisk viktig for Milošević å kjempe for at Kosovo skulle forbli en serbisk provins. Ifølge Hosmer var grunnen til at han valgte ikke å signere avtalen under Rambouillet-forhandlingene at avtaleutkastet ville ende serbisk hegemoni i Kosovo og innskrenke tilstedeværelsen av serbiske militære og politi.<sup>36</sup>

Det kan virke som om Milošević undervurderte NATOs vilje til å gjennomføre luftkampanjen, og derfor ikke var særlig redd for en eventuell militær reaksjon. Hosmer mener at Milošević håpet at sivile tap pga. NATOs bombing, samt økende allierte tap, ville minske den offentlige støtten for et fortsatt NATO-engasjement.<sup>37</sup> Sett opp i lys av at Milošević' politikk om etnisk rensing i tillegg førte til en styrkning av de alliertes samhold, kan det virke som om dette var en medvirkende årsak til at Milošević kapitulerte. En konsekvens av at Milošević ikke bare fortsatte, men også økte omfanget av den etnisk rensingen, var at NATOs operasjon fikk økt legitimitet – og derved økt politisk handlingsrom for å intensivere kampanjen.

Milošević hadde gode etterretningskilder, og hadde god kunnskap om de interne prosessene i NATO. Derfor hadde han grunn til å tro at en eventuell luftkampanje ikke ville vare særlig lenge. Milošević handlinger indikerer at han mente NATO manglet troverdighet, og derfor ikke regnet med at NATO ville fullføre oppdraget. Hosmer mener at Milošević dessuten også trodde at bombingene ville føre til større sivile tap, og at *det* sammen med allierte tap ville føre til at NATO ikke klarte å holde sammen. I dette aspektet spiller også media en rolle, fordi vestlige medier ga Milošević enkel tilgang til diskusjonene og protestene mot OAF. Det som kanskje forsterket Milošević' tro på at NATO ikke ville klare å stå sammen, var at operasjonen, som tidligere nevnt, manglet autorisasjon fra FNs sikkerhetsråd. Dette reduserte velgernes støtte i flere NATO-land, noe som også ble slått stort opp i vestlige medier.

Som nevnt ovenfor var det mye som tydet på at Milošević hadde regnet med støtte fra Russland. Milošević visste at Serbia hadde sympati hos russerne på grunn av folkefellesskap og felles religion. Det kan tenkes at Milošević hadde håpet at Russland ville bli såpass engasjert i konflikten at de ville støtte opp mer aktivt, ved å gi forsyninger og våpen. Russland hadde også vetorett i FNs sikkerhetsråd, noe som kunne hindre den FN-resolusjonen mange NATO-land ønsket for å legitimere maktbruken. Når Russland mot slutten av konflikten ikke lenger var villig til å støtte Milošević, ble derfor Serbia stående merkbart alene.

---

36 Hosmer (2001), Op.cit., s. xiii.

37 Hosmer (2001), Op.cit., s. 7–22.

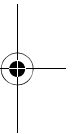
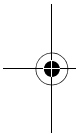


På vei mot en militær bachelor

Selv om media ikke var en faktor som virket *direkte* inn på resultatet av konflikten, spilte media likevel en viktig rolle. Det virker sannsynlig at den offentlige diskusjonen både om konfliktens legitimitet og om NATOs maktbruk kan ha påvirket både NATO-ledelsen og Milošević. Eksempelvis kan kritikken mot NATO ha ført til at Milošević ble sikrere på at NATO ikke hadde vilje til en langvarig operasjon. På den annen side kan det se ut som om Milošević selv undervurderte medias effekt, ettersom han valgte å intensivere den etniske rensingen tidlig i OAF.

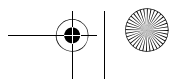
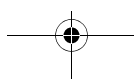
Til tross for at NATOs bombing tok sivile liv, fikk ikke dette den destruerende effekten på NATO som Milošević hadde håpet. NATO fikk kritikk for sine handlinger, men den intensiverte etniske rensingen førte til at NATO fikk økt legitimitet og politisk støtte for operasjonen. At NATO i tillegg unngikk egne tap, bidro til at NATOs samhold forble sterkt gjennom hele operasjonen.

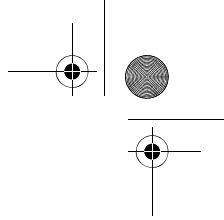
Det synes som om det var flere større og mindre faktorer som samlet sett påvirket utfallet av Kosovo-konflikten. Det var først mot slutten av kampanjen at flere av faktorene slo inn, og alle faktorene har vært nevnt som forklaring på at Milošević kapitulerte. Det er nærliggende å tro at faktorene også kan ha påvirket hverandre og vært gjensidig forsterkende. Eksempelvis ble luftmakten brukt mot mer strategiske mål mot slutten av kampanjen, samtidig som NATO signaliserte en mulig bakkeinvasjon. Det er mulig at hver av disse faktorene alene ikke ville ha vært nok, men kombinasjonen av faktorene til sammen ga ønsket effekt. Kanskje kan også den massive bruken av luftmakt ha påvirket Russland til å endre standpunkt, fordi de skjønnte at NATO mente alvor og derfor ikke ville risikere å komme i økonomisk, politisk eller militær konflikt med NATO. Slike utilsiktede effekter kan ha vært med på å avgjøre konflikten. Samtidig kan man spørre seg om Milošević ville kapitulert på det tidspunkt han gjorde dersom Russland fremdeles hadde signalisert sin fulle støtte.



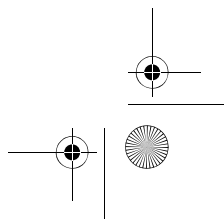
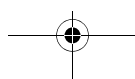
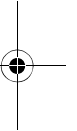
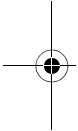
## Konklusjon

Det var en rekke faktorer som i større eller mindre grad påvirket utfallet av Kosovo-konflikten, noe som gjør det til en utfordring å definere akkurat hvilke som var *mest* avgjørende. Det synes likevel klart at bruken av luftmakt i stor grad påvirket utfallet, selv om det også er nærliggende å tro at de to årsakene av de øvrige som veide tyngst for Milošević' kapitulasjon, var at Jugoslavia ble stående uten støtte fra Russland, samtidig som NATO signaliserte vilje til en bakkeinvasjon.





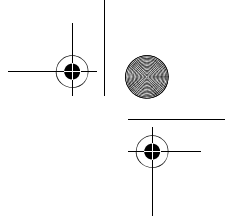
Selv om effekten av NATOs bruk av luftmakt fremstår som sentral, tror jeg man må erkjenne at kombinasjonen av de øvrige faktorene også kan ha påvirket Milošević' beslutning. Denne synergieffekten er kanskje det som viste seg å være mest utslagsgivende for utfallet av konflikten. Å si at luftmakt alene avgjorde utfallet av konflikten, blir derfor feil.



## Litteratur

- Apple Jr., R.W. (1999): «A Domestic Sort with Global Worries», *New York Times*, 25. august 1999, s. A1.
- Christie, Nils (2001): «Bombene over Jugoslavia», kronikk i *Dagbladet*, 24. mars 2001.
- Clarke, W.K. (2001): *Waging Modern War. Bosnia, Kosovo, and the Future of Combat*. New York, Public Affairs (Perseus).
- Clausewitz, C.V. (1982): *On War*. London: Penguin Books.
- Daalder, I.H. og O'Hanlon, M.E. (2000): *Winning Ugly. NATO's War to Save Kosovo*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Elvik, Halvor (2000): «Operasjon «Krig»», *Dagbladet*, kommentar side 2, 2. januar 2000.
- Forsvarets Overkommando (2002): *Forsvarets Doktrine for Luftoperasjoner* (1). Oslo: Forsvarets Stabsskole.
- Grossman, Elaine M. (1999a): «Inside the Pentagon», 1. juli 1999.
- Grossman, Elaine M. (1999b): «Kosovo War Tactics Compensated for Strategy Void, Expert Says», *Current News Early Bird Supplement*, p. A-2, 1. juli 1999, s. 58.
- Gunnerud, Øivind (2004): *Air Power Theories and the Kosovo War*. Trondheim: Luftkrigsskolen.
- Henriksen, Dag (2005): *Operation Allied Force: A Product of Military Theory or Political Pragmatism?* Glasgow: University of Glasgow.
- Henriksen, Dag (2006): «Demokratisk underskudd i NATO», *Norges Forsvar*, oktober 2006.
- Hosmer, S.T. (2001): *The Conflict Over Kosovo: Why Milošević Decided To Settle When He Did*. Santa Monica, CA: RAND, s. 49–64.
- Judah, Tim (2000): *Kosovo – War and Revenge*. New Haven and London: York University Press, s. 272–280.
- Lambeth, Benjamin S. (2001): *NATO's Air War for Kosovo*. New York: Public Affairs, Perseus Books Group.
- Meilinger, Philip (1997): *The paths of Heaven – The evolution of Airpower Theory*, Maxwell AF Base: Air University Press.
- Mertus, Julie A. (2001): «Legitimizing the Use of Force in Kosovo», i *Ethnic and International Affairs*, Vol. 15, Nr. 1 (april), s. 133–152.
- Pape, Robert A. (1996): *Bombing to Win; Air Power and Coercion in War*. New York: Cornell University Press.





- Pape, Robert A. (1997–98): «The Limits of Precision-Guided Air Power», i *Security Studies*, s. 93–114.
- Pape, Robert A. (2001): «The Wrong Battle Plan», i *The Washington Post*, 19. okt. 2001.
- Warden, John (1995): «The Enemy As a System», i *Airpower Journal*, (Vår 1995), s. 40–55.

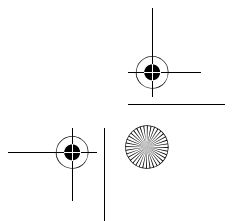
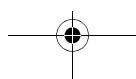
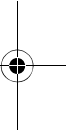
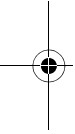
*Hentet fra Internett*

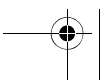
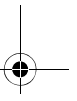
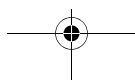
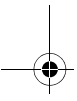
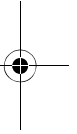
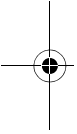
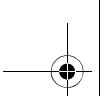
Store Norske Leksikon, lastet ned 10. januar, fra: <http://www.snl.no/>

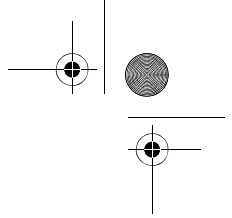
Keegan, John (1999): «Please, Mr. Blair, never take such a risk again», *London Daily Telegraph*, Issue 1472, June 6th 1999, lastet ned 10.01.07, fra: <http://www.telegraph.co.uk/htmlContent.jhtml?html=/archive/1999/06/06/wkee06.html>

Genève-konvensjonen, Protocol I, Part III: *Methods and Means of Warfare Combatant and Prisoners of War*, Section I. *Methods and Means of Warfare*, Art. 35. *Basic rules*. Lastet ned 21.01.2007, fra: <http://www.genevaconventions.org/>

Intervju med Lt. Gen. Michael C. Short i *Frontline*. Lastet ned 15. januar 2007, fra: <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/kosovo/interviews/short.html>







# Kampflydebatten i media høsten 2006

Trond Birger Buhaug Nerberg

## Innledning

«Skal en rød-grønn regjering bruke milliarder på å støtte opp om Bush' eventyrpolitikk eller skal vi bli husket for en gigantsatsing på jernbane?»<sup>1</sup> Utspillet fra SVs samferdselspolitiske talsmann, Hallgeir Langeland, er bare *ett* innlegg i debatten om kjøp av nye kampfly. Langelands innspill inngår i en diskusjon ethvert demokrati må ta: Hvordan bør statens ressurser fordeles slik at hele samfunnets interesser ivaretas på best mulig måte når ressursene er knappe? Et eventuelt kjøp av nye kampfly vil være den største investeringen Forsvaret noen gang har gjort, og det vil naturlig nok være uenighet om hvordan en nasjon disponerer og investerer sine økonomiske midler.

Ifølge en artikkel i *Aftenposten*<sup>2</sup> skal 40 000 000 000 kroner brukes på nye kampfly, og dette omfatter bare flyprisen. Ytterligere beløp vil bli brukt for å holde dem operative i løpet av de årene flyene er i Luftforsvarets tjeneste. Avgjørelsen om Norge skal ha nye kampfly, og i så fall hvilket fly, vil bli tatt i løpet av neste planperiode (2009–2013).<sup>3</sup> I dag står valget mellom tre kandidater: Eurofighter EF-2000 *Typhoon*<sup>4</sup> (Eurofighter), JAS-39 *Gripen* (Gripen) og F-35 *Lightning II Joint Strike Fighter* (JSF). Debatten om hvilket av disse tre flyene Norge skal gå til innkjøp av har økt i offentlige medier, særlig sensommeren og høsten 2006. Mange har uttalt seg og debatten ser ut til å engasjere mange ulike aktører. Men hvem er disse aktørene, og hvilke argumenter bruker de? I det følgende vil jeg se nærmere på hvilke argumenter som blir brukt og hvem som deltar i debatten om kjøp av nye kampfly.

- 1 Sjøli, Hans Petter og Krossli, Jan Inge (2006). «SV-nei til nye jagerfly». *Dagsavisen*, 23. november.
- 2 Dragnes, Kjell (2006). «NYE JAGERFLY. Prisen på F-35 til himmels. Nederlandske tall tyder på at prisen kan bli 70 milliarder». *Aftenposten*, 31. oktober.
- 3 Stortingsproposisjon nr. 42 (2003–2004), om *Den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005–2008*, pkt 5.6.4, side 66. Se også boks 9.1 side 125.
- 4 Europeisk samarbeidsprosjekt hvor Italia, Spania, Tyskland og Storbritannia deltar. Heretter kalt Eurofighter.



På vei mot en militær bachelor

## Avgrensning

Debatten om Norge skal gå til anskaffelse av nye kampfly, har pågått over lengre tid, men det er først de siste seks månedene kampflydebatten er viet stor oppmerksomhet i norske medier – totalt 160 artikler på drøyt 6 måneder.<sup>5</sup> Jeg velger derfor å avgrense analysen til debatten i perioden 01.07.2006 – 12.01.2007.

Kampfly og jagerfly er to ord som blir brukt om hverandre i kampflydebatten spesielt, og internt i Forsvaret mer generelt. Kampflyanalysen fra 1974 bruker begrepet *jagerfly*, men fokuserer i stor grad på flyets luft-til-luft-rolle – hvor *jagerfly* ofte er den termen som benyttes. I dag er flyets oppgave i sterkere grad også knyttet til luft-til-bakke og anti-overflate, og termen *kampfly* benyttes stadig oftere enn *jagerfly*. I denne artikkelen velger jeg derfor å bruke ett begrep: *kampfly*.

Denne artikkelen vil ta for seg kampflydebatten i norske aviser. Som deltakere i debatten definerer jeg følgende alle som har skrevet eller uttalt seg i media om Norges mulige kampflykjøp. På denne bakgrunn blir faktorene i analysen:

- *Hvilke argumenter benyttes?*
- *Hvem deltar i debatten om kjøp av kampfly?*

## Kilder og kildekritikk

Denne artikkelen baserer seg på empiri fra søk i databasen *Atekst*, som er en omfattende norsk database med tekstarkiv for Norges 22 største aviser, tidsskrifter og telegrambyråer. Kildene oppdateres daglig og har mer enn 6 millioner søkbare artikler. Dette skulle gi en bred og god dekning av debatten. Ved bare å søke i *Atekst* vil imidlertid andre medier som ikke fanges opp i mitt søk, kunne unnsnippe oppmerksomheten. Det kan dreie seg om medier som nettavis, tv og radio, hvor meningsbærere har debattert kampflykjøp. Innlegg i kampflydebatten i disse mediene vil normalt ikke fanges opp i denne artikkelen. Da relevante debattinnlegg i disse mediene gjerne blir referert til ved flere

---

<sup>5</sup> I perioden 01.01.05–30.06.06 fikk jeg treff på 703 artikler ved søk på ordene; jagerfly, kampfly og jagerfly. Av disse omhandlet i underkant av 80 selve kampflydebatten i norske medier.

anledninger og i flere medier – også i de kildene *Atekst* baserer seg på – kan en del av disse innleggene likevel ha blitt fanget opp og være en del av kildegrunnlaget for analysen.

Søket i databasen er foretatt på ordene *kampfly*, *jagerfly* og *jagarfly*. Ved å søke på disse ordene har jeg forsøkt å fange opp så mange av innleggene i debatten som mulig. Norske medier er i liten grad konsekvent i bruken av disse ordene, og for å forsikre meg om at søket omfattet et så høyt antall av det totale antall debattinnlegg som mulig, har det vært et poeng å bruke alle ordene.

Søkene er gjort separate. Søkene resulterte i til sammen 832 treff: *Kampfly* gav 304, *jagerfly* 524 og *jagarfly* 4. Etter en gjennomgang av artiklene viste det seg at 160 av artiklene omhandlet kampflydebatten. De resterende 672 artiklene omhandlet i stor grad Israels angrep på Libanon, konflikten på Sri Lanka, salget av norsk F-5 *Freedom Fighter*, Saudi-Arabias kjøp av jagerfly, foruten en rekke andre temaer som ikke har relevans for norsk debatt om kjøp av nye kampfly. Ved å gå igjennom hver enkelt av de 160 artiklene har jeg kunnet operasjonalisere disse under ulike kategorier ut fra de undertemaer som debatteres. Inndelingen i kategorier har gjort det vesentlig mer oversiktlig fordi jeg har kunnet bearbeide og framstille materialet på en tydeligere og ryddigere måte. Operasjonaliseringen er vist i Tabell 1.1.

*Økonomi* er analysens største kategori, og er derfor inndelt i ytterligere tre underkategorier: *pris* per enhet kampfly og kampflyprosjektet samlet, *gjenkjøp* til norsk industri ved et eventuelt kjøp av nye kampfly og *antall* kampfly som eventuelt skal kjøpes.

Deretter kommer kategorien *Sikkerhetspolitikk*, som er inndelt som følger: *Allianse*, som tar for seg fremtidig alliansetilhørighet og samarbeidspartnere. *Teknologi*, som tar for seg den nasjonale kontrollen med utviklingen av ny teknologi. *Generelt*, som omhandler mer generelle sikkerhetspolitiske spørsmål (som ikke kan sorteres under kategoriene *Allianse* eller *Teknologi*).

Artiklene som omhandler kategorien *Operative behov* har vært få, og tematikken har vært knyttet til nettopp kategoriens tittel. Det har derfor ikke vært behov for ytterligere inndeling. Til slutt kommer en kategori jeg har valgt å kalle *Sekkepost*, som tar for seg de artiklene som ikke passer inn i noen av de øvrige kategoriene. Denne samlekategorien er delt inn i tre underkategorier: *Etikk* omfatter de etiske og moralske debattinnleggene ved kjøp av kampfly; *Info* er alle notiser og pressemeldinger som inneholder generelle fakta i forbindelse med kampflydebatten. Innholdet i artiklene er temaer og fakta som står i artikler som etter operasjonaliseringen er plassert i de øvrige kategoriene, og det vil derfor ikke bli gjort rede for dem under empirien eller under drøftingen; *Lite relevans* er artikler som i liten grad debatterer innkjøp av nye kampfly, og



På vei mot en militær bachelor

som derfor anses mindre relevant. Dette er artikler som er innom kampflykjøpet i bisetninger, og hvor tematikken i stor grad er rettet mot andre samfunnsområder. Disse artiklene gjør jeg derfor ikke nærmere rede for.

En annen fordel ved å operasjonalisere artiklene på denne måten er at jeg har kunnet lage en oversikt over hvem som deltar i debatten, og hvilke temaer de ulike debattantene debatterer. Tabell 1.2. viser oversikten skjematisk. De som deltar i debatten er inndelt i følgende kategorier:

*Journalister* er delt inn i to kategorier, *aktive* og *passive*. *Aktive* journalister er de som ytrer egne meninger og synspunkter i debatten, mens de *passive* journalistene er de som kun formidler nyhetene, innleggene og andres synspunkter.

*Politikere* er den tredje kategorien og omfatter så vel utenlandske som norske politikere. Både stortingsrepresentanter og lokalpolitikere befinner seg i denne kategorien.

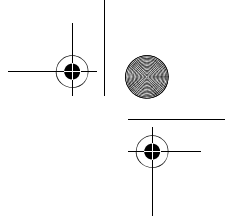
*Offiserer* er delt inn i to kategorier, en for *stadig tjenstgjørende* offiserer og en for *pensjonerte* offiserer. Hensikten med denne kategoriseringen er å se i hvor stor grad de som bør ha høyest operativ kompetanse – de stadig tjenstgjørende – bidrar i debatten.

En egen kategori er opprettet for såkalte *forsvarsanalytikere*. Personer som tidligere har vært offiserer, men som nå jobber med noe annet, som for eksempel Jacob Børresen, er plassert i denne kategorien. Kategorien omfatter norske og utenlandske personer med fagkompetanse som angår kampflydebatten.

*Forsvarsindustri* er også en kategori. Kategorien representerer norske og utenlandske personer som har tilhørighet til forsvarsindustrien.

Siste kategori er *Øvrige*. I denne kategorien har jeg plassert personer som ikke naturlig kommer inn under de andre kategoriene, eksempelvis Ståle Ulriksen, avdelingsleder ved Norsk utenrikspolitisk institutt (NUPI) og Geir Ove Ystmark, direktør i Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL).

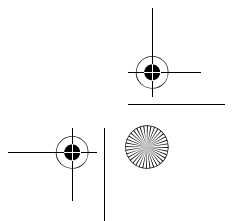
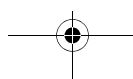
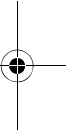
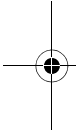
Å kategorisere materialet på denne måten har implisitte positive og negative konsekvenser. Som nevnt, gir kategoriseringen en ryddig og oversiktlig frem-

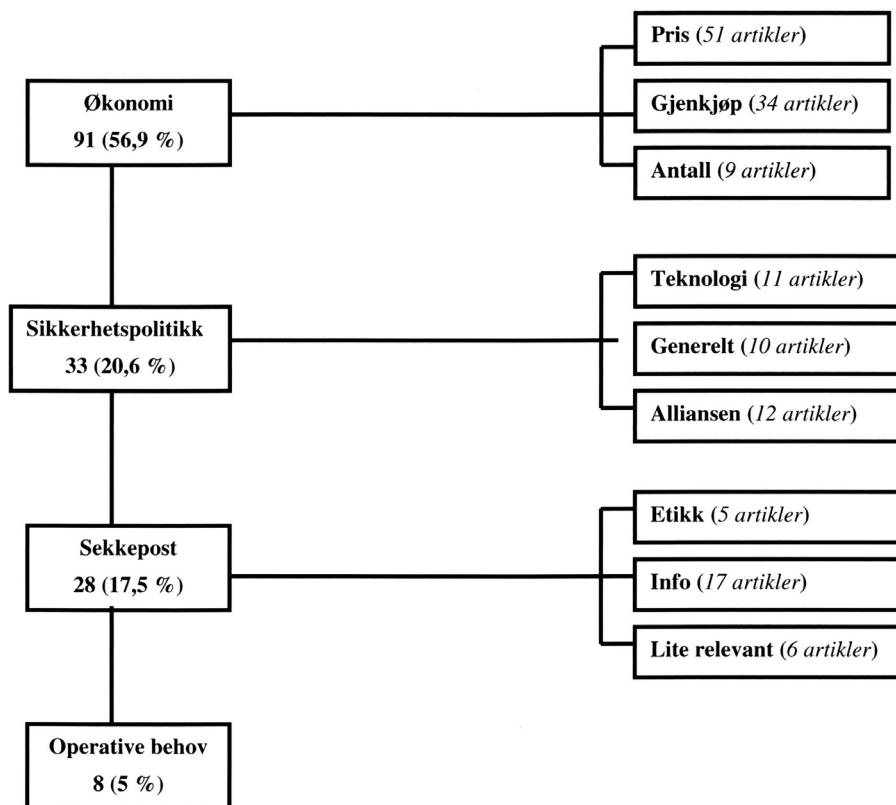


stilling av hva som debatteres og hvem som debatterer, noe som har brakt nyttig informasjon frem i lyset. Dette kan imidlertid ha gått ut over presisjonen, selv om de overordnede linjene metodisk skal være godt ivaretatt. Det har eksempelvis vært en utfordring å skille alle debattinnleggene både i forhold til tema og i forhold til kategori debattant. Rent konkret kan utfordringen eksemplifiseres på følgende måte: Dersom en politiker kommer med et innlegg i kampflydebatten, og får støtte fra en annen politiker, er dette to innlegg. Hvis dette er en sak som kommer frem i *Aftenposten*, men blir referert til i *Dagsavisen*, er det fortsatt bare to innlegg. Dersom artikkelen i *Dagsavisen* refererer til innleggene fra de to politikerne, vil det være et innlegg som blir tilkjent Passive journalister, osv.

## Empirisk grunnlag

Ved å kategorisere de 160 artiklene jeg fant med fokus på mulig innkjøp av nye kampfly, har jeg funnet følgende fordeling innen hoved- og underkategorier:





**Tabell. 1.1** Skjematisk oversikt over 160 artikler i norske aviser, tidsskrifter og telegrambyråer som omhandlet kampfly debatten i perioden 01.07.06–12.01.07.

### Økonomi

Prioritering av statlige midler genererer ofte debatt –også i forhold til mulig innkjøp av nye kampfly. Økonomi har følgelig vært et hovedfokus i kampflydebatten. *Pris* per enhet, og kampflyprosjektet samlet, utgjør, sammen med gjenkjøp til norsk industri og *antall* fly, hovedtrekkene i debatten.

Kampflydebatten har i hovedsak omfattet hvilken av de tre kandidatene vi skal kjøpe, selv om det også har blitt foreslått at Norge skal leie fly fra Sverige.<sup>6</sup> Noen mener at Norge ved *ikke* å kjøpe nye kampfly kan bruke pengene på

<sup>6</sup> (2006). «FD avviser leie av svenske kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 24. august.



andre og mer samfunnsnyttige investeringer, som for eksempel høyhastighetstog.<sup>7</sup> Samtidig som noen vil bruke penger på annet enn nye kampfly, har det vært store oppslag knyttet til pris på de forskjellige kandidatene. Spekulasjonene har det til felles at de alle antyder at kampflykjøpet vil bli dyrere enn planlagt. Det har eksempelvis blitt vist til beregninger fra den nederlandske riksrevisjonen, hvis konklusjoner skulle indikere at JSF vil kunne koste alt fra 40 milliarder og helt opp mot 220 milliarder kroner.<sup>8</sup> Tallene har blitt tilbakevist fra norske myndigheter, som hevder at den nederlandske riksrevisjonens beløp omfatter mer enn bare kjøpet av kampflyene. Pris-debatten har i stor grad vært preget av spekulasjoner og siden verken norske myndigheter eller forsvarsindustrien vil kommentere pris, har media hentet inn prisberegninger gjort av andre land.

Sammenhengen mellom pris og gjenkjøp er stor, noe som har preget debatten. Prisen per fly er én ting, men hvis det ikke samtidig følger med gode gjenkjøpsavtaler for norsk industri, vil en slik kandidat stille dårligere enn kandidater med gode gjenkjøpsavtaler.<sup>9</sup> På dette området har produsentene av Gripen og Eurofighter vært åpne og lovet norsk industri gode gjenkjøpsavtaler. Undertegning av Memorandum of Understanding (MOU)<sup>10</sup> mellom det norske og det amerikanske forsvarsdepartement om kjøp av JSF ble høsten 2006 utsatt fordi produsenten av JSF, Lockheed Martin, ikke kunne komme med lovnader om gjenkjøp til norsk industri.<sup>11</sup>

### Sikkerhetspolitikk

De sikkerhetspolitiske argumentene i kampflydebatten er relativt få, og markant færre enn antall artikler som omhandler økonomiske aspekter ved innkjøp av kampfly. *Allianse*, *teknologi* og *generelt* utgjør underkategoriene i debatten.

På den ene siden er det debattanter som hevder at Norge må kjøpe JSF fordi USA er den eneste troverdige garantist for norsk sikkerhet. Andre argumenterer for at kampflykjøpet kan være en anledning til å bryte opp den norske avhengigheten av USA- og NATO-alliansen. Atter andre krefter ønsker et økt

7 Sjøli, Hans Petter og Krossli, Jan Inge (2006). «SV-nei til nye jagerfly». *Dagsavisen*, 23. november.

8 Grande, Arne (2006). «Kampfly kan bli dyrere». *Dagens Næringsliv*, 16. desember.

9 Dragnes, Kjell (2006). «Norge krever industri-kontrakter». *Aftenposten*, 14. desember.

10 En ny samarbeidsavtale som går på produksjon av flyet JSF.

11 Grande, Arne og Imset, Geir (2006). «Drakamp om JSF-avtale». *Dagens Næringsliv*, 13. desember.



På vei mot en militær bachelor

forsvarssamarbeid med Sverige. Ett fokus i denne debatten har vært de tette båndene mellom det norske forsvarsdepartementet og USA. Debattantene har uttrykt bekymring for at båndene er så tette at de virker diskriminerende på de to andre kandidatene. Denne debatten preges også i stor grad av spekulasjoner fordi ingen fra norske, amerikanske eller svenske myndigheter vil uttale seg om den vekt de legger på allianseforhold som faktor når Norge eventuelt skal kjøpe kampfly.

Hva underkategorien *teknologi* angår, har JSF høstet en del kritikk. Det har kommet frem at produsenten av JSF, Lockheed Martin, ikke vil gi full tilgang til teknologien i flyet.<sup>12</sup> Dette har opprørt mange siden Eurofighter og Gripen lover alle kjøpere av sine fly full teknologitilgang.<sup>13</sup> Nasjonal kontroll er hovedargumentet for de kritikerne som mener JSF ikke bør vurderes så lenge de ikke vil gi kjøperlandene fullt innsyn i teknologien.

### Sekkepost

Artiklene i denne kategorien er i stor grad informasjon som relateres til kampflykjøpet, men som i liten grad debatterer et slikt innkjøp. Artiklene er i hovedsak fakta-opplysninger og informasjon som har kommet frem i andre artikler. Unntaket er de artiklene som omhandler etikk. Det at forsvarsindustrien ikke følger de samme etiske retningslinjene som pensjonsfondet, har blitt brukt som et argument for ikke å kjøpe JSF.<sup>14</sup> Et annet argument er at innkjøp av kampfly koster mye penger, og at det hele tiden må foretas prioriteringer i forhold til andre samfunnsområder som også har behov for tilførsel av kapital. Det finnes derfor de som reagerer på at Norge skal kjøpe det beste kampflyet.

### Operative behov

Operative behov har i liten grad vært fremme i kampflydebatten. Bare 5% av artiklene fokuserer på operative behov i forbindelse med et mulig kjøp av nye kampfly. Likevel finnes det de som har etterlyst et godt argument for at Norge skal ha jagerfly.<sup>15</sup> Noen argumenterer også for at vi ikke trenger nye kampfly.<sup>16</sup> Andre igjen hevder at Norge ikke vil ha et balansert norsk militært forsvar hvis vi ikke har kampfly fordi land- og sjøstridskreftene ikke kan utrette noe av

12 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Superfly med skjult last». *Klassekampen*, 25. oktober.

13 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Får full tilgang». *Klassekampen*, 28. oktober.

14 (2006). «Full retrett om etikk». *Bergens Tidende*, 10. desember.

15 Rønsen, Arild (2006). «Hva skal vi med dem?». *Klassekampen*, 27. oktober.

16 Ibid.



betydning i krig uten at de er dekket av kampfly.<sup>17</sup> Videre argumenteres det med at Norge vil ha problemer med å håndheve norsk suverenitet uten kampfly.<sup>18</sup> Samtidig er det også ut fra operative behov uenighet om hva slags type kampfly Norge bør gå til anskaffelse av.<sup>19</sup>

## Drøfting

Ved å kategorisere 196 debattinnlegg fordelt på de 160 artiklene analysen støtter seg på, har jeg funnet følgende fordeling av debattinnlegg innen de respektive kategoriserte temaene:

	Aktive Journalister	Passive journalister	Politikere	Tjenestegj. Offiserer	Pensjonerte Offiserer	Forsvars-industri	Forsvars-analytikere	Øvrige	Totalt	Totalt prosentvis	Totalt i kategoriene
<b>Pris</b>	10	20	24	1		4	5	1	65	56,6 %	111
<b>Gjenkjøp</b>	5	10	11			7	5	1	39		
<b>Antall</b>	1	3	2	1					7		
<b>Allianse</b>	6		2					4	12	24,5 %	48
<b>Teknologi</b>	3	3	6	1		5	4		22		
<b>Generelt</b>	1		4	2		2	1	4	14		
<b>Etikk</b>		2	3			2			7	14,8 %	29
<b>Info</b>	4	13							17		
<b>Liten relevans</b>	2	3							5		
<b>Operative behov</b>	2			3	1		2		8	4,1 %	8
<b>Antall innlegg totalt</b>	34	54	52	8	1	20	17	10	196		
<b>Totalt prosentvis</b>	17,3	27,6	26,5	4,1	0,5	10,2	8,7	5,1			

*Tabell 1.2. Skjematisk oversikt over de 196 forskjellige debattinnleggene fordelt på de 160 artiklene denne analysen støtter seg på. Oversikten viser det totale antall innlegg*

17 Børresen, Jacob (2006). «Trenger vi jagerfly?». *Klassekampen*, 31. oktober.

18 Ibid.

19 Maaø, Ole Jørgen (2006). «Børresens Lada». *Dagbladet*, 15. november.



På vei mot en militær bachelor

*i debatt-kategoriene og i aktør-kategoriene i norske media i perioden 01.07.06–12.01.07. I tillegg viser den prosentvis fordeling av aktørenes deltakelse i debatten og total prosentvis fordeling av de forskjellige innleggene i debatt-kategoriene.*

Det klart mest debatterte tema i kampflydebatten har vært *økonomi*, og det er *pris* og *gjenkjøp* som dominerer. Temaene debatteres i første rekke av politikere og journalister, som står for nesten 80 % av innleggene (pris og gjenkjøp). Hvorfor er det slik at politikere og journalister er de som har flest innlegg i debatten om pris og gjenkjøp? En årsak kan være at media har mulighet til å påvirke beslutningsprosesser. Media blir en arena for politikere og journalister som ønsker å påvirke og ha innflytelse på en beslutningsprosess de ellers har liten mulighet til å påvirke. Når en nasjon skal foreta store investeringer, som et mulig kampflykjøp krever, er det nærliggende å tro at flere har ulik oppfatning og ønsker å påvirke prosessen i tråd med eget ståsted.

Et eksempel på hva som kan ha bidratt til den store deltakelsen av journalister og politikere i prisdebatten, er norske mediers referanse til den nederlandske riksrevisjonen, som har regnet på hva kjøp av JSF vil koste Nederland. Med bakgrunn i deres beregninger har en i en artikkel i Dagens Næringsliv kommet frem til at et eventuelt norsk kjøp av JSF vil koste anslagsvis 110–220 milliarder kroner.<sup>20</sup> Men det fremgår ikke at deres beregninger utenom kjøp av flyet også omfatter oppdateringer, drift og vedlikehold av hele kampflyflåten over 30 år.<sup>21</sup> Størrelsen på investeringen er av stor politisk, og følgelig, mediemessig betydning, og slike prisdebatter engasjerer derfor politikere og journalister.

En mulig forklaring på hvorfor politikere og journalister står for de fleste innleggene under gjenkjøp, kan muligens finnes i de gjenkjøpsavtalene som fulgte med sist Norge kjøpte kampfly, og som sikret norske bedrifter kontrakter de fortsatt har nytte av.<sup>22</sup> Dette har stor sosial-, regional- og samfunnsøkonomisk betydning, og det er derfor grunn til å anta at politikere og journalister følger denne debatten tett.

Gjenkjøpsavtaler, pris og teknologi preger naturlig nok debattinnleggene fra forsvarsindustrien. Norsk industri har allerede avtaler med produsenten av Eurofighter, og produsenten av Gripen har vært med på å gi norsk industri forhåpninger om en lignende avtale.<sup>23</sup> Spesielt lovnader om gjenkjøpsavtaler på 20

20 Grande, Arne (2006). «Kampfly kan bli dyrere». *Dagens Næringsliv*, 16. desember.

21 (2006). «FD: - Feil om kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 1. november.

22 (2006). «Industrikamp i luften». *Dagens Næringsliv*, 11. oktober.

23 Staveland, Lars Inge (2006). «Jager fly-kontrakt. Saab vil ha norsk-svensk samarbeid på vingene». *Dagbladet*, 14. november.



milliarder kroner, eller et par milliarder mer enn prislappen på kampflyene, har vært et argument for kjøp av Gripen. Disse lovnadene fra den svenske flyprodusenten har blitt brukt i forhandlinger Norge har hatt med Lockheed Martin, og har vært argumentet mot å signere MOU. Men Norge har signalisert at de vil signere MOU, noe som gir grunnlag for å tro at bindende avtaler er inngått. Et annet interessant poeng, er at det ikke har vært et eneste medieoppslag om Eurofighter knyttet til pris per fly eller kostnaden på deres kampflyprosjekt.

Mens pris og gjenkjøp engasjerer så vel politikere og journalister, forsvarsindustri og forsvarsanalytikere, så deltar offiserer i svært liten grad. Kanskje er det mest nærliggende å tro at de ikke ønsker å blande seg inn i en debatt som foregår på siden av deres fagområde.

Antall kampfly er, naturlig nok, nært knyttet til pris på flyet. Likevel er *antall* i liten grad debattert og skiller seg slik sett ut fra undertemaene innen kategorien økonomi. Sammenhengen mellom pris og antall bekreftes imidlertid når statssekretær Espen Barth Eide uttaler til media at Norge har bedt de forskjellige flyprodusentene om pristilbud på henholdsvis 24, 48 og 72 kampfly. Noe som er interessant i denne sammenheng er at ingen skriver om hvor mange kampfly Norge har behov for fra et fagmilitært ståsted. Man synes i langt større grad å være påvirket av økonomiske vurderinger. Kampflyanalysen fra 1974 konkluderer f.eks. med at Norge må ha 72 kampfly for å skape *boldetid* før de allierte kan komme oss til unnsetning. I den periode jeg har tatt for meg, er det ingen som debatterer hvilket *antall* kampfly Norge har behov for. Nærmest en slik kommentar kommer Fremskrittspartiets forsvarspolitiske talsmann, Per Ove Width, som retorisk hevder at å redusere antall kampfly vil frata luftforsvaret dets legitimitet og i stedet omgjøre det til en flyklubb.<sup>24</sup>

Journalister og politikere er også de som er mest aktive i debatten om hvilket antall kampfly som bør kjøpes, selv om innleggene er få. Det lave antall innlegg kan forklares med den nære relasjonen til pris, som ofte debatteres. Også i debatten om antall kampfly deltar overraskende få offiserer, til tross for at denne profesjonen må forventes å ha synspunkter på hvor mange fly det norske forsvaret har behov for. Det er nærliggende å tro at selv om antall kampfly vil ha stor betydning for ivaretagelsen av Forsvarets operative behov, vil prisen likevel være avgjørende for hvor mange kampfly som eventuelt blir kjøpt, og det igjen kan forklare den lave deltakelsen blant offiserene. Det interessante er i så fall at totalkostnaden for et eventuelt kampflykjøp – altså prislappen – også synes å ha aksept hos de fagmilitære. En annen mulighet er at de fag-

---

24 (2006). «Forsvar uten kampfly». *Nordlys*, 2. november.



På vei mot en militær bachelor

militære har andre kanaler å øve innflytelse på enn gjennom media, og at slike institusjonelle faktorer i større grad kan bidra til å forklare den lave deltakelsen.

Sikkerhetspolitikk er det *nest mest* debatterte temaet i kampflydebatten. Kategorien med underkategoriene *allianse*, *teknologi* og *generelt* står for nesten 25 % av innleggene, og igjen er det journalister og politikere som står for de fleste innleggene – selv om flertallet er mindre. Resten av innleggene er jevnt fordelt på de øvrige deltakerne, med unntak av offiserer, som igjen deltar i svært liten grad.

Debatten knyttet til de sikkerhetspolitiske dimensjonene ved et eventuelt kampflykjøp kan oppsummeres i to argumenter, (1) begrenset nasjonal tilgang på teknologi ved et eventuelt kjøp av JSF og (2) valg av fremtidig alliansepartner. Begrenset nasjonal tilgang på teknologi ved et eventuelt kjøp av JSF ble tema da det ble klart at flyprodusenten Lockheed Martin ikke ville gi kjøperlandene tilgang på all teknologi som ligger i JSF, samtidig som Gripen og Eurofighter lover full teknologitilgang til alle kjøperland. De forsvarsindustrielle og næringspolitiske aspektene forklarer forsvarsindustriens, politikernes og journalistenes deltakelse i debatten.

En annen forklaring på at politikerne er godt representert innen kategorien sikkerhetspolitikk, er at temaet er knyttet til nasjonal selvråderett, ved siden av det naturlig nok er et viktig politisk tema i seg selv. Dersom Norge ved et eventuelt kjøp av JSF blir avhengig av amerikansk personell for oppdatere dem, vil konsekvensen være at Norge ikke vil ha full nasjonal kontroll over kampflyene og på sikt være avhengig av amerikansk velvilje for å holde flyene i lufta. Dette er, naturlig nok, et tema som engasjerer politisk.

At forsvarsanalytikere deltar i debatten, kan forklares med deres bakgrunn innen forsvars- og sikkerhetspolitikk, hvor deres rolle i media ofte blir å forsøke å gi perspektiver og forklare mulige konsekvenser (fordeler og ulemper) av å kjøpe en av de respektive kandidatene – det gjelder deres bidrag i alle de tre underkategoriene.

I forhold til underkategorien *teknologi*, kunne en tenke seg at offiserer med størst kunnskap om operative behov for ny teknologi ville være synlige i debatten, men også her er offiserer i liten grad representert. Foruten tidligere nevnte institusjonelle faktor, tilgang til andre kanaler for å øve innflytelse på beslutningsprosessen, kan manglende deltakelse i debatten også skyldes den rådende mediekultur i Forsvaret. En mulig forklaring på det lave antall debattinnlegg kan knyttes til tjenstgjørende offiserers manglende tradisjon for å uttale seg i media. Media skal håndteres av spesielt trente og utpekte presseoffiserer, og det oppleves ofte som et problem hvorvidt et individuelt innlegg gir uttrykk for enkeltindividets oppfatning eller Forsvarets offisielle syn. Dersom det indivi-

duelle syn antas å være i konflikt med rådende offisielle syn fra Forsvarsdepartement og/eller Forsvarets militære ledelse, vil offiserer kanskje kunne kvie seg for å debattere av frykt for konsekvenser for egen karriere. Kombinasjonen av disse to faktorene kan bidra til å forklare den lave deltakelsen.

I den grad de som tilhører kategorien *øvrige* deltar i debatten, så deltar de i meningsutveksling om hvilken sikkerhets- og forsvarspolitisk alliansetilhørighet Norge bør ha i fremtiden. Debatten dreier seg om Norge fortsatt skal ha USA som hovedsamarbeidspartner innenfor sikkerhets- og forsvarspolitikken, hvorvidt en bør knytte seg tettere opp til Europa – eller om en bør innlede et nærmere forsvarssamarbeid med Sverige.

Journalistenes deltakelse i denne debatten kan muligens forklares med deres posisjon i samfunnet som meningsbærere. Mediene er organisert på en slik måte at de har journalister innenfor de fleste fagområder nettopp for å kunne kommentere og skrive med størst mulig innsikt. Det er naturlig at journalister med ansvar for forsvars- og sikkerhetspolitikk kommenterer mulige konsekvenser for norsk alliansetilhørighet ved et eventuelt innkjøp av nye kampfly. Samtidig står de i større grad friere enn for eksempel politikere til å mene noe om alliansetilhørighet i forbindelse med kampflydebatten.

De *øvrige* deltakelse i debatten omfatter rene avisinnlegg og kronikker hvor den vanlige leser ytrer sine meninger, eller media har kommet med forespørslers til personer som representerer en gruppe eller organisasjon med spesiell fagkunnskap.

Alliansetilhørighet og hvem som skal være Norges fremtidige samarbeidspartner innenfor forsvarssamarbeid, kan relateres til Forsvaret. Hvorfor offiserer ikke deltar i debatten overhodet, kan kanskje forklares med Forsvarets, og spesielt Luftforsvarets, nære alliansebånd til USA. Luftforsvaret har fløyet amerikansk utstyr i mange tiår, og samtlige norske piloter sendes til USA for opplæring. Amerikansk utstyr oppleves som forutsigbart, trygt og operativt meget tilfredsstillende. Denne holdningen er godt kjent i Forsvarsdepartementet og på Stortinget. Når man så i media drøfter kjøp av tre forskjellige kampfly, fra tre forskjellige nasjoner, alle samarbeidsnasjoner, vil en videre debatt i media om hvem Norge bør inngå et fremtidig forsvarssamarbeid med, kunne oppfattes som negativt av de to nasjonene som ikke når opp i konkurransen. Dette kan derfor fremstå som en uhensiktsmessig debatt for mange offiserer.

Debatten om de *etiske* spørsmål og konsekvenser ved kjøp av kampfly har ikke vært spesielt stor. De som deltar er *journalister, politikere og forsvarsindustrien*. Debatten har i hovedsak dreid seg om hvorfor Norge skal ha det dyreste og beste når vi skal kjøpe kampfly, og hvorfor det ikke er snakk om det samme

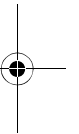
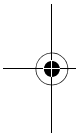


På vei mot en militær bachelor

når det gjelder skole, eldreomsorg, offentlig transport, sykehus, og lignende. Debatten preges av diskusjon om prioriteringer av samfunnsressurser.

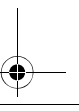
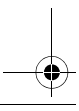
Tabell 1.2. viser at debattkategorier utmerker seg, *Økonomi* med underkategoriene pris og gjenkjøp, fordi de har flest debattinnlegg, og *operative behov* med færrest debattinnlegg. Kun cirka 4 % av debattinnleggene omhandler operative behov. Debattinnleggene i denne kategorien handler i stor grad om hvilken rolle kampflyene eventuelt skal fylle: Skal flyet fylle en luft-til-luft-rolle med fokus på suverenitetshåndhevelse, eller er det for tidlig å si noe om hvilke(n) rolle(r) flyene skal fylle i fremtiden? Temaet er viktig, komplekst og utfordrende, og en skulle tro at offiserer, som innehar den høyeste operative fagkunnskapen, ville være relativt store bidragsytere. Tabell 1.2. forteller imidlertid noe annet. Selv om operative behov er det temaet hvor offiserene har flest debattinnlegg, er det lave antall innlegg ikke representativt for det antall personer som sitter med operativ fagkunnskap.

Hva er så forklaringen på den lave deltakelsen? Det er nærliggende å tro at kategorien offiserer mener operative behov kanskje er den viktigste faktoren ved valg av kampfly. En sannsynlig årsak kan være at offiserene føler at deres mening blir hørt og lagt frem i den militære anbefalingen som Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) skal levere til Forsvarsdepartementet, før avgjørelsen om hvilket fly Norge skal velge blir tatt. En annen forklaring kan være at sentrale aktører i Forsvaret har fått forbud mot å uttale seg. Mest sannsynlig er det kanskje at ansatte i Forsvaret generelt sjelden uttaler seg i media – dels pga. profesjonskulturelle trekk, men for noen trolig også av frykt for represalier, frykt for å bli feil fremstilt i media, i tillegg til det faktum at det kan virke karrierehemmende dersom uttalelsen underminerer offisielle uttalelser fra Forsvarets ledelse.



## Oppsummering og konklusjon

I denne artikkelen har jeg forsøkt å analysere den norske kampflydebatten med hensyn til hvilke argumenter som blir brukt og hvem som deltar i debatten om kjøp av nye kampfly til Luftforsvaret. Jeg har kategorisert debattinnleggene i kategoriene *Økonomi*, *Sikkerhetspolitikk*, *Sekkepost* og *Operative behov*, med underkategorier. Fordelingen av artikler innen de ulike kategoriene er vist i Tabell 1.1. For å kunne svare på *hvem* som deltar i kampflydebatten har jeg operasjonalisert debatt deltakerne i kategorier, og korrelasjonen mellom *hva* som ble debattert og *hvem* som debatterte er fremstilt i Tabell 1.2.





Tabell 1.2. gir videre en samlet oversikt over debattkategoriene og debatt-deltakerne. Tabellen viser at *pris* og *gjenkjøp* er de faktorer man hyppigst fokuserer på i kampflydebatten, og at *journalister* og *politikere* representerer nesten 80% av innleggene innen disse kategoriene. Journalister og politikere er også de som debatterer hvilket *antall* kampfly Norge bør gå til anskaffelse av, selv om deltakelsen i denne debatten er betydelig lavere enn i debatten om pris og gjenkjøp.

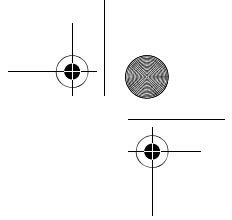
Det lave antall innlegg kan kanskje forklares med den nære relasjonen til pris. Blir en enig om totalkostnaden (prisen) Norge som nasjon er villig til å bruke på dette formålet, så vil antallet langt på vei gi seg selv.

En mulig årsak til at journalister og politikere er de som har flest innlegg i debatten, kan være ønsket om å påvirke beslutningsprosessen som pågår i forbindelse med den forestående avgjørelsen som skal tas vedrørende kjøp av nye kampfly. Lovnadene som har kommet om *gjenkjøp* og *pris* fra forsvarsindustrien, kan forklare hvorfor deres deltakelse i kampflydebatten er størst i nettopp disse kategoriene.

Kategorien *sikkerhetspolitikk* er det nest mest debatterte temaet i kampflydebatten, og står for nesten 25% av innleggene. De sikkerhetspolitiske aspektene ved et eventuelt kampflykjøp kan oppsummeres i to argumenter: (1) Begrenset nasjonal tilgang på teknologi ved et eventuelt kjøp av JSF, og (2) valg av fremtidig alliansepartner. Igjen er det journalister og politikere som står for flest innlegg i debatten – om enn med knapp margin. Resten av innleggene er jevnt fordelt på resten av deltakerne, med unntak av offiserer, som i veldig liten grad deltar i debatten.

Debatten rundt de etiske aspektene ved kjøp av kampfly har ikke vært spesielt stor. De som deltar er journalister og representanter for forsvarsindustrien. Debatten har i hovedsak dreid seg om hvorfor Norge skal ha det dyreste og beste når vi skal kjøpe et kampfly, og hvorfor det ikke er snakk om det samme når det gjelder skole, eldreomsorg, offentlig transport, sykehus og lignende. Debatten preges av diskusjon om prioriteringer av samfunnsressurser.

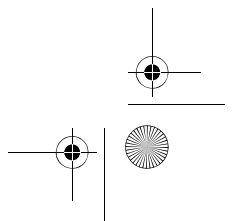
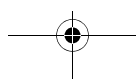
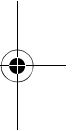
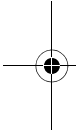
*Operative behov* er kategorien med færrest debattinnlegg. Kun cirka 4% av debattinnleggene omhandler operative behov. Debattinnleggene i denne kategorien handler i stor grad om hvilken rolle kampflyene eventuelt skal fylle. Deltakerne i debatten er i første rekke offiserer, men deltakelsen er likevel lav. En sannsynlig årsak kan være at offiserene føler at den militære anbefalingen som Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) skal levere til forsvarsdepartementet før avgjørelsen om hvilket fly Norge skal velge, blir tatt vil være dekkende for deres syn. En annen forklaring kan være at sentrale aktører i Forsvaret har fått forbud mot å uttale seg. Mest sannsynlig er kanskje likevel det faktum at ansatte i For-



På vei mot en militær bachelor

svaret på generell basis sjelden uttaler seg i media. Dette vil i så fall være en profesjonskulturell forklaringsmodell. Trolig vil det også for enkelte offiserer fremstå som lite fristende å uttale seg på grunn frykt for represalier, frykt for å bli feil fremstilt i media, og i tillegg det faktum at det kan virke karrierehemmende dersom uttalelsen underminerer offisielle uttalelser fra Forsvarets ledelse.

Totalt representerer journalister og politikere mer enn sju av ti debattinnlegg (70 %). Kampflykjøpet representerer den største fastlandsinvestering i Norge etter 2. verdenskrig, og medfører følgelig betydelige økonomiske, utenriks- og forsvarspolitiske konsekvenser. Det er naturlig at en slik prosess har stor interesse i politiske miljøer spesielt, og i media generelt. Da er det langt mer oppsiktsvekkende at de *operative behov* flyene er ment å ivareta, i så liten grad er viet oppmerksomhet, og at de som burde være mest kompetent til å debattere dette militærfaglig, offiserene, i så liten grad gjør det.



## Litteratur

### *Operative behov*

- Børresen, Jacob (2006). «Trenger vi jagerfly?». *Klassekampen*, 31. oktober  
 Børresen, Jacob (2006). «Framtidas fly». *Dagbladet*, 19. november  
 Disen, Sverre (2006). «Forsvaret ved skilleveien». *Aftenposten*, 14. november  
 Helgesen, Ole Ketil (2006). «Søta bror mot storebror». *Teknisk Ukeblad*, 15. september  
 Jacobsen, Per-Oscar (2006). «Kampfly er nødvendig». *Aftenposten*, 7. november  
 Maaø, Ole Jørgen (2006). «Børresens Lada». *Dagbladet*, 15. november  
 Nodeland, Stein Erik (2006). «Norges nye kampfly». *Aftenposten*, 4. november  
 Rønsen, Arild (2006). «Hva skal vi med dem?». *Klassekampen*, 27. oktober

### *Sekkepost*

- Bakkeli, Tom og Gjestvang, Andrea (2006). «Skrur på sjarmen med Eurofighter – Tyskerne ønsker nærmere forsvarssamarbeid med Norge». *VG*, 12. desember  
 Bentzrød, Sveinung Berg (2006). «Minimum av slagkraft». *Aftenposten*, 20. november  
 Braanen, Bjørgulv (2006). «Åpen kamp?». *Klassekampen*, 24. oktober  
 Krossli, Jan Inge (2006). «SV og Ap krangler om etikk og eierskap». *Dagsavisen*, 11. desember  
 Krossli, Jan Inge (2006). «Krever brudd med uetiske selskaper». *Dagsavisen*, 11. desember  
 Reksten, Jan (2006). «Sleivete om Forsvaret». *Aftenposten*, 9. desember  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Kampflysaken». *Klassekampen*, 28. oktober  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Kampflysaken». *Klassekampen*, 30. oktober  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Nye kampfly». *Klassekampen*, 9. desember  
 Skjævesland, Odd Inge (2006). »- Kjøper nye fly uansett». *Aftenposten*, 25. november  
 (2006). «Kamp i luften». *Bergens Tidende*, 7. juli  
 (2006). «Nye Jagerfly». *Adresseavisen*, 21. august  
 (2006). «Politisk balansekunst». *Bladet Tromsø*, 28. oktober  
 (2006). «Leopardene kommer». *Harstad Tidende*, 4. november  
 (2006). «Nye Jagerfly». *Dagsavisen*, 14. november  
 (2006). «Nye Jagerfly». *Dagsavisen*, 15. november  
 (2006). «FAKTA Nye norske jagerfly». *Dagbladet*, 14. november

På vei mot en militær bachelor

- (2006). «Nye jagerfly». *Dagsavisen*, 24. november  
 (2006). «Hva er planene for verdens nye kampfly». *Bergens Tidende*, 7. desember  
 (2006). «Fakta om planlagt flykjøp». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember  
 (2006). «Kontroversiell våpengigant». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember  
 (2006). «Planlagt flykjøp». *Nationen*, 9. desember  
 (2006). «Full retrett om etikk». *Bergens Tidende*, 10. desember  
 (2006). «Fakta kampfly Norge». *Bergens Tidende*, 13. desember  
 (2006). «Fakta om planlagt flykjøp». *Norsk Telegrambyrå as*, 13. desember  
 (2006). «Fakta». *Bergens Tidende*, 16. desember  
 (2006). «Fakta kampfly». *Bergens Tidende*, 18. desember  
 (2006). «Hva ville Gandhi gjort i dag?». *Bergens Tidende*, 21. desember

#### *Sikkerhetspolitikk*

- Braanen, Bjørgulv (2006). «Full kontroll». *Klassekampen*, 28. oktober  
 Braanen, Bjørgulv (2006). «Norden». *Klassekampen*, 3. november  
 Dragnes, Kjell (2006). «Flykjøp her eller flykjøp der». *Aftenposten*, 2. november  
 Hammer, Anders Sømme (2006). «Hemmelighold kan stoppe jagerflykjøp». *Dagsavisen*, 28. november  
 Hercz, Roger (2006). «Jagland kritiserer SV». *Dagsavisen*, 24. november  
 Horn, Anders (2006). «Svekker JSF som kandidat». *Klassekampen*, 27. oktober  
 Imset, Geir og Johansson, Jens M (2006). «Flying start». *Dagens Næringsliv*, 25. november  
 Johansen, Rolf (2006). «Usikret forvarspolitik med SV». *Nordlys*, 28. november  
 Kallset, Kjell-Erik (2006). «Papirfly med stor rekkevidde». *Dagsavisen*, 24. november  
 Røhne, Svein A (2006). «Et helvetes bråk...». *VG*, 5. september  
 Røhne, Svein A (2006). «En ambassadørs umulige oppgave». *VG*, 4. november  
 Rønsen, Arild (2006). «Nei til Jagerfly!» *Klassekampen*, 7. november  
 Rønsen, Arild (2006). «Må vi ha kampfly». *Klassekampen*, 21. november  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Superfly med skjult last». *Klassekampen*, 25. oktober  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Må stille krav». *Klassekampen*, 26. oktober  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Får full tilgang». *Klassekampen*, 28. oktober  
 Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Slipper å svare». *Klassekampen*, 6. desember  
 Skjeseth, Alf (2006). «Kampflyet Gripen kan vinne Norge». *Klassekampen*, 5. juli

- Sjøli, Hans Petter (2006). «Stoler ikke på departementet». *Dagsavisen*, 15. november
- Sjøli, Hans Petter (2006). «USAs ambassadør forstår ikke SV». *Dagsavisen*, 28. november
- Wegner, Lars Chr., Sundberg, Johann D, Bakkeli, Tom, Johnsen, Alf Bjarne og Johannessen, Jan (2006). «Tidenes største hestehandel: Verden skal bytte ut 5000 kampfly». *VG*, 25. november
- (2006). «Fritt valg av norske jagerfly». *Nationen*, 5. juli
- (2006). «Politiske jagerfly». *Dagens Næringsliv*, 5. juli
- (2006). «Behov for fly». *Nationen*, 24. juli
- (2006). «Forsvaret må sikre seg». *Nationen*, 12. september
- (2006). «Ingen tilgang til superfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 25. oktober
- (2006). «Mener Norge må stille krav». *Aftenposten*, 26. oktober
- (2006). «Britisk forsvarsekspert mener Norge må stille krav». *Norsk Telegrambyrå as*, 26. oktober
- (2006). «JAS Gripen og svenske regler for våpeneksport». *Adresseavisen*, 3. november
- (2006). »- Bondevik-regjeringen valgte Joint Strike Fighter» *Dagsavisen*, 22. november
- (2006). «Hardt presset SV». *Fædrelandsvennen*, 27. november
- (2006). «Arrogante amerikanere». *Klassekampen*, 2. desember
- (2006). «Fly til forsvaret». *Dagsavisen*, 22. desember

#### Økonomi

- Dragnes, Kjell (2006). «Flyselger tilbyr storkontrakter. Arbeid for 40 milliarder i sikte». *Aftenposten*, 7. oktober
- Dragnes, Kjell (2006). «Sverige lokker med gunstig jagerkontrakt». *Aftenposten*, 26. oktober
- Dragnes, Kjell (2006). «NYE JAGERFLY. Prisen på F-35 til himmels. Nederlandske tall tyder på at prisen kan bli 70 milliarder». *Aftenposten*, 31. oktober
- Dragnes, Kjell (2006). «USA: Våre fly er billig og best». *Aftenposten*, 7. november
- Dragnes, Kjell (2006). «Lover flyjobb». *Aftenposten*, 14. november
- Dragnes, Kjell (2006). «Flykjøp må granskes». *Aftenposten*, 17. november
- Dragnes, Kjell og Fyhn, Morten (2006). «Nærmere avtale om flykjøp fra USA». *Aftenposten*, 1. desember
- Dragnes, Kjell (2006). «Norge krever industri- kontrakter». *Aftenposten*, 14. desember
- Dragnes, Kjell (2006). «SV tapte flysaken». *Aftenposten*, 16. desember

På vei mot en militær bachelor

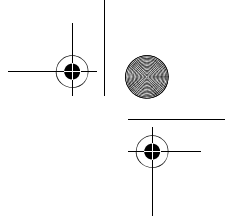
- Dragnes, Kjell (2006). «I kamp med fly om politikk». *Aftenposten*, 21. desember
- Fjellheim, Skjalg (2006). «SAAB ser mot nord». *Nordlys*, 14. oktober
- Grande, Arne og Imset, Geir (2006). «Drakamp om JSF-avtale». *Dagens Næringsliv*, 13. desember
- Grande, Arne (2006). «Kampfly kan bli dyrere». *Dagens Næringsliv*, 16. desember
- Hammer, Anders Sømme (2006). «Mer penger til USA-fly». *Dagsavisen*, 16. desember
- Hertzberg, Tone, NTB (2006). «Viderefører kampfly-avtale». *Nationen*, 16. desember
- Horn, Anders (2006). «Riksrevisjon bør granske JSF». *Klassekampen*, 13. november
- Johnsen, Alf Bjarne og Røhne, Svein A (2006). «KRYMPER – jagerflybestillingen Norge skal kjøpe færre enn 48 fly». *VG*, 1. november
- Johnsen, Alf Bjarne og Sandblad, Mattis (2006). «Vil ha SV-ensk jagerfly». *VG*, 2. november
- Johnsen, Alf Bjarne, Røhne, Svein A og Bakkeli, Tom (2006). «Norge ba om tilbud på 24 kampfly». *VG*, 16. november
- Monsen, Trygve (2006). «Tilbyr mer gass». *Aftenposten*, 5. desember
- Rapp, Ole Magnus (2006). «Vil bytte kampfly mot fisk». *Aftenposten*, 16. november
- Røhne, Svein A (2006). «Første stikk til USA». *VG*, 16. desember
- Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Uegnet for Norge». *Klassekampen*, 30. oktober
- Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Regner med Norge». *Klassekampen*, 13. desember
- Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Nye kampfly». *Klassekampen*, 13. desember
- Shanmugaratnam, Yohan (2006). «Norge vil få et minimum». *Klassekampen*, 16. desember
- Shanmugaratnam, Yohan (2006). «JAS Gripen: Ser lyst på framtida». *Klassekampen*, 19. desember
- Sjøli, Hans Petter (2006). «Ber Norge gripe sjansen». *Dagsavisen*, 14. november
- Sjøli, Hans Petter og Krossli, Jan Inge (2006). «SV-nei til nye jagerfly». *Dagsavisen*, 23. november
- Sjøli, Hans Petter og Krossli, Jan Inge (2006). «Kristin støtter fly-nei». *Dagsavisen*, 24. november
- Sjøli, Hans Petter og Olaussen, Lise Merete (2006). «Raser mot SV i flysaken». *Dagsavisen*, 25. november

- Skjævesland, Odd Inge (2006). «Flyr i taket av SV-nei». *Aftenposten*, 24. november
- Staveland, Lars Inge (2006). «Jager fly-kontrakt. Saab vil ha norsk-svensk samarbeid på vingene». *Dagbladet*, 14. november
- Staveland, Lars Inge (2006). «Frykter jagerfly-sprekk». *Dagbladet*, 15. november
- Staveland, Lars Inge og Thomassen, Carsten (2006). «Penger til Gripen». *Dagbladet*, 1. desember
- Syvertsen, Atle (2006). «Vil selge jagerfly. Sveriges statsminister til Norge i dag». *Aftenposten*, 25. oktober
- (2006). «Vil ikke leie». *Adresseavisen*, 25. august
- (2006). «Tilbyr industripakke til 20 milliarder». *Adresseavisen*, 14. november
- (2006). «Reagerer på fly-utspill». *Adresseavisen*, 28. november
- (2006). «Tyskland ber Norge kjøpe Euro-fighter». *Adresseavisen*, 5. desember
- (2006). «Oslo». *Adresseavisen*, 16. desember
- (2006). «Penger også til svensk jagerfly». *Aftenposten*, 1. desember
- (2006). «Britene truer med å droppe Joint Strike Fighter». *Aftenposten*, 8. desember
- (2006). «SV vil satse på svenske kampfly». *Bergens Tidende*, 2. november
- (2006). «SV-nei til nye jagerfly». *Bergens Tidende*, 24. november
- (2006). «Lederne i verdens rikeste». *Bergens Tidende*, 7. desember
- (2006). «USAs forsvarsdepartement». *Bergens Tidende*, 13. desember
- (2006). «Kampfly koster inntil 140 milliarder kroner». *Bergens Tidende*, 16. desember
- (2006). «Når milliardene flyr av gårde». *Bergens Tidende*, 18. desember
- (2006). «Vil satse på Saab-fly». *Bladet Tromsø*, 15. november
- (2006). «Industrikamp i luften». *Dagens Næringsliv*, 11. oktober
- (2006). «Nye jagerfly». *Dagsavisen*, 22. november
- (2006). «Nye jagerfly». *Dagsavisen*, 23. november
- (2006). «- Vil bli avspist med smuler». *Dagsavisen*, 17. desember
- (2006). «Svensk pakke til 20 milliarder». *Fædrelandsvennen*, 14. november
- (2006). «Besøk med salgsframstøt». *Nationen*, 26. oktober
- (2006). «Tilbyr industri-pakke til 20 milliarder». *Nationen*, 15. november
- (2006). «Ap kritiserer SVs kampfly-vedtak». *Nationen*, 24. november
- (2006). «Ber Norge kjøpe Eurofighter». *Nationen*, 5. desember
- (2006). «Kritiserer kampfly prosjekt». *Nationen*, 9. desember
- (2006). «Forsvar uten kampfly». *Nordlys*, 2. november
- (2006). «SV-nei til jagerfly». *Nordlys*, 24. november
- (2006). «FD avviser leie av svenske kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 24. august

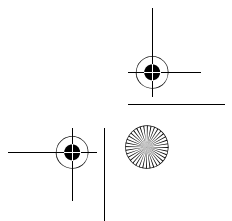
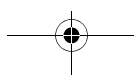
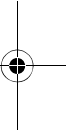
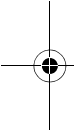
På vei mot en militær bachelor

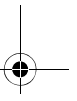
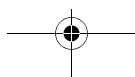
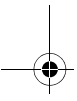
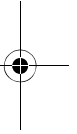
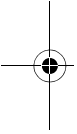
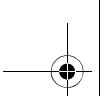
- (2006). «Amerikanerne forbedret kampflytilbudet». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. september
- (2006). «Jagerfly er verktøy for næringspolitikken». *Norsk Telegrambyrå*, 7. oktober
- (2006). «Talte varmt for kjøp av svenske jagerfly». *Norsk Telegrambyrå*, 25. oktober
- (2006). «USA-kampfly kan bli dyrere for Norge». *Norsk Telegrambyrå*, 31. oktober
- (2006). «Norge krymper bestillingen av jagerfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 1. november
- (2006). «FD: - Feil om kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 1. november
- (2006). «Flyselger tilbyr storkontrakter». *Norsk Telegrambyrå as*, 7. november
- (2006). «Svenskene tilbyr industripakke til 20 milliarder». *Norsk Telegrambyrå as*, 13. november
- (2006). «Ap kritiserer SVs kampflyvedtak». *Norsk Telegrambyrå as*, 23. november
- (2006). «Norge velger trolig amerikansk kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 28. november
- (2006). «Penger også til svensk jagerfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 1. desember
- (2006). «Vurderer tettere samarbeid med JAS Gripen». *Norsk Telegrambyrå as*, 1. desember
- (2006). «Tyskland ber Norge kjøpe Eurofighter». *Norsk Telegrambyrå as*, 4. desember
- (2006). «JAS Gripen er optimister». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember
- (2006). «Kritiserer amerikansk kampflyprosjekt». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember
- (2006). «Mot avklaring om kampflyavtale». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember
- (2006). «Britene truer med å droppe Joint Strike Fighter». *Norsk Telegrambyrå as*, 8. desember
- (2006). «Telenor og Yara til nye høyder». *Norsk Telegrambyrå as*, 11. desember
- (2006). «Krever økonomisk garanti før JSF-leveranser». *Norsk Telegrambyrå as*, 13. desember
- (2006). «Britene satser videre på Joint Strike Fighter». *Norsk Telegrambyrå as*, 13. desember
- (2006). «Viderefører avtale om amerikansk kampfly». *Norsk Telegrambyrå as*, 15. desember
- (2006). «- Norsk forsvarsindustri vil bli avspist med smuler». *Norsk Telegrambyrå as*, 16. desember
- (2006). «Gjenoppliving». *VG*, 25. august





- (2006). «Vil leie – svensk fly». *VG*, 25. august  
(2006). «Kamp om nye kampfly». *VG*, 2. november  
(2006). «Høytflygende – jernbanedrøm». *VG*, 24. november  
(2006). «Avtale med JSF utsatt». *VG*, 12. desember







# «Armed Escort»

Knut Sandland

## Innledning

«*Elwood 51*,<sup>1</sup> *confirm you can't enter Pakistani airspace due to national restrictions.*»

Vi flyr ut og inn av tordenskyene rett nord for tankflyet vårt, som ønsker å holde seg i Pakistan hvor været er flott. Jeg begynner å kjenne det ubehagelige suget i magen ettersom drivstoffmåleren indikerer mindre og mindre...

Turen var en «*Designated Close Air Support*» (DCAS) til et område sydøst i Afghanistan. Jeg hadde med meg en vingmann<sup>2</sup> på en av hans første turer med F-16 i Afghanistan under OEF (*Operation Enduring Freedom*). Briefen før oppdraget ble kort fordi vingmannen min måtte prioritere andre oppgaver i detasjementet før vi skulle ut og fly. Oppdraget vi hadde fått gikk ut på å passe på en avdeling amerikanske spesialstyrker som skulle kjøre en kolonne fra Kandahar til et, for meg, ukjent sted. Hva amerikanerne hadde gjort eller hva de skulle gjøre når de kom frem, var uvisst. Jeg visste heller ikke eksakt hvor jeg skulle møte dem. Jeg hadde en ganske dårlig magefølelse mens jeg gjorde flyet mitt «kampklart» idet vi krysset grensen til Afghanistan. Da jeg i tillegg fikk vite at det ene tankflyet var kansellert, samt at det var mye dårlig vær syd i Afghanistan, ble jeg bekymret. Det var enda cirka en times flytid frem til Kandahar, så jeg hadde fortsatt relativt god tid til å legge en plan. Jeg visste at det ville bli svært mye koordinering med *Warlord*<sup>3</sup> og *33A*,<sup>4</sup> men jeg prøvde å ikke ta sorgene på forskudd. Det fantes selvsagt andre tankfly, og dårlig vær hadde jeg jo kjennskap til fra Norge. I tillegg hadde vi frekvensen til *33A*, så han kunne jo bare fortelle oss posisjonen sin og hva han ville at vi skulle gjøre for ham...

*Warlord* var hjelpsom som alltid, og vi fikk med oss tankflyet til Kandahar. Det var skyfritt over Kandahar og *33A* var på frekvensen som avtalt. Endelig kunne vi begynne å jobbe! Det viste seg at *33A* hadde vært på et oppdrag i Kan-

- 
- 1 Kallesignal for norske F-16 under Operation Enduring Freedom (OEF).
  - 2 Vingmann: Flyger i en to flys formasjon som kommandomessig er underlagt formasjonsleder.
  - 3 Kallesignalet til amerikansk AWACS ansvarlig for å lede luftoperasjonene i Afghanistan.
  - 4 Fiktivt kallesignal til bakkestyrkene vi skal eskortere.



På vei mot en militær bachelor

dahar og trengte eskorte på vei «hjem» til basen sin. Vi visste alle at Taliban fortsatt var sterke i dette området, og 33A ønsket støtte av kampfly på hjemturen. Kolonnen skulle kjøre ca. 100 km på dårlig grusvei, så jeg skjønte at dette kunne bli et langvarig oppdrag. 33A ba oss spesielt om å observere noen kilometer foran ham, i tilfelle bakhold, i tillegg til å ha kontroll med selve kolonnen til enhver tid. Jeg hørte på tonefallet til 33A at han hadde større grunn til å være bekymret enn oss der vi satt trygt i flyene våre. Etter hvert falt rutinene i eskorten på plass; Justér «*targeting pod'en*»<sup>5</sup>, sjekk kolonnen, se foran kolonnen, identifiser mulige bakholdspunkter, send vingmann til tankfly, sjekk værstatus på Manas, oppdater *Warlord*, kontroller flyets systemer, ikke fly inn i Pakistan, informer vingmann på vei tilbake fra tankfly, og så videre.

Det skjedde ikke noe ekstraordinært på dette eskorteoppdraget. Taliban valgte å la kolonnen være i fred. 33A kom trygt hjem til basen og var dypt takknemlig for at *Warlord* lot oss støtte ham mye lenger enn planlagt. Det varmet en flygers hjerte å høre.

På vei hjem til Manas hadde jeg god tid til å tenke igjennom oppdraget, og spørsmålene meldte seg: Hva var det egentlig vi hadde utført på dette oppdraget? Var dette CAS<sup>6</sup> – selv om vi ikke hadde hatt noen konkrete bakkemål? Vi kalte det *eskorte*, men *eskorte* beskrives oftest som det å passe på andre fly i en COMAO.<sup>7</sup> Vi hadde sjelden trent hjemme i Norge på å passe på bakkestyrker som er under forflytning, og vi hadde heller ikke sett det beskrevet i taktiske manualer. Kunne det være en idé å studere fenomenet nærmere, belyse og beskrive det, og kanskje bidra til å danne grunnlag for utvikling av et mer definert konsept som norske F-16 kunne dra nytte av? Eskortering av bakkestyrker beskrives for eksempel av jagerflymiljøet som «Convoy Escort», mens hærstyrker bruker begrepet «Armed Escort». Jeg vil i det følgende bruke begrepet «Armed Escort» fordi «Convoy Escort» kan forstås som eskortering av kjøretøykolonner. «Armed Escort» er et litt videre begrep og kan forstås som også å omfatte eskortering av *fotpatruljer* og *lavtflygende luftfartøyer*.

Denne artikkelen belyser CAS ved å gjennomgå to veletablerte definisjoner av denne rollen og diskuterer hvorvidt «Armed Escort» kan sies å inngå som del av CAS. I tillegg diskuteres innholdet i begrepet «Armed Escort» – hva er «Armed Escort», og hvordan utføres dette? Siden norske flystyrker primært har utført «Armed Escort» i forbindelse med operasjoner i Afghanistan, vil

5 Målbelysningsutstyr for laserstyrte bomber.

6 Close Air Support.

7 Composite Air Operations, luftoperasjoner satt sammen av forskjellige flytyper med forskjellige roller og oppdrag.

hovedfokuset ligge på «Armed Escort» utført med norske F-16 de siste 3–4 år, både med tanke på operasjoner og trening. Det er riktignok viktig å poengtere at det selvsagt ikke bare er norske styrker som utøver «Armed Escort», men på grunn av mangelfullt kildegrunnlag vil artikkelen hovedsakelig basere seg på «Armed Escort» i en norsk sammenheng.

Artikkelen baserer seg i stor grad på egne erfaringer som jagerflyger. Erfaringene stammer fra CAS treningsoppdrag i Norge, i tillegg til erfaringer fra *Operation Enduring Freedom* og *Operation Afghan Falcon*. For å unngå at artikkelen skal bli for subjektiv og ensidig, har jeg forsøkt å balansere fremstillingen gjennom samtaler med andre som har erfaringer med «Armed Escort». Jeg har støttet meg både til jagerflygere og personell fra Hæren, alle med erfaring fra flere typer CAS. Samtalene har vært verdifulle og har gitt meg inntrykk av at det i dag eksisterer betydelige erfaringer knyttet til «Armed Escort», og hvordan dette *kan og bør* utføres.

Kunnskapen finnes hovedsakelig hos personell i jagerflymiljøene, spesialstyrkene og FAC<sup>8</sup>-miljøene. Dokumentasjonen omkring temaet er imidlertid begrenset, og de skriftlige kildene som finnes stammer fra jagerflymiljøet i Norge. Ingen av intervjuobjektene jeg har hatt samtaler med, har sett temaet beskrevet noe annet sted enn i de nevnte skriftlige kildene fra jagerflymiljøet. Av intervjuobjektene har alle unntatt én utført «Armed Escort» under internasjonale operasjoner, samt trent på dette i Norge. De har enten gjort det som flyger i F-16 eller som FAC på bakken.

Denne artikkelen er ugradert. Da de fleste kildene jeg har pratet med, fortsatt jobber i sensitive stillinger, ønsker de imidlertid å være anonyme. Jeg har derfor kun beskrevet stilling og/eller funksjon – men ikke navn.

### Begrepsforklaring

I det følgende vil jeg bruke noe terminologi som kan være ukjent for mange. Enkelte begreper innenfor CAS er heller ikke beskrevet i tilgjengelige kilder. Begrepene er allikevel i daglig bruk i miljøer som jobber med CAS. Begrepene brukes i norske miljøer, men også i andre europeiske og amerikanske miljøer.

#### *ECAS: Emergency CAS*

Oppdrag hvor bakkestyrkene ikke har en kvalifisert FAC til stede. Standard CAS-prosedyrer vil normalt ikke følges da bakkestyrkene mangler kompe-

---

8 Forward Air Controller. Personell med spesialutdannelse i å kontrollere, samt lede ild fra fly mot bakkemål.



På vei mot en militær bachelor

tanse for å lede fly mot bakkemål. Situasjonen på bakken er av en slik karakter at ildstøtte fra fly allikevel er helt nødvendig.

*XCAS: Oppdrag hvor bakkesituasjonen krever kort reaksjonstid.*

XCAS innebærer at tiden fra en konflikt oppstår på bakken til fly kan være på plass for å gi ildstøtte må være minst mulig. Dette gjøres ved at kampfly venter i luften over operasjonsområdet. Kalles også «CAS CAP»<sup>9</sup> da det har likheter med å ligge på DCA CAP,<sup>10</sup> men i dette tilfelle er oppdraget å støtte bakkestyrker, og ikke være et forsvar mot fiendtlige flystyrker.

*GCAS: Ground CAS*

Oppdrag hvor flyene har beredskap på bakken og er klare til å ta av på kort varsel. GCAS vil ha lengre reaksjonstid enn XCAS.

*DCAS: Designated CAS*

Et CAS-oppdrag hvor flyene på forhånd vet hva som skal utføres. Dette medfører at oppdraget som oftest kan forberedes grundig.

### Operation Enduring Freedom

Under *OEF* fløy norske F-16 flere oppdrag der hensikten var å eskortere bakkestyrker. Dette er en form for flyging som er krevende fordi man som oftest arbeider kontinuerlig med en *targeting pod* mens bakkestyrkene er under forflytning. Dersom bakkestyrkene er til fots, vil arbeidsbelastningen oftest være mindre enn om bakkestyrkene er oppsatt på kjøretøy, fordi forflytningen foregår i et roligere tempo. En annen form for oppdrag var å eskortere lavtflygende helikopter og transportfly. Disse luftfartøyene er utsatt for fiendtlig ild fra håndholdte våpen på grunn av deres lave fart og lave flyvehøyde. Derfor var det ofte hensiktsmessig med støtte fra kampfly. Støtten bestod i å være til stede for å avskrekke, i tillegg til å bruke våpen dersom det skulle være nødvendig. Avskrekking utføres ved å lage støy, men kan også innebære bruk av *etterbrenner* eller *flare*<sup>11</sup> for å vise tilstedeværelse, samt varselskudd med maskinkanon.

Allikevel var nok den vanligste formen for oppdrag å være til stede i luftrommet over Afghanistan som en beredskap i tilfelle noe skjedde på bakken og

<sup>9</sup> Combat Air Patrol.

<sup>10</sup> Defensive Counter Air CAP.

<sup>11</sup> Motmiddel mot varmesøkende missiler. Er i prinsippet en brennende magnesiumkule, som avgir kraftig lys og varme. Hensikten er å tiltrekke seg missilet, slik at dette ikke treffer flyet.





det ble behov for ildstøtte fra lufta. Eskortering av fly er noe alle norske jagerflygere trener jevnlig på. Likeledes CAS i et målområde hvor en FAC er på bakken i det samme området over tid. Etter OEF ble det fortsatt trent på CAS. Men både jager- og FAC-miljøene fikk øynene opp for at eskortering av bakkestyrker var et område det burde trenes mer på. Spesialstyrkene våre så også dette behovet. Derfor har temaet i tiden etter OEF kommet mer i fokus. Et av problemene har vært mangel på dokumentasjon og standardisering. En marinejeger kan ha en oppfatning av hvordan dette bør gjennomføres, mens en FAC fra Artilleribataljonen har et annet syn på hvordan man bør utføre denne eskorten. En jagerflyger vil selvsagt kunne ha et tredje syn.

Uten nødvendig dokumentasjon og standardisering har læreprosessen kanskje gått tregere enn nødvendig. Allikevel kan det synes som om deler av denne rollen begynner å bli standardisert i de forskjellige enhetene. Også under *Operation Afghan Falcon*<sup>12</sup> ble det utført eskorte av bakkestyrker, både norske og allierte, med kampfly. Kanskje ble eskorteringen her utført mer effektivt enn under OEF fordi jagerflygerne hadde et bedre treningsgrunnlag, og fordi det har vært mer fokus på denne typen operasjoner etter OEF.

## Close Air Support

Forskjellige former for Close Air Support har vært fløyet helt siden første verdenskrig. I boka *Strike from the sky*<sup>13</sup> beskrives en type CAS-operasjoner hvor bombefly støtter bakkestyrker ved å engasjere fiendtlige styrker nært egne styrker, slik at egen fremrykning blir muligjort. Kommunikasjonen mellom bakkestyrker og fly var selvsagt ikke på samme nivå som i dag, men allikevel kan det beskrives som CAS. Forskjellige former for CAS-operasjoner har blitt utført i de fleste større konflikter hvor luftmakt har vært anvendt. Likevel var det først under Gulfkrigen<sup>14</sup> at CAS var blitt utviklet til det nivå vi kjenner i dag, med spesialisert trening, avansert kommunikasjon, presisjonsvåpen og moderne målbelysningsutstyr. I dag flys det mye CAS i Irak og Afghanistan, og metodene har likheter med det man kunne se i Gulfkrigen.

NATO definerer CAS på følgende måte:

12 Det norske kampflybidraget til ISAF i Afghanistan våren 2006.

13 Hallion, Richard P. (1989): *Strike from the sky. The history of battlefield air attack 1911–1945*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution.

14 Gulfkrigen mellom Irak og koalisjonsstyrkene i tidsrommet august 1990 til februar 1991.

På vei mot en militær bachelor

*Air action against hostile targets which are in close proximity to friendly forces and which require detailed integration of each air mission with the fire and movement of these forces.*<sup>15</sup>

Definisjonen sier at CAS er bruk av flystyrker mot fiendtlige bakkemål nært egne styrker. Den sier ingenting om *hvor* styrkene befinner seg. Den sier heller ikke noe om hvilke *typer mål* som kan tas ut ved hjelp av CAS. I henhold til definisjonen kan derfor CAS utøves både mot strategiske mål langt inne på fiendtlig territorium, eller mot taktiske mål i en klassisk manøverkrig. For eksempel: Dersom USA skulle bestemme seg for å ta ut iranske kjernefysiske anlegg, vil man kunne forestille seg at de bruker spesialstyrker for å styre fly mot de enkelte målene. Et annet eksempel kan man finne fra koalisjonens invasjon av Irak i 1991. Her ble CAS utført mot irakiske bakkestyrker for å støtte koalisjonens fremrykning. I begge tilfelle er egne styrker nært målet som tas ut med flystyrker, og vil derfor kunne defineres som CAS.

Definisjonen sier videre at hvert enkelt oppdrag krever detaljert integrering. Den sier imidlertid ingenting om *hvorfor* denne integreringen er viktig, men man kan anta at det er for å redusere risikoen for å engasjere egne styrker. Avstanden mellom egne og fiendtlige styrker er relativt liten, og det vil derfor være en risiko for feilaktig å identifisere egne styrker som fiendtlige – og engasjere disse. For å unngå dette vil et nært samarbeid og nøyaktig koordinasjon mellom fly og bakkestyrker være avgjørende.

Den amerikanske definisjonen av CAS, beskrevet i Joint Pub 3-09, *Joint Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support*,<sup>16</sup> er nesten identisk med NATOs definisjon. Den eneste forskjellen er at amerikanerne i tillegg poengterer at CAS kan utføres både med fly og helikoptre. Det finnes mange forskjellige plattformer som kan utføre CAS. I Afghanistan og Irak har man sett bruk av alt fra små UAV'er<sup>17</sup> til B-52 *Stratofortress*. Andre flytyper som brukes i dag eller har vært i bruk er AV-8B *Harrier*, F-15E *Strike Eagle*, F/A-18 *Hornet*, F-16 *Fighting Falcon*, Mirage 2000D, A-10 *Thunderbolt*, B-1 *Lancer* og AC-130 *Gunship*. Helikoptre som har vært i bruk eller brukes i Afghanistan og Irak, er AH-64 *Apache* og AH-1 *Cobra*.

Hovedforskjellen er kanskje om plattformen har vinger eller rotor. Allikevel vil det være store forskjeller innenfor områder som våpentyper, sensorsys-

<sup>15</sup> NATO (2000): AAP-6, NATO Glossary of Terms and Definitions.

<sup>16</sup> Joint Chiefs of Staff. Joint Pub 3-09.3 (1995): Joint Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support (CAS).

<sup>17</sup> Unmanned Aerial Vehicle.





«Armed Escort»

temer, evne til å motstå trusler fra bakken og lufta, utholdenhet, samt treningsstatus hos luftpersonellet. Alle plattformene kan brukes til CAS, men i hvilken grad den enkelte plattform er i stand til å ivareta et CAS-opdrag, vil variere etter omstendighetene rundt oppdraget. En AC-130 vil selvsagt ha lengre utholdenhet enn en AV-8B, men den kan ikke levere bomber. En B-52 har større kapasitet enn en A-10 når det gjelder våpenlast, men evnen til å manøvrere er mye mindre. Videre vil et helikopter være mer utsatt for bakketrusler enn en F-16 fordi det er nødt til å fly relativt sakte og i lav høyde. Forskjellene er mange, men definisjonene av CAS sier ikke noe om hvilke plattformer som er best egnet til å utføre CAS. Dette vil variere fra oppdrag til oppdrag, og vil dessuten ofte være styrt av hvilke plattformer man faktisk har tilgjengelig i operasjonsområdet.

På bakgrunn av ovenstående kan det så langt konkluderes med at CAS etter etablerte definisjoner kan spenne over et relativt bredt spekter av operasjoner, og at senere tids operasjoner indikerer at innholdet i CAS-begrepet er under utvikling. Det er likevel ikke gitt at «Armed Escort» kan eller bør defineres som CAS, og for å kunne vurdere om «Armed Escort» bør innlemmes i CAS-begrepet, må en begynne med å definere hva «Armed Escort» egentlig er. Per i dag har dette i liten grad vært gjort.

## «Armed Escort»

### Generelt

Under forflytning mellom to punkter i et område med fiendtlig aktivitet vil man kunne bli utsatt for bakhold. Dette gjelder for alt fra en firemannspatrolje til en større pansret kolonne. Dette gjelder også lavtflygende luftfartøyer som taktiske transportfly<sup>18</sup> og helikoptre. Det er flere måter å redusere risikoen for å bli utsatt for et bakhold på. Man kan forflytte seg i skjul, for eksempel i mørke eller tett vegetasjon, slik at fiendens muligheter til å etablere et bakhold reduseres. En annen måte å unngå bakhold på er å skaffe mest mulig informasjon om strekningen som skal tilbakelegges, slik at et bakhold kan oppdages i tide. Denne informasjonen må nødvendigvis være så nært opp til nåtid som mulig, og den må være korrekt. Klassiske kilder til denne informasjonen er etterretning eller rekognoseringspatroljer. Informasjon fra rekognoseringspatroljer, og

---

<sup>18</sup> Mindre transportfly brukt til taktisk transport innenfor operasjonsområdet. Eksempelvis C-160 *Transall* eller C-130 *Herkules*.



På vei mot en militær bachelor

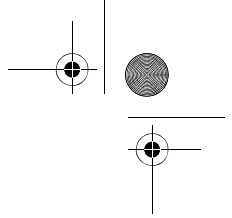
særlig fra etterretningskilder vil ofte kunne være for gammel. Ved å bruke jagerfly utstyrt med *targeting pod* vil man kunne få sanntidsinformasjon om bakkesituasjonen på strekningen man ønsker å forflytte seg langs. Eksempler på denne type informasjon kan være unormale folkeansamlinger, veisperringer eller våpenstillinger.

«Armed Escort» handler mye om å skaffe informasjon om situasjonen foran en avdeling. Hvor langt foran kan selvsagt variere, men dette kan lett justeres ved at bakkestyrkene forteller hva de ønsker at flyet skal observere. En patrulje til fots vil ikke være like interessert i informasjon som ligger flere kilometer foran, da det vil ta mange timer å komme dit. En hurtig kjøretøykolonne vil derimot ha interesse av et situasjonsbilde flere kilometer eller mil foran kolonnen. Uansett vil et jagerfly oftest være i stand til å tilfredsstille begges behov, men det avhenger av at man har en plan for hvordan eskorten skal utføres, samt at man har en god og kontinuerlig kommunikasjon mens selve eskorten foregår.

Det er selvsagt ikke mulig å gardere seg fullstendig mot bakhold selv om man har støtte av jagerfly. Jagerfly kan *redusere* risikoen for å bli tatt i bakhold, men det er begrensninger i hva man kan se ved hjelp av en *targeting pod* – spesielt dersom egne bakkestyrker beveger seg raskt. Da vil observasjonstiden man har til rådighet pr arealenheter reduseres. Dersom fienden i tillegg kamuflerer seg godt er det en mulighet for at egne bakkestyrker ikke får et forvarsel om et bakhold.

Dersom man blir tatt i bakhold vil man ofte ha behov for tung ildstøtte så raskt som mulig. Ved «Armed Escort» er ildstøtten tilgjengelig umiddelbart, i motsetning til når man baserer seg på flystøtte fra fly på GCAS eller XCAS. I begge tilfeller vil det ta relativt lang tid før ildstøtten er tilgjengelig. Ved «Armed Escort» vil flyene være på plass, de vil visuelt se egne bakkestyrker idet de blir angrepet, og det er enkelt å fortelle flyene hva de eventuelt skal engasjere. Risikoen for å ta ut egne styrker reduseres også, da flygerne har gjort seg kjent med situasjonen over tid. I tillegg vil flygerne ha god tid til å gjøre seg kjent med utseendet til avdelingen de eskorterer slik at risikoen for å engasjere egne styrker blir minst mulig.

Trusselnivået mot flyene er en viktig faktor for muligheten til å utføre «Armed Escort». Disse operasjonene er krevende ved at man har mye å gjøre i cockpit så å si hele tiden. Uten luftoverlegenhet vil arbeidsbelastningen i cockpit øke dramatisk, fordi man i en slik situasjon risikerer å måtte forsvare seg mot fiendtlige flystyrker i tillegg til jobben med å utøve «Armed Escort» for bakkestyrker. Dersom det blir nødvendig å prioritere, gitt at det ikke kan avsees ytterligere ressurser til det aktuelle «Armed Escort»-oppdraget, kan det for-



ventes at kampen om lokalt, eventuelt tidsbegrenset luftoverlegenhet vil måtte settes øverst på prioriteringslista.

Det vil som oftest være en viss trussel fra bakken i form av håndvåpen, mobilt antiluftskyts og bærbar bakke-til-luft-missiler av typen *Stinger* og lignende. Denne typen trussel er uforutsigbar fordi våpenet er lett å gjemme, og kan lett forflyttes. Samtidig kan slike trusler mot egen flyaktivitet reduseres til et relativt lavt nivå gjennom å fly utenfor systemenes maksimale rekkevidde. Denne rekkevidden ligger erfaringsmessig mellom ca 10–15 000 fot AGL.<sup>19</sup> Dersom trusselen fra bakken inneholder langtrekkende bakke-til-luft-missiler, vil det være vanskelig å drive «Armed Escort». For å redusere denne trusselen vil det være naturlig å benytte andre spesialiserte plattformer for å ødelegge eller hindre disse operasjonene. Men selve utførelsen av «Armed Escort» er avhengig av at man kan operere mest mulig uforstyrret, uten noen umiddelbar fare mot egen plattform.

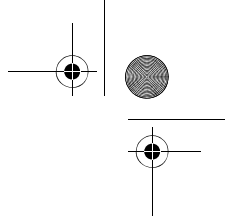
For å utføre «Armed Escort» er man selvsagt avhengig av å se detaljer på bakken. Å se detaljer på bakken med det blotte øye er umulig hvis man opererer høyere enn 10 000 fot AGL. Derfor forutsettes det at flyene er utstyrt med *targeting pod*, eller tilsvarende sensor kapasitet, slik at det blir mulig å observere mindre detaljer på bakken. Uten *targeting pod* vil man kunne se en kjøretøykolonne, men det vil være svært vanskelig å oppdage fiendtlige styrker som har kamuflert seg. I tillegg til *targeting pod* vil man i noen situasjoner være avhengig av våpen som kan brukes mot bakkemål. De våpnene som norske F-16 har brukt i Afghanistan, har vært av typen 20 mm maskinkanon, samt bomber av typen GBU-12.<sup>20</sup>

### Forskjellige typer «Armed Escort»

«Armed Escort» kan ofte utføres for en kolonne av kjøretøyer. Størrelsen på kolonnen vil variere, i tillegg til panser og bestykning. En pansret kolonne vil kunne være like utsatt for angrep som en upansret kolonne, men virkningen av angrepet vil være mindre. I tillegg vil pansrede kjøretøyer ofte være oppsatt med kraftigere avdelingsvåpen. Det kan se ut som om en kolonnes bestykning og grad av pansring ikke har stor betydning for om støtte fra lufta er ønskelig. Det vil hovedsakelig være trusselnivået mot kolonnen som avgjør om det er ønskelig med luftstøtte. Dersom trusselnivået er høyt nok, kan det være behov for eskorte av en tungt pansret kolonne.

<sup>19</sup> Above Ground Level. Flyets høyde over bakken rett under flyet.

<sup>20</sup> Guided Bomb Unit. Laserstyrt bombe som veier 250 kg.



På vei mot en militær bachelor

Det som kjennetegner en eskorte av en kolonne, er kolonnens relativt høye fart. Det vil selvsagt være tilfeller hvor kolonnen kjører sakte, for eksempel i tett trafikk i en by, men som oftest forflytter kolonnen seg med relativt høy hastighet. Dette medfører at flyet er nødt til å rekognosere et relativt større område foran kolonnen enn ved eskortering av en fotpatrulje. Siden kolonnen beveger seg raskt, vil det redusere flyets evne til å rekognosere utenfor selve veien. Det vil være tilfeller hvor man ikke har tid eller evne til å sjekke annet enn selve veien. Områdene utenfor veien vil ikke bli observert, og dermed øker sjansen for ikke å oppdage et bakhold etablert et stykke unna veien. Derfor er det ikke nødvendigvis gunstig å opprettholde høyest mulig hastighet, selv om det reduserer tiden kolonnen kan bli utsatt for et angrep.

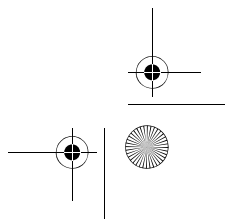
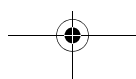
Et annet kjennetegn for «Armed Escort» av en kolonne er at den er enkel å ha visuell kontakt med. Den består kanskje av 5–10 kjøretøyer av samme type, og kjører med en annen hastighet enn resten av trafikken. Videre vil ofte avstanden mellom kjøretøyene være konstant og skille seg ut fra det øvrige trafikkbildet. En fotpatrulje kan det derimot være vanskeligere å ha visuell kontakt med. Dette hovedsakelig fordi den består av mindre elementer enn en kjøretøykolonne, men også fordi en patrulje gjerne forflytter seg mest mulig i skjul og dekning. I tillegg vil fremrykningsveien være mer uforutsigbar enn for en kjøretøykolonne. Likevel er det ofte enklere å opprettholde visuell kontakt med en fotpatrulje fordi den beveger seg mye langsommere enn en kjøretøykolonne. Uansett vil prinsippene for eskortering av en fotpatrulje og en kolonne være relativt like. Det er en viss forskjell i fremrykningshastighet, men dette påvirker ikke prinsippene for eskortering i særlig grad.

Eskortering av transportfly og helikoptre kan kanskje også beskrives som «Armed Escort». Disse flytypene flyr ofte relativt lavt og sakte, slik at de er utsatt for bakketrusler. Allikevel forflytter de seg så raskt at det i praksis er svært vanskelig for et kampfly å rekognosere etter bakketrusler foran flyene. Denne formen for eskorte likner mer på eskorte beskrevet som et eget oppdrag innenfor rollen «Aerospace Control».<sup>21</sup> Den eneste forskjellen er at kampflyet skal være en støtte mot bakketrusler, og ikke trusler i form av fiendtlige fly.

### Planlegging og utførelse

Ved CAS-operasjoner vil man som regel ikke kjenne detaljer omkring oppdraget man skal fly. Detaljene vil man først få idet man prater med FAC'en på

<sup>21</sup> Department of the Air Force (1991): *Air Force Manual 1-1, Volume II, Basic Aerospace Doctrine of the United States Air Force.*





«Armed Escort»

bakken. Prosedyren er at flyene først gir en orientering, *brief*, til FAC'en<sup>22</sup> som omfatter antall fly, flytype, tilgjengelige våpen og tidsrommet flyene har mulighet til å være tilgjengelige. Videre vil FAC'en gi en brief til flyene.<sup>23</sup> Formatet på denne briefen kan variere, men den vil som oftest inneholde en generell situasjonsbrief, målets posisjon, måltype, målbeskrivelse, samt posisjon for de nærmeste egne styrker. Etter disse briefene vil FAC'en forsøke å få flygeren til å se målet visuelt med øynene eller ved hjelp av en *targeting pod*.

Disse prosedyrene krever ofte noe tid. Ved «Armed Escort», hvor kolonnen er i bevegelse, vil en tilsvarende brief være til liten nytte dersom bakkestyrkene er i bevegelse. Hvis bakkestyrkene ender opp i en skuddveksling, kan man bruke en «9-Liner brief» for å lede flygeren på målet, men det tar gjerne for lang tid. Videre vil det under en trefning være et høyt stressnivå, både på bakken og i lufta, og risikoen for å gjøre feil øker. For å redusere tidsforbruket kan man bruke «klokkemetoden» for å angi fiendens posisjon. Kl. 12 er rett foran bakkestyrkene, kl. 6 er bak, kl. 3 er til høyre, og så videre. Videre vil FAC'en angi avstand fra egen posisjon til målet. Denne metoden forutsetter at bakkestyrkenes posisjon til enhver tid er kjent for flyet. Dersom flyet hele tiden observerer bakkestyrkene, vil dette ikke være noe problem. Allikevel vil det ofte være behov for også å gjøre andre oppgaver i et fly, og dermed er det en mulighet for å miste kontakten med kolonnen. I så fall vil det ta noe tid før man kan gjenopprette den visuelle kontakten. For å opprette kontakt kan selvsagt bakkestyrkene oppgi sin posisjon i Lat/Long,<sup>24</sup> men det krever igjen mye tid. Videre vil denne posisjonen være utdatert før flygeren får satt den inn i flyets systemer fordi bakkestyrkene er i bevegelse.

En enklere måte å finne tilbake på er å benytte seg av et forhåndsbestemt referansesystem. En kjøretøykolonne vil som oftest ha en planlagt rute i tillegg til en eller flere alternative ruter. Ved å navngi tydelige detaljer langs rutene vil bakkestyrkene kunne fortelle hvor de er slik at flyet raskt kan finne tilbake til dem. Dette kan for eksempel gjøres ved at bakkestyrkene sier at de er 150 meter forbi referansepunkt<sup>25</sup> A3. Da vil flygeren velge ref. pkt. A3 i flyets navigasjonssystem, følge veien 150 meter forbi punktet, og nesten umiddelbart være i visuell kontakt med bakkestyrkene. For å gjøre det enklest mulig kan begge parter ha plottet alle referansepunktene på et kart eller satellittbilde over ruta, og selve punktene bør være lett gjenkjennelige. Gode referansepunkter kan

22 I NATO kalles denne briefen «Fighter to FAC brief».

23 I NATO kalles denne briefen «9-Liner brief».

24 Latitude/Longitude. Posisjonsangivelse ved hjelp av bredde- og lengdegrader.

25 Referansepunkt er en posisjon på bakken som er kjent for både flyger og bakkestyrker.



På vei mot en militær bachelor

være spesielle bygninger, broer eller veikryss. I tillegg til å beskrive bakkestyrkenes posisjon kan systemet brukes for å beskrive hvor fienden befinner seg. Flyet kan for eksempel se et mulig bakhold og kan beskrive dets posisjon ut ifra et referansepunkt slik at bakkestyrkene raskt blir klar over hvor fienden befinner seg.

Ulempen med denne metoden er at det kreves nøye planlegging slik at begge parter har de samme punktene før oppdraget starter. Antall referansepunkter vil selvsagt variere fra oppdrag til oppdrag, men det er ofte anslagsvis et sted mellom 10 og 30 punkter. Dersom det er mer enn 10 punkter, vil det være lite hensiktsmessig å overføre disse muntlig til et fly ved hjelp av Lat/Long, samt plote punktene på et kart eller bilde. Erfaringer fra Afghanistan, samt trening i Norge, viser at det beste er om bakkestyrkene lager en brief på forhånd, som overføres til flygerne som planlegger sitt oppdrag. Denne briefen bør som et minimum inneholde posisjon og beskrivelse av alle referansepunkter, samt en eller annen form for kart eller bilde av punktene. Ideelt sett burde man ha briefet og planlagt sammen med bakkestyrkene, men i praksis er det vanskelig å få til. Dersom bakkestyrkene befinner seg et eller annet sted i Afghanistan mens flyene befinner seg i Kirgisistan, sier det seg selv at en felles planlegging blir umulig. Men med dagens kommunikasjonssystemer er det allikevel mulig å overføre informasjon slik at oppdraget kan løses mest mulig effektivt.

Erfaringer fra Afghanistan viser at et «Armed Escort»-oppdrag gjerne består av to kampfly i tillegg til bakkestyrkene. For å oppnå maksimal utnyttelse av tilgjengelige ressurser, forsøker en få til en arbeidsdeling. Dette kan eksempelvis skje ved at ett fly har som hovedoppgave å opprettholde visuell kontakt med bakkestyrkene til enhver tid, mens det andre flyet primært vil søke etter fiendtlige styrker foran bakkestyrkene. Da vil flyene alltid vite hvor bakkestyrkene befinner seg, og risikoen for å engasjere egne reduseres. Videre kan det andre flyet konsentrere seg om å oppdage fienden. Erfaringer viser at dette er en fornuftig fordeling av oppgavene, og begge flygerne vil ha overskudd til å utføre sin oppgave best mulig.

Dersom et «Armed Escort»-oppdrag varer lenge, vil denne fordelingen være vanskelig da man vil være avhengig av å benytte tankfly for å etterfylle drivstoff. I så tilfelle vil det være fornuftig å sende et fly til tankflyet, mens det andre overtar ansvaret både for å ha visuell kontakt med kolonnen og for å søke etter fiendtlige styrker. Dette vil selvsagt redusere evnen til å observere noe. En mulig løsning på problemet er å bruke fire kampfly istedenfor to. Da vil man til enhver tid ha muligheten til å benytte minst to fly for å støtte bakkestyrkene. Allikevel vil det være et spørsmål om ressurser opp mot trusselvurdering. Er





«Armed Escort»

trusselen mot bakkestyrkene så høy at det synes nødvendig med fire kampfly, bør man kanskje vurdere å kansellere eller utsette bakkestyrkenes oppdrag. Man kan eventuelt vurdere om det er fornuftig å utføre oppdraget på en annen måte for å redusere risikoen.

«Armed Escort» er avhengig av god kommunikasjon mellom FAC'en og flygeren. Kommunikasjonen foregår på engelsk og hovedsakelig via standardiserte ord og uttrykk som er kjent både for FAC og flyger. Allikevel kan språkproblemer og dårlig lyd av sambandstekniske årsaker redusere evnen til kommunikasjon. For å redusere muligheten for misforståelser kan man se for seg at bruk av linksystemer vil redusere behovet for samband i fremtiden. Vinteren 2007 ble det utført forsøk hvor bakkestyrker har en Link-16 MIDS-terminal<sup>26</sup> om bord i et av kjøretøyene.<sup>27</sup> Ved at bakkestyrkene blir en del av Link-16-nettverket, vil flygeren til enhver tid kunne se bakkestyrkenes posisjon på sin HSD<sup>28</sup> i cockpit. Videre vil det være mulig å få bakkestyrkenes posisjon projisert i hjelmsiktet slik at man lett vil være i stand til å se bakkestyrkene visuelt. Dette vil utvilsomt effektivisere «Armed Escort» ved at det forenkler arbeidet i cockpit. I tillegg reduseres risikoen for å engasjere egne styrker da deres posisjon alltid vil være kjent.

### Begrensninger

«Armed Escort» har noen begrensninger. De to viktigste er flyets utholdenhet, samt problemer ved dårlig vær. Flyets utholdenhet varierer fra flytype til flytype. En AC-130 har lengre utholdenhet enn en F-16. Men en F-16 vil også ha lang utholdenhet dersom den har tankfly tilgjengelig. Ulempen med å være avhengig av et tankfly er at man vil bruke mye tid på selve tankingen. Denne tiden kunne heller vært brukt til å utføre «Armed Escort». I perioden hvor ett av to fly er i ferd med å etterfylle drivstoff, vil bakkestyrkene kun ha ett fly til å støtte seg, og effektiviteten til eskorten reduseres. En annen faktor som begrenser flyets utholdenhet er pilotens utholdenhet. «Armed Escort» krever mye av piloten, og det er begrenset hvor lenge han er i stand til å være tilstrekkelig konsentrert. Dersom man flyr for lenge, vil risikoen for å gjøre feil øke. Hvor lenge man er i stand til å operere, varierer og er vanskelig å definere eksakt. Erfarin-

<sup>26</sup> Multifunctional Information Distribution System. *Hardware* som muliggjør sending og mottak av Link-16 informasjon.

<sup>27</sup> Fra samtale med flyger 338 skvadron, «Tiger 31».

<sup>28</sup> Horisontal Situation Display.



På vei mot en militær bachelor

ger fra F-16 i Afghanistan indikerer at cirka 3–4 timer med «Armed Escort» er nær grensen for hva de fleste flygere greier.

Dårlig vær vil ofte kunne redusere effekten av å utføre «Armed Escort». Eksempler på slike værphenomen er kraftig turbulens, høy absolutt luftfuktighet<sup>29</sup> og redusert sikt. Kraftig turbulens vil påvirke pilotens utholdenhet fordi det er fysisk utmattende å bli utsatt for selve ristingen. Videre vil det redusere effektiviteten i cockpit fordi det er vanskeligere å lese kart og instrumenter, samt utføre nødvendige håndgrep. Kraftig turbulens er allikevel ikke et stort problem da det ofte kan unngås ved å endre flygehøyden. Absolutt luftfuktighet vil sjelden påvirke operasjoner om dagen hvor man har mulighet til å bruke det visuelt synlige spekeret for å lage et bilde med *targeting pod*. Problemet oppstår om natten hvor man bruker IR<sup>30</sup>-delen av det elektromagnetiske spekteret for å lage et bilde. IR-stråling påvirkes av høy absolutt luftfuktighet, og resultatet blir et uklart og utydelig *targeting pod*-bilde i cockpit.

Likevel vil redusert sikt være det fenomenet som oftest reduserer evnen til effektivt å kunne utnytte en *targeting pod*. Er det skyer mellom flyet og bakken vil man ikke kunne se noe som helst, verken ved hjelp av *targeting pod* eller med det blotte øye. Da vil man ofte forsøke å fly under skyene, men dette er ikke alltid mulig på grunn av lavt skydekke, terrengforhold og høyere trussel fra bakken dersom en flyr i lavere høyde. Andre former for redusert sikt kan være støv, røyk/smog og sandstormer. I en kraftig sandstorm vil både fly og bakkestyrker oppleve svært dårlig sikt, og oppdraget kan ofte være umulig å gjennomføre. Når støv og røyk/smog er til stede, vil sikten reduseres i mer eller mindre grad, men ofte vil det være mulig å gjennomføre oppdraget selv om flyenes evne til å observere vil reduseres.

## Sammendrag og konklusjon

«Armed Escort», og utførelse av disse operasjonene, er foreløpig lite beskrevet og relativt tynt dokumentert. «Armed Escort» har imidlertid flere likhetstrekk med CAS. Man bruker mye av den samme terminologien, det dreier seg ofte om støtte til bakkestyrker gjennom kommunikasjon med en FAC, og mange prosedyrer er like. Likevel vil jeg ikke definere «Armed Escort» som CAS fordi

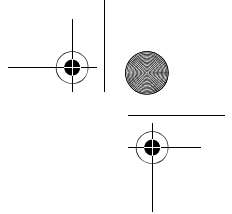
<sup>29</sup> Absolutt luftfuktighet er et mål for hvor mye vanndamp det er innenfor et gitt område.

Beskrives gjerne ved antall gram vanndamp pr. kubikkmeter luft (g/m<sup>3</sup>).

<sup>30</sup> Infra Red. Varmestråling som ikke er synlig for det menneskelige øye.







«Armed Escort»

et «Armed Escort»-oppdrag ikke nødvendigvis vil engasjere en fiende. «Armed Escort» er etter mitt syn en egen oppdragstype helt frem til de støttede bakkestyrkene eventuelt blir engasjert av fienden. I det øyeblikk kan oppdraget sies å endre seg fra «Armed Escort» til CAS, fordi det da er snakk om å gi ildstøtte til egne bakkestyrker nært fienden såfremt dette viser seg nødvendig. Det vil derfor være mer riktig å beskrive «Armed Escort» som en egen oppdragstype, og ikke innlemme det i begrepet CAS.

Jeg understreker på nytt at jeg selvsagt ikke hevder å presentere noen fasit på hvordan man bør utføre «Armed Escort» gjennom det foregående. Jeg anser heller dette arbeidet som et bidrag til videre utvikling av konseptet «Armed Escort». I dag trenes det mer på «Armed Escort» enn før, og det kan antas at utviklingen vil fortsette. Å bestemme seg for én bestemt måte å utføre disse oppdragene på vil for øvrig kunne være uheldig. Det er nødvendig med en viss fleksibilitet, da oppdrag vil variere både med tanke på innhold, varighet og ikke minst som følge av det scenario oppdraget skal utføres i. De fleste oppdrag vil likevel ha visse likhetstrekk, og derfor bør det etableres en beskrivelse av hvordan «Armed Escort» *kan* utføres. Når de forskjellige fagmiljøene blir enige om et generelt konsept for «Armed Escort», bør dette dokumenteres og – for jagerflymiljøets del – vurderes implementert i for eksempel TOP.<sup>31</sup> Hovedformålet med dokumentasjonen bør imidlertid være at den skal komme til nytte for alle involverte enheter – både (støttede) bakkestyrker, FACer og kampflymiljøet.

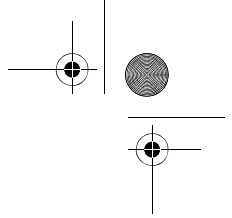
---

31 Tactical Operations Procedures. Jagerflygernes «bibel» for hvordan flyoppdrag utføres taktisk.

På vei mot en militær bachelor

## Litteratur

- NATO (1999): *A7P-3.3.2/ ATP-27 (C), AIR INTERDICTION AND CLOSE AIR SUPPORT*. (UNCLASSIFIED)
- NATO (1999): *A7P-3.3.2.1/ ATP-63, TACTICS, TECHNIQUES AND PROCEDURES FOR CLOSE AIR SUPPORT*. (UNCLASSIFIED)
- NATO (2000): *AAP-6, NATO Glossary of Terms and Definitions*. (UNCLASSIFIED)
- Joint Chiefs of Staff (1995): *Joint Pub 3-09.3, Joint Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support (CAS)*. (UNCLASSIFIED)
- Department of the Air Force (1991): *Air Force Manual 1-1, Volume II, Basic Aerospace Doctrine of the United States Air Force*. (UNCLASSIFIED)
- Hallion, Richard P. (1989): *Strike from the sky. The history of battlefield air attack 1911-1945*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution. (UNCLASSIFIED)
- Haugen, Trond (2006): *Convoy Escort- Planning and Execution*. Oppgave skrevet ved EPAF Fighter Weapons school. (UNCLASSIFIED)
- Jervan, Øyvind (2006): *Convoy Escort Techniques*. Forslag til et kapittel i RNoAF Tactical Operation Procedures. (UNCLASSIFIED)
- Samtaler med jagerflyger, NK TACSTAN, 331 skvadron, Bodø. (Desember 2006)
- Samtaler med jagerflyger, «Tiger32», 338 skvadron, Ørland. (Desember 2006)
- Samtaler med jagerflyger, «Tiger31», 338 skvadron, Ørland. (Januar 2006)
- Samtaler med Sjef TACP, Lokaliseringsbatteriet, Artilleribataljonen, Setermoen. (Desember 2006)
- Samtale med S-3 Ildstøtte, FSK/HJK. (Januar 2007)
- Samtale med Kaptein Lien, Kristian, HI Flystøtte/Artseksjonen/Hærens Våpenskole/TRADOK. (Januar 2007)



# «Show of force» – en ny rolle for norske kampfly?

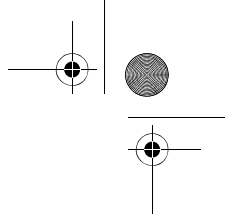
Ivar Magne Stene

## Innledning

Sommeren 2003 ble jeg kontaktet av en Rotaryklubb i Midt-Norge og spurt om jeg kunne tenke meg å holde et foredrag om Norges deltagelse med kampfly i Afghanistan – eller *Operation Enduring Freedom* (OEF)<sup>1</sup> som kampanjen het. I perioden 1. oktober 2002 – 1. april 2003 deltok Norge med 6 F-16 MLU kampfly og et hundretalls personer i OEF, og jeg hadde erfaring fra operasjonen etter å ha fløyet over Afghanistan i desember 2002 og januar 2003. Denne forespørselen takket jeg ja til, og foredraget ble holdt høsten 2003. Det var en lydhør og meget forsvarsinteressert forsamling, og etter foredraget ble det derfor satt av tid til spørsmål fra salen. Ett av spørsmålene dreide seg om bruk av våpen og hvordan det kunne ha seg at norske flygere bare hadde droppet åtte bomber etter å ha fløyet et halvt år over et krigsherjet Afghanistan. Jeg prøvde så godt som mulig å forklare at krig ikke bare dreier seg om å levere våpen, og at kampfly også kan fylle viktige oppgaver som rekognosering og avskrekking gjennom tilstedeværelse. Det virket ikke som om min forklaring var lett å forstå for alle tilstedeværende.

Noe av den samme følelsen fikk jeg som tilhører under et foredrag for Trondheim Militære Samfund ved Luftkrigsskolen høsten 2006. Temaet var Norges deltagelse med 4 F-16 MLU i *International Security Assistance Force* (ISAF)<sup>2</sup> våren 2006, og igjen kom spørsmålet fra salen om hvor mange bomber som ble droppet fra norske kampfly. Under denne operasjonen ble det ikke levert våpen i det hele tatt, og foredragsholderen, som selv var flyger, måtte som meg forklare at styrken likevel hadde vært til god hjelp og støtte gjennom sin tilstedeværelse i luftrommet over Afghanistan. Jeg så ingen anerkjennende nikk i salen.

- 
- 1 Flernasjonalt militær operasjon og del av kampen mot terror, innledet i Afghanistan 7. oktober 2001 som svar på terrorangrepet mot USA 11. september 2001.
  - 2 Internasjonalt fredsbevarende styrke i Afghanistan, med fokus på sikkerhet og gjenoppbygging av landet.



Jeg tror på ingen måte at antall leverte bomber er et mål i seg selv på hvorvidt en deltagelse i eksempelvis OEF eller ISAF er en suksess eller ikke. Men mennesket har en tendens til å søke etter noe som er målbart når suksess eller fiasko skal vurderes, og da vil konkrete faktorer som antall flytimer, antall tokt eller antall leverte bomber være lett målbare og lett sammenlignbare med andre nasjoners tilsvarende tall. Etter hjemkomsten fra både OEF og ISAF manglet det imidlertid ikke på lovord verken fra militære eller politiske ledere, og jeg husker godt at det var en stolt gjeng som i april 2003 mottok utmerkelsene for deltakelsen i OEF. Det virket som om det samme var tilfelle blant dem som deltok i ISAF i 2006.

Men tydet likevel holdningen blant personellet på at de mente vi kunne gjort mye mer i løpet av de totalt ni månedene norske kampfly hadde fløyet over Afghanistan? Hersket det internt i den militære organisasjonen en forventning om at vi burde ha fått utvidet spillerom til å utrette noe mer? Og er det fortsatt meninger å spore blant de som betaler for Forsvarets kuler og krutt om at det er litt for lite «bang for the bucks» når norske kampfly deltar i internasjonale operasjoner? Etter alle typer oppdrag vil det være både sunt og nødvendig med refleksjon, og samtidig som man skal få tid til å feire seg selv og være stolt av egen prestasjon, må det også være rom for å stille de kritiske spørsmålene. Bare på denne måten tror jeg det er mulig å møte sterkere og mer forberedt neste gang norske kampfly skal ut i en internasjonal operasjon.

I det følgende vil jeg derfor diskutere i hvilken grad Norge gjennom deltakelsen i OEF og ISAF har etablert en ny rolle for våre kampfly gjennom demonstrasjon av makt – gjennom «show of force». Gitt at demonstrasjon av makt gjennom «show of force» har blitt en oppgave for våre kampfly som norske politikere finner hensiktsmessig, effektiv og politisk forsvarlig, må det være rom for å drøfte hvorvidt dette er en fornuftig bruk av et høyst moderne og kapabelt kampfly som F-16 MLU. Videre må det være lov å diskutere om dette er en type oppdrag vi ønsker også i fremtiden, eller om vi bør søke mer krevende oppdrag bedre tilpasset våre kapasiteter. Avslutningsvis vil jeg også drøfte hvorfor det kan virke som om «show of force» er en type oppdrag som er lett forenlig med norske interesser. Jeg vil hovedsakelig fokusere på følgende faktorer:

- Er «show of force» en ressursmessig fornuftig bruk av et teknologisk avansert fly som F-16 MLU?
- Er «show of force» en oppgave vi i stor grad ønsker å bruke flyet til også i fremtiden, gitt at norske kampfly på nytt skal delta i eksempelvis ISAF?





- Er «show of force» en oppgave vi lett kan ta på oss fordi det passer til våre ønsker om å delta, samtidig som vi ønsker å fremstå som en fredelig nasjon?

## Begrepsforklaring

«Show of force» er et uttrykk som har blitt brukt ved flere forskjellige typer operasjoner, og derfor vil det være hensiktsmessig å definere hva jeg legger i dette uttrykket.

Israels angrep med F-16 på palestinere i Midt-Østen er f.eks. ofte referert til som «show of force». Et annet eksempel er det såkalte «Doolittle Raid» som fant sted 18. april 1942. Dette var det første amerikanske luftangrepet på de japanske øyene etter bombingen av Pearl Harbour 7. desember 1941. For meg blir imidlertid disse aksjonene et eksempel på en mer eller mindre planlagt interdikt-operasjon og et eksempel på et strategisk angrep, og i mindre grad «show of force» slik termen brukes i dag. I denne artikkelen brukes «show of force» som et militært uttrykk for en operasjon som har som intensjon å advare en motstander ved tilstedeværelse, ved å fremvise sine egne kapasiteter, eller ved å utvise vilje til å bruke makt ved provokasjon.

Primært har derfor «show of force» en undertrykkende rolle, hvis hovedfunksjon er å fortelle motstanderen at dersom han finner på noe som strider mot vårt ønske eller vår toleransegrense, så har vi både evne og vilje til å svare med makt. Jeg ønsker også å presisere skillet mellom rekognosering og «show of force». Rekognosering har en vel etablert rolle i den hensikt å rekognosere et landområde for bakkestyrkene eller et sjøområde for sjøstyrkene ved hjelp av flyets ulike sensorer – og rapportere et oppdatert situasjonsbilde samt eventuelle forandringer i bakke-/ sjøsituasjonen til bakke-/ sjøstyrkene.

De politiske målene bak deltakelsen i OEF og ISAF kommer jeg i liten grad til å kommentere. Enhver operasjon vil normalt ha ett eller flere politiske mål samt ett eller flere militære mål, og de politiske målene vil nødvendigvis måtte være førende for de militære målene. De politiske målene for Norges deltagelse med kampfly i internasjonale operasjoner vil ikke være avgjørende for drøftingen av «show of force» som rolle.



På vei mot en militær bachelor

## Egen bakgrunn

Min bakgrunn fra kampflymiljøet er seks år ved 338 skvadron på Ørland hovedflystasjon og ca 1350 flytimer i F-16 MLU. Mesteparten av disse timene har jeg naturlig nok fløyet som trening hjemme i Norge, men mye av min erfaring er også basert på deltagelse i små og store øvelser i inn- og utland. Milepælene for meg har vært deltagelsen på Maple Flag<sup>3</sup> i Canada i 2004 og Red Flag<sup>4</sup> i USA i 2005. Jeg deltok også som flyger ved Norges deltagelse i OEF i Afghanistan i 2002 og 2003, og mye av det følgende baserer seg derfor på egne erfaringer fra deltagelse i internasjonale operasjoner. I tillegg var jeg fortsatt flyger ved 338 skvadron ved Norges deltagelse i ISAF i Afghanistan i 2006. Mange og lange samtaler med flygerne som deltok i denne operasjonen, er derfor også bakgrunn for artikkelen.

Når det gjelder effekten av «show of force» i et teater som Afghanistan, kan vi som flyr flyene tro og mene så mye vi vil. Den målbare effekten er det imidlertid bakkestyrkene som vet mest om. For å ha ryggdekning for mine uttalelser har jeg derfor vært i kontakt med sentrale personer i det norske SOF-miljøet,<sup>5</sup> og deriblant snakket med personell som har tjenestegjort som FAC<sup>6</sup> i Afghanistan. Artikkelen er ugradert. På grunn av dette kommer jeg ikke til å referere til konkrete hendelser eller aksjoner i Afghanistan med unntak av episoden i Meymaneh 8. februar 2006. Navn eller stilling til personer i kampfly- eller SOF-miljøet kommer jeg ikke til å referere til i artikkelen.

## Deltagelse med norske kampfly i internasjonale operasjoner

Siden andre verdenskrig har norske kampfly deltatt fire ganger i internasjonale operasjoner. Under *Allied Force* i 1999 hadde flyene en ren luft-til-luft-rolle, og under *Baltic Accession* i 2005 hadde flyene en rolle i *Air Policing*.<sup>7</sup> Disse episodene vil derfor ikke bli kommentert ytterligere i det følgende. Som et bakteppe

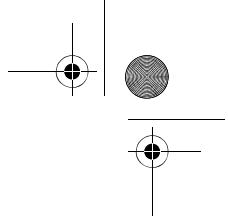
3 Fly-øvelse med rundt åtti deltagende fly med fokus på offensive pakker og luft-til-bakke-trening.

4 Fly-øvelse med et hundretalls deltagende fly med fokus på offensive pakker og luft-til-bakke-trening.

5 Special Operations Force, engelsk betegnelse på spesialstyrker.

6 Forward Air Controller, person på bakken som koordinerer og leder ildgivning fra fly.

7 Bruk av kampfly for å holde kontroll med luftrommet, herunder avskjæring, bortvisning og nedskyting.



for diskusjonen om «show of force» vil jeg derimot kort beskrive deltagelsen i OEF og ISAF.

## OEF

### Bakgrunn

Som en respons på terroraksjonene i USA 11. september 2001 og som et ledd i kampen mot terror, ble *Operation Enduring Freedom* iverksatt i Afghanistan 7. oktober 2001. Operasjonen pågår fortsatt og har vært et samarbeid mellom en lang rekke land, deriblant Norge. I 2002 vedtok Stortinget å sende 6 norske F-16 MLU til området for å støtte operasjonen i perioden fra 1. oktober 2002 til 1. april 2003.

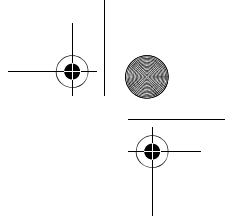
### Gjennomføring og resultat

I løpet av 6 måneder ble totalt 488 tokt på til sammen 2953,5 timer fløyet over Afghanistan til støtte for OEF.<sup>8</sup> Ugraderte kilder som viser flytid fordelt på type oppdrag er ikke tilgjengelig, men disse omfatter i stor grad transitt, «show of force», eskorte, rekognosering og trening med bakkestyrker. Totalt ble 8 bomber levert mot bakkemål:

- 27. januar 2003 – To laserstyrte bomber ble levert mot to bunkere i det sørøstlige Afghanistan.
- 10. februar 2003 – To laserstyrte bomber ble levert mot et hulekompleks.
- 29. mars 2003 – Fire laserstyrte bomber ble levert mot et fiendtlig mål i fjellene nordøst for Kandahar.<sup>9</sup>

8 Wangberg, Marita Isaksen (2003): «F-16-oppdraget fullført», lastet ned 20.01.2007, fra <http://www.mil.no/luft/start/article.jhtml?articleID=42256>.

9 Norsk telegrambyrå (2003): «Heder og medaljer for krigsinnsatsen i Afghanistan», lastet ned 15.01.2007, fra <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>.



På vei mot en militær bachelor

## ISAF

### Bakgrunn

ISAF er en NATO-ledet operasjon i Afghanistan som har til formål å skape sikkerhet for befolkningen i Afghanistan og støtte gjenoppbyggingen av landet. Ansvarsområdet har utvidet seg fra i starten å omfatte Kabul til i dag å omfatte hele landet. 4 norske F-16 MLU støttet oppdraget i perioden fra 10. februar til 10. mai 2006.

### Gjennomføring og resultat

I løpet av 3 måneder ble totalt 263 tokt på til sammen 490,7 timer fløyet over Afghanistan til støtte for ISAF.<sup>10</sup> Heller ikke for denne operasjonen forefinnes ugradert informasjon om flytid fordelt på type oppdrag, men det ble i stor grad gjennomført trening med bakkestyrker, «show of force», eskorte og rekognosering. Ingen våpen ble levert.

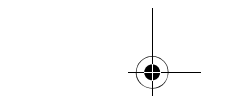
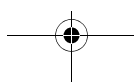
### Grad av maktutøvelse

Ved alle internasjonale operasjoner tilstrebes det at graden av maktutøvelse tilpasses de overordnede politiske og militære målene for operasjonen. I tillegg vil faktorer som grad av militær motstand, politisk situasjon, befolkningssituasjon, topografi, egne styrker på bakken og ytre faktorer som klima og værforhold være faktorer som påvirker graden av maktutøvelse som benyttes. En motstander vil trolig ha varierende grad av motivasjon for å gjennomføre eksempelvis et angrep på koalisjonens bakkestyrker i Afghanistan. Det er grunn til å tro at også disse menneskene frykter for tap av eget liv, selv om det ofte kan virke som om dette ikke er tilfelle.

Figuren under (Figur 1) er en forenklet oversikt som viser sannsynlig sammenheng mellom grad av motstanderens motivasjon for provokasjon og den grad av maktutøvelse denne provokasjonen må konfronteres med for å opphøre. Figuren er tilpasset en standard norsk formasjon med kampfly bestående av to F-16 MLU. Luft-til-bakke-våpen er begrenset til laserstyrte bomber og 20 mm kanon.

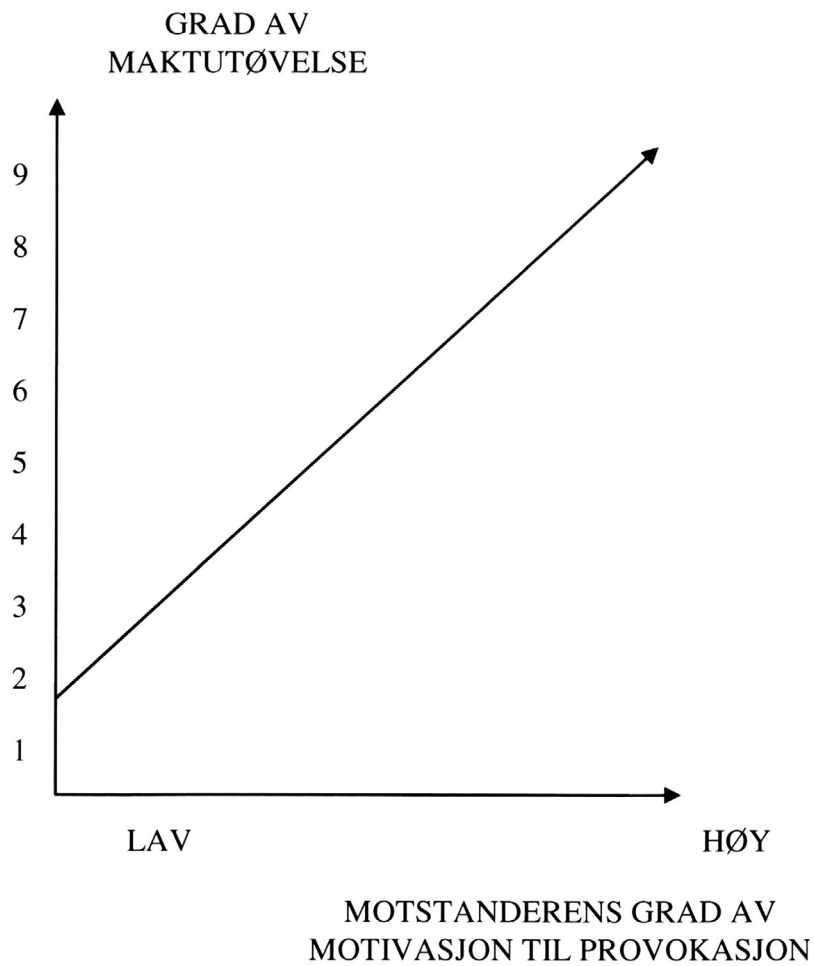
---

<sup>10</sup> Data bekreftet av logistic commander under ISAF-detasjementet.





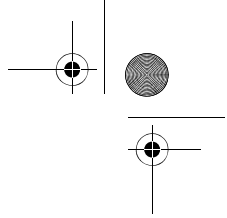
«Show of force» – en ny rolle for norske kampfly?



**Figur 1**

**Figurforklaring**

- 1 Ikke tilstedeværelse. Motstanderen vet at det ikke finnes luftstyrker i teateret.
- 2 Usikker tilstedeværelse. Motstanderen vet ikke om det forefinnes luftstyrker i teateret.



På vei mot en militær bachelor

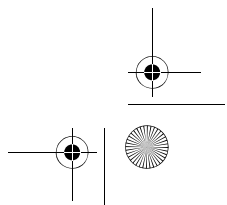
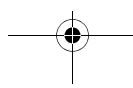
- 3 Sikker tilstedeværelse. Motstanderen vet at det forefinnes luftstyrker i teateret, men er usikker på hvor.
- 4 Hørbar tilstedeværelse. Motstanderen kan høre flystøy i luftrommet over egen posisjon.
- 5 Visuell tilstedeværelse i stor høyde. Motstanderen kan se luftstyrker (eventuelt kondensstriper) i stor høyde i luftrommet over egen posisjon.
- 6 Visuell tilstedeværelse i lav høyde med støy. Luftstyrker flyr over motstanderen i lav høyde.
- 7 Visuell tilstedeværelse i lav høyde med støy og dropp av flare.<sup>11</sup> Luftstyrker dropper «flare» i nærheten av motstanderen for å synliggjøre at posisjon er kjent.
- 8 Visuell tilstedeværelse med støy og varselskudd. Luftstyrker avfyrrer våpen, eksempelvis kanon, i nærheten av motstanderen.
- 9 Levering av våpen. Luftstyrker leverer våpen på motstanderen.

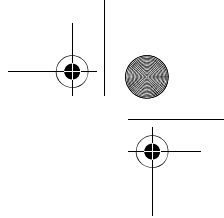
En faktor som kjennetegner bruk av kampfly, er hurtighet, og da primært å komme seg fra punkt A til B på kortest mulig tid. Ved bruk av luftstyrker i internasjonale operasjoner vil det også være essensielt å kunne tilpasse graden av maktutøvelse raskt. Det vil med andre ord være viktig å kunne gå hurtig opp og ned på vertikal-aksen på skalaen i Figur 1 og til enhver tid tilpasse grad av maktutøvelse til eksisterende trussel. Dette fordrer imidlertid også at kommandokjeden i operasjonen fungerer på en tilfredsstillende måte. Det hjelper lite om flyger og fly er i stand til hurtig å øke graden av maktutøvelse dersom beslutningstakere høyere opp i kommandokjeden ikke er like raske til å respondere. Dette vil selvfølgelig også være avhengig av de til enhver tid gjeldende engasjementsregler (ROEs).<sup>12</sup>

Et ofte tilstrebet prinsipp ved utøvelse av militærmakt er å ikke bruke mer makt enn nødvendig for å oppnå sine mål med en operasjon. Vi skyter fortsatt ikke spurv med kanon. Dersom målene med en operasjon kan oppnås uten å måtte bevege seg over for eksempel 6 på skalaen i figur 1, så er det ingen vits i å gå til det ekstreme og levere våpen (9). Men for å skape *troverdighet* hos motstanderen må en luftstyrke både vise *evne* og *vilje* til å gå helt til det ekstreme og levere våpen dersom dette blir nødvendig, og dersom det er forenlig med gjeldende ROEs. Dette vil kunne skape en avskrekking som gjør at det senere er tilstrekkelig å bruke en lavere grad av makt på skalaen ved samme type provokasjon.

<sup>11</sup> Mottiltak mot varmesøkende missiler i form av en synlig «ildkule».

<sup>12</sup> Rules of Engagement, engasjementsregler.





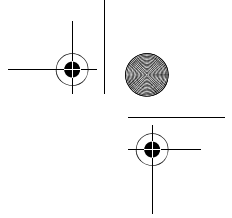
Ved «show of force» mellom 6 og 8 på skalaen (tilstedeværelse i lav høyde) er det essensielt at både «motstanderen vet at vi vet» og at «vi vet at motstanderen vet». Sagt med andre ord: Det er avgjørende at luftstyrkene opptrer på en slik måte at det ikke er tvil hos motstanderen om at vi både har forstått motstanderens intensjon og posisjonering. Samtidig vil det være essensielt at motstanderen forstår våre intensjoner. I de fleste tilfeller vil dette naturlig nok innebære at de avstår fra å begynne med provokasjon, eventuelt slutter med den provokasjonen de allerede har begynt. Når det gjelder kravet til grad av maktutøvelse, vil dette, som tidligere nevnt, naturlig nok avhenge av motstanderens motivasjon for å gjennomføre det han har planlagt. Et spontant angrep vil trolig kunne forsvares med en lavere grad av maktutøvelse enn for eksempel en mer koordinert aksjon som for eksempel Taliban-offensiven i Sør-Afghanistan høsten 2006.

## Bruk av «show of force» i internasjonale operasjoner

Historisk er det få eksempler hvor «show of force» slik vi har definert begrepet, er brukt så omfattende, direkte og undertrykkende som i Afghanistan. Selv om luftstyrker med stor sannsynlighet har virket undertrykkende ved sin tilstedeværelse i alle konflikter og kriger etter at flyene ble tatt i bruk, kan det virke som noe nytt å bruke luftstyrker så aktivt og konkret til dette formålet. Ved å gå helt tilbake til mellomkrigstida kan vi finne en parallell i Storbritannias bruk av Royal Air Force i Irak på 1920-tallet. Det britiske imperiet var enormt i størrelse, og som en erstatning for en kostbar hær ble fly satt inn for å patruljere luftrommet over landet. Flyene hadde en direkte undertrykkende rolle i forsøket på å opprettholde ro og orden og ved å skape en trussel om hva som var i vente dersom innbyggerne gjorde opprør.<sup>13</sup>

En mulig grunn til at «show of force» er såpass lite benyttet, kan rett og slett være behovet for å ha luftherredømme for å kunne gjennomføre «show of force» effektivt. For at luftstyrkene skal kunne operere tilnærmet fritt over en lengre tidsperiode, vil det være nødvendig å ha eliminert en lufttrussel på forhånd. På samme måten vil en bakke-til-luft-trussel i krigsteateret legge sterke begrensninger på luftstyrkenes muligheter til effektiv «show of force». Et eks-

13 Naastad, Nils E. (1997): «Policing the British Empire from the Air». I Rønnfeldt, Carsten F. og Solli, Per Erik (Red.): *Use of Air Power in Peace Operations*. (No. 7 1997). Oslo: NUPI, s. 19–37.



På vei mot en militær bachelor

empel på dette kan være trusselen om MANPADs<sup>14</sup> i Afghanistan, som normalt vil føre til begrensning av minstehøyde til mellom 10 000 fot og 15 000 fot AGL.<sup>15</sup> Luftstyrker vil da ikke uten tillatelse fra høyere kommandomyndighet kunne gå under denne minstehøyden for effektivt å støtte bakkestyrkene med «show of force». Erfaringene med bruk av luftstyrker til «show of force» er derfor begrensede, men det vil uansett aldri kunne eksistere et fasitsvar på hvilken effekt «show of force» vil ha i en gitt situasjon.

## «Show of force» i åpne områder

Med åpne områder mener jeg her områder som ikke er i umiddelbar nærhet av sivilbefolkningen og som er i en slik avstand fra disse at de ikke vil rammes av våpeneffekten dersom våpen skulle bli brukt.

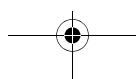
### Defensive operasjoner

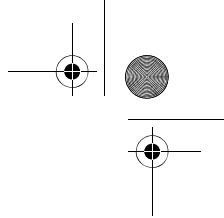
Ved defensive operasjoner i åpne områder vil «show of force» normalt komme best til sin rett. Med defensive operasjoner mener jeg her situasjoner hvor egne bakkestyrker ikke har til hensikt å komme i konfrontasjon med motstanderen. Eksempler på defensive operasjoner kan være rekognosering, observasjon og forflytning. Personell jeg har snakket med, fortalte om flere situasjoner hvor luftstyrkers tilstedeværelse gjennom støy, særlig etter mørkets frembrudd, hadde ført til at motstanderne hadde trukket seg tilbake og søkt dekning i eksempelvis huler av frykt for å bli bombet. Bakkepersonellet jeg var i kontakt med, var tilfreds med luftstøtten de hadde fått i Afghanistan, og følelsen av å ha f.eks. en AC-130 *Gunship*<sup>16</sup> sirkende over egen posisjon var svært betryggende. «Show of force» virket preventivt i den forstand at det virket undertrykkende og at det var med på å holde ro og orden i området. Det kunne også virke som om koalisjonens villighet til å bruke våpen dersom det ble nødvendig, var godt kjent blant motstanderne i Afghanistan.

14 Man Portable Air Defence System, skulderavfyrt varmesøkende bakke-til-luft-våpen.

15 Above Ground Level, høyde over bakken.

16 Modifisert *Hercules* med mye våpen om bord som har til hensikt å benyttes i luft-til-bakke-rollen.





## Offensive operasjoner

«Show of force» i forkant av en offensiv bakkeoperasjon vil virke mot sin hensikt. Overraskelsesmomentet vil være avgjørende for utfallet av en slik aksjon, og «show of force» er derfor ikke ønskelig. Ved denne typen operasjoner er det fortsatt ønskelig at bakkestyrkene har tilgang til luftstyrker som på kort varsel kan bidra med nærstøtte, men i forkant av selve aksjonen må flyene befinne seg i så stor høyde over eller avstand fra at de verken er hørbare eller synlige. Etter at den offensive bakkeoperasjonen er begynt, vil det være situasjonsavhengig hvorvidt luftstyrkene bør trekke over området eller ikke.

## Show of force i urbane strøk

«Show of force» har vist seg å ha liten effekt i urbane strøk. Et eksempel på dette er angrepet på ISAF-leiren i Meymaneh 8. februar 2006. Statssekretær Espen Barth Eide har uttalt følgende:

*... Pga manglende infrastruktur, som gjør forflytning av styrker på landjorden til en formidabel utfordring, ble jagerflyenes betydning til fulle demonstrert da PRT'en vår i Maymaneh ble angrepet i forrige måned.<sup>17</sup>*

Statssekretæren tar nok feil i denne uttalelsen. Til tross for at nederlandske F-16 MLU raskt kom til unnsetning, fortsatte opprøret på bakken etter kort tid til tross for at «show of force» ble gjennomført. Luftstyrkene gikk helt til 8 på skalaen i Figur 1 (varselskudd i nærområdet), men med manglende autorisasjon til å gå til 9 i urbane strøk med sivilbefolkning til stede, ble ikke «show of force» oppfattet som troverdig.

Det er grunn til å tro at motstanderne i Afghanistan har forstått hvilke begrensninger som ligger i våre våpen, samtidig som de med stor sannsynlighet har forstått våre restriktive engasjementsregler når det er sivile til stede. «Show of force» i urbane strøk er et godt eksempel på at uten evne eller vilje til å gå helt til 9 på skalaen, kan luftstyrkenes tilstedeværelse virke mot sin hensikt og faktisk gjøre vondt verre gjennom sin provoserende opptreden. Paradokset i Meymaneh ble derfor at flygerne som fløy et av verdens mest avanserte og

<sup>17</sup> Sitat fra statssekretær Espen Barth Eides tale til Forsvarets stabsskole 15. mars 2006. Lastet ned 21.01.2007, fra [http://www.odin.dep.no/fd/norsk/aktuelt/taler/politisk\\_ledelse/010\\_051-090\\_027/dok-bu.html](http://www.odin.dep.no/fd/norsk/aktuelt/taler/politisk_ledelse/010_051-090_027/dok-bu.html).



På vei mot en militær bachelor

kapable kampfly ikke kunne gjøre noe som helst mot folk på bakken som kastet stein på norske soldater og som skjøt med gamle AK-47.

## Show of force – den nye rollen for norske kampfly?

### Er «show of force» fornuftig bruk av F-16 MLU?

Er «show of force» en ressursmessig fornuftig bruk av et teknologisk avansert fly som F-16 MLU, eller burde vi heller søke å få delta i operasjoner som mer ligner på det vi trener på her hjemme og som vi har vist vi er blant de beste i verden på i øvelser sammen med våre allierte? Med ressursmessig fornuftig tenker jeg på to forhold. For det første er det grunn til å vurdere bruken av kampfly til dette formålet i sammenheng med merkostnadene i kroner og ører ved å delta i internasjonale operasjoner. Samtidig og kanskje vel så viktig er det å se på i hvor stor grad de norske kampflyenes kapasiteter ble utnyttet i Afghanistan.

Det norske detasjementet med F-16 til OEF i 2002–2003 kostet én milliard kroner,<sup>18</sup> og denne kostnaden blir stadig referert til som Afghanistan-milliarden. Detasjementet hadde tilholdssted i Kirgisistan, og det ble ikke gitt støtte til OEF utover tilstedeværelsen med kampfly i lufta over Afghanistan. Delt på antall flytimer blir dette i underkant av 340.000 kroner per flytime. Dette er helt sikkert en sterkt forenklet måte å regne på, men uansett forteller det oss at kampfly er en økonomisk enormt krevende ressurs. Samtidig er det derfor også grunn til å tro at kampfly, som i stor grad blir brukt til tilstedeværelse, kan oppfattes som en svært kostbar, men dog nødvendig forsikring for bakkestyrkene.

I forhold til kapasitetene til en våpenplattform som F-16 MLU, er «show of force» etter min mening en dårlig utnyttelse av potensialet som ligger i flyet. Unntaket er selvfølgelig når det kommer til det mest ekstreme stadiet av «show of force» hvor det må leveres våpen. I disse situasjonene vil både flyger og flyets kapasiteter bli satt på prøve, og oppgaven kan bli svært krevende. På øvelser i inn- og utland beviser norske kampflyavdelinger gang på gang at de er blant de beste både innen rollene luft-til-luft og luft-til-bakke. Dette ble bevist senest gjennom deltagelsen på Red Flag i

18 Norsk telegrambyrå (2003): «Heder og medaljer for krigsinnsatsen i Afghanistan», lastet ned 15.01.2007, fra <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>.



2005, hvor nordmennene høstet mye skryt og anerkjennelse for sin deltakelse.

Som tidligere nevnt er det umulig å si eksakt hvor stor andel av timene som ble fløyet over Afghanistan som ble brukt på de ulike gradene av maktutøvelse i Figur 1. Dersom jeg likevel prøver meg på en kvalifisert gjetning, at 99,8% av tiden ble brukt i området 3 – 5, mens 0,2% av tiden ble brukt i området 6 – 9, vil jeg tro at jeg ikke bommer mye. Mesteparten av tiden gikk med til regelrett venting på å bli brukt til støtte for bakkestyrkene, og med det potensialet som finnes i F-16 MLU, er det derfor grunn til å tvile på om kapasiteten ble utnyttet godt nok. Jeg tror på ingen måte at en eventuell fremtidig konflikt vil bli tilpasset våre ønsker om type oppdrag, men det må være lov til å spørre om våre kampfly kan brukes på en mer ressursmessig fornuftig måte.

### Er «Show of force» en rolle for fremtiden?

Er «show of force» en oppgave vi i stor grad ønsker å bruke norske kampfly til i fremtiden også, gitt at vi på nytt skal delta i eksempelvis ISAF? Eller eksisterer det en forventning både internt i vår militære organisasjon, og hos befolkningen for øvrig om at vi burde søke mer konkrete oppgaver for å forsvare vår bruk av ressurser? Jeg tror svaret på dette vil være «ja takk – begge deler». Jeg tror den type oppdrag vi har vært med på i Afghanistan under OEF og ISAF absolutt er forenlig med det vi ønsker å bli brukt til også i fremtiden.

Jeg vil påstå at Luftforsvarets kampflymiljø har «vokst» enormt gjennom deltagelsen i internasjonale operasjoner. Men samtidig har jeg inntrykk av at det hersker en stemning som sier at vi er klar for enda mer utfordrende oppgaver i fremtiden. Vi har noe av det ypperste som finnes av materiell innen luft-til-bakke-operasjoner, og norske flygere beviser, som tidligere nevnt, gang på gang at de er fullt kvalifiserte og kompetente nok til å møte enda mer krevende oppgaver.

Det høres kanskje ut som om jeg mener at det vi har vært med på, bare har vært en eneste lang lek. Det er selvfølgelig ikke tilfelle. Mange, meg selv inkludert, fant det bare svært utfordrende å fly over et fiendtlig område som Afghanistan. Vissheten om at det var en krig på bakken og at egen innsats kunne få store konsekvenser for egne bakkestyrker, førte til at alt ble mer alvorlig enn ved trening hjemme. Men nå har norske kampflyavdelinger fått 9 måneders erfaring fra internasjonale operasjoner, og de fleste flygerne har erfaring fra én av operasjonene eller begge. Nettopp denne erfaringen tror jeg bidrar til at fremtidige norske kampflydetasjementer er klar for nye og enda større utfordringer.



På vei mot en militær bachelor

Dersom noen sitter igjen med det inntrykk at jeg ønsker å få muligheten til å levere våpen på hver eneste flytur og få lov til å drepe så mange som mulig, har jeg vært svært dårlig til å uttrykke meg. Dette er selvfølgelig ikke min intensjon eller mitt ønske. Men for fortsatt å kunne være en troverdig bidragsyter ved fremtidig deltagelse i internasjonale operasjoner, mener jeg at vi i fremtiden må legge færrest mulige begrensninger på oss selv, eller den koalisjon eller allianse vi eventuelt er en del av. Vi må også unngå å velge bort de områdene i en konflikt som er militært mest utfordrende og som med stor sannsynlighet vil kreve økt bruk av tvangsmakt. Etter min mening er verken militært personell eller befolkningen for øvrig tjent med et nytt norsk kampflybidrag til internasjonale operasjoner som bærer mer preg av venting enn av det vi er trent til å gjøre.

#### Er defensive operasjoner Norges kompromiss for å delta i internasjonale operasjoner?

Er «show of force» en oppgave vi lett kan ta på oss fordi det passer våre ønsker om å delta, samtidig som vi ønsker å fremstå som en fredelig nasjon? Eller var det tilfeldighetene som gjorde at behovet for en mer offensiv deltagelse ikke var nødvendig i Afghanistan i 2002–2003 (OEF) og 2006 (ISAF)? Som tidligere nevnt er det ikke de politiske motivene og føringene for å delta med kampfly i internasjonale operasjoner som skal ha fokus i denne artikkelen. Men det må være lov til å spørre om «show of force» er en type oppdrag som passer godt til Norges ønske om å delta uten å virke for «offensiv». En av detasjementssjefene i ISAF uttalte noe som etter mitt syn illustrerer svært godt mulighetene til avskrekking gjennom «show of force»:

«Hvis vi kommer tilbake etter tre måneder uten å ha løst et eneste skudd, vil jeg oppfatte oppdraget som vellykket. Det betyr langt fra at det ikke har vært bruk for flyene.»<sup>19</sup>

Etter min mening påpeker detasjementssjefen helt korrekt at det slett ikke er en forutsetning at det må skytes med skarpt for at et oppdrag skal være vellykket. Men sitatet kan samtidig oppfattes som en svært defensiv uttalelse, og forstås i den retningen at man nærmest håper at vi skal slippe å levere våpen i Afghanistan.

<sup>19</sup> Aftenposten (2006): lastet ned 13.01.2007 fra <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>.





«Show of force» – en ny rolle for norske kampfly?

*Målet er å ikke slippe våpen.<sup>20</sup>*

Denne overskriften kunne man lese på Forsvarsnett i forkant av kampfly-deta-sjementets avreise til Afghanistan i 2006. Etter omtrent ett døgn ble overskrif-ten fjernet. Det er mulig journalisten som skrev artikkelen hadde misforstått eller uttrykte seg feil, men overskriften sier trolig noe om inntrykket vedkom-mende hadde av føringene som var gitt for deltagelsen i ISAF. Det vil normalt være ønskelig at det ikke brukes mer makt enn nødvendig i internasjonale ope-rasjoner, men en for defensiv holdning kan også føre til usikkerhet hos de som faktisk skal utøve makten. Som flyger oppfatter jeg «show of force» som en oppgave som er politisk svært spiselig for Norge på den måten at det gir mot-standeren en god mulighet til å trekke seg tilbake eller overgi seg før det blir nødvendig å bruke makt i ytterste konsekvens.

Når det gjelder årsaken til at norske kampfly «bare» droppet åtte bomber under deltagelsen i OEF, tror jeg dette hovedsakelig skyldes at perioden fra 1. oktober 2002 til 1. april 2003 var en forholdsvis rolig periode på bakken i Afghanistan. Det var vinter, en tid på året med normalt lavere aktivitet på grunn av kulden. Årsaken til at det ikke ble droppet bomber under deltagelsen i ISAF, tror jeg blant annet kan forklares med at ISAFs ansvarsområde i perioden fra 10. februar til 10. mai 2006 kun omfattet de nordligste områdene i Afghanistan. Disse områdene har en langt mer stabil bakkesituasjon sammenlignet med de sørlige områdene.

## Sammendrag og konklusjon

### I hvilken grad er «Show of force» en ny rolle?

I hvilken grad har Norge, gjennom deltagelsen i OEF og ISAF, etablert en ny rolle for våre kampfly gjennom demonstrasjon av makt – «show of force»? For-svarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen ga i sin redegjørelse til Stortinget 9. november 2005 langt på vei svar på dette spørsmålet:

---

<sup>20</sup> Forsvarsnett (2006): sitat bekreftet av høyskolelektor Ole Jørgen Maaø ved Luftkrigs-skolen.



På vei mot en militær bachelor

*... Formålet er å sikre ISAF-styrker tilgang til jagerfly som kan demonstrere tilstedeværelse og om nødvendig gi nærstøtte fra luften, hvis det skulle oppstå kritiske situasjoner på bakken.<sup>21</sup>*

Forsvarsministeren sier rett ut at det primære formålet med deltagelsen er å demonstrere tilstedeværelse. Og bare dersom dette ikke er tilstrekkelig skal vi kunne gi nærstøtte til bakkestyrkene.

Jeg har i denne artikkelen sett på hvorvidt bruken av norske kampfly til støtte for OEF og ISAF har vært ressursmessig fornuftig, og om det er denne typen oppdrag vi vil foretrekke ved en eventuell deltagelse i internasjonale operasjoner i fremtiden. Både fra et økonomisk og et teknologisk perspektiv mener jeg at bruken av norske kampfly i Afghanistan kunne vært mer fornuftig forvaltet ressursmessig. Med det potensialet som ligger i norske kampfly tror jeg at flyene kunne vært utnyttet enda mer effektivt. Jeg tror på ingen måte at oppgaver eller roller i en konflikt eller en krig kan bli konstruert for å tilpasse og tilfredsstille våre ønsker og behov, men med personellens erfaringsnivå og den teknologiske standarden på vårt materiell mener jeg at det norske kampflyvåpenet er klar for enda mer utfordrende oppgaver enn det som i stor grad var tilfellet i Afghanistan i 2002/2003 og 2006. Jeg vil som tidligere understreke at dette ikke betyr at jeg har et ønske om å få levere våpen på hver eneste flytur – det er kapasitetsutnyttelsen jeg stiller spørsmålstegn ved.

For å skape troverdighet som deltagende nasjon i internasjonale operasjoner i fremtiden mener jeg at det bør være en målsetting å ha færrest mulig begrensninger og nasjonale forbehold overfor allierte operasjonsmønstre og engasjementsregler. Vi må generelt søke å unngå å velge bort de områdene i en konflikt som er militært mest utfordrende selv om dette kan føre til krav om økt bruk av makt. I en konflikt som Afghanistan vil luftstøtte til bakkestyrkene være av avgjørende betydning. Både luft- og bakketrusselen mot kampflyene er i stor grad eliminert, og større oppmerksomhet kan rettes mot kampen som utspiller seg på bakken.

På bakgrunn av den økte og ensidige oppmerksomhet kampflyene har fått som støtte til bakkestyrker ved tilstedeværelse i internasjonale operasjoner, mener jeg «show of force» kan kalles en ny rolle for norske kampfly.

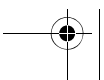
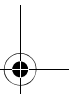
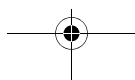
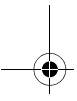
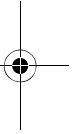
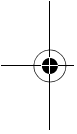
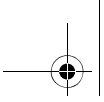
---

<sup>21</sup> Forsvarsdepartementet (2005): lastet ned 20.01.2007 fra [http://odin.dep.no/fd/norsk/aktuelt/nyheter/010\\_051-210\\_132/dok-bu.html](http://odin.dep.no/fd/norsk/aktuelt/nyheter/010_051-210_132/dok-bu.html).



## Litteratur

- Dragnes, Kjell (2006): «Norske F-16 til Kabul», *Aftenposten*. Lastet ned 13. januar 2007, fra <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>.
- Forsvarsdepartementet (2005): *F-16 til ISAF i Afghanistan*. (Pressemelding nr 40/ 2005). Oslo: Forsvarsdepartementet.
- Forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen (2005): *Militære bidrag til operasjoner i Afghanistan og Irak*. (Redegjørelse i Stortinget, 9. november 2005). Oslo: Forsvarsdepartementet.
- Norsk Telegrambyrå (2003): «Heder og medaljer for krigsinnsats i Afghanistan», lastet ned 15. januar 2007, fra: <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>.
- Helland, Leif-Arne (2006): «Oppdrag fullført!» Lastet ned 21. januar 2007, fra <http://www.mil.no/luft/start/nyheter/article.jhtml?articleID=121719>
- Johnsen, Gunnar (2003): «To historiske norske bomber», lastet ned 15. januar 2007, fra: <https://www.retriever-info.com/services/archive.html>
- Naastad, Nils E. (1997): «Policing the British Empire from the Air». I Rønnefeldt, Carsten F. og Solli, Per Erik (Red.): *Use of Air Power in Peace Operations*. (No. 7 1997). Oslo: NUPI, s. 19–37.
- Samtaler med norsk SOF-personell med bakgrunn fra Afghanistan.
- Samtaler med norske flygere som har deltatt i OEF og ISAF.
- Statssekretær Espen Barth Eide (2006): *Norske styrkers bidrag i internasjonale operasjoner*. (Foredrag for Forsvarets stabsskole, 15. mars 2006). Oslo: Forsvarsdepartementet.
- Wangberg, Marita Isaksen (2003): «F-16 oppdraget fullført», lastet ned 20. januar 2007, fra <http://www.mil.no/luft/start/article.jhtml?articleID=42256>.



### Om forfatterne

Kadett **Thor-Håvard Brekke**, født 1985, startet sin militære karriere som elev ved Luftforsvarets befalsskole Kjevik (LBSK) i 2004. I 2005 ble han uteksaminert fra Luftforsvarets flygeskole som navigatørelev.

Kadett **Hanne Bragstad**, født 1973, startet sin militære karriere som UB ved rekruttskolen på Værnes i 1993. Hun gikk Luftkrigsskole I 1995–97 og jobbet deretter som jagerkontrolloffiser ved CRC Reitan. Fra 1999 har hun tjenestegjort som systemoperatør, og senere programoffiser, ved 333 skvadron på Andøya.

Kadett **Linda Bjørhusdal**, født 1983, begynte sin befalsutdanning på Kjevik i 2002. Hun har fagutdanning innen baseforsvar og gikk vakthold- og sikringslinjen på BFTS i 2003. Hun har videre tjenestegjort som NK tropp ved Andøya flystasjon og som instruktør ved LBSK.

Kadett **Kristin Rundsveen**, født 1984, gjennomførte LBSK 2003–04 og har tjenestegjort som Mission Support ved 330 skvadron avd. Bodø.

Kadett **Trond Birger Nerberg**, født 1981, startet sin karriere i Forsvaret ved infanteri/støttelinjen ved UB på Terningmoen i 2001. Nerberg har tjenestegjort ett år ved GSV/Grensekompaniet og tre år i Telemark bataljon. Han tjenestegjorde i Telemark Task Force 1 i Afghanistan 2003–04.

Kadett **Knut Sandland**, født 1971, startet sin militære karriere ved oppklaringslinjen på Befalsskolen for Kavaleriet i 1990. Sandland har en periode studert ved Norges Tekniske Høyskole. Fra 1998 har han tjenestegjort som jagerflyger i Bodø, hvor han blant annet har deltatt i tre internasjonale operasjoner.

Kadett **Ivar Magne Stene**, født 1973, gjennomførte befalsutdanning i 1994–95 og begynte på Luftkrigsskole I i 1996. Stene ble uteksaminert fra Luftforsvarets flygeskole i 1997, og gjennomførte flygerutdanning i USA 1998–2000. Fra 2000 har Stene tjenestegjort som jagerflyger ved 338 skvadron på Ørland hovedflystasjon.