



LUFTLED

LUFTMAKTSTIDSSKRIFT // NR. 3 DESEMBER 2020



TEMA:

NORSK-BRITISK FORSVARSSAMARBEID

- Vår viktigste europeiske allierte
- UK Arctic strategy
- Økt operativt samarbeid

03**LEDER**

Espen Gukild

06**BILATERALE OG FLERNASJONALE SAMARBEIDS-
STRUKTURER BLIR STADIG VIKTIGERE**

Frank Bakke-Jensen

10**STYRKEDE BÅND OG TETTERE SAMARBEID**

Wegger Chr. Strømmen

14**THE UK ARCTIC DEFENCE STRATEGY AND
NORWAY**

Dr Duncan Depledge

18**STEVNEMØTE PÅ STAMFORD BRIDGE**

Asle Toje

22**STANDING TOGETHER ON NATO'S NORTH
FLANK**

Anna Knack, James Black and Ruth Harris

26**SUSTAINING THE CASE FOR EUROPEAN
SOVEREIGN AIR CAPABILITY**

Douglas Barrie

30**PROJECT HEIMDALL**

Matt Jackson and Aldeiy Alderson

34**F-35 - OG VÅR NÆRMESTE EUROPEISKE
ALLIERTE**

Ståle Rust Nymoen

38**NYTT UTSTYR - NYE MULIGHETER**

Torgeir Aas

44**ROYAL NAVY I ARKTIS**

Per Erik Solli

NORSK-BRITISK FORSVARSSAMARBEID

Det er lange linjer i det norsk-britiske forsvarssamarbeidet. Luftforsvaret ble opprettet i Storbritannia i 1944. Bildet viser en engasjert fenrik Werner Christie til venstre som demonstrerer luftkamp for fenrik Erik Hagen og sersjant Bjørn Ræder.

Foto: Riksarkivet

**46****NORSKE FOTSPOR I BRITISK AKADEMIA**

Per Erik Solli

50**ET ANNERLEDES ÅR**

Tonje Skinnarland

52**RETT FRA SKOLEBENKEN**

Tobias Holtan

54**BOKANMELDelse: ALT HENGER
SAMMEN MED ALT!**

Espen Gukild

58**NEWSLETTER****62****LMS FORENINGSNYTT**

LUFTLED

**UTGIS AV LUFTMILITÆRT
SAMFUND (LMS)**Luftmilitært Samfund
BK 9 Rygge flystasjon
Flyplassveien 300
1590 Rygge**E-POST:** luftmils@online.no**TLF:** 992 08 711**WEBSITE:** www.luftmils.no

Forfatteren er ansvarlig for innholdet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegget.

REDAKTØR: Svein Holtan
svein.holtan@gmail.com**FORSIDE:** Foto: UK MoD.**DESIGN, TRYKK OG
DISTRIBUSJON:** konsis.no**NESTE UTGAVE:**

Mars 2021.

Deadline materiell:
15. februar 2021.© All gjengivelse fra
magasinet skal
krediteres LUFTLED.Miljømerket trykksak,
241 785

BRITISK-NORSK SAMARBEID

I regjeringens vedtatte Langtidsplan for forsvarssektoren (Prop.14 S) stadfestes et overordnet forsvarskonsept. Det sier at forsvaret av Norge består av tre gjensidig avhengige elementer: vår nasjonale evne, vår kollektive evne i rammen av NATOs forsvarsplaner og vår evne gjennom bilateral støtte og forsterkningsplaner. De tre første av Forsvarets ni oppgaver reflekterer konseptet: (1) sikre troverdig avskrekking, og (2) forsvare Norge og allierte. Her er vi avhengig av støtte fra andre. På selvstendig grunnlag skal vi kunne avverge og håndtere episoder og sikkerhetspolitiske kriser og legge til rette for alliert engasjement (3).

I første utgave av LUFTLED i år var temaet nordisk samarbeid. I denne utgaven er temaet samarbeid med Storbritannia. Begge er relevante for nødvendig støtte i vårt forsvarskonsept.

Storbritannia er et sentralt NATO-land og en militærmakt og sikkerhetspolitisk aktør vi har ulike bi- og multilaterale samarbeid med. Storbritannia har vesentlig større stridskraft og reaksjonsevne

med et gitt omfang. De har også større militær utholdenhet og seighet enn oss, men er selv avhengig av alliert støtte for å kunne håndtere sine mest alvorlige sikkerhetsutfordringer. Her har vi et fellesskap.

Vi deler også en geografisk beliggenhet som nødvendig- og muliggjør samhandling i ulike domener, ikke minst i luftdomenet. Våre luftforsvar vil operere samme 5. generasjons kampfly og maritime patruljefly i mange år fremover.

Som studenter av luftmakt og luftkrigshistorien er luftmaktutøvere i RAF og RNoAF positivt innstilt på å samarbeide, vi har gjort det med suksess og tilhørende tap og seire før, fra tiden før Luftforsvaret ble etablert som egen forsvarsgren og frem til i dag. Håpet er at artiklene i denne utgaven gir rom for ettertanke og initiativ til god samhandling inn i fremtiden, til det beste for kommende luftmaktutøvere, og for våre nasjoners felles sikkerhetspolitiske interesser i stort. Les, tenk ditt, mulige lærdommer?

«I første utgave av LUFTLED i år var temaet nordisk samarbeid. I denne utgaven er temaet samarbeid med Storbritannia. Begge er relevante for nødvendig støtte i vårt forsvarskonsept»

OBERSTLØYTNANT ESPEN GUKILD

Leder LMS



Leder Espen Gukild
Torgny Segerstedtsvei 13, 1517 Moss
Tlf: 951 73 389
E-post: gukild@hotmail.com

Nestleder Øyvind Kirsebom Strandman
Kløfteneveien 19, 1642 Saltnes
Tlf: 992 087 66
E-post: okstrandman@gmail.com

Sekretær Kjell R. Bugge
Risøyveien 29, 3290 Stavern
Tlf: 992 08 711
E-post: buggekjell@online.no

Kasserer Lars van Graas
Drammensveien 52 C, 0271 Oslo
Tlf: 928 36 914
E-post: lvgraas@gmail.com

Styremedlem Knut Fredrik Fossum
Nedre Gleinåsen 16, 3440 Røyken
Tlf: 31 28 58 83/976 08 028
E-post: kffossum@hotmail.no

Styremedlem Ida Bjørklund Heggheim
Munkerudveien 79 G, 1165 Oslo
Tlf: 980 52 738
E-post: idbjorklund@gmail.com

Styremedlem Hans Magnus Lie
Goenveien 4, 1580 Rygge
Tlf: 976 97 880
E-post: hmagnuli@online.no

Varamedlem Reidar Ødegaard
Bjørnåsveien 119, 1596 Moss
Tlf: 907 78 438
E-post: roedegaa@online.no

Varamedlem
Christine H. Torjussen
Tlf: 906 66 479
E-post: chuseby@fhs.mil.no

Varamedlem Olav Aamoth
Hvalskroken 29, 1394 Nesbru
Tlf: 66 84 85 43/938 62 325
E-post: oaamoth@online.no



VÅR VIKTIGSTE EUROPEISKE ALLIERTE

Det er lange linjer i det norsk-britiske forsvarssamarbeidet. Med bakgrunn i en ny sikkerhetspolitiske virkelighet, likhet i nytt avansert materiell og ikke minst felles interesser, er samarbeidet med Storbritannia inne i et taktskifte med klare politiske ambisjoner og med militære muligheter.

Britiske F-35B på det nye hangarskipet HMS Queen Elisabeth juni 2020 for de første testflyvninger.

Foto: UK MOD





012

← DANGER - FAN INTAKE - DANGER →



BILATERALE OG FLERNASJONALE SAMARBEIDSSTRUKTURER BLIR STADIG VIKTIGERE

I en mer krevende periode for norsk sikkerhet blir bilaterale og flernasjonale samarbeidsstrukturer viktigere for Norges sikkerhet. NATOs kollektive sikkerhetsgaranti er fortsatt hjørnesteinen i vår sikkerhetspolitikk, men regjeringen prioriterer også operativt og sikkerhetspolitisk samarbeid med utvalgte allierte.



◀ Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen deltar på videolink fra Oslo på NATOs møte 17. juni 2020. Her med sin britiske kollega Ben Wallace. Foto: Torbjørn Kjosvold/Forsvaret

nærområder, også i fredstid. Samarbeidet med nære allierte understøtter og komplementerer NATO-samarbeidet og bidrar dermed til økt samlet alliert forsvarsevne. I kjølvannet av endrede sikkerhetsomgivelser i våre nærområder styrkes det bilaterale og flernasjonale samarbeidet, i tråd med utviklingen i NATO.

KAPABILITETSSAMARBEID MED STORBRITANNIA

Regjeringen vil videreutvikle samarbeidet med sentrale europeiske allierte. Storbritannia fremstår i økende grad som Norges viktigste europeiske allierte. Norge fortsetter den nære dialogen med Storbritannia med sikte på å legge til rette for britisk øving og trening i Norge. Vi har allerede en tett og langvarige relasjon mellom Royal Marines og Forsvaret, og et nært samarbeid på maritim side. I tillegg vil investeringene i nye kampfly (F-35) og maritime patruljefly (P-8) være et grunnlag for enda tettere samarbeid. I lys av de sikkerhetspolitiske endringene i vår region, styrkes også samarbeidet med Storbritannia ytterligere, spesielt innenfor etterretning, maritim overvåking og anti-ubåt-samarbeid i det maritime domenet.

Høsten 2018 ble det igangsatt en rekke samtaler på embetsnivå mellom Norge og Storbritannia, som fortsatt pågår. Målet med dialogen er å undersøke muligheten for økt operativ evne gjennom fremtidig bilateralt kapabilitetssamarbeid. Dialogen så langt har identifisert syv områder der begge land ser at vi har et grunnlag for fremtidig, tettere samarbeid:

Romvirksomhet (Space): Norge og Storbritannia signerte i 2019 en Statement of Intent (SOI) om Space Capabilities, som beskriver detaljene rundt det videre samarbeidet. Hensikten er blant annet å gi gjensidig innsikt i planer og ambisjoner vedrørende nåværende og fremtidige kapabiliteter innen SATCOM. Videre er vi enige om å utvikle samarbeidet innen utdanning og trening, spesielt knyttet til romovervåking (Space Situational Awareness, SSA).

Strategisk informasjonsdeling: Begge land er enige om at det er et behov for å kunne utveksle gradert og sensitiv informasjon bilateralt, for å legge til rette for et mulig tettere samarbeid på både strategisk, operasjonelt og taktisk nivå. Det er i første omgang behov for å kartlegge våre respektive nasjonale behov og se på mulige løsninger. Storbritannia har utviklet flere kommunikasjonssystemer som kan være relevante for Norge å benytte.

Innovasjon: Det er en økende erkjennelse av viktigheten av innovasjon som et verktøy for kapabilitetsutvikling. Norge er svært interessert i å lære av innovasjonserfaringene fra UK, ikke minst siden britene har kommet lengre enn Norge på dette feltet. Av særlig interesse er å lære mer om hvordan britene har knyttet til seg privat sektor, hvordan skape en kultur med risikovilje, og arbeidet for å endre kultur og skape raskere implementering av løsninger i sektoren.

Test og evaluering: Norge var vertskap for et *Test and Evaluation Collaboration Scoping Meeting* i Oslo i 2018. Det er et mål å utvikle å utvikle

TEKST: FORSVARSMINISTER FRANK BAKKE-JENSEN

D en nye langtidsplanen for forsvarssektoren som er til behandling i Stortinget gir en god beskrivelse av regjeringens politikk. La meg trekke fram noen hovedpunkter. Det handler om økt samtrenting: Vi øver og trener mer sammen med britiske, nederlandske og amerikanske styrker på vinter trening i nord. Det handler om materiellsamarbeid: Ubåt-samarbeidet med Tyskland er ett eksempel, mens anskaffelsen av nye overvåkingsfly vil bidra til tettere samarbeid med Storbritannia. Og sist, men ikke minst, handler det om deltakelse i flere initiativer til tettere regionalt samarbeid, blant annet det britiske Joint Expeditionary Force, hvor også Sverige og Finland er med, og det franske European Intervention Initiative.

Vi skal altså utvide og forsterke samarbeidet både med våre nordiske naboer, andre europeiske land og med EU. For å legge til rette for en sømløs og rask forsterkning ved behov er det avgjørende å styrke det operative samarbeidet med nære allierte i norske

«Den allierte dimensjonen er avgjørende for forsvaret av Norge, og fordrer en aktiv alliansepolitikk, både i NATO og overfor våre nærmeste allierte»

«Storbritannia fremstår i økende grad som Norges viktigste europeiske allierte»

T&E-kapabiliteter i samarbeid for å kunne validere/verifisere kapasiteter som Robotikk og ubemannede systemer (RAS). I oktober 2019 ble det signert en Memorandum of Understanding om samarbeid innen test og evaluering. Avtalen er et rammeverk som partene kan legge forpliktende, konkrete samarbeidsavtaler inn under. Test og evaluering er et område Forsvarsdepartementet forventer vil bli viktigere som konsekvens av den økte endringstakten innenfor teknologiområdet. Avtalen muliggjør blant annet felles test- og evalueringsaktiviteter, gjensidig tilgang til testfasiliteter, utveksling av personell og deling av test- og evalueringsresultater.

Maritim krigføring: Ser man på geografi, alliansetilknytning, felles deltakelse i øvelser og operasjoner, samt begge lands anskaffelse av nye kapasiteter, så er det et betydelig potensiale for økt samarbeid. Så langt har man diskutert muligheter innenfor områder som autonomi, ubemannede systemer, komplekse våpensystemer, anti-ubåtkrigføring og overflatefartøyer. Et utvidet samarbeid innenfor maritime patruljefly (P-8) peker seg foreløpig ut som interessant å videreutvikle. En SOI om *Cooperation on Anti-Submarine Warfare Capabilities for Defence* ble signert i juni 2019.

Konsepter og doktriner: Norge har god kontakt med Development, Concepts and Doctrine Centre (DCDC) som ligger under det britiske forsvarsdepartementet. En eventuell norsk deltakelse i DCDC kan gi gevinster med tanke på langtidspanlegging, strategi- og konseptutvikling, fordi DCDCs aktiviteter og studier er komplementære med arbeidet som gjøres i Norge. Mulige samarbeidsformer kan være alt fra utveksling av personell til informasjonsdeling.

Luftoperativt samarbeid: Dette er et omfattende saksområde, men fokus har så langt vært knyttet til blant annet samarbeid innen kommando og kontroll siden vi i stor grad deler samme operasjonsområde og trusseloppfatting. Videre har britene lang tradisjon i å deployere luftstyrker og når vi nå får to tilsvarende flytyper (P-8 og F-35) er det et betydelig potensiale for samarbeid og kompetanseoverføring.

UTFORDRINGER

På samme måte som det finnes en rekke muligheter, er det også en kjensgjerning at det også er utfordringer med internasjonalt samarbeid. I en travel hverdag i forsvarssektoren kan det være en utfordring å prioritere arbeid som kan gi gevinst over tid. Det er ingen tvil om at internasjonalt samarbeid koster både tid og penger. Det er derfor viktig at vi tidlig kan identifisere områder som har størst potensiale for samarbeid for deretter å krafte samle ressursene til disse områdene. Det innebærer at vi må akseptere at enkelte initiativer stanses/termineres dersom det ikke er tilstrekkelig ressurser og vilje til å gjennomføre samarbeidet.

Det er derfor viktig at samarbeidet med Storbritannia innen kapabilitetsutvikling ikke bare er en aktivitet som blir en «Top Down» prosess. Forsvarsdepartementet prøver derfor i størst mulig grad å involvere relevante planmiljøer i Forsvaret i arbeidet, for å ivareta initiativer som kommer fra ulike miljøer derfra.

Utbruddet av covid-19 har hatt vesentlige konsekvenser for de fleste områder av det norske samfunnet, også for forsvarssektoren. For det bilaterale samarbeidet har konsekvensen så langt vært at flere aktiviteter har blitt kansellert eller gjennomført ved hjelp av sivile og ugraderte videokonferansesystemer.

Dette arbeidet har likevel høy prioritet, og det er ønsket fra norsk side å videreutvikle og styrke samarbeidet med bilaterale og flernasjonale samarbeidspartnere, slik eksemplene fra UK viser.

Den allierte dimensjonen er avgjørende for forsvar av Norge, og fordrer en aktiv alliansepolitikk, både i NATO og overfor våre nærmeste allierte. Dette gjelder også for kapabilitetsamarbeid der det er mulig. ■



▲ Når vi nå får to tilsvarende flytyper [P-8 og F-35] er det et betydelig potensiale for samarbeid og kompetanseoverføring, sier Forsvarsminister Bakke-Jensen. Bildet er fra Rygge ved erklæring av initiell operativ kapabilitet for F-35 i november 2019.

Foto: Hedvig Antionette Halgunset/Forsvaret; November 2019.



KONGSBERG

KONGSBERG AVIATION MAINTENANCE SERVICES
A KONGSBERG-PATRIA COMPANY

STRATEGIC PARTNER

ENSURING OPERATIONAL READINESS

STYRKEDE BÅND OG TETTERE SAMARBEID



Nordmenn har i lang tid vært fasinert av Storbritannia. Kongefamilien, andre verdenskrig og historien binder oss fortsatt sammen. Vi er opptatte av britisk fotball, musikk, kunst, kultur, krimserier og arkitektur. Universitetene tiltrekker seg norsk ungdom; det er generelt populært å reise hit for kortere og lengre opphold. Britiske puber har en sikker plass i norske hjerter. Det har blitt sagt at hvis man er lei av London er man lei av livet.

TEKST:
AMBASSADØR
WEGGER CHR. STRØMMEN

Norge og Storbritannia har et substansielt og bestandig samarbeid, men vi er nå på vei inn i en ny tid i internasjonal politikk, der relasjonene mellom våre to land styrkes ytterligere. Kombinasjonen av økt samarbeid innen sikkerhets- og forsvarspolitik, fiskerifeltet og energisektoren, samt vår forvaltning av 'Oljefondet' gjør at den gjensidige avhengigheten blir større, sterkere og tettere. Dette er en vesentlig kilde til stabilitet og sikkerhet i en ellers ustabil og krevende internasjonal situasjon.

SIKKERHETS- OG FORSVARSPOLITIKK

Den generelle sikkerhetspolitiske situasjonen har utviklet seg i negativ retning de siste årene, globalt, regionalt og i våre nærområder. utfordringene blir flere og øker i omfang, også for Norge og vår sikkerhet. Etablerte internasjonale samarbeidsstrukturer, regler og normer er under økt press både innenfra og utenfra. Norge, med sin geografiske beliggenhet og ressurs-

tilgang, risikerer å bli utsatt for økt press i stormakts-rivaliseringen. En rekke andre land bruker et bredere sett med virkemidler, herunder også militære, for å oppnå sine målsettinger. Dessverre ser vi flere tegn på at folkeretten ikke respekteres, og at småstatenes kår blir mer krevende. Vi har nytt godt av og er helt avhengig av en regelstyrt verdensorden for vår sikkerhet og vår velferd. Samlet sett er vi vitne til en utvikling der flere av pilarene som understøtter norsk sikkerhet er i bevegelse.

I denne nye sikkerhetspolitiske virkeligheten blir det enda viktigere å verne om og styrke forbindelsene til våre allierte, særlig de som står oss aller nærmest. Storbritannia er Norges viktigste europeiske allierte. Den sikkerhets- og forsvarspolitiske dimensjonen utgjør en bærebjelke i vårt overordnede bilaterale forhold. Samarbeidet er sterkt på politisk nivå og omfatter alle forsvarsgrener. Det berører alt fra logistikk, materiell, øving og trening, utdanning og felles operasjoner ute og hjemme.



Vi samarbeider tett i NATO, herunder om spørsmål knyttet til betydningen av Nord-Atlanteren og den maritime dimensjonen. Vi samarbeider også i mindre grupper av likesinnede land. Et stadig viktigere samarbeid er det britisk-ledede Joint Expeditionary Force (JEF) der Norge og åtte andre land deltar. JEF er en operativ styrke som kan settes sammen på ulikt vis og i ulike konstellasjoner for å løse et bredt spekter med oppdrag. JEF har et særlig fokus på stabilitet og maritim sikkerhet i nord, noe som gjør den svært interessant og relevant for Norge.

NOEN SÆRSKILTE SAMARBEIDSSOMRÅDER

La meg trekke frem noen særskilte samarbeidsområder. For det første er etterretningssamarbeidet av avgjørende betydning. Det at Norge har god situasjonsforståelse, særlig i nord, bidrar til stabilitet i våre nærområder. Det er i Norges interesse å dele denne situasjonsforståelsen med våre nærmeste allierte. Storbritannia har vært og fortsetter å være en særskilt partner i så henseende. For det andre har Norge og Storbritannia et langvarig og tett samarbeid om øving og trening i arktiske forhold slik som den årlige vintertreningen i Bardufoss-området, hvor Hæren trener og øver sammen med Royal Marines. Britene verdsetter de mulighetene som trening og øving i krevende norske forhold gir, og fra norsk side er deres tilstedeværelse en viktig konkret uttrykk for britisk vilje og evne til å bidra til forsvaret av Norge. Vi vil fortsette å legge til rette for britisk øving og trening i Norge. Nærvær og samarbeid i nord er viktig for begge nasjoner.

For det tredje besitter både Storbritannia og Norge et sett med militære kapasiteter som kun et fåtall andre allierte har, og som er strategiske i sin natur. Vi er begge maritime nasjoner og britene ser stadig oftere

nordover i sin sikkerhets- og forsvarspolitik. Storbritannia – sammen med Norge – er to av få europeiske allierte nasjoner som opererer ubåter i Nord-Atlanteren. Britenes satsning på strategiske ubåter, 'Continuous at Sea Deterrent', er viktig for Norge. Sjøforsvaret sertifiserer sine skip hos Royal Navy og våre overflatefartøyer kan operere side om side. Luftforsvaret og Royal Air Force vil for første gang på lenge operere samme flytyper gjennom F-35 kampfly og P-8 maritime patruljefly. Dette er strategiske plattformer som vil bidra betydelig til avskrekking og forsvarsevne i nord. Norge har også utviklet en spesialstyrkekapasitet som er anerkjent som en av verdens beste, både under arktiske forhold og i operasjoner ute. Oppbyggingen av våre spesialstyrker har skjedd i samarbeid med USA og Storbritannia. Gjennom tett dialog sørger vi for at vi sammen får full utnyttelse av disse strategiske kapasitetene, noe som styrker vår felles sikkerhet.

TROVERDIGHET OG TILLIT

Grunnen til at vi kan samarbeide med Storbritannia på disse områdene er at det foreligger stor grad av gjensidig respekt og troverdighet, og ikke minst tillit. Troverdighet og tillit bygger man ikke over natten. Det er et resultat av møysommelig arbeid på begge sider av Nordsjøen, tuftet på felles historie og verdier

Det er også verdt å merke seg at britiske myndigheter anslår at alvorlig organisert kriminalitet globalt tar flere liv enn krig, terror og naturkatastrofer tilsammen. Vi står ovenfor en tid med stadig voksende grenseoverskridende kriminalitet, og hvor de kriminelle tar i bruk teknologiske verktøy på en måte vi ikke tidligere har sett. De kriminelles vilje og evne til å utnytte de svake og sårbare i samfunnet er også økende. I tillegg til at Storbritannia og Norge bidrar inn i et

▲ **Den sikkerhets- og forsvarspolitiske dimensjonen** utgjør en bærebjelke i vårt overordnede bilaterale forhold til Storbritannia. Samarbeidet er sterkt på politisk nivå og omfatter alle forsvarsgrener. Bilde av ambassadør Wegger Chr Strømmen. Foto: Ambassaden

«Norge og Storbritannia har et substansielt og bestandig samarbeid, men vi er nå på vei inn i en ny tid i internasjonal politikk, der relasjonene mellom våre to land styrkes ytterligere»

«Større fokus på operativ relevans, forsterkning, planverk, realistisk øving og trening og avskrekking og beroligelse»

etablert samarbeid gjennom Interpol og Europol, er også gode bilaterale relasjoner mellom politi, påtale og toll i våre land svært viktig for effektivt å forebygge og avdekke alvorlige kriminelle handlinger. Vi bekjemper terrorisme og andre former for ekstremisme og kriminalitet gjennom både forsvars- og politisamarbeid langt utenfor våre nasjonale grenser.

Jeg får mange spørsmål om hva som vil skje med vårt sikkerhets-, utenriks og forsvarssamarbeid etter Brexit. Faktum er at Storbritannias sikkerhetspolitiske rolle, enten det er som NATO-alliert eller som Norges viktigste europeiske allierte, er noe som vi har utviklet siden andre verdenskrig. Storbritannia som sikkerhetspolitisk aktør er således i begrenset grad avhengig av britenes tilknytning til EU. Vårt sikkerhetspolitiske samarbeid med Storbritannia vil forbli sterkt. Samtidig må samarbeidet tilpasses den nye sikkerhetspolitiske virkeligheten. Det innebærer blant annet større fokus på operativ relevans, forsterkning, planverk, realistisk øving og trening og avskrekking og beroligelse.

FISKERIFELTET

Havet er det som skiller Norge fra Storbritannia, men på mange måter også det som i over 1000 år har forent oss. Både for Norge og for Storbritannia har havet formet hvordan vi har forholdt oss til omverdenen, både økonomisk og sikkerhetsmessig. Allerede i Egils saga kan vi lese om Torolv, som lastet skipet sitt med skrei og reiste til England for å kjøpe klær og andre ting han trengte en gang rundt 875. Vi vet med sikkerhet at eksport av sild og torsk til England begynte senest rundt 1100-tallet. Det har egentlig fortsatt siden: nordmenn elsker shopping på Oxford Street, mens verdien av vår eksport av fisk til Storbritannia utgjør nesten seks milliarder kroner i året. 'Fish & Chips' med norsk torsk og hyse er en britisk nasjonalrett. Dette er en handel vi ønsker å sikre gjennom å forhandle frem en ny frihandelsavtale med Storbritannia.

Vi råder over store havområder i Nordsjøen som grenser opp mot de britiske. Fisken respekterer ikke usynlige grenser under vann, og vi er helt avhengige av å samarbeide med Storbritannia om forvaltning av våre felles fiskeribestander. Nå som Storbritannia har forlatt EU blir dette samarbeidet enda viktigere. Her bygger vi på et eksisterende godt operasjonelt samarbeid særlig med skotske og engelske kolleger, men nå som britene får fullt ansvar for sin egen fiskeripolitikk vil samarbeidet måtte bli enda sterkere. På mange måter tenker vi også her ganske likt rundt forvaltningsmetoder og -prinsipper, og jeg har derfor tiltro til at vi vil ha en god og fruktbar relasjon som kan videreutvikles. Britene har stor respekt for Kystvakten, det være seg inspisering av fiskerikvoter, søk og redning og annen støtte ved skipsnød. Storbritannia utgjør et betydelig marked for norsk maritim næring. Norske skip anløper britiske havner flere tusen ganger i året og verdien av norsk maritim tjenesteeksport til Storbritannia utgjør flere milliarder i året.

ENERGISEKTOREN

Forholdet mellom Norge og Storbritannia på energiområdet er unikt, ikke minst gjennom innovasjon og tett samarbeid om utvinning og forvaltning av energireserver i Nordsjøen. Norge er britenes største leverandør av olje og gass. Verdien av norsk vareeksport til Storbritannia var i 2019 på 180 milliarder kroner, hvor olje og gass utgjorde hele 83 prosent. Norge er en viktig leverandør av fornybar energi til Storbritannia. Sammen med britiske National Grid er Statnett i gang med å opprette en grønn kabelforbindelse – North Sea Link – mellom Norge og Storbritannia. Strømkabelen vil gi fordeler for begge land. Når vindkraftproduksjonen er høy på engelsk side, vil vi kunne kjøpe rimelig kraft fra britene. Når det er lite vind og større behov for kraft i Storbritannia, kan britene kjøpe vannkraft fra oss.

► **Norge og Storbritannia** har et langvarig og tett samarbeid om øving og trening i arktiske forhold slik som den årlige vintertreningen i Bardufoss-området, hvor Hæren trener og øver sammen med Royal Marines.

Foto: Mez Merrill/Crown photoright



Equinor har et betydelig engasjement innen offshore vind og åpnet i 2017 verdens første flytende vindmøllepark (Hywind) utenfor kysten av Skottland og et stort bunnfast anlegg (Dudgeon) utenfor kysten av England. Equinor og SSE Renewables er tildelt kontrakter for å utvikle tre store havvindprosjekter i Doggerbank-området i Nordsjøen. Dette blir verdens største bunnfaste havvindutbygging med en samlet installert kapasitet på 3,6 GW. Prosjektene forventes å levere elektrisitet tilsvarende forbruket til 4,5 millioner britiske hjem. Storbritannia skal innen 2025 fase ut urensset kull i kraftsektoren som en del av overgangen til en energimiks med lavere karbonavtrykk. Norsk naturgass til erstatning for kull i energiproduksjon er derfor et viktig bidrag for å redusere britiske klimagassutslipp.

Norske bedrifter er tungt inne på britisk sokkel. Equinor er operatør for Mariner på britisk side av Nordsjøen med driftssenter i Aberdeen. Omlag hundre andre norske bedrifter er også etablert i Aberdeen, hvor de er involvert i ulike aktiviteter knyttet til offshore sektor. Equinor har også lansert et nytt prosjekt for utvikling av et av Storbritannias første anlegg for storskalaproduksjon av hydrogen fra gass i kombinasjon med karbonfangst og lagring (CCS). 'Hydrogen to Humber Saltend' kan markere starten på en avkarbonisering av industriklyngen i Humber-området, som har noen av de høyeste utslippene i Storbritannia. I en ellers usikker sikkerhetspolitisk tid, anses Norge som en forutsigbar, ansvarlig og bærekraftig energileverandør.

STATENS PENSJONSFOND - UTLAND

Det er vanskelig å komme unna Oljefondet (Statens pensjonsfond – utland) når jeg skal beskrive det norske fotavtrykket i Storbritannia. Ikke bare er London det største kontoret deres utenfor Oslo; ved utgangen av

fjoråret var over 800 milliarder kroner investert i Storbritannia. Fondet eier over 2 prosent av aksjene i selskaper som Shell, Unilever, GlaxoSmithKlein (GSK) og kleskjeden Burberry. Gjennom eiendomsinvesteringer eier fondet deler av shoppinggaten Regent Street, skreddergaten Savile Row, Méridien Hotel og en vernet pub i Fitzrovia. Dette er finansielle investeringer. Staten driver hverken puber eller syr dresser, men det illustrerer bredden i Oljefondets investeringer, og Norges eksponering overfor den økonomiske utviklingen i andre land.

Vår fremtidig velferd bygger på økonomisk vekst og velstand også utenfor Norges grenser. Det er viktig for oss at våre naboland gjør det bra, ikke kun fordi de er våre venner og partnere, men fordi det er en forutsetning for at også norsk økonomi gjør det bra. Jeg skal ikke begi meg ut på en spådom om hvordan britisk økonomi vil utvikle seg de neste tiårene, men jeg kan slå fast at vi fortsatt vil vært sterkt knyttet til dette markedet.

OPPSUMMERING

Storbritannia har i lang tid vært en foretrukket samarbeidspartner for Norge på det sikkerhets- og forsvarspolitiske området, inklusive utenrikspolitiske spørsmål. Vi har begge vært medlem av NATO siden opprettelsen i 1949. Vi har siden andre verdenskrig utviklet og styrket den bilaterale relasjon på dette overordnede området, på etterretningssiden og innenfor hver av forsvarsgrenene. De senere år har vi også utviklet et tettere samarbeid innenfor fiskerifeltet og energisektoren. Oljefondet er også en betydelig investering i 'City'. Interessen for Storbritannia vil alltid være stor for oss norske, men i økende grad er Norge viktig for Storbritannia. Vi går inn i en ny tid som preges av ytterligere styrkede bånd og enda tettere samarbeid. ■

«Verdien av norsk vareeksport til Storbritannia var i 2019 på 180 milliarder kroner, hvor olje og gass utgjorde hele 83 prosent»



◀ **Statsminister Erna Solberg** og ektemannen Sindre Finnes ankommer No. 10 Downing Street for en uformell middag under NATOs ledermøte 2019 i London.

Foto: Torgeir Haugaard/
Forsvaret



▲ The UK Government agreed to publish a 'Defence Arctic Strategy', which would 'put the Arctic and the High North central to the security of the United Kingdom'. Photo showing flight deck crews onboard HMS Illustrious battle a snowstorm off the coast of Norway to clear the deck of snow and ice. Photo: Ray Jones; Crown Copyright

THE UK ARCTIC DEFENCE STRATEGY AND NORWAY

The message from London to potential adversaries is clear: as climate change transforms the Arctic, the UK is ready and able to defend its interests, as well as those of its allies.

TEXT:
DR DUNCAN DEPLEDGE,
LECTURER IN GEOPOLITICS
& SECURITY,
LOUGHBOROUGH
UNIVERSITY, UK

The United Kingdom is not only increasing its military activity in the Arctic, but also pushing its armed forces deeper into the region. This year, the Royal Navy and Royal Air Force have conducted operations in the Barents Sea, close to Russia's Arctic Zone.

This activity represents a significant change in London's posture and awareness regarding the High North. Ten years ago, Dr Liam Fox MP, the then-newly appointed British Secretary of State for Defence (2010-2011) declared:

"We cannot forget that geographically the United Kingdom is a northern European country. Let me be clear, this is not about carving out spheres of influence: this is about working together on mutual interests. For too long, Britain has looked in every direction except its own backyard".

After nearly a decade of expeditionary campaigns in Iraq and Afghanistan, as well as rising demand for counter-terrorism operations at home, Britain certainly did seem to have forgotten its own neighbourhood. While the UK continued training for 'Arctic warfare' in Northern Norway (as it did throughout much of the



▲ Since the 2015 Strategic Defence Review the conversation in London has shifted. British defence ministers and military chiefs have discussed, with greater openness, their growing concerns about the Wider North. Photo: Crown copyright

Cold War), still turned up for large-scale military exercises, like the Norwegian-led *Cold Response*, and had begun examining future strategic trends in the Arctic, London's 2010 Strategic Defence and Security Review (SDSR) barely acknowledged, let alone prioritised, emerging strategic interests in the North Atlantic, the Arctic, Scandinavia, or the Baltic (what I and colleagues have termed the 'Wider North').

THE WIDER NORTH

Surprisingly, the 2015 SDSR delivered a similar outcome even though British interest in the Arctic and Wider North had clearly grown since the 2010 iteration. The UK published its first ever '*Arctic Policy Framework*' (APF) in 2013. London was showing greater unease about Russia. The British military presence in the Wider North was expanding. London also signed several agreements with Oslo to enhance defence cooperation, including in the High North. Moreover, the Northern Group of Defence Ministers (NG) and the Joint Expeditionary Force (JEF) – both British initiatives, which have grown to include almost all the Nordic and Baltic countries – were established during this period. The NG (2010) was a forum for Northern European countries to discuss shared security concerns, including in the High North. The JEF (2014) was set up to be a UK-led multinational rapid

reaction force, with a stress on interoperability and a strong focus on northeast Europe (although with a view to also being capable of projecting power globally). Meanwhile, British forces participated in two new military exercises in the Wider North: NATO's *Dynamic Mongoose* (from 2012) and the Nordic-led air exercise *Arctic Challenge* (from 2013).

Despite all this activity, London still downplayed its defence interests in the High North and Arctic. The Government's APF was emblematic of this: in the forty-page document, only one paragraph discussed defence and security. While this may seem surprising, one must recognise that the APF was mainly drafted by the Foreign Office's Polar Regions Department (PRD). Before 2013, the PRD was reluctant even to produce a detailed paper on British interest in the Arctic, out of concern that the Arctic states might accuse London of overreaching. When, under pressure from Parliament's Environment Audit Committee and other stakeholders, the PRD acquiesced, officials there were determined to use the APF as an opportunity to highlight and progress Britain's scientific and economic interests. This also matched London's understanding of the international context at the time, especially the generally cooperative spirit of international relations in the Arctic. PRD officials therefore aimed to promote a benign image of the UK as a friend to the whole Arctic,

«As defence officials in London and Oslo have been keen to emphasise, the UK is now not only training in Norway, but also with Norway»

including Russia. By skirting around Britain's emerging defence concerns, London hoped to avoid antagonising the Arctic states (especially Russia). During a particularly perilous period for the Ministry of Defence's finances, London's approach also avoided heaping further expectation and demand on the Armed Forces.

DEFENCE IN THE ARCTIC

Since the 2015 SDSR, however, the conversation in London has shifted. British defence ministers and military chiefs have discussed, with greater openness, their growing concerns about the Wider North. This was aided in part by the House of Commons Defence Committee inquiries on 'Defence in the Arctic', which took place between 2016 and 2018. As that Committee concluded: "although the region [Arctic] is characterised by low tension, it cannot be taken for granted that it will remain this way". Moreover, the Committee reminded the Government that if Britain is to go on claiming that it is a leading defence nation, able to deploy anywhere in the world, then it must maintain the capability to operate in the Arctic and High North. The Government responded by agreeing to publish a 'Defence Arctic Strategy', which would 'put the Arctic and the High North central to the security of the United Kingdom'. The strategy emphasised four key elements in Britain's approach: the Royal Marines' presence in Norway, a standing commitment to support air policing over Iceland, maritime patrol over the North Atlantic and High North, and the regular under-ice submarine deployments.

Over the same period, Britain's military activity across the Wider North also increased. Initially, the focus was on the Baltics in the aftermath of Russia's aggressive actions in eastern Ukraine and Crimea. In 2016, the UK agreed to lead NATO's enhanced forward presence operation in Estonia. A major UK-led JEF exercise ('Baltic Protector') in the Baltic Sea followed in May 2019. However, since the announcement of the Defence Arctic Strategy – which was later renamed the 'UK Defence Contribution in the High North' – in 2018, there has been a similar uptick in activities in the High North. Notable, amongst these activities, was the decision taken in 2018 to commit the Royal Marines to undertake cold weather training in Norway for the next ten years. This was significant in planning terms. Prior to 2018, neither London or Oslo could ever be completely certain that the Royal Marines would return twelve months later (indeed earlier that year cold weather training was cancelled to claw back money lost when the value of the pound fell after Britain voted to leave the European Union). The 10-year commitment also means that UK and Norwegian forces are better able to plan their training together. As defence officials in London and Oslo have been keen to emphasise, the UK is now not only training in Norway, but also with Norway.

When announcing the Defence Arctic Strategy, Defence Secretary Williamson also highlighted the

«However, British involvement in these exercises might also be seen as part of a broader strategy whereby London is pushing back against a range of malign activities by Russia, including the 2018 'Salisbury poisonings'»

«Some experts have even mooted the possibility of deploying the UK's Queen Elizabeth-class aircraft carriers for operations in the High North»

important role that Britain's new fleet of P-8A Poseidon maritime patrol aircraft, based out of RAF Lossiemouth in Scotland, would play in the High North. The RAF has so far received four, with a further five due to be delivered by the end of 2021. With Oslo deciding to procure the same aircraft in 2016, British and Norwegian defence officials have, for several years now, been exploring opportunities for sharing logistics and support bases, reducing costs, and increasing operational effectiveness (this cooperation also builds upon the existing air force collaboration established in 2013 for operating F-35s). Together with the United States, which operates P-8s from Keflavik in Iceland, something of a P-8 'club' has coalesced around a shared aim of enhancing maritime security in the North Atlantic and High North.

ACTIVITY IN THE BARENTS SEA

Another significant development is the activity that occurred at sea and in the air over the course of 2020. In March, a British Type 23 Frigate (HMS *Kent*) was part of a combined US and UK task group, which undertook an anti-submarine exercise in the Barents Sea. Another Royal Navy Type 23 (HMS *Sutherland*) sailed the Barents Sea in September (this time supported by two RAF Typhoons), whilst leading a multinational task group which again included US warships, as well as the Norwegian Fridtjof Nansen-class frigate HNoMS *Thor Heyerdahl*. The task group was also supported by US, Norwegian and Danish aircraft.

Both exercises were described by the Royal Navy as demonstrative of the UK's commitment to vital strategic interests in the High North, including the need to uphold freedom of access and navigation in the region. Indeed, as the current Defence Secretary Ben Wallace put it: "[it is] vital to preserve freedom of navigation when melting ice caps are creating new shipping lanes and increasing the risk of states looking to militarize and monopolize international borders". These exercises occurred against a backdrop of growing concern, amongst the UK and its allies, about Russia's militarisation of the Arctic and Moscow's mooted plan to impose restrictions on foreign warships sailing through the Northern Sea Route in contravention of the UN Law of the Sea Convention. More broadly, the exercises suggest that the current British government increasingly sees the Arctic as a space where it can signal its displeasure about Moscow's behaviour across the Wider North (which has included increased submarine activity and patrols near UK airspace) and deter any further aggression. However, British involvement in these exercises might also be seen as part of a broader strategy whereby London is pushing back against a range of malign activities by Russia, including the 2018 'Salisbury poisonings'.

U.K.'S CHANGE OF STRATEGY IN THE ARCTIC

A decade ago, it would have been difficult to imagine the Ministry of Defence devising an Arctic strategy, let alone envisage British forces operating so near to

Russia's Arctic approaches. Back then, there was still a great deal of scepticism among British defence officials and military personnel that the Arctic would become a geopolitical hotspot. While elements of the British armed forces continued with their annual 'Arctic warfare' training and exercises like *Cold Response*, there was a strong sense within the UK defence community that they did so more to retain core capabilities, enhance interoperability with NATO allies, and offer Norway reassurance that after years of fighting in hot and dusty places, Britain was still a capable ally in the High North. From Oslo's perspective, with concerns mounting about Russia's 21st century geopolitical resurgence, convincing key allies like the UK (who Prime Minister Erna Solberg called Norway's 'most important ally in Europe') that the High North mattered was an important part of its broader effort to bring NATO's attention back to its core task of territorial defence in Europe.

Today, Britain's enhanced military presence in the High North tells a very different story. When Russia annexed Crimea in 2014, it undoubtedly reshaped thinking about the High North. The shift was reflected by *Cold Response*: initially designed to test 'crisis response', the 2016 iteration was a test of 'collective defence'. That was followed in 2018 by the massive NATO-led Trident Juncture exercise (which included a High North component), which provided a similar test of Article 5 of the North Atlantic Treaty. Over the same period, defence officials from Norway, the UK and other NATO allies have all demonstrated greater willingness to publicly discuss and challenge Russia's destabilising activities throughout the Wider North (indeed this has been the case amongst defence officials from other NATO allies and partners as well). More recently, figures such as Tobias Ellwood MP, the chair of the House of Commons Defence Committee, have also expressed their concerns about Chinese activity in the Arctic, although the nature of any threat posed by Beijing remains unclear.

NORWEGIAN CONCERNS?

Indeed, far from criticising allies for leaving Norway 'alone' in the High North, the concern which might be raised in Norway now is that Oslo's allies are too 'present'. With British and American forces deploying to the Barents Sea region with greater regularity, some experts are worried how Russia might react. If the region becomes more unstable, Norway's functioning bilateral relationship with Russia is likely to be tested, impacting a wide range of issues including fisheries, science, search and rescue, and border relations.

For now, though, there remains a firm sense in Oslo that the increased presence of the UK and other allies in the High North is enhancing Norwegian national security, rather than undermining it. Indeed, the Norwegian government has publicly supported this presence on several occasions this year on account that it shores up Norway's multilateral approach to defence and security. Perhaps of greater concern for Oslo, is how long this British presence will be sustained. It is



certainly no secret that the UK is in financial turmoil as it ponders its post-Brexit future. At the same time, no one is yet able to grasp fully the implications of the covid-19 pandemic for defence and security. Amid this, London has embarked on a 'Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy', with a view to determining the future focus and shape of the British armed forces. However, financial pressures and political quarrelling mean that it is unclear when and even whether the Integrated Review will be completed. Quite what Britain (or any other country) will be willing to do, let alone able to do, in defence and security terms over the long-term is still an open question.

Nevertheless, it is undoubtedly the case that the return of great power competition between NATO and Russia in Europe, together with China's emergence as a strategic competitor to the West, and Britain's withdrawal from the EU, has encouraged London to re-evaluate the challenges it faces in its own neighbourhood. This has already led to a material increase in the size of Britain's military boot print above the Arctic Circle and there is ambition to at the very least sustain this. Some experts have even mooted the possibility of deploying the UK's *Queen Elizabeth*-class aircraft carriers for operations in the High North. Therefore, despite the challenges presented by covid-19 and Brexit, it should not come as a surprise to anyone, if the High North, as part of an arc of concern throughout the Wider North concern, becomes a more prominent feature of UK defence strategy in the years ahead. ■

▲ Some experts have mooted the possibility of deploying the UK's *Queen Elizabeth*-class aircraft carriers for operations in the High North. It should not come as a surprise to anyone, if the High North, as part of an arc of concern throughout the Wider North concern, becomes a more prominent feature of UK defence strategy in the years ahead.

Photo: Daniel Shepherd/
Crown photoright

«The concern which might be raised in Norway now is that Oslo's allies are too 'present'»

STEVNEMØTE PÅ STAMFORD BRIDGE

- KAN BREXIT FØRE TIL ANGLO-NORSK ENTENTE?

Som nordmenn flest føler jeg nært slektskap med britene. Dette stikker dypere enn mange er klar over. Som historiker Olav Riste har påpekt, var Norge gjennom 1900-tallet nærest alliert med britene. Når USA og Storbritannia var uenige i NATO, valgte Norge oftest britenes side.

TEKST:
ASLE TOJE,
UTENRIKSPOLITISK FORSKER
OG KOMMENTATOR

Jeg har en frakk, som jeg bruker hele tiden. Jeg har rett nok byttet ut de olivengrønne knappene med den norske riksløven. På innsiden i foret står det trykket «Simpson, London 1942». Disse Antonfrakkene ble sydd av våre allierte for de norske troppene i England i påvente av D-dagen.

Når Storbritannia forlater EU ved utgangen av året, blir dets rolle i NATO stadig viktigere som en måte å vise sin fortsatte forpliktelse til både global sikkerhet og regionalt samarbeid i Europa. Dette vil svekke EUs sikkerhetspolitiske samarbeid, som nå må bygges rundt Frankrike.

«Norge har på sin side valgt en NATO+ -strategi der en håndfull land prioriteres for operativt samarbeid. Listen er, av diplomatiske henseender, lengre enn hva den i realiteten er»

STYRKET FORSVARSSAMARBEID

Den belgiske forskeren Sven Biskop sa det godt: «Problemet med Europeisk forsvar, er at det ikke fungerer med Storbritannia og det fungerer ikke uten.» I alle fall for Norge. Frankrike har sitt hjerte i Sahel, ikke i nordområdene. EUs CSDP er ikke et alternativ til NATO, det er en mangelfull nødløsning.

Men det er bekymring for at brustne forbindelser med europeiske allierte, som følge av Brexit, kan ha en splittende effekt på alliansen, alt svekket av USAs geopolitiske dreining mot Kina og Tyrkias ikke-aggresjonspakt med Russland. NATO har fremdeles for mange sikkerhetskonsumenter – og for få produsenter.

Dette kommer i tillegg til uro i britiske medier om at Storbritannia vil være en mindre verdifull partner for USA når landets evne til å påvirke EUs beslutninger svekkes. Britenes relevans vil i så henseende være bundet til landets sikkerhetspolitiske slagkraft. På dette feltet er Frankrike og Storbritannia i sin egen liga.

Mens Johnson-regjeringen vekselvis har pekt til de tidligere koloniene i The Commonwealth og de engelsktalende landene USA, Canada, Australia og New Zealand som surrogat for EU-medlemskap, har landet i det stille trukket oppmerksomhet mot sin sikkerhetsproduserende rolle i Europa. De minner

således om at å straffe Brexit vil kunne koste EU sikkerhetspolitisk.

Britene har signert bilaterale avtaler med en rekke land. Kort etter Brexit-avstemningen inngikk Norge og Storbritannia en avtale om å styrke sitt forsvarssamarbeid, inkludert maritim overvåking og felles øvelser på norsk jord, for å balansere et mer selv sikkert Russland. Listen over europeiske allierte som har evne og vilje til slikt, teller ett land.

KONTINUITET OG ENDRING

Norge har på sin side valgt en NATO+ -strategi der en håndfull land prioriteres for operativt samarbeid. Listen er, av diplomatiske henseender, lengre enn hva den i realiteten er. Vi samarbeider tett med et halvt dusin land, men britene er i en særstilling fordi de kan komme raskere og tyngre enn andre i et knipetak. Dessuten stoler vi på dem.

For Norge er det noe fortrøstningsfullt trygt over britene. Nordmenn flest liker dem. For vårt indre er øyriket en kollasj med scener fra et ekteskap: fra Stamford Bridge til Bjørge Lillelien, bilder av Najaden og KNM Stord, av Solskjær i Manchester United og garden på military tattoo i Edinburgh.

Britenes bilde av Norge, er mindre familiært. Etter slaget ved Stamford Bridge forsvinner kjempers fødeland ut av britenes bevissthet, uten egentlig å vende tilbake. Norge er for spesielt interesserte. Tiår med Norgesreklame har etterlatt ett ord som på pavlovsk vis datter ut når en brite hører ordet «Norway»: Laks.

Norge figurerer knapt nok i britisk tenkning som annet enn en EU-tilknytning som «Remain»-siden forsøkte å selge inn som et alternativ til å melde seg ut av EU, et alternativ Norges regjering gjorde alt for å snakke ned i britiske medier. Det var noe masochistisk over hvor glade de var for en utålelig avtale. Dette bekreftet inntrykket av at nordmenn er et litt pussig folkeferd.

Hvorfor? Fordi Norge er stormakten i EØS. Vi behandler Liechtenstein og Island slik vi frykter britene



◀ **Det er godt mulig** at britene etter å ha prøvd og feilet som global stormakt vil søke tilbake til nærområdene og finne et Norge som føler seg mindre sikker på USA. Da kan det kanskje være at de to landene møtes der vi slapp i 1066, ved Stamford Bridge – som likemenn.

Foto: Crown copyright

«Riktig nok har Storbritannia og Norge sammenfallende interesser på en lang rekke punkter. Men Norge ønsker å være alles venn og vil ikke gi britene sin støtte de gangene de faktisk kunne trenge den»



▲ Statsminister Boris Johnson kjøper den tradisjonsrike "Poppy" høsten 2020. Foto: Andrew Parsons/No10 Downing Street

ville behandle oss, dersom de vendte tilbake til EFTA-familien. Vi har ikke lagt to pinner i kors for å hjelpe britene i Brexit-forhandlingene. Norge klamrer seg til en *status quo* som ivaretar landets økonomiske interesser, mens Storbritannia er tvunget til å gjøre ting annerledes.

Det er et poeng her. Riktig nok har Storbritannia og Norge sammenfallende interesser på en lang rekke punkter. Men Norge ønsker å være alles venn og vil ikke gi britene sin støtte de gangene de faktisk kunne trenge den. Dette har å gjøre med at Norge ønsker kontinuitet mens britene vil ha endring.

Å VÅKNE BLANT STJERNENE

For et par år siden skrev den franske tenkeren Zaki Laïdi at Europa har mistet mening, at europeerne er blitt lettskremte; mer frykt for fremtidens farer enn hva som kan vinnes ved å ta sjansen. Og som for å bekrefte dette spådde Price Waterhouse Cooper nylig at Europa i 2050 vil være en utkant av verdensøkonomien, med mindre enn ti prosent av verdens samlede verdiskapning.

Ekspertene som hevder det er 'økonomisk selvmord' å forlate EU, glemmer ofte at føderasjon er i ferd med å bli et annet ord for stagnasjon. Unionen har ikke skapt økonomisk vekst på tjuen år. Samlet sett har EUs økonomiske vekst vaklet rundt 1 prosent siden år 2000, uakseptabelt lavt. EUs forsvarere glemmer ofte at EU er et middel, ikke et mål i seg selv.

Brexit representerer slutten på hva historikeren AJP Taylor kalte «drømmen om en smertefri revolusjon, hvor folk ville avstå sin uavhengighet og selvstyre uten å merke at de hadde gjort det». Gitt valget mellom union eller uavhengighet, valgte britene uavhengighet. Da et klart flertall stemte for å forlate EU i juni 2016, skrev jeg en spalte i Dagens Næringsliv med tittelen 'Å våkne blant stjernene'.

«Min konklusjon er derfor at Norge tror vi har mer politisk kapital enn vi i realiteten har, og ingen vilje til å ta den slags politiske valg som ville øke vår verdi som støttespiller»

Jeg så i folkets beslutning en mulighet til å bryte ut av eurokratisk stillstand, en ny vår for folkestyre og den åndskraft som engang gjorde Europa verdensledende. Naturligvis visste jeg nok om EU til å anta at Brexit ville bli offer i et bakholdsangrep; at valgresultatet ville reverseres slik Norges nei ble til medlemskap i alt unntatt navnet. Men Storbritannia har høyere standarder.

«Remainernes» håp om å straffe de oppsetsige velgerne med en leilendingskontrakt røk med Boris Johnsons overveldende valgseier på løftet «*get Brexit done*». Storbritannia heiser seil og våre drømmer følger dem på ferden. For Norge ønsker det samme; å være en verdensledende frihandelsnasjon som endrer seg med tidens krav, uten å miste seg selv.

For Norge var EØS en dyd av nødvendighet. Vi ofret vårt selvstyre for markedstilgang. Vi var for små til å gjøre annet. Men kursen britene nå staker ut, vil Norge kunne følge. Om den viser seg farbar. Debatten om Brexit var i sin kjerne to ulike fortellinger om Storbritannia. Den ene var om et lite folk som med sin kraft og oppfinnsomhet formet en hel verden, som våget og som vant.

Den andre er av det Storbritannia som i 1973 sluttet seg til EU: Skakkjørt, fattig og svakt med en Gollumaktig tilknytning til drømmen om et imperium som hadde falt dem av hånden. En krimserie om mislykkede spioner kan virke som en usannsynlig kilde til innsikt om det moderne Storbritannia, men Mick Herron's Slough House-serie er breiddfull av treffende samfunnskritikk.

De seks bøkene gir et treffende innblikk i Storbritannia av i dag, landet som valgte Brexit. Et sted som -for all sin verdensvante modernitet- mangler mål og mening; mangler håp, mangler sammenheng. Globaliseringen av Storbritannia har kostet. Store verdier er skapt, men ikke blitt fordelt. Ny arkitektur er kommet til, mesteparten kjøpesenterinspirert. Ny kultur har blomstret, mye av den vulgær.

STORBRITANNIA KORRIGERER SEG SELV

Mens minoritetsanliggender erobret den politiske dagsorden, overså elitene at «landets mest utsatte gruppe, både absolutt og relativ forstand, er fattig, hvit og britiskfødt.» De glemte sine egne. 6,5 millioner immigranter har kommet til Storbritannia de siste ti årene. I London er hvite briter nå i mindretall. En del av nykommerne ble raskt stuevarme, rede til å kritisere nasjonens arv og historie.

I 2002 fjernet den amerikanske dirigenten, Leonard Slatkin, Rule Britannia fra oppsettet til Last Night of the Proms, fordi han mente den patriotiske hymnen ikke var 'inkluderende'. Theresa May beskrev sinnelaget: «De synes deres patriotisme er smakløs, uro over innvandring småskåren, deres syn på kriminalitet illiberal, deres ønske om jobbsikkerhet upraktisk.»

Dette gjaldt også den politiske klassen, som ifølge The Economists Bagehot-spaltist, «hadde begynt å se det som sin oppgave å representere staten overfor folket i stedet for folket overfor staten.» Brexit har alt ført til en endring på dette punktet. Det er færre innflydde

► **Britene** er de eneste som har evne og vilje til reelt militært samarbeid. Bildet viser Royal Air Force Typhoon FGR4.
Foto: Lloyd Horgan/MoD

gjøkunger blant de konservative parlamentarikerne som ble valgt inn i november, flere med lokal tilknytning.

Adrian Wooldridge konkluderer «Storbritannia er i ferd med å korrigere seg selv. Det politiske systemet er i ferd med å finne tilbake til menneskene det representerer.» Alt dette er verdt å feire. Hva kunne være bedre enn at demokratiet styrkes, at nasjonen samles? At Storbritannia nekter å avfinne seg med å visne hen, men nok en gang skrider ut i verden med friskt mot?

De i Norge som ser EØS-avtalen som en leilendingskontrakt håper at Storbritannia kan bane vei for et alternativ til å være periferi til EUs sentrum. Men det er liten grunn til å tro at britene vil rydde plass i baksetet, for når utmeldingsforhandlingene gikk i stå hastet det med å få nye avtaler på plass.

DEN FRANSK-TYSKE AKSE

EU vil trolig endre seg uten britene. Den liberale frihandelsimpulsen vil bli svakere og den proteksjonistiske, sentraliserende kraften vokse seg sterkere. Det vil trolig øke den demokratiske prisen på EØS-kompromisset. Den økonomiske prisen vil trolig også øke, for EU har store vyer og lav inntjening.

Dansker, svensker, østerrikere og hollendere: De savner alt britene. London hadde rollen som bremsekloss – eller øverste instans – alt etter perspektiv. De små land lot ofte britene slåss på deres vegne; lot dem fortelle føderalistene, hva som var «fullstendig uakseptabelt», mens de selv satt på hendene.

Nå er den store, vennlige kjempe der ikke mer, og vi har ennå til gode å se, om det finnes andre land, som har styrke til å motstå den tysk-franske akse. Å nekte dem er det samme som å si nei til USA i NATO. Med President Biden håper mange at NATO vil bli som det var før Trump.

Det hevder Arbeiderpartiets Anniken Huitfeldt at ikke kommer til å skje. Hun skriver: «*Norges forhold til USA har i Trump-perioden vært preget av ønsket om å hindre amerikansk tilbaketrekking fra nordområdene og Europa.*» Uten videre hell. Huitfeldt konkluderer at Norge må lete etter nye beskyttere. Men når du ser på listen over mulige allierte, er det bare britene som har evne og vilje.

KONKLUSJON

Min konklusjon er derfor at Norge tror vi har mer politisk kapital enn vi i realiteten har, og ingen vilje til å ta den slags politiske valg som ville øke vår verdi som støttespiller. Britene, på sin side, er en utrangert stormakt som overvurderer sin makt og innflytelse og undervurderer den økonomiske risiko ved valgene de har tatt.

Det er godt mulig at britene etter å ha prøvd og feilet som global stormakt vil søke tilbake til nærområdene og finne et Norge som føler seg mindre sikker på USA og mindre entusiastiske for et EU som ser EØS-avtalen som en måte å påføre landet stadig mer ydmykende krav. Da kan det kanskje være at de to landene møtes der vi slapp i 1066, ved Stamford Bridge – som likemenn. ■





STANDING TOGETHER ON NATO'S NORTH FLANK

The UK and Norway share a long and close history, bound by shared experiences as seafaring nations whose political, cultural and economic development have been shaped in part by their exploitation of the North Sea and North Atlantic.

TEXT:
ANNA KNACK, JAMES BLACK
AND RUTH HARRIS,
RAND COROPRATION

Speaking at a joint naval exercise in the Barents Sea in September 2020, the UK's Defence Secretary Ben Wallace declared, "the UK is the closest neighbour to the Arctic states. In addition to preserving UK interests we have a responsibility to support our Arctic Allies such as Norway to preserve the security and stability of the region."

The ties between the two countries date back over a millennium. In the medieval period, Norwegian Vikings settled in the British Isles, shaping the culture and language of northern England and the Scottish islands of Shetland, Orkney and the Hebrides. In the modern era, the UK was quick to recognise the newly-independent Norway after its split from Sweden in 1905, and the new King of Norway, Haakon VII,



▼ The UK Armed Forces are working up new concepts for amphibious operations and 'littoral strike', both of which will be of direct interest to Norway given potential scenarios for the High North. Soldiers from 47 Commandos on exercise in Norway in February 2020. Photo: Ole-Sverre Haugli/Forsvaret

had a British princess as his queen, Maud of Wales. When the Second World War came to Norway in 1940, the Norwegian King and his ministers relocated to London as a government-in-exile; the British military and intelligence services would work closely with the Norwegian resistance to disrupt and eventually overturn the German occupation. To this day, this wartime partnership is commemorated by the annual gift of a Norwegian Christmas Tree to be erected in London's Trafalgar Square as a token of gratitude for the sacrifices on both sides.

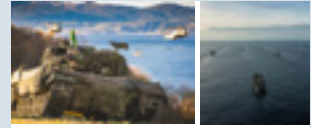
In 1949, London and Oslo joined ten other governments as founding members of the North Atlantic Treaty Organisation (NATO), an unprecedented alliance to defend democracy and collective security. Traditionally, one of the UK Royal Navy's principal NATO tasks during the Cold War was control of access

ENHANCING DETERRENCE AND DEFENCE ON NATO'S NORTHERN FLANK

RAND Europe, sammen med RAND Corporation, har på oppdrag fra Forsvarsdepartementet utarbeidet rapporten «Enhancing Deterrence and Defence on NATO's Northern Flank» for å fremskaffe et alliert perspektiv på norsk sikkerhets- og forsvarspolitikk. Rapporten ble levert i mars 2020.

Prosjektet har analysert den allierte dimensjonen av norsk sikkerhet og forsvar, inkludert forskjellige scenarier for alliert nærvær i fredstid og forsterkninger i krise og konflikt.

I rapporten vurderes de mest aktuelle truslene mot Norge og nord-områdene. Den peker på hvordan allierte oppfatter Norges forsvarsevne og hvordan Norge bidrar til den samlede forsvarsevnen i NATO. Den skisserer også noen handlingsalternativer for hvordan Norge kan styrke avskrekking og forsvar i nord.



and traversal of the Greenland-Iceland-UK gap. Moreover, the UK has an important partnership with the Norwegian military to monitor and protect the 'Bear gap' between the Barents Sea and the Norwegian Sea, which is key to NATO's sea-denial efforts. Once Russian Navy surface vessels are deployed beyond this chokepoint during a confrontation, they could threaten sea lines of communication that are critical to NATO in the North Sea and North Atlantic. Similarly, ongoing Russian militarisation of its 'bastion' around the Kola Peninsula, where second-strike nuclear assets are based, demand continuing vigilance from Norway, the UK and other NATO Allies to manage the risks of any escalating crisis. This includes any future standoff emanating from tensions in the region itself or, perhaps much more likely, one spilling over from a confrontation in the Baltics, Black Sea or elsewhere in Europe.

«Norway could play an important part in shaping London's thinking about priorities closer to home as "the Arctic's closest neighbour"»

ADAPTING TO A CHANGING ENVIRONMENT

Over the next 30 years, the increasing convergence of competing interests in the Arctic and North Atlantic is likely to create a shift from the perception of the region as a benign area of low tension to one of strategic competition. Rising temperatures as a result of climate change are changing the natural environment, making the Arctic more accessible and drawing increased economic and geostrategic interest in the area. Melting ice is opening new opportunities for oil exploration and shipping. While the UK is not an Arctic state nor on the Arctic Council, any increase in tensions in the region could become a direct threat to the UK homeland – not least given any potential Russian air or naval attack would have to pass around or over Norwegian territories to reach the British Isles, and given the importance of undersea cables, energy imports and maritime trade to sustaining an island nation during any time of conflict.

Moreover, the growing economic importance of

«The growing strategic importance of the High North is generating further demands for new equipment which could in turn lead to lucrative opportunities for UK and Norwegian defence suppliers»

the region is attracting British, Norwegian and many other nations' business interests. Indeed, as one of the major oil producers and a key source of energy supplies from the North Sea to the UK, Norway announced plans for major expansion of oil exploration in the Arctic in June 2020. US, Canadian and even Chinese ambitions to take advantage of opening shipping routes in the Arctic also add to pre-existing tensions surrounding what Moscow calls the "Northern Sea Route." In the future, economic competition in the region could escalate into further militarisation – Russia has already been steadily increasing its military presence in the region, especially in and around its 'bastion' in the Kola Peninsula and Barents Sea.

For all these reasons, the UK is refocusing on what it calls "the High North" – a concept that includes the Arctic Circle but also more southerly territories, waters and airspace of strategic interest towards Scotland and into the North Atlantic. Since 2014, the transformation of the UK's relationship with Russia has necessitated renewed interest in threats emerging from this northern flank. In 2018, the Defence Select Committee published a report on the UK's posture and capabilities in the Arctic under the cautionary title of "On Thin Ice" – with British parliamentarians noting with alarm the disconnect between Russia's military expansion in the High North and the focus of the UK on Iraq and Afghanistan over the last two decades. In response to this growing strategic challenge in the north, the UK Ministry of Defence is due to publish a new Defence Arctic Strategy and is exploring ways to build stronger, long-term defence cooperation with key allies and partners such as Norway.

EXPLOITING NEW CAPABILITIES

Alongside this shift in defence strategy and policy, the UK is also considering the implications of a changing High North region for its posture, plans and capabilities. Although the British Armed Forces have no standing presence in the Arctic, Royal Marine commandos have long regularly conducted cold weather training and exercises in and around Norway. Part and parcel of the UK's refocusing on the High North is an intensification of training with the Norwegian Armed Forces – with an annual deployment of 800 Royal Marines and British Army troops for cold weather training already planned through to 2029 and deployments of transport and attack helicopters to these freezing conditions.

As the two militaries deepen their cooperation, there is also growing demand for interoperability across key platforms and equipment. As common operators of the P-8 and F-35, the UK and Norway, along with the United States, have pledged to further improve interoperability and work together on maintenance, training, simulation and sharing tactics and operating concepts. In line with this objective, UK, Norwegian, Danish and US forces carried out a multi-domain interoperability exercise in the Barents Sea in September 2020 involving over 1,200 personnel.

Furthermore, the growing strategic importance of the High North is generating further demands for new equipment that can withstand the extreme conditions in the region, which could in turn lead to lucrative opportunities for UK and Norwegian defence suppliers. Extremely cold temperatures, high atmospheric moisture and icy terrain or waters all pose hazards to military systems. In the face of evolving requirements and given rapid innovation in new technologies, both the UK and Norway possess high-tech industries and skilled workforces that make them well placed to work together on developing new technical solutions. This could include areas of interest to other NATO Allies and potential customers, such as the US, including new equipment for use in extreme cold-weather operations, satellite technologies for polar applications, new systems for manned-unmanned teaming, mine countermeasures, and developing other critical capabilities.

Certainly, the UK does not yet possess all the capabilities it might need for future operations in this gruelling environment and its limited air and maritime assets are also in demand in other parts of the world. The Royal Air Force's combat aircraft are not equipped with specialised drag chutes of the sort that enable Norway's F-35A fleet to land on icy runways and the new F-35B will only be available in relatively small numbers for the foreseeable future. The Royal Navy only has one dedicated ice patrol ship, HMS Protector; the Navy is also busy trying to find the balance between deploying its new carrier strike capability, maintaining numbers of surface combatants for other global commitments, and replacing its submarine-based nuclear deterrent capability.

However, there are some positive signs even amidst uncertainty over the future of UK defence spending after its ongoing Integrated Review of Security, Defence, Foreign and Development Policy. The P-8 is at last being introduced after a prolonged period where the UK lacked any Maritime Patrol Aircraft capability as a result of scrapping the RAF's Nimrod fleet during the spending cuts of the 2010 Strategic Defence and Security Review; and the Royal Navy and Marines are aiming to remain first responders, with their US counterparts, able to deploy naval and amphibious forces to Norway in the event of any future threat to its NATO ally.

DEEPENING THE RELATIONSHIP

Importantly, the UK and Norway do not only share a close relationship and common interest in their immediate backyard. Both London and Oslo have committed to a 360-degree approach to deter wider threats to the Alliance, reflected in the contributions they have made in recent years on NATO's eastern and southern flanks. The two countries are especially active in working together and with other regional players to address security threats emanating from the Baltic region. But they are also both working with allies to address instability in the Black Sea, Balkans, Middle East, North Africa and Sahel, and thereby to enhance



the overall credibility and cohesion of NATO as an Alliance on all fronts.

A key element of the UK's efforts to enhance NATO's deterrence posture has been its ambition to increase the speed and agility with which likeminded allies can respond to an unfurling crisis before triggering a full NATO Article 5 response. Central to this idea has been the creation of a UK-led Joint Expeditionary Force (JEF), bringing together Denmark, Estonia, Finland, Latvia, Lithuania, the Netherlands, Norway, Sweden and the UK. Notably, the involvement of Finland and Sweden – neither of them a NATO member – contributes additional high-readiness forces for potential operations should they and the Alliance determine a crisis merits joint action. This builds on Norway's own deep ties with both countries through NORDEFECO. For the UK, Norway's contribution to the JEF is a valued one and there is a future opportunity for Oslo to take on yet more of a leadership role in shaping strategic thinking and enhancing interoperability within this framework.

LOOKING TOWARDS THE FUTURE

With its Integrated Review still ongoing, the UK today finds itself at a critical juncture, seeking to define its place in the world after Brexit; address the uncertainties thrown up by the COVID-19 pandemic; and understand what role the military instrument of power and deeper cooperation with allies and partners might play in delivering a strategic vision of the UK as "Global Britain".

Even as the UK begins to consider its role and defence posture further afield, including in Asia-Pacific, Norway could play an important part in shaping London's thinking about priorities closer to home as "the Arctic's closest neighbour". This includes sharing Oslo's experience in working with, but outside, the structures of the EU, and insights into how best to influence Brussels on issues of common interest such as security cooperation, defence procurement, or deconflicting EU and NATO initiatives. The UK Armed Forces are also working up new concepts for amphibious operations and 'littoral strike', both of which will be of direct interest to Norway given potential scenarios for the High North. COVID-19 and growing threats from hostile cyber, space, information operations and foreign interference in political processes and economic supply chains also entail a growing appetite from UK policy-makers to understand lessons from other nations facing similar challenges. In particular, there is considerable scope for the UK to learn from Norway's experiences with Total Defence and implementing measures to enhance societal resilience.

For the UK and Norway alike, then, much could remain to be gained from continuing to deepen and evolve their longstanding partnership to meet the new challenges of the 21st century.

Anna Knack is an analyst and James Black is a research leader at RAND Europe. Ruth Harris directs the Defence, Security and Infrastructure group at RAND Europe. ■

▲ **His Royal Highness** Prince Harry visited Bardufoss air station and the British helicopter detachment Clockwork to celebrate the 50 year long cooperation with the Royal Norwegian Air Force in 2019.

Photo: Marius Brustad/
Forsvaret

«The increasing convergence of competing interests in the Arctic and North Atlantic is likely to create a shift from the perception of the region as a benign area of low tension to one of strategic competition»

SUSTAINING THE CASE FOR EUROPEAN SOVEREIGN AIR CAPABILITY

November 2020 marked the tenth anniversary of the Franco-British Lancaster House Treaty on defence cooperation, with celebratory comments from the two countries leaders lauding its success. At least in the defence aerospace realm, however, what there is to celebrate remains difficult to discern.

TEXT:
DOUGLAS BARRIE,
INTERNATIONAL INSTITUTE
FOR STRATEGIC STUDIES

Putting aside the creation and comparative health of European missile house MBDA, built on a Franco-British core long-predating the support it has garnered Lancaster House, there is scant else to trumpet for defence aerospace. The UK's defence and security relationship with the rest of Europe is being strained by Britain's messy withdrawal from the European Union and the acrimonious nature of some of the discussions.

FRAGMENTATION

What was meant to be the flagship Franco-British defence aerospace project, known as the Future Combat Air System (FCAS) project, instead unravelled. While British Prime Minister Boris Johnson suggested the Franco-British defence and security partnership was 'stronger than ever', in terms of future combat air platform there is no partnership. Instead London and Paris are again leading rival camps





◀ An RAF Nimrod MR2 on patrol in the skies over the North Pole in 2002. It is shown with two RN submarines just breaking through the ice. The Nimrod MR1 entered service in 1969 and continued in service until 2010. The 2015 Security and Defence Review outlined London's intent to buy nine P-8A aircraft. As of November 2020, four aircraft had been handed over. Photo: Rick Brewell/MoD

to develop multi-role fighter aircraft to replace their current inventories.

France is fronting a team with Germany and Spain on what continues to be called FCAS, or SCAF to give its French acronym. The UK is leading Italy and Sweden on what is called Tempest, after a former Defence Minister had christened the nascent combat aircraft project with the industrial consortium name, to the surprise of some industrialists.

This fragmentation was arguably what the defence-aerospace element of the Lancaster House Treaty was intended to try to avoid. Nicolas Sarkozy shortly after being elected as French President in 2007 noted that Europe could not afford again the 'luxury' of three combat aircraft programmes, referring to the Dassault Rafale, Eurofighter Typhoon and Saab Gripen. Underpinning Sarkozy's comments was concern as to how France and Europe could sustain a sovereign combat air capability at the industrial and at the operational levels. It is a conundrum that Europe's main military powers have struggled with since the end of the Cold War.

Over a decade on from Sarkozy's remark, the issue remains unresolved, but is now more pressing since in the ensuing years Europe's security environment has worsened. Relations with Russia have deteriorated to the extent that armed confrontation while still remote no longer appears an impossibility. In most if not all conflict scenarios air power would be critical. Russia's Aerospace Forces (VKS) have benefitted from a near decade of increased investment with upgraded types of combat aircraft and weapons entering the inventory. While development of the Su-57 Felon multi-role fighter is far behind the original schedule, the Su-35S Flanker M development of the Su-27 Flanker family provides a credible interim with just under 100 now in service. The Su-34 Fullback A, with over 120 now in service, similarly offers the VKS a capable air-to-surface platform.

EUROPEAN AIR FORCES IN THE FACE OF A MORE ASSERTIVE MOSCOW

So, what does this continuing fragmentation mean for Europe capacity to generate air power in the face of a more assertive Moscow? In the short term the answer is very little, if not nothing. Big ticket defence aerospace programmes, sometime to the frustration of those involved and the consternation of their political paymasters, can take the better part of a quarter of a century to get from requirements capture to front-line service. European air forces today field mainly what are described in short-hand as fourth-generation fighter aircraft, either from European or US manufacturers. Some are also beginning to operate combat air fleets of fourth and fifth-generation combat aircraft, the latter provided by the US F-35 Lightning II. Italy, Norway, and the UK have begun to field the aircraft, the Netherlands is taking delivery, the first Danish aircraft will be delivered in 2021, and the first Belgian aircraft in 2023.

«Russia's Aero-space Forces (VKS) have benefitted from a near decade of increased investment with upgraded types of combat aircraft and weapons entering the inventory»

Two variants of the F-35 are being by European aircraft, the F-35A and the F-35B short take-off and vertical landing model. Designed from the outset to be low-observable, the aircraft offers a capable air-to-surface platform with a secondary air-to-air role.

The F-35 was also being considered by Germany as at least a partial successor the Panavia Tornado but was ruled out on what would appear to have been political and defence-industrial grounds. The German air force Tornado is declared to NATO in the dual-capable role for nuclear deterrence. Given the survivability characteristics of the F-35, and that the B-61-12 nuclear free fall bomb is being integrated on the aircraft, to some at least it appeared an obvious choice. The then German Air Force chief supported the acquisition of a fifth-generation aircraft, clearly the F-35, and for his troubles found he was not to be extended in post by 12 months. Instead Berlin in April 2020 indicated it would order the F/A-18F Super Hornet to meet this role. The F/A-18E/F, while a capable multi-role fighter, is not a low-observable design and as such would be at greater risk in penetrating highly defended air space than the F-35. Nonetheless Berlin opted for the former, prompted by concerns in Paris that the selection of the F-35 by its FCAS partner would undermine the project. There remains a tension between operational and industrial drivers at the national and supra-national level among Europe's remaining defence aerospace manufacturers which have and continue to risk a sub-optimal outcome in terms of European cooperation.

For the front-line operator the intricacies of defence-aerospace cooperation are tomorrow's challenge, more immediate is the problem of an increasingly abrasive competitor state on Europe's eastern borders. Conventional deterrence today is provided by what is already in, or entering the inventory, rather than the promise of the next decade's aircraft. As previously noted, European combat air power will be generated by a mix of 'fourth' and 'fifth'-generation aircraft at least to the middle of this century. For the majority of the next two decades the only 'fifth'- generation aircraft in the European inventory will be the F-35. The French-led next-generation fighter is not anticipated to enter the inventory until around 2040, while the UK's Tempest target in-service date is 2035 or as close as possible thereafter.

The F-16 European Participating Forces nations, Belgium, Denmark, Netherlands, and Norway will all transition to an F-35 only fleet. Italy and the UK, meanwhile, will operate the F-35 alongside the Eurofighter Typhoon likely at least until the early 2040s. In the case of the UK the F-35B provides the Royal Navy with the offensive air element of its carrier strike capability.

The Royal Navy's two aircraft carriers, HMS Queen Elizabeth and HMS Prince of Wales are sometimes viewed as providing a core military element of what the government terms 'global Britain.' For the near term the focus, however, may need more often to be far closer to home waters.

«Big ticket defence aerospace programmes can take the better part of a quarter of a century to get from requirements capture to front-line service»



The deterioration of relations between the NATO alliance and Russia, while not a return to the Cold War, there is for instance no Warsaw Pact, is seeing the re-emergence of areas of previous strategic importance. These include the North Atlantic and the Norwegian sea. During the Cold War these were of particular focus for Oslo and for London within the Alliance framework. As a response to Russia's growing assertiveness this is again the case today.

COMMON PLATFORMS

Unlike the Cold War, however, Norwegian and British combat air power now have platforms in common, notably the F-35 and the P-8A Poseidon anti-submarine warfare aircraft. Following the decision to scrap the Nimrod MRA4 maritime patrol and anti-submarine warfare aircraft in 2010, the UK gapped this capability. Development problems with the aircraft, wider budgetary issues, and the perceived level of risk in accepting a capability gap in what had previously been deemed key, led to the MRA4 cancellation. While the Nimrod was a domestic programme, there was scant consideration given to a national or cooperative development programme when considering a successor.



◀ **The UK** has begun to fund integration of the MBDA Meteor active radar-guided air-to-air missile on the F-35B. The Meteor uses a solid propellant booster and a ramjet sustain engine to provide a notably greater kinematic performance than the AIM-120C7 and C8 variants of the US AIM-120 Advanced Medium-Range AAM (AMRAAM).

Photo: MBDA

Jaguar ground attack aircraft were operated from Bardufoss in the north during training exercises. Cold weather rotary-wing training for the Army and Navy continues from the same air base under the banner of Exercise Clockwork.

There has been much publicity, and debate, over the Royal Navy's plan to deploy the HMS Queen Elizabeth, its F-35Bs, and supporting warships to the Indo-Pacific in 2021, and the extent to which this reflects a sustainable and therefore credible global maritime power projection capability. This is at least in part a reflection of London's desire to keep in step with Washington's strategic emphasis on the Indo-Pacific. What is less in doubt is the importance of the UK Carrier Strike Group in the context of the North Atlantic, and its role in supporting NATO's northern flank and the Arctic. It is in this context that there would be a clear advantage in yet closer coordination and training between Norway and the UK. Joint statements on both the P-8A and the F-35 to this effect have been forthcoming from both London and Oslo over the past decade. As both countries begin to field the F-35 and the P-8A, then flesh should begin to be added to the bones of these commitments.

Both aircraft could also benefit from defence-industrial opportunities from closer cooperation. The UK and Norway are both members of the 12-nation strong Northern Group, established by London to support closer defence and security ties. The UK, for instance, has begun to fund integration of the MBDA Meteor active radar-guided air-to-air missile on the F-35B. The Meteor uses a solid propellant booster and a ramjet sustain engine to provide a notably greater kinematic performance than the AIM-120C7 and C8 variants of the US AIM-120 Advanced Medium-Range AAM (AMRAAM). Norway has operated the AMRAAM since it acquired the F-16 and has over the years purchased upgraded versions of the missile. Meanwhile Kongsberg's Naval Strike Missile (NSM) is a strong candidate in the Royal Navy's search for a replacement for its ageing RGM-84D Harpoon Block 1C anti-ship missile. The Royal Navy is trying to eke out the service-life of its shipborne Harpoon missiles until 2023. It's also worth noting that the NSM could provide an anti-ship weapon for the P-8A, while the Joint Strike Missile development of the NSM while not fitting the F-35B internal bay, has been fit checked on external pylons.

It is near 70 years since Norway and the UK have operated not just one of the same but what will be two front line aircraft in the shape of the P-8A and the F-35. Irrespective of the decisions made on the future of European defence-aerospace, and no one should doubt the importance of such decisions, the operational and support benefits of common inventories, when they occur, should not be ignored.

Douglas Barrie is Senior Fellow for Military Aerospace responsible for ensuring the quality of the Institute's military aerospace analysis and the information on air-power capabilities presented in the flagship *Military Balance* publication. ■

The 2015 Security and Defence Review outlined London's intent to buy nine P-8A aircraft, known in RAF service as the Poseidon MRA1. As of November 2020, four aircraft had been handed over, with the type operated from RAF Lossiemouth in the north east of Scotland. Oslo, meanwhile, signed an order for five P-8As in 2017, with the first aircraft anticipated for delivery in 2022. The two countries have committed to working together at the support level, and additionally with the US at the operational level.

Yet, arguably at least as significantly is that both air forces, and in the case of the UK also the Fleet Air Arm, will operate a common combat aircraft type in the F-35. London has a planning figure of 138 aircraft, of which 48 F-35Bs are to be delivered by 2024, while Norway plans to purchase 52 F-35As. And while the present defence and security environment is not a return to the Cold War, Russian activity, particularly in combination with improvements in overall capability, has elicited a response from NATO, including air power.

The RAF is also no stranger to operating in Norway, with squadrons deployed to Norway regularly as part of NATO activity during the Cold War. British

«What is less in doubt is the importance of the UK Carrier Strike Group in the context of the North Atlantic, and its role in supporting NATO's northern flank and the Arctic»

THE ROYAL MARINES IN NORWAY

PROJECT HEIMDALL

The Royal Marines have a strong connection with Arctic warfare in Norway. It started with No. 14 [Arctic] Commando, formed in late 1942, for action against the German Kriegsmarine and Luftwaffe bases in Norway being used to attack allied Arctic Convoys.

TEXT:
BRIGADER
MATT JACKSON AND
LIEUTENANT COLONEL
ALDEIY ALDERSON,
ROYAL MARINES

There was sporadic interaction after the Second World War, but 41 Commando's deployment in 1963 heralded the start of a new era. Since then, the Royal Marines have deployed to Norway every year and have remained the UK's military experts in "*Mountain and Cold Weather Warfare*". During the Cold War period this deployment bolstered/reinforced in-place Norwegian forces to protect NATO's exposed Northern flank. 3 Commando Brigade, charged with the maintenance of the capability, would often deploy at scale and with everything it needed for a 3-4-month period. These annual deployments continued following the collapse of the Soviet Union, but over time, became less about conventional deterrence and more about environmental training. By the 2010 Strategic Defence and Security Review (SDSR), with resource constraints biting and the focus of 3 Commando Brigade's outputs shifting to other operational tasking, a decision was made to reduce the scale of aspiration from regular Brigade-sized deployments to a 'more affordable' Company level. Operational priorities consumed the Corps' focus but retaining a meaningful arctic warfare capability remained a RM goal. At the 2015 SDSR, with a revanchist Russia challenging the liberal world



order, there was a renewed focus on the High North and the UK's role in Norway. More resource was allocated and there was a political and military desire to 'do more'. Training was elevated to the Commando (Battalion) and its 1* Headquarters and by 2018 thinking began to crystallise around developing a better way of planning and exploiting the opportunities to work and train in the High North with one of our closest Allies. That thinking resulted in the idea of a coherent strategy with a 10-year horizon, that, at its very heart, not only forecasts the numbers and capabilities that will deploy to Norway over time, but also incorporate the new 'Future Commando Force' into the exercise design. This 10-year plan is Project HEIMDALL.

This article seeks to inform the readership on Project HEIMDALL. It will explain why we are doing it from the strategic, operational and tactical levels; what we are doing now; and, what we could do in the future.

WHY PROJECT HEIMDALL?

At the strategic level, Europe faces a new and daunting security environment and the UK has made it clear that it will reassure her allies as well as secure her



energy sources. At the operational level there is a desire to bring operational coherence and credibility. At the tactical level, there is need for rejuvenated co-operation and integration.

Strategically, for two decades the Russian National Security Concept has been arguably more vigorous in preparing for a proximal challenge, with clear intent to pursue a vigorous foreign policy with ‘political, economic and *other measures*’.¹ General Valery Gerasimov, Chief of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation, has pointed out that Russia’s doctrine emphasises the utility of non-military means between peace and war, which has been demonstrated several times in its ‘near abroad’.² The last few years have seen new Russian Arctic capabilities being fielded, new operating concepts and doctrine for Hybrid Maritime Warfare, and a new Arctic Joint Strike Command for maritime forces.³ In addition, the opening of sea routes through the Arctic means global trade and interested parties are coming: since 2015 China has overturned its previous reluctance to embark on hegemonic or neo-imperialist policies of base-building overseas.⁴ According to the UK’s First Sea Lord, Admiral Tony Radakin, ‘the areas of competition continue to shift northwards’.⁵ As a result, the UK has

▲ **Project HEIMDALL** encompasses the strategic, operational and tactical levels. It ensures the linkages between ends, ways and means for the Royal Marines in the High North. Photo showing a Royal Marines Commando at Trident Juncture 2018.

Photo: Torbjørn Kjosvold/
Forsvaret

«The UK has made clear and unequivocal statements that operating in Norway and the Arctic region remains a key output of UK Defence strategy»

made clear and unequivocal statements that operating in Norway and the Arctic region remains a key output of UK Defence strategy and therefore within the Royal Navy and 3 Commando Brigade Royal Marines.

At the operational level, it should be remembered that the UK’s contribution is greater than just 3 Commando Brigade. Many UK Force Elements conduct training and exercises in Norway and/or with Norwegians in the UK; from combined F35 operations through to the provision of P8s to cadets. The Royal Norwegian Navy certifies its frigates at Devonport and our two Navies operate together in the North Atlantic on a regular basis. The Royal Marines’ ‘Future Commando Force’ will consist of two Littoral Response Groups each of around 500 commandos and additional supporting troops ‘permanently deployed, ready to deliver effects...’⁶, one of which will be earmarked for activity in and around the High North in support of NATO.

At the tactical level, there is a recognition that the Royal Marines need to change the way they operate in Norway. In 2015 the then Brigade Commander wrote a think piece on how they would fight in the future ‘... to shape our thinking and training/force design as we progressively develop...’.⁷ The note took the totality of the Mountain and Cold Weather Warfare capability into view. It included support helicopters, the Royal Dutch Marine Corps and a balanced approach to deploying technical and mobility capabilities. It sought to operationalise all deployed activity. Unfortunately implementation was delayed due to ‘lean’ training years in 2016-2018, but, a new Arctic strategy announced in 2018 by the Secretary of Defence heralded a renewed opportunity;⁸ the idea of the ‘10 year plan’ was born. Project HEIMDALL is routinely based on Commando level deployments. The Project has two developmental lines; during odd years (Exercise Aquila) the focus is on training the ‘enablers’ and the even years (Exercise Cetus) trains the fighting echelons and will include participation on Exercise Cold Response. 3 Commando Brigade harbours the aspiration to conduct a full Brigade deployment to Norway in 2028.

Project HEIMDALL encompasses the strategic, operational and tactical levels. It ensures the linkages between ends, ways and means for the Royal Marines in the High North.

PROJECT HEIMDALL NOW

As a result of this new and clearly articulated direction, Royal Marines’ ambition in Norway increased from the Company level nadir of 2016-2018 back to Commando (Battalion) level with a 3 Commando Brigade Headquarters ‘wrap’ for Winter Deployment 2020, but now with a new mantra: ‘training with the Norwegians and other allies in Norway’ rather than merely ‘training in Norway’. To reinforce this intent, Commander 3 Commando Brigade relocated his Royal Marines Headquarters elements from Åsegarden (its traditional site) to Bardufoss in 2018, in a jointly agreed decision with the Commander of Brigade North. We now aspire to achieve the same levels of integration between the Norwegian Army and the Royal Marines of 3 Commando Brigade that the Commando Helicopter Force enjoys with the Royal Norwegian Air Force (Exercise Clockwork). Future training would also be delivered as realistically as possible, ‘to operationalise the training’.

As a result of the new training mantra and joint training methodologies, Exercise Cold Response 2020 was the first big test and a resounding success. 3 Commando Brigade HQ acted as the CLF (Commander Land Forces) and the Dutch Navy's Maritime Forces Headquarters (HQ NLMARFOR) acted as the CATF (Commander Amphibious Task Force). CATF had a number of NATO warships under command, and CLF had 45 Commando Royal Marines, 2 Battalion Royal Netherlands Marine Corps, elements of 24 Commando Royal Engineers, 29 Commando Royal Artillery, 30 Commando Information Exploitation Group Royal Marines, and the Commando Logistic Regiment under command. Collectively, the group successfully worked as a prototype 'Future Commando Force' with the landing force operating in multiple smaller and more dispersed groupings. Throughout the Exercise, every opportunity was taken to conduct considerable experimentation to test some emerging above-, on- and under-water technologies. The opportunity to meet up and fight alongside Brigade North was stymied due to the COVID-19 pandemic, but the planning undertaken and momentum gained will be built upon for the Winter Deployment 2021 and subsequent years. The ultimate goal is for future exercise design to accommodate and test the Future Commando Force operating model, fully integrating with allied partners.

PROJECT HEIMDALL IN THE FUTURE

There is a fundamental requirement to ensure the Future Commando Force is better integrated with allies on doctrine and tactics to ensure optimum training is achieved in preparation for future tasks. Interoperability is not only about technology and hardware, but also about mind-sets and ideas. There needs to be a renewed focus on other domains, especially cyber, to deliver greater effect. Whilst there is a call for integration and interoperability with allies it is not always clear how this can practically be achieved. At certain levels interoperability and an ability to be interchangeable is evident, but the enduring reality of individually equipped nations hampers true interchangeability due to equipment and communication differences.

In 2016, NATO established enhanced forward presence battlegroups in the Baltic States. Considered by some as offering minimal contribution to deterrence, they remain a clear demonstration of commitment to defend the region.⁹ Although the UK is not seeking to permanently base advanced

force elements in Norway, there are other opportunities to increase forward presence. The First Sea Lord wants value for money at the operational level, and has noted that 'there is a shift within Defence [thinking]... towards forces that are deployed forward and in constant use, delivering value for money'.¹⁰ This is fully in line with the Chief of Defence's newly published *Integrated Operating Concept*. This direction presents 3 Commando Brigade with an opportunity to 'operationalise' the deployment, sustainment and recovery of forces to Norway. Limiting the circle of knowledge to those responsible for booking strategic shipping and air transport, the actual processing of personnel and kit could then be achieved in 5 days rather than a weeks/months, supported by a 'Norwegian' home team conducting "in-theatre" Reception, Staging and Onward Integration (RSOI). Thereafter the deployment forward could be enabled by a combination of road moves (as the British Army did for a Battle Group to join Trident Juncture in 2018), and para/air drops (as 3 Commando Brigade's Surveillance and Reconnaissance Squadron practised on Exercise Northern Winds in 2019 and again on Exercise Cold Response 2020).

There is an urgent need to provide doctrinally sound and sufficiently administered exercises and training to support complete Littoral Response Groups (LRGs) and their supporting UK Joint assets on these demanding exercises without the distraction of their own real-life support. Mountain and Cold Weather Warfare needs to be made relevant to the Integrated Operating Concept; it must be developed into a relevant concept that is fully integrated into the five Domains, especially cyber (which could be delivered by 30 Commando Information Exploitation Group Royal Marines). Consideration should be given to pre-positioning stock and equipment to reduce deployment timescales and lift requirements. If this is seen as 'progress' then it must be considered, but it cannot come at the expense of the current UK-based workforce; a tracked vehicle fleet (BV and over snow reconnaissance vehicles) maintained by Norwegian contractors in Norway could make sense.

Significant collective Arctic warfare expertise has been lost over time due to prioritised operational deployments. 20 years ago, Companies would be filled with marines who had completed multiple deployments to Norway. Today, most Companies have few



▲ There are close bonds between UK and Norway. His Majesty King Harald visited the Royal Marines at Vaernes in November 2018 at Trident Juncture. Photo: Kristian Kapelrud/Forsvare

marines who have completed one, let alone two deployments. Collective experience is not what it used to be but will improve if the advantages implicit within Project HEIMDALL are harvested. A review of the deployment pipeline could present quick wins: pre-deployment mountain-training could become more pre-Arctic training based; cold weather warfare courses could be updated to ensure a greater degree of class participation and deliver higher levels of cognitive appreciation of what is being taught theoretically into practical experience but also reputational point of view¹¹; joint staff rides and wargames could be conducted; exercises could be based on Norway's defence plans; and, Norwegians could be used to train 3 Commando Brigade personnel. Finally, and in order to boost Royal Marines/Brigade and Norway/Brigade North cooperation, short- and/or long-term exchanges of key personnel could take place to aid continuity. The recent arrival of a Royal Marine Warrant Officer Mountain Leader to the Norwegian Army Winter Warfare School is a good start.

In summary, the more that can be done to operationalise training, the better. The Royal Marines and Norwegian Army must exercise together using updated national contingency plans, and where possible, include the Dutch RNLMC and American USMC partners. This would facilitate realistic training, exercises and operations.

CONCLUSION

Although the Royal Marines have trained in Norway every year since 1963, it appears that the curse of 'annuality', the Winter Deployment still comes as a 'surprise' every year. The aim of Project HEIMDALL is to remove that 'surprise'; to commit on all sides to greater known co-operation and to smooth the challenges that can appear to stymie co-operation and coherence. While a 'fluctuating sinusoidal demand' (the Exercise AQUILA and Exercise CETUS model) may not be ideal from a Norwegian perspective (it creates a spike every other year to be ready for Exercise Cold Response) it assists a very busy and globally deployed 3 Commando Brigade to better signal what it wants and needs from its Norwegian allies in a planned and sustainable manner. This project provides a strategic planning process that gives greater coherence and transparency to both sides. It delivers a 10-year plan that provides predictability and certainty in a way that former *ad hoc* arrangements did not. Importantly it demonstrates the UK's commitment to Norway and the High North and supports the 'Global Britain' narrative. In sum, this ensures that the Royal Marines has real cold weather fighting power and real cold weather operational strength as opposed to individuals only trained to survive.

The views expressed in this article are those of the authors. They do not represent the official position of any government or institution. ■

«The recent arrival of a Royal Marine Warrant Officer Mountain Leader to the Norwegian Army Winter Warfare School is a good start»



▲ Although the Royal Marines have trained in Norway every year since 1963, it appears that the curse of 'annuality', the Winter Deployment still comes as a 'surprise' every year. The aim of Project HEIMDALL is to remove that 'surprise'. Photo: Ole-Sverre Haugli/Forsvaret

- 1 Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (2000) national Security Concept of the Russian Federation, cited in Roberts, D., *The credibility of NATO's EFP as a strategic deterrent*, Naval Review No 2, Vol 108, May 2020, p204.
- 2 Gerasimov, V. (2013) *New challenges require rethinking of forms and methods of warfare* (VPK-News), <https://www.vpk-news.ru/articles/14632> [in Russian].
- 3 Stavridis, J. (2017) 'The US, the North Atlantic and Maritime Hybrid Warfare, in *NATO and the North Atlantic: Revitalising Collective Defence*, ed Olsen, J, Whitehall paper 87, RUSI, 2017, p92-101.
- 4 Blanchard, B., (2016) China hints more bases on the way after Djibouti – CANMUA Net. Cited in Golden, M., *Riding the Tiger: The case for cooperating with China in the Middle East*, Naval Review No 3 Vol 109, August 2020.
- 5 Radakin, A., *One year in*, Naval Review No 3 Vol 109, August 2020, p301
- 6 Radakin, A., *One year in*, Naval Review No 3 Vol 109, August 2020, p301.
- 7 Stickland, C. (2015) 'Think Piece – Norway and High North – How will we fight?' Restricted internal distribution.
- 8 Williamson, G. (2018) 'Defence Secretary announces new Defence Arctic Strategy', accessed 27 October 2020 at <https://www.gov.uk/government/news/defence-secretary-announces-new-defence-arctic-strategy>.
- 9 Shlapak, D and Johnson, M. (2016) *Reinforcing Deterrence on NATO's Eastern Flank – Wargaming the Defence of the Baltics* (RAND Corporation), cited in Roberts, D., *The credibility of NATO's EFP as a strategic deterrent*, Naval Review No 2, Vol 108, May 2020, p209.
- 10 Radakin, A., *One year in*, Naval Review No 3 Vol 109, August 2020, p303.
- 11 There is a heavy bias towards classroom learning of 'remember/understand' at the start of the CWWC, which could be tailored more to 'apply/analyse/etc' more rapidly.



▲ **Regjeringen** skriver i den nye langtidsproposisjonen at Norge vil ha en nær dialog med Storbritannia med sikte på å legge til rette for britisk øving og trening i Norge. Foruten den tette og langvarige relasjonen mellom Royal Marines og Forsvaret, og det nære samarbeidet på maritim side, vil investeringene i nye kampfly og maritime patruljefly være et grunnlag for tettere samarbeid.
Foto: Tim Laurence, RAF

F-35 – OG VÅR NÆRMESTE EUROPEISKE ALLIERTE

Norges geografiske posisjon gjør oss interessante for militære stormakter. Fokus på nordområdene som interesseområde eller interesse-sfære vil øke i fremtiden, og økt stormaktsrivalisering merkes også i våre nærområder.

TEKST:
OBERSTLØYTNANT
STÅLE RUST NYMOEN,
LUFTFORSVARSSTABEN

Dette er personlige refleksjoner og synspunkter. Det vil derfor ikke nødvendigvis representere Luftforsvarets offisielle syn på en fremtidig utvikling av tett samarbeid med F-35 kampfly med vår britiske alliansepartner.

Eksempler på dette er «The Arctic Strategy» som Secretary of the U.S Air Force (SECAF) publiserte i år. På samme måte er Storbritannia langt mer aktive i nordområdene, illustrert gjennom seilinger med marinen i Barentshavet denne høsten. Dette bør etter min mening få konsekvenser for hvordan man innretter samarbeidet med F-35 i fremtiden.

Den nye langtidsplanen for forsvarssektoren, Stortingsproposisjon 14S beskriver følgende:
«Regjeringen vil videreutvikle samarbeidet med sentrale europeiske allierte. Av disse fremstår Storbritannia i økende grad som Norges viktigste europeiske allierte. Norge vil ha en nær dialog med Storbritannia med sikte

på å legge til rette for britisk øving og trening i Norge. Foruten den tette og langvarige relasjonen mellom Royal Marines og Forsvaret, og det nære samarbeidet på maritim side, vil investeringene i nye kampfly og maritime patruljefly være et grunnlag for tettere samarbeid.»

Politisk nivå har tydeliggjort at vi skal ha et tettere samarbeid på F-35 med Storbritannia, enn det vi har hatt på kampfly tidligere. Jeg har en antakelse om at dette også har god støtte på toppnivå i Forsvarsledelsen.

EPAF-SUKSESS

Det har tidligere vært forsøkt å utvikle dette samarbeidet fra Luftforsvaret sin side, uten at det har materialisert



▲ **Sammenfallende** sikkerhetspolitiske interesser i nord mellom «triaden» USA, Storbritannia og Norge underbygger et forsterket fokus på F-35 samarbeid med Storbritannia. To B-1B Lancer bombefly som en del av Global Strike Command fra 34th Bomb Squadron Thunderbirds, 28th Bomb Wing US Air force flyr i formasjon sammen med norske F-35A kampfly. Foto: 331 skvadronen Bodø

seg i betydelig grad. Gjennom de dokumenter jeg har fått kjennskap til rundt denne prosessen, kan det virke som om initiativet kom noe for tidlig for begge parter. 332 skvadronen og hele F-35 systemet har i mellomtiden gjort seg mange erfaringer med det nye våpensystemet, i tillegg til at det sikkerhetspolitiske bildet har endret seg betydelig. Derfor blir det viktig for Luftforsvaret å erkjenne at samarbeidet på nytt må prioriteres, hvilket fordrer at man er villig til å legge ned en betydelig innsats.

Jeg tror kanskje det kan være på tide å stille spørsmålet: Er det vilje og evne til å utvikle et prioritert og tett samarbeid med UK innenfor kampflymiljøet?

Usikkerhet knyttet til dette har etter min mening grobunn i en lang tradisjon og arv fra et meget godt samarbeid med F-16 som norsk kampfly, i rammen av «European Participating Air Forces» (EPAF). Dette partnerskapet består av Nederland, Danmark, Portugal, Belgia og Norge. Et partnerskap og samarbeid jeg mener kan hevides i utgangspunktet å være kampflytype-spesifikk for F-16. I et historisk perspektiv har dette samarbeidet vært en suksess, spesielt innenfor kompetanseheving på taktisk flyging og våpentaktikk gjennom våpeninstruktørtreningen (FWIT). FWIT for kampflygerne på F-16 har vært ledet av

Nederland, og bidratt til å heve nivåene på de norske operative kampflyskvadronene gjennom at Norge over mange år har bidratt med elever og instruktører. Likevel er det min påstand at Norge i stor grad har vært prisgitt hva Nederland har valgt å fokusere på i disse kursene, og at Norge på mange måter har hatt Nederland som «storebror» i EPAF samarbeidet.

EPAF har også dannet en solid ramme for deltakelse i internasjonale operasjoner. Det skal derfor ikke underkommuniseres at EPAF samarbeidet på F-16 også har hatt sin sikkerhets- og forsvarspolitiske verdi. Dette gjaldt særlig det sikkerhetspolitiske fokuset fra tidlig 2000 tallet og frem til nylig på deltakelse i internasjonale operasjoner. I partnerskapet er det skapt tillit og gode personlige relasjoner, hvilket jeg anser som svært viktig for at et slikt samarbeid har kunnet bli den suksessen det har vært.

Jeg tenker at vi står litt i det samme valget i disse dager når Storbritannia og Norge nå får samme kampflyplattform for første gang på mange år. Likevel har jeg inntrykk av at det er endel innenfor både F-35 og F-16 kampflymiljøet som ønsker at Norge skal knytte seg tettest mot Nederland tuffet på det som har vært, og mot Storbritannia «der det kan passe».

TILLIT OG RESPEKT

At den sikkerhetspolitiske situasjonen har endret seg betydelig etter 2014 med Russlands annektering av Krim, er forstått i kampflymiljøet. At konsekvensen har vært en dreining mot forsvar av Norge som prioritert oppgave også for kampfly, er også erkjent. Likevel er det min erfaring at denne forståelsen ikke nødvendigvis er nok for å dreie fokus mot en ny primær samarbeidspartner i Europa. Dette handler muligens om at en slik dreining kan innebære en viss risiko, da man ikke har noe garanti for at et slikt samarbeid blir en umiddelbar suksess.

I Storbritannia sitt nye Integrated Operating Concept, er tett samarbeid med allierte en av pilarene, og at man er «Allied by design». Et tett samarbeid mellom Storbritannia og Norge på F-35 ser jeg på som en helt naturlig oppfølging i et slikt konsept. Om man ser til det norske spesialstyrkemiljøet er Storbritannia den samarbeidspartneren Norge er tettest knyttet til i Europa. Der har man over lang tid bygd opp relasjoner, tillit og gjensidig respekt, noe begge nasjoners spesialstyrker drar stor nytte av i dag. Slik kan det også bli med F-35.

Samtidig vil det bli stilt spørsmål på flere nivå i Luftforsvaret om hvorvidt britene er klare for et tettere samarbeid på F-35, og om de villige til å utforske mulighetsrommet.

«Jeg tror kanskje det kan være på tide å stille spørsmålet: Er det vilje og evne til å utvikle et prioritert og tett samarbeid med UK innenfor kampflymiljøet?»

▼ En skal ikke undervurdere at et tett samarbeid med Storbritannia, i rammen av F-35, kan gi positive synergier og være døråpner for andre prosesser man ser behovet for i understøttelsen av hele kampflysystemet.

Foto: Luke/MoD

Jeg er av den oppfatning at britene ønsker dette velkommen, og signaler fra ledelsen i det britiske luftforsvaret peker tydelig i denne retning.

En skal heller ikke undervurdere at et tett samarbeid med Storbritannia, i rammen av F-35, kan gi positive synergier og være døråpner for andre prosesser man ser behovet for i understøttelsen av hele kampflysystemet. Eksempelvis er det identifisert et mulig satsningsområde i fremtiden for å legge til rette for utnyttelse av F-35 simulatorene mellom blant annet Storbritannia og Norge. Videre eksisterer det allerede både initiativ og planer for et tettere samarbeid med Storbritannia når det gjelder styrkebeskyttelse (FP) og F-35-spesifikke krav og problemsett.

PARTNERNASJON MED FELLES INTERESSER

«Train as you fight» er noe jeg har forfektet siden jeg startet som skvadronssjef på 332 skvadron i 2017. Skulle man forsøke å sette «train as you fight»-tankesettet i en bredere kontekst, så vil det være å trene og øve og operere tette sammen med de nærmeste allierte Norge vil operere sammen med i krise og krig, herunder i en situasjon der Norge skal forsvares og forsterkes.

Tett integrasjon med en partnernasjon som har de samme interesseområder i Norskehavet og Atlanteren blir viktig. Sammenfallende sikkerhetspolitiske interesser i nord mellom «triaten» USA, Storbritannia og Norge underbygger et forsterket fokus på F-35 samarbeid med Storbritannia. Et slikt samarbeid innen

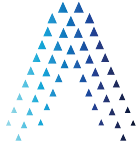
F-35 kampfly vil bidra til å stimulere Storbritannia sin vilje til å forplikte seg til trening og øving med Norge i nord. Dette vil også inkludere både land- og sjødomenet, gitt «multidomain» som stikkord for suksess. Storbritannias fremtidige fokus på en Joint Expeditionary Force forsterker dette.

Mitt synspunkt må ikke misforstås dithen at Norge kun skal samarbeide med USA og Storbritannia. Norge har stor nytte av å være med i F-35 partnerskapet innenfor en rekke aktiviteter og utviklingsaspekter med eksempelvis både Nederland og Danmark. Jeg vil tro at dersom ressursene i Forsvaret, Luftforsvaret og F-35 programmet for øvrig var robust på både personell, materiell og økonomi i overskuelig fremtid, så hadde man sett for seg et likeverdig samarbeid med alle. Slik er ikke ressurstilgangen, selv ikke for F-35. Derfor tror jeg at man må prioritere med hvem og hvor man skal legge trykket.

Norske fly skvadroner har historisk sett vært tett integrert med Storbritannia. Både 330, 331, 332 og 333 skvadron hadde et svært nært samarbeid med Storbritannia sine styrker gjennom 2. verdenskrig, et samarbeid som ble en suksess, gitt omstendighetene.

Jeg mener at prioriteringen av samarbeidspartner i Europa er et nokså enkelt valg, hvilket denne artikkelen gir uttrykk for. Dersom dette valget tas så tror jeg at overraskende mye er gjennomførbart og det er vel egentlig slik at Stortinget allerede har gjort prioriteringen for oss. ■





AIRCONTACT
GROUP

UH-60M BLACK HAWK PROVEN, RUGGED, RELIABLE.

The right choice – the best choice –
for Norway's Special Operations mission.

acg.no



Foto: Janny Ringström/Forsvarsmakten





▲ En photoshoppet P-8 Slik vil en norsk P-8 se ut. Riktig tailnummer for første skrog.

Foto: US Navy

NYTT UTSTYR – NYE MULIGHETER

Både Norge og Storbritannia har siden andre verdenskrig hatt maritime patruljefly med fokus på overvåking over og under vann. Med felles plattform utvikles samarbeidet tettere.

TEKST:
OBERST
TORGEIR AAS,
LUFTFORSVARSTABEN

RAF Coastal Command ble rett etter krigen redusert til nesten en tredel av hva den var under krigen. De hadde heller ingen MPA som var godt egnet for de etterhvert mer kapable diesel-elektriske ubåtene som kom. Siste halvdel av 1940-tallet startet derfor arbeidet med å utvikle en bedre plattform for langtrekkende maritime patruljefly. Svaret ble Shackleton som ble innfaset i RAF tidlig på 50-tallet. Disse ble skiftet ut med Nimrod i 1969 som hadde

flere oppdateringer inntil de ble faset ut i 2011. RAF mottok sitt første P-8A høsten 2019.

Norge startet med Catalina som Norge fikk under krigen. Unnfangelsen av 333 skvadronen startet i 1942 da Norge etablerte en sjøflyavdeling underlagt RAF 210 Sqd. Etterhvert ble sjøflyavdelingen en egen norsk skvadron, 333 skvadron. Luftforsvaret fløy Catalina frem til Luftforsvaret fikk Albatross i 1961 og P-3B i 1969, P-3C i 1989 og nå mottar vi P-8 fra januar 2022 gjennom prosjekt P-2047.



SAMARBEID

Vi har vi vår opprinnelse fra RAF, og vi har hatt et veldig parallelt løp med RAF i forhold til videreutvikling og modernisering av våre MPA. Vi har ikke flydd samme plattform tidligere, noe som kan være en forklaring på hvorfor vi ikke har hatt et veldig tett samarbeid med britene innenfor MPA-området frem til nå. Norge har hele tiden brukt amerikanskproduserte fly, og naturlig nok vært nært knyttet til U.S. Navy (USN) for både trening, utdanning og operasjoner. Med britenes og vårt investeringsløp for anskaffelse av P-8 Poseidon går vi derfor inn i en tid med nye muligheter. I stedet for et «historisk» bilateralt samarbeid med USN, går vi nå mot et nytt trilateralt samarbeid. USN er fremdeles storebror, men som europeiske P-8 brukere kan vi samtidig utvikle et bedre bilateralt-samarbeid lokalt med britene.

Britene har kjøpt inn 9 P-8 Poseidon, hvorav 4 er mottatt. Britene skal operere sine P-8 fra RAF Lossimouth i Skottland. Vi har bestilt 5 som skal ha base på Evenes. Heldigvis vil jeg si, ligger britene to år foran

oss i prosjektløpet slik at Norge har fått muligheten til å lære av deres utfordringer og problemer. Begge landene har hatt en del likheter i oppstarten:

- RAF planla å kvitte seg med sin MPA-kompetanse da de utfaset Nimrod i 2011. Samme tanke som i Norge, da vi på samme tid vurderte ikke å fornye våre litt tilårskomne P-3C.

- RAF skulle etablere seg på Lossimouth, men basen var ikke klar forrige høst, så de måtte oppgradere den allerede nedlagte RAF Kinloss, som midlertidig base i 6 måneder. Luftforsvaret skal etablere seg på Evenes med P-8, men den nye EBA-infrastrukturen vil ikke stå ferdig før høsten 2023. Vi må derfor lage midlertidige lokaler på en annen lokasjon på Evenes.

- RAF har lite personell, da de ikke har en operativ struktur å ta av for en transisjon til P-8. Luftforsvaret har lite tilgjengelig erfarent personell da disse må drifte P-3 i overgangsfasen til P-8.

Både Luftforsvaret og Forsvarsmateriell (FMA) innledet tidlig et nært samarbeid med britene på prosjektet, og vi har blitt møtt åpne armer i våre

«Heldigvis vil jeg si, ligger britene to år foran oss i prosjektløpet slik at Norge har fått muligheten til å lære av deres utfordringer og problemer»

forespørsler. Det har vært mange gode dialoger i forhold til prosessen rundt godkjenning av flyets luftdyktighet, trening og utdanning. FMA har hatt en tett dialog med RAFs logistikk- og vedlikeholdsorganisasjon. Luftforsvaret på sin side har etablert et godt samarbeid med RAFs operative elementer og fra politisk nivå har begge parter klare føringer på at vi skal samarbeide:

- Primo 2017 var P-2047 godt i gang, og høsten 2017 ble første møte i UK-Norwegian P-8A Cooperation Conference avholdt, da med to nasjoner som hadde en felles MPA tanke. Fra norsk side ble delegasjonen ledet av Avdelingsdirektør Arild Eikeland fra FD 2. Dette fora er fra høsten 2019 overtatt av Luftforsvaret, og ledes fra norsk side av Stabsjefen i Luftforsvarsstaben. Møtet avholdes halvårlig.

- Desember 2017 var UK-Norway joint Training Paper ferdig.

- Mai 2018 ble TPT (Third Party Transfer) fra amerikanske myndigheter godkjent. TPT gir oss (US-UK-NOR) mulighet til å utveksle informasjon vedrørende P-8, både bi- og tri-lateralt.

- Sjef RAF og Sjef Luftforsvaret signerte i juli 2018 «Technical Arrangement between The Royal Air Force and the Norwegian Air Force in respect of Cooperation on the P-8A Maritime Patrol Aircraft capability». Som vi ser i introduksjonen til dokumentet så søkes det å samarbeide på et bredt spekter av områder:

- *recognising the good relations that exist between their two countries;*
- *recognising that both countries will operate the P-8A Poseidon aircraft and have closely aligned requirements for their operation, support and crew training;*
- *seeking to obtain the benefits of interoperability, economies of scale, learning from experience, reduced duplication of efforts and shared centers of excellence to mutual gain;*

Det følges en ambisjon om å opprettholde en likhet i plattformen over plattformens levetid. For å kunne opprettholde interoperabilitet gjennom P-8s levetid, utarbeides det i disse dager en MoU for videreutvikling av P-8. Denne MoU er et samarbeid mellom Norge, USA, Storbritannia, Australia og New Zealand. Det vil være en Joint User Group (JUG) og Joint program Office (JPO). Det er planlagt signering av MoU våren 2021.

SAMTRENING PÅ LIKE PLATTFORMER

Med like plattformer vil vi kunne drive mye felles trening og øving og kunne utvikle et

nærmere taktisk samarbeid. På sikt kan man også se for seg et nærmere samarbeid på for eksempel deler, forbruksvarer, våpen og sonarbøyer slik at ikke begge nasjoner må ta med alt dersom det skulle være en felles deployering. Likeså kan dette brukes ved øvelser og skvadronsbesøk hos hverandre.

333 skvadronen trener i dag sine P-3 besetninger i simulator i Jacksonville, i USA. Britene har anskaffet et fullt skolesenter med både cockpit-simulator og taktisk simulator. Dette skal bli tilgjengelig for også norske besetninger. Samtidig som det ses på muligheter for en permanent personell-utveksling, der RAF

sender personell til NAOOC og Luftforsvaret sender instruktører til RAFs skolesenter på RAF Lossimouth. En stor utfordring for en operativ skvadron som ikke selv har simulator, er fravær av besetninger på simulator-trening en stor utfordring. I snitt vil en besetning på simulator i USA være ute av daglig drift i ca. 10 dager pr simulator-trening. Bruker vi RAF vil tilsvarende bli 5 dager. Med 10 besetninger, simulator hver 90 dag, så kan man lett regne ut at dette går ut over tilgjengeligheten på besetninger.

Dette kan vise seg å bli svært viktig for oss. En stor forskjell på P-3 og P-8 er at en mye større del av treningen må foregå i simulator. Med en begrenset tilgjengelighet hos U.S. Navy er det viktig å ha sikkerhet for at vi kan få trening hos RAF. Med egne instruktører på plass kan vi også være med å utvikle både egne og felles taktikker der de

kan testes ut. U.S. Navy er i en stor omstilling og oppretning av sine skvadroner etter en storstilt konvertering fra P-3 til P-8, og det vil derfor være begrenset tilgjengelighet hos USN for simulator-trening.

Det er planer om flere felles øvelser, besøk og operasjoner. RAF hadde planer om sitt første operative besøk allerede i år, men Covid-19 satte en stopper for det.

Operativt kan man etablere trilateralt samarbeid mellom USN, RAF og RNoAF. Et triangel mellom RAF Lossimouth (Skottland), NAS Keflavik (Island) og Evenes. Med felles plattformer og trening vil det være store muligheter til felles-

operasjoner i våre farvann, koordinert gjennom FOH. Man kan se for seg en felles styrke som kan operere ut i fra hvert sitt område, eller at alle opererer ut i fra den basen som ligger nærmest det aktuelle operasjonsområdet.

Alt dette krever selvsagt at det årlig avsettes tid og ressurser til utdanning, trening og samøving.

P-8A er en svært kapabel plattform, med store muligheter utover hva vi historisk tenker om MPA i Norge. Det viktige er at vi klarer å prioritere hvilke kapasiteter et lite luftforsvar kan holde seg profesjonelle på, og hva vi kan utvikle sammen med våre allierte. Luftforsvaret og RAF vil sammen være en svært kapabel og slagkraftig MPA-styrke som sammen med storebror på andre siden av Atlanterhavet vil være med på å sikre våre nærrområder. ■

«En stor forskjell på P-3 og P-8 er at en mye større del av treningen må foregå i simulator. Med en begrenset tilgjengelighet hos U.S. Navy er det viktig å ha en sikkerhet for at vi kan få trening hos RAF»



▲ Godt samarbeid under UK-Norwegian P-8A Cooperation Conference juni 2019 Oslofjorden.

Foto: Privat



KONGSBERG

ONE SYSTEM


- TO GROW WITH

MIX OF MISSILES


- FOR MISSION FLEXIBILITY

EVOLUTION CONTINUES

- APPROACHING FULL SPECTRUM AIR DEFENCE

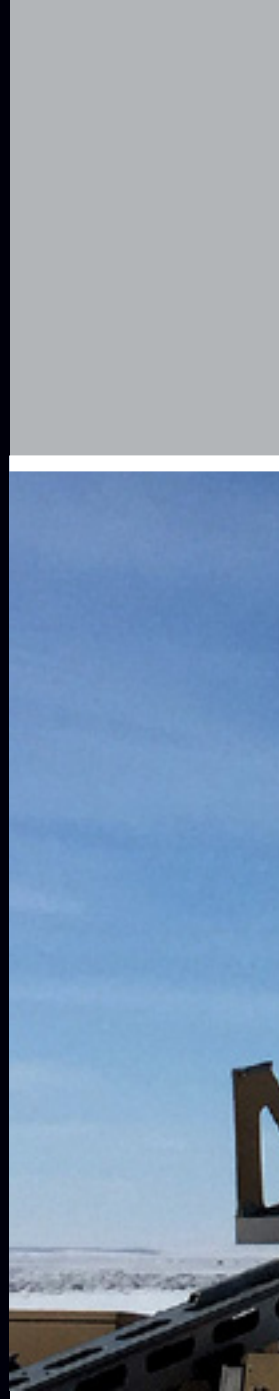


AIM-120 AMRAAM

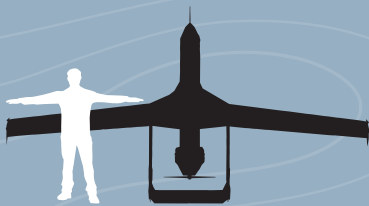


AIM-9X Sidewinder

AMRAAM Extended Range (ER)



Rullebaneuavhengig.
 På sjø eller land.
 I ørkenen eller Arktis.
 Dag og natt.
 Øyne og ører over horisonten.
 Finn motstanderne dine.
 Beskytter dine venner.



EO | MWIR | SWIR | LD



WAMI

The logo for INSITU, featuring a stylized white graphic of a satellite or probe orbiting a central point, positioned above the word "INSITU" in a bold, white, sans-serif font.

A Boeing Company



SAR/MTI



VIDAR



SATCOM BLOS



ROYAL NAVY I ARKTIS

I september i år øvde en britisk ledet flåtestyrke sammen med flere typer fly i nordområdene. Skipene seilte langt inn i Barentshavet. Omtrent 1200 personer fra Storbritannia, USA, Danmark og Norge var med på øvelsen. Ifølge britene var dette første gang på over 20 år at Storbritannia ledet en flernasjonalt marinestyrke i nordområdene.

TEKST: PER ERIK SOLLI, NORD UNIVERSITET

Bakteppet for marineøvelsen var en pågående global kampanje og operasjon. For omtrent ti år siden ble ivaretagelse av de globale allmenningene (*global commons*) satt høyere på agendaen i USA og flere NATO land. Siden 2015 har operasjoner for å fremme navigasjonsfrihet i internasjonale farvann blitt gjenopptatt og prioritert. Det startet i Asia-Stillehavet som en motvekt til en utvikling over tid hvor Kina i økende grad og fremdeles hevder innflytelse og rettigheter utover egne nasjonale farvann. Kampanjen foregår også i

Barentshavet, Østersjøen, Svartehavet og andre havområder med hensikt å balansere Russland.

Ett av oppdragene til den britiskledede styrken i Barentshavet i høst var å øve i internasjonalt farvann/luftrom (som starter 12 nautiske mil fra grunnlinjen) for å poengtere at havområdet i nord også er en global allmenning. Et annet oppdrag var utvilsomt å markere overfor russerne, som jevnlig opererer fremoverlent dypt nede i Norskehavet, at NATO-alliansen kan og vil svare. Et tredje moment er at deltagerne opparbeidet seg verdifull kunnskap om lokale forhold under øvelsen.

EN BREDT ALLIERT NÆRVÆR

Kommandoskipet i styrken som var i Barentshavet var den britiske fregatten HMS Sutherland (F81). Andre fartøy som deltok var den amerikanske destroyeren USS Ross (DDG 71), den norske fregatten KNM Thor Heyerdahl og det briske støtteskipet RFA Tidespring (A136). Det danske flyvåpenet bidro med et Challenger maritimt overvåkningsfly, og den amerikanske marinen medvirket med et P-8A maritimt patruljefly. Det britiske flyvåpenet tok del i operasjonen med RC-135 strategisk rekognoseringsfly, Voyager tankfly og Eurofighter Typhoon kampfly. Flyene fløy fra baser i Storbritannia



▼ HMS Sutherland seilte i Barentshavet sammen med amerikanske og norske fartøy. Her holder HMS Sutherland et våkent øye på et russisk skip som seiler i britisk farvann. Foto: Donny Osmond/Royal Navy

og Danmark. Russiske kilder rapporterte om norske militærfly i Barentshavet torsdag samme uke, men etter sigende var de ikke en del av øvelsen.

DET VIKTIGE BARENTSHAVET

Barentshavet er historisk sett et viktig område for Royal Navy. Den britiske styrkesjefen kommandør Tom Weaver og mannskapet på HMS Sutherland tok en pause under øvelsen i september for å gjennomføre en seremoni. Skipspresten ledet en markering hvor de minnet de over 3000 sjøfolkene som døde i de arktiske konvoiene under den andre verdenskrig. Den strategisk viktige forsyningsåren sørget for at Russland fikk en god del av det materiell de trengte i krigen mot Nazi-Tyskland. Spesielt Royal Navy brukte mye ressurser på å beskytte de sivile fartøyene. Fra 1941 til 1945 gikk det 78 konvoier med i alt 1400 lasteskip igjennom Barentshavet. Over 100 skip ble senket av tyskerne, deriblant 36 britiske fraktskip og 16 britiske marineskip. Tyskerne mistet 30 ubåter og 4 marineskip i kampene med de allierte, deriblant slagkrysseren Scharnhorst.

Under den kalde krigen var britiske ubåter jevnlig i Barentshavet for å overvåke den sovjetiske marinen og den strategisk viktige Nordflåten. Ifølge en åpen kilde skal de ha vært minst to kollisjoner under den kalde krigen da britiske ubåter skygget de sovjetiske. Den britiske marinen og marinekorpset øvde ofte og mye i nord på 1970- og 80-tallet. Britiske ubåter har antagelig fortsatt med overvåkning av den strategisk viktige Nordflåten etter den kalde krigen tok slutt, og høyst sannsynlig gjennomført regelmessig etterretningsvirksomhet ifm russisk utprøving av nye våpensystemer.

RUSSLAND I FOKUS - IGEN

Russland var lenge lavt på agendaen i de fleste Nato-land som etter murens fall var mer opptatt med internasjonale operasjoner og ekspedisjonær innsats i fjerne strøk. Kampen mot terror både hjemme og utenlands dominerte agendaen. Militære marineskip ble brukt for å forhindre og motvirke piratvirksomhet mot shipping i internasjonale farvann. Norge var fra midten av 2000-tallet nesten alene om å være urolig for utviklingstrekk i Russland. Det var ikke før etter at krigen i Georgia i 2008 og intervensjonen i Ukraina i 2014 med russisk annektering av Krim-halvøya at kollektivt forsvar for alvor ble revitalisert i Nato og i Nato-land. Britene vendte samtidig blikket nordover. Sikkerhet i Arktis samt avskrekking og forsvar i nordområdene ble utredet av den britiske forsvarskomiteen, og forsvarsministeren og departementet satte det på agendaen.

ØKT AKTIVITET

Endrede prioriteringer ble først synlige ved at det britiske marinekorpset utarbeidet en tiårsplan for å trene og øve i Norge. Storbritannia deltok også tungt i øvelse Trident Juncture 2018 med blant annet 2700

personer og seks marineskip. En annen utvikling manifesterte seg i mai 2020, da fire amerikanske og et britisk marineskip seilte og øvde i Barentshavet med støtte fra amerikanske og britiske overvåkningsfly. Vestlige og russiske kilder skrev at amerikanske, britiske og norske ubåter også deltok i øvelsen i nord. Den russiske marinen har nylig vært i farvannene rundt Storbritannia og tidligere i år (månedsskiftet januar-februar) ledet HMS Sutherland og kommandør Tom Weaver en britisk flåte som fulgte en russisk marinestyrke i fem dager, fra Biscayabukten gjennom kanalen og til Nordsjøen.

Mye tyder på at Royal Navy vil prioritere nordområdene og Arktis i årene fremover. I et intervju i høst uttalte den britiske forsvarsministeren Ben Wallace at det er viktig å ivareta navigasjonsfrihet i nordområdenes internasjonale farvann når isen trekker seg tilbake og nye havruter åpner seg opp. Han sa også at siden russerne utvikler nye og moderne våpen og ubåter, er det Storbritannias interesse å beskytte den nordlige portalen til Europa og forsvare sin egen øygruppe. Å operere fremskutt i nord er en måte å forsvare hjemlandet på, sa forsvarsministeren. Wallace sa videre at Arktis vil være en del av de normale operasjonsområdene for Royal Navy, men uten å provosere unødvendig.

OPPSUMMERING

Nordområdene var en viktig arena for den britiske marine under den andre verdenskrig og den kalde krigen. Fra 1990-tallet frem til 2014 var det liten britisk aktivitet i nord, men det har tatt seg opp og vil være et fokusområde de nærmeste årene. Derimot er det viktig å huske at Storbritannias overordnet strategi er «Global Britain». Nordområdene vil derfor være en av flere regioner hvor de er engasjert, men Nord-Atlanteren er knyttet til egen sikkerhet og forsvaret av hjemlandet. ■



▲ Sea Hawks flyr fra HMS Bulwark 30 mai 1955 for å fly over Oslo i 10 års markering for freden.

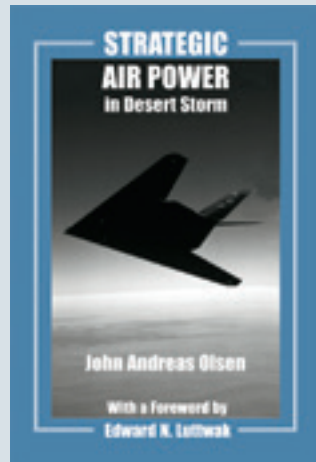
Foto: Imperial War Museum



▲ Eksempler på den rikholdige akademiske produksjonen som norske Luftforsvarsoffiserer står bak.

NORSKE FOTSPOR I BRITISK AKADEMI

Luftforsvaret oppstod som forsvarsgren i Storbritannia for 76 års siden og har fremdeles viktige bånd til øygruppen innen utdanningssektoren. En rekke offiserer i Luftforsvaret har vært elever på utdanningsinstitusjoner i Storbritannia. I tillegg til de som har vært deltakere på den britiske stabsskolen har flere sjefsemner gått på den prestisjefylte høyskolen Royal College of Defence Studies i London.



TEKST: PER ERIK SOLLI, NORD UNIVERSITET

Denne artikkelen vil innledningsvis kort skissere aktive arenaer for kompetanseheving, men i hovedsak utdype et viktig og omfattende forsknings samarbeid innen sikkerhetspolitikk og militærstrategi de siste fire årene. De tre publikasjonene fra dette prosjektet har fått mye oppmerksomhet og internasjonalt gjennomslag.

En meget fruktbar ordning ble etablert på 2000-tallet da Luftkrigsskolen begynte å sende elever til *University of Glasgow*. I prosessen med å akkreditere Luftkrigsskolen som en høyskole kom det krav til formell utdanning også for de militære som skulle undervise på Kuhaugen. I begynnelsen var hovedprioriteten å gi en masterutdanning til offiserene. Senere ble doktorgradsprogrammet ved universitet i Skottland det aller viktigste. Den første fra Luftforsvaret som tok doktorgrad ved *University of Glasgow* var Dag Henriksen i 2006 og flere kjente navn graduerte de påfølgende årene. Offiserer fra Luftforsvaret benytter seg fremdeles av den muligheten. John Olav Birkeland disputerte tidligere i år og Ole Marius Tørrisplass har nettopp startet sine doktorgradstudier. Flere

offiserer fra Hæren har tidligere tatt mastergrad og doktorgrad i Storbritannia ved *King's College* og *London School of Economics (LSE)*, men det var som selvstendige elever uten at det forelå noen institusjonsavtale. De senere år har offiserer fra Hæren også tatt doktorgrad ved *University of Glasgow*.

Personer fra Luftforsvaret som tok høyere utdanning i Skottland har vært produktive internasjonalt, og det er flere respektable fotavtrykk i britisk akademia. Harald Høiback publiserte allerede i 2003 en bok i Storbritannia med tittelen «*Command and Control in Military Crisis: Devious Decisions*», og forordet ble skrevet av professor Hew Strachan. Omtrent 10 år etterpå ga Høiback ut en ny bok: *Understanding Military Doctrine - A Multi-disciplinary Approach*. Ole Jørgen Maaø skrev en artikkel for *Royal Air Force Air Power Review* i 2008, og noen år senere utga han en bok sammen med Karl Erik Haug ved et britisk forlag med tittelen *Conceptualising Modern War*. Gjert Lage Dyndal publiserte i 2012 en bok om den britiske maritime luftmakt debatten på 1960-tallet. Publikasjonen ble utgitt i rammen av *Corbett Center for Maritime Policy Studies Series*. I 2016 utga Dag Henriksen og Ann Karin Larsen en bok om krigen i Libya hos *Oxford University Press*:

Political Rationale and International Consequences of the War in Libya. Det er imponerende at både Dag Henriksen (2008 & 2012), Harald Høiback (2011 & 2016) og Gjert Lage Dyndal (2011) har fått publisert artikler i den fagtunge britiske *Journal of Strategic Studies*.

DE FØRSTE I STORBRIANNIA

Den første jeg vet om fra Luftforsvaret som tok en høyere utdanning i Storbritannia er prøveflygeren og generalen Odd Svang-Rasmussen. Han utdannet seg tidlig i karrieren som sivilingeniør ved *University of Glasgow* og tok eksemene i 1961. Den første som fikk dekket et doktorgradstudium av Luftforsvaret var John Andreas Olsen. Han var opprinnelig utdannet ingeniør, men endret gradvis karrierevei mot luftmakt og strategi. Først ved å ta en mastergrad i Storbritannia for egen regning. Deretter fikk han støtte fra Luftforsvarsstaben til å ta en doktorgrad i strategiske studier ved *De Montfort University* i 1997-2000. De siste tiårene har han publisert mye, og ble etter kort tid et internasjonalt kjent navn i bransjen. Mens han var dekan på Forsvarets høyskole i 2010 ble John Andreas tildelt den amerikanske *Gill Robb Wilson Award* for sine bøker utgitt i USA om luftmakt og hans

forståelse av den nasjonalstrategiske betydningen av et flyvåpen. Olsen publiserte mer i Storbritannia etter hvert. Hos *Oxford University Press* publiserte han en bok om operasjonskunst sammen med professor Martin van Creveld i 2010 og om strategi sammen med nylig avdøde professor Colin Gray. Dernest, etter å ha vært nestkommanderende ved NATO HQ i Sarajevo i 2,5 år, skrev han en bok om forsvarsreformen i Bosnia og Herzegovina sammen med Rohan Maxwell, hans første publikasjon hos *Royal United Services Institute* (RUSI) i 2013.

Oberst John Andreas Olsen ble norsk forsvarsattache for Storbritannia i 2016, etter en periode som avdelingsdirektør i Forsvarsdepartementet.

Med tilholdssted London skulle hans kobling til RUSI bli viktig for et nytt britisk-norsk forskingssamarbeid. Parallelt med oppgavene på ambassaden var Olsen prosjektleder for et samvirke med britenes fremste sikkerhets- og forsvarspolitiske tenketank; RUSI er for øvrig verdens første tenketank innen fagfeltet. Det britisk-norske prosjektet resulterte i en triologi av bøker utgitt i den prestisjefylte *Whitehall Paper Series*. Bøkene har vært utgitt i post-2014 tidsperioden med sikkerhetspolitisk og strategisk reorientering i Norge, Storbritannia og flere andre europeiske land, USA og Canada, og selve NATO-institusjonen.

Den første boken hadde et spesifikt tema med amerikanske, britiske og norske forfattere. *Publikasjonen NATO and the North Atlantic: Revitalising Collective Defence* (2017) var en viktig og betimelig agendasetter. For det første om Nord-Atlanterens fornyede geostrategiske betydning. For det andre om alliansens (manglende) evne til å håndtere maritim krigføring i den øvre enden av konfliktskalaen.

Det neste bokprosjektet fra John Andreas Olsen resulterte i en RUSI-publikasjon med et større faglig perspektiv og bidragsytere fra langt flere land. Da NATO-alliansen fra midten av 2010-tallet gradvis reorienterte seg tilbake til kollektivt forsvar og artikkel 5-scenarier fikk Nord-Europa en større strategisk betydning enn tidligere tiår. *Security in Northern Europe: Deterrence, Defence and Dialogue* (2018) drøfter regionale sikkerhetspolitiske og strategiske utfordringer

og problemstillinger sett fra de 12 landene i Northern Group. I tillegg til flere europeiske kapitelforfattere er det også bidragsytere fra USA og Canada.

Det var stor interesse for begge disse RUSI-publikasjonene, og bokseminarer ble gjennomført i Europa samt USA, Canada og Kina. Olsen reiste til i alt 25 land for å presentere disse bøkene og primært organisert av de respektive norske ambassadene/ambassadørene. Debattene og diskusjonene

under arrangementene påvirket prosessen som førte til produksjonen av den tredje boken, *Future NATO: Adapting to New Realities* (2020). I denne boken har John Andreas Olsen og RUSI utvidet perspektivet ytterligere til å gjelde en rekke temaer som angår hele

NATO-alliansen. Boken handler om NATO-alliansen og organisasjonen, geografiske utfordringer (Russland, Kina og NATOs sørflyanke), og noen utvalgte sentrale temaer; det maritime domenet, teknologi samt atomvåpen og regimer for våpenkontroll.

Olsen skrev i sommer også en populær oppfølger til boken i tidsskriftet *The RUSI Journal*. Artikkelen «*Understanding NATO*» har blitt oversatt til hele 12 språk, inklusive arabisk, serbisk, ukrainsk, kinesisk og japansk. Det var planlagt et en rekke bokseminarer for å lansere studien om NATO, men det ble kansellert på grunn av Covid-19. I Norge skulle statsministeren være åpningstaler under seminaret.

FREMIDENS NATO I AKADEMIA

I fjor markerte NATO 70 årsjubileet med mange tilbakeblikk og oppsummeringer om hva alliansen hadde oppnådd frem til da. I år har generalsekretæren i NATO satt på agendaen det fremtidsrettede #NATO2030 tiltaket. Hensikten er å starte en prosess om alliansens videreutvikling og fremtid det neste og påfølgende tiår. Som Sverre Strandhagen i *Dagens Næringsliv* påpekte, passer årets RUSI-publikasjon som hånd i hanske til Stoltenbergs initiativ ovenfor NATO-organisasjonen og medlemslandene. Michael Rühle, en sentral seksjonsleder i NATOs

internasjonale stab, skrev i sommer en positiv bokanmeldelse i *NATO Review*. Han anbefalte RUSI boken til de som arbeider med fremtidsreform for generalsekretæren. Olsen fikk også et personlig takkebrev fra Stoltenberg.

Alt i alt kan man trygt si at bøkene har fått oppmerksomhet og gjennomslag. De tre publikasjonene fra RUSI har til nå fått et totalopplag på over 25.000 bøker, og i tillegg er det flere som har valgt de digitale versjonene. Forordet til bøkene er skrevet av kjente navn som tidligere *Supreme Allied Commander, Europe* (SACEUR), general Philip M. Breedlove, formannen i NATOs militærkomité, luftmarsjall Stuart Peach, og nåværende SACEUR, general Tod Wolters. Mange tungvekttere har skrevet gode kapitler og hovedtemaene for bøkene er tidsaktuelle. De norske ekspertene Svein Efstad og Rolf Tamnes har bidratt til alle bøkene. Den første boken var et viktig innspill til den britiske forsvarskomiteens publikasjon «*On Thin Ice: UK Defence in the Arctic*» og det som ble regjeringens annonsering om at UK skulle utvikle en «*High North Strategy*». Sjefen for US 2nd Fleet admiral Andrew L. Lewis arrangerte tidlig i 2019 et seminar for å starte prosessen med å etablere det nye NATO

hovedkvarteret JFC Norfolk. John Andreas Olsen og undertegnede ble bedt om å åpne seminaret ved å presentere de to første RUSI bøkene til et meget stort antall flaggoffiserer som var til stede. Vi har gjennom-

ført foredrag og konferanser sammen i flere land og var nok mest spent på publikum da vi avholdt et seminar i Beijing om sikkerhet i Nord-Atlanteren, Nord-Europa og Arktis, men det gikk særdeles bra.

Til slutt må jeg nevne John Andreas Olsens siste luftmakt publikasjon «*Routledge Handbook of Air Power*» (2018). Boken har en rekke britiske bidragsytere og i forbindelse med Royal Air Force sitt 100 årsjubileum ble det bestilt 2000 eksemplarer av boken med en «*special edition*»-forside, eget forord og alle RAF-ansatte har fått digital tilgang. Som ved hans foregående syv internasjonale bøker om luftmakt ble den satt opp på den britiske luftforsvarssjefens årlige leseliste. Håndboken er en av de seneste norske militære fotspor i britisk akademia, men høyst sannsynlig ikke det siste. ■

«Det er imponerende at både Dag Henriksen (2008 & 2012), Harald Høiback (2011 & 2016) og Gjert Lage Dyndal (2011) har fått publisert artikler i den fagtungte britiske Journal of Strategic Studies»

The Superior Solution

A front-facing view of a Leonardo AW101 helicopter in flight. The helicopter is primarily red with white accents on the rotor hub and engine nacelles. Two pilots are visible through the cockpit windows. The background shows a blurred landscape of green hills and a blue sky.

AW101

Leonardo Helicopters is proud to have served the Royal Norwegian Air Force rescue mission since 1971 with the Sea King helicopter, having saved or assisted more than 43,000 people in need.

We look forward to working with the Air Force 330 squadron for many years to come with the SAR Queen Norwegian All-Weather Search and Rescue Helicopter, a variant of the AW101, the most advanced, versatile and capable multi-role helicopter available today.

Inspired by the vision, curiosity and creativity of the great master inventor – Leonardo is designing the technology of tomorrow.



▲ Norges nye redningshelikopter EW-101, SAR Queen, ble erklært initielt operativt på base Sola 1. september.

Foto: Torbjørn Kjosvold/Forsvaret

ET ANNERLEDES ÅR

2020 har vært et annerledes år for mange. Over natten endret det norske samfunnet seg dramatisk. Vi i Luftforsvaret måtte også tilpasse oss strenge smittevernstiltak for å bidra til å minimere smitten internt og i samfunnet. Vårt fokus har vært å opprettholde løpende operasjoner, vakt og beredskap, samt være beredt til å støtte sivilsamfunnet. «Mission first – people and safety always» har vært vår rettesnor.

TEKST: GENERALMAJOR TONJE SKINNARLAND,
SJEF LUFTFORSVARET

Korona har på mange måter vært en test av vår tilpasningsevne og vår fleksibilitet. En beredskapstest jeg opplever at vi har bestått sammen. Jeg er imponert og stolt av innsatsen til alle våre ansatte og soldater inne til førstegangstjeneste som virkelig har tatt sin del av samfunnsansvaret.

ÅRET HAR OGSÅ VÆRT FYLT AV STORE OG VIKTIGE BEGIVENHETER

Gjennom året har det vært fokus på den nye langtidspanen for Forsvaret. Luftforsvaret har vært tydelig i sine anbefalinger til det fagmilitære rådet. Vi har lagt vekt på viktigheten av styrking innen personell og kompetanse, robuste logistikk- og vedlikeholdsløsninger, sterkere beskyttelse av våre baser og et mer robust og fleksibelt luftkommando- og kontrollsystem. Det viktigste i ny periode blir å få det vi har, og det vi er i ferd med å få, til å virke. Det gir reell operativ evne.

Luftforsvaret går for tiden gjennom den mest omfattende modernisering og omstilling i vår historie. Det satses på luftmakt gjennom anskaffelse av nye kampfly, helikoptre, overvåkingsfly, radarer og luftvern, utvikling av basestrukturen, luftkommando og kontroll, og styrking av personell og kompetanse. For å få full effekt av ny teknologi og nye kapasiteter, videreutvikler vi planverk, konsepter og kompetanse i tett samarbeid med andre nasjonale og internasjonale samvirkepartnere.

Nok personell med riktig kompetanse er viktigst for å lykkes med å få det vi har til å virke. Rekrutteringen inn til Luftforsvaret er veldig god. I løpet av 2020 har Luftforsvaret jobbet hardt med re-rekruttering av tidligere militært ansatte, og i større grad åpnet opp for å tiltrekke oss helt nødvendig sivil kompetanse. Det har ikke bare vært viktig å tiltrekke oss nytt personell, men fokusere på hvordan vi kan beholde våre dyktige kvinner og menn.

Implementering av ordning for militært personell, og arbeidet med å utvikle to komplementære og likeverdige søyler for offiserer og spesialister, har stått i fokus. Ordningen styrker fagmiljøene og gir oss mulighet til å rekruttere nye kollegaer fra førstegangstjenesten direkte inn i spesialiststyrket med mulighet for befallsskole senere, eller direkte til offisersutdanning.

VIKTIGE ØVELSER

Øving og trening er viktige arenaer for slik utvikling. Vi begynte året med storøvelsen Cold Response. Selv om selve feltøvelsen ble kansellert grunnet korona, var utbyttet godt for allierte og egne luftstyrker i den innledende fasen.

I september gjennomførte Luftforsvaret øvelsen Falcon Response. Hovedhensikten var å teste vår evne til å etablere høy luftmilitær beredskap ved å deployere både F-16, F-35 og luftvern til Rygge. Flystasjonen fikk også testet sin evne til å ta imot og understøtte kampflyoperasjoner. Falcon Response ble koblet sammen med øvelse Gemini, den årlige maritime kontraterror-øvelsen,

som involverer flere andre styrker og sivile etater. I tillegg fikk kampflyavdelingene gjennomført helt nødvendig mengdetrening i nattflyging. Falcon Response var svært vellykket med verdifull planutvikling og samvirketrening for alle involverte avdelinger.

MYE ER OPPNÅDD I 2020

Innfasingen av F-35 i Norge går etter planen. Vi har mottatt over halvparten av de planlagte 52 kampflyene og i år har vi passert 10.000 flytimer med de norske flyene. Til tross for korona, har leveringingen gått som planlagt, og vi har fått seks nye fly i år. Vi løste vårt første utenlandsoppdrag med F-35 ved å ivareta Iceland Air Policing i mars og planlegger for å gjøre det samme første kvartal neste år.

Norges nye redningshelikopter, SAR Queen, ble erklært initielt operativt på base Sola 1. september, og vi fortsetter med å innfase maskinen base for base de neste årene.

NH90 seiler med Kystvakten så ofte som mulig, og har ved flere anledninger gjort en forskjell i både i kystvakt-, søk- og redningsrollen i flere operasjoner. I høst har vi gjennomført test og evaluering av NH90 i anti-ubåt rollen om bord på fregatt. Til tross for en sterkt forsinket leveranse av helikoptrene og mangel på reservedeler fra leverandøren, er NH-90 en fantastisk kapasitet når det flyr.

Utviklingen på Evenes, som framskutt kampflybase og hovedbase for våre nye maritime patruljefly, er godt i gang. De første besetningene på P-8 Poseidon er allerede utdannet, og vi fortsetter utdanning av flere i 2021. Fra 2022 mottar vi de første flyene og skal operere, teste og utvikle P-8 fra norsk jord i norske forhold. Planen er å være initiell operative i 2023, og fullt operative med fem fly og ti crew i 2025.

Videreutviklingen av helikopterskvadronen som en dedikert kapasitet for Forsvarets Spesialstyrker fortsetter. En viktig milepæl ble oppnådd gjennom deployering til Jordan som blant annet verifiserte vår evne til å bidra i utenlandsoppdrag.

Transportflymiljøet fortsetter å være en svært ettertraktet ressurs og har flydd til støtte for nasjonale styrker i inn- og utland gjennom året. Miljøet forbereder seg nå på en ny utreise til FN-operasjonen i Mali, hvor Norge skal stille et C-130J Hercules-bidrag første halvdel av 2021.

HØYT OPERASJONSTEMPO

Operasjonstempoet i Luftforsvaret er høyt. Det er økt alliert og russisk aktivitet i våre nærområder som krever dynamiske operasjoner her hjemme. I tillegg gjennomføres stående beredskap, styrkeproduksjon, tidvise bidrag til internasjonale operasjoner og innfasing av flere nye systemer samtidig. Luftforsvaret er alltid beredt til å løse våre oppdrag effektivt og sikkert, samtidig som vi utvikler oss mot et av verdens mest moderne luftforsvar.

Jeg ønsker å takke for det engasjementet Luftmilitært Samfund viser rundt utvikling av Luftforsvaret. Dere er en viktig bidragsyter i forsvarsdebatten og lever opp til mottoet til *Luftforsvarets beste*.

Med ønske om en god og fredelig jul. ■

«Vi har mottatt over halvparten av de planlagte 52 kampflyene og i år har vi passert 10.000 flytimer med de norske flyene»



▲ **Kandidater** på Forsvarets opptak og seleksjon 2020. Fra 2017 har det vært mulig å søke seg inn rett fra videregående skole.

Foto: Hedvig Antoinette Halgunset/Forsvaret

RETT FRA SKOLEBENKEN

Noen mener muligheten for å gå rett fra videregående skole til krigsskolene vil skape et svakere forsvar, og at resultatet av den nåværende ordningen vil føre til at Forsvaret får offiserer uten tilstrekkelig kunnskap og erfaring. Er det slik? Hva forventes egentlig av offiserer i fremtidens forsvar?

TEKST:
KADETT
TOBIAS HOLTAN,
1. AVDELING LKSK

For tre år siden åpnet Forsvarets nye utdanningsordning for å komme rett inn på krigsskolene fra videregående skole. Jeg er førsteårs-kadett på Luftkrigsskolen, med kun videregående skole bak meg og ingen tidligere militær erfaring. Er utdanningsløpet tilstrekkelig for at jeg skal bli en kapabel offiser, eller vil jeg slite med å fylle rollen grunnet mangelen på førstegangstjeneste og befalsskole?

Etter innføringen av ny «Ordning for Militært Tilsatte» (OMT) i 2015 ble det bestemt at fremtidens forsvar skal bestå 70 prosent sersjanter og 30 prosent offiserer, en lik ordning som andre NATO-land. Med innføringen av spesialistkorpset har det blitt fokusert på hva den nye offisersrollen skal inneholde. Skal offiserer være fagpersoner som vet hvordan flymaskiner fungerer, hvordan luftvern skal kamufleres eller hvilke

stillinger som er best i baseforsvar? OMT sier at dette er sersjantenes rolle. Offiserene beveger seg mer vekk fra teknikk, og mot et økt fokus på taktikk. Er det da behov for tidligere militær erfaring for å gå krigsskolen? Er det ikke bedre å begynne så tidlig som mulig med utdanningen innen lederskap og strategi, spesielt i Luftforsvaret? At generasjonene før oss har hatt suksess i det gamle utdanningssystemet kan være en grunn til skepsisen til endringer. Det gamle fungerte jo for dere! Med den nåværende ordningen utdannes ikke kadetter likt som før, men mot offiserenes nye definerte rolle. Er det kanskje ikke slik det bør være heller?

IKKE EN NY IDE

Med implementeringen av den nyeste utdanningsreformen har Norge fått krigsskole-utdanninger som er mer i tråd med offisersutdanningene til resten av

NATO. Denne type utdanningsordning har skapt militære ledere som Norman Schartwkopf og John Warden, og ikke minst vår nye Etterretningssjef Nils Andreas Stensønes, som begynte på Sjøkrigsskolen rett fra videregående under en tidligere ordning. Både Schartwkopf og Warden fant suksess ved å være best innen utvikling av strategi og ledelse, takket være et fullt utviklet spesialistkorps som vet best hvordan håndverket i operasjoner bør utføres. Ved at offiserer overlater håndverket til spesialistene kan ledere ha et større fokus på for eksempel fellesoperasjoner. Under den gamle ordningen møttes ikke offiserer på tvers av grener før på stabsskolen, ca 15-20 år inn i tjenesten. Nå møtes kadetter på tvers av grener fra dag en for felles undervisning i det første semesteret, og lærer om fellesoperasjoner felles i femte semester.

SELEKSJON ER KRITISK

Utdanningsreformen har gjort at Forsvaret har en større mengde kandidater å plukke fra til krigsskolene, og kan dermed velge de mest egnede i større grad enn tidligere. Flere kandidater gjør forhåpentligvis at fremtidens offiserer ikke bare har de riktige karakterene, men riktig karakter. Søkerallet reflekterer tilgangen på flere kandidater: I 2018 var det 2131 kvalifiserte søkere som søkte seg til Forsvarets Opptak og Seleksjon (FOS) for å konkurrere om Forsvarets ulike skoleplasser, i 2020 var dette tallet 2530, hvor 375 av disse søkte seg til Luftkrigsskolen. Da jeg var på FOS sommeren 2020, ble jeg selektert på nøyaktig det samme grunnlaget som de som hadde militær bakgrunn fra før. Dette uansett om de kom rett fra førstegangstjenesten, eller om de hadde vært spesialister eller befal. Med omtrent 30 skoleplasser er konkurransen om den enkelte plassen hard, og dette har resultert i en stigende trend hvor karakter-snittet nå er nærmere 5 i rene fag-karakterer for Forsvarets ulike bachelor-utdanninger (tall fra Luftforsvarsstaben og Forsvarets Personell- og Vernepliktscenter). En viktig del av seleksjonen på FOS er likevel ikke bare karakterer, men karakter. Nye kadetter må være personer som har reflektert over hva den militære profesjonen innebærer i den ytterste konsekvens, fordi det er ikke et ordinært yrke de søker seg til.

ER SÅ ALT BRA MED DEN NYE ORDNINGEN?

En ny befalsordning skaper behovet for en ny innrettet utdanning og at krigsskolene er åpnet for søkere rett fra videregående tenker jeg er et skritt i riktig retning.

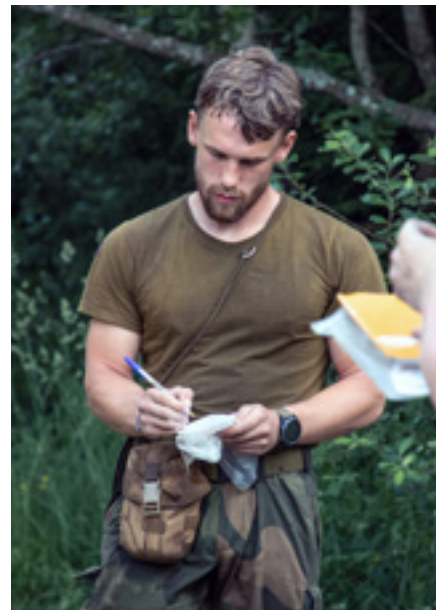
Noe som er vanskeligere å forstå er hvordan masterutdanningen i stor grad har blitt urørt av denne reformen. Når samfunnets øvrige profesjoner beveger seg i retning av mer utdanning og at det er normalt å fullføre sin første master når man er 25-26 år er det

underlig at Forsvaret både kutter i utdanningsløpet totalt sett og samtidig kun gir Masterutdanning til noen få selekterte, og det 10-15 år etter uteksaminering fra en av krigsskolene. De offiserene som ikke kommer igjennom nåløyet til masterutdanningen vil dermed sitte med en bachelor de tok som 23 åring frem til de går av med pensjon 37 år seinere. Når offiserskorpsets nye rolle skal være å være konsentrere seg om på strategi, ledelse og akademia fremstår den nye utdanningsordningen mangelfull. Flere av de som uteksamineres hvert kull tar en sivil mastergrad kort tid etterpå, noe som gjør dem mer attraktive i det sivile arbeidsmarkedet. Forsvaret bør finne en løsning for videre utdanning så det ikke blir en trend at offiserene forsvinner ut av Forsvaret så fort pliktårene er over.

I hverdagen opplever vi at det er uklarer om hva det innebærer å være kadett. Er kadetter vernepliktige eller ansatte? Det oppleves som om vi er litt av begge deler. Vi har vernepliktig status i tre år med vernepliktig lønn, men uten alle rettighetene vernepliktige skal ha, for eksempel antall permisjonsreiser. Der vernepliktige har 6-7 hjemreiser har kadetter 3, låst til jul, påske og sommer. Forsvarets Høgskole har ikke vært tydelig på mye av dette siden utdanningsreformen ble iverksatt for tre år siden. Det har ført til kontinuerlig involvering fra både BFO og NOF om kadettens rettigheter og plikter, som til dags dato ikke har blitt oppklart.

AVSLUTNING

En ny befalsordning krever en ny utdanningsløsning og å åpne for at man kan komme inn på krigsskolene rett fra videregående skole gir Forsvaret tilgang til langt flere kandidater enn tidligere. Andre nasjoner



▲ Det er et nåløye å komme igjennom for å bli tilbudt en plass på en av krigsskolene. Kandidatene blir testet både teoretisk, fysisk og praktisk i felt.

Foto: Maria Kristin Tetlie/Forsvaret

har hatt denne løsningen i lang tid og den har vist å fungere godt. Seleksjonsprosessen er veldig viktig og må prioriteres for å få in de rette kandidatene med gode refleksjoner om yrkets betydning.

Det er imidlertid viktig å se på hele utdanningsordningen slik at Forsvaret fortsetter å utdanne offiserene gjennom hele karriereløpet og ikke avgrenser det til en masterutdanning 10-15 år etter fullført krigsskole. Da er jeg redd mange unge flinke folk forsvinner fra Forsvaret etter pliktjenesten og kun ser på krigsskolen som en gratis utdanning for en sivil karriere. Det har ikke Luftforsvarets mangel på personell råd til. ■

SØKERE TIL KRIGSSKOLENE SAMLET

ÅR	SØKERE	ANTALL KVINNER	KARAKTERSNITT
2018	2131	543	4,40
2019	1850	521	4,57
2020	2530	665	4,62

LUFT-FORSVARET	SØKERE 2020			TATT OPP SOM ELEV		
	Totalt	Kvinner	% kvinner	Totalt	Kvinner	% kvinner
Ledelse og logistikk (LOG)	65	31	47,7	5	2	40,0
Ledelse og luftmakt (OPR)	307	97	31,6	26	10	53,8
Årsstudium Logistikk (GOP)	7	2	28,6	1	0	0,0
SUM LKSK	379	130	34,3	32	16	50,0

Kilde: Forsvarets personell- og vernepliktscenter

KARL ERIK HAUG, OLE JØRGEN MAAØ OG STEINAR SANDERØD:

ALT HENGER SAMMEN MED ALT!

FESTSKRIFT TIL ØISTEIN ESPENES PÅ 70-ÅRSDAGEN

ANMELDT AV ESPEN GUKILD



FHS/LUFTKRIGSSKOLEN
ANTALL SIDER: 240 – ISSN: 1502-007X

Luftkrigsskolen har utgitt volum 37 i sin skriftserie i form av et festskrift til Øistein Espenes på hans 70-årsdag. Festskrift fra Luftkrigsskolen benevnes som en tradisjon da dette er det andre i rekken, så langt.

Tradisjonen tro er det bare akademiske bautaer ved luftmaktens høyborg som fortjener dedikerte festskrift, og som tidligere kadett på Kuhaugen går jeg god for logikken i skriftets tittel.

Festskriftet består av 12 separate tekster. Som det står i forordet: noen er med for å vise jubilantens sentrale posisjon ved utdanningsinstitusjonen, andre omhandler ulike faglige interesser han har innen sikkerhetspolitikens område. Her er det etter min oppfatning samsvar – vi får innblikk i Luftkrigsskolens utvikling, jubilantens rolle i denne, og ulike sikkerhetspolitiske tema han har undervist i, skrevet om og diskutert med kadetter.

Jeg leser best det hele i tolv bolker, med pause foran peisen mellom hvert bidrag. Med pedagogen Øistein Espenes imaginært ved min side foran flammene, er vi enige om at hver enkelt tekst står seg. De er ulikt innrettet i form og fasjon, men inspirerer alle til diskusjoner. Første kapittel er skrevet av redaktørene, Karl Erik Haug, Ole Jørgen Maaø og Steinar Sanderød. Her omtales jubilanten i sin rolle som pedagog, institusjonsbygger og skribent. Kapitlet er det mest eksplisitte som en hyllest og jeg har ingen innvendinger, snarere en følelse av samstemthet med redaktørene. Ble jeg konform under min tid ved LKSK?

Geir Olav Kjøsnes tar oss i «Akademisk lederskap ved militære høyskoler» med på en reise i Luftkrigsskolens utvikling. Han skriver med snert, trøndersk lunhet og vidd. Et av de mest rødvinssvinnlige kapitlene, spesielt til persongalleriet av lærerkrefter som minnes i hans penn. Samtidig er det hele alvorlig nok. Undervisning og faginnretting som gir luftmaktsutøvere et språk som gjør de i stand til å beskrive sin rolle i samtiden. Det hele avsluttes med et spark til politisk korrekthet og forsøk på å kansellere stemmer som fremmer argumenter mot maktens preferanser, les det selv.

I tredje tekst behandler Dag Henriksen luftmaktseminarets opphav og videre gjennomføringer ved Luftkrigsskolen. Her beskrives faglig omstilling, etableringen av luftmaktsavdelingen og luftmaktseminarets innretting og kraft fra første gjennomførelse. Troikaen Øistein Espenes, Nils Naastad og Arent Arntzen sin rolle fremheves. Som kadett på

Kuhaugen og start på KS II samme året som det første seminaret ble avholdt, føler jeg meg hjemme i beskrivelsen. Vi kadetter møtte motstand, ble konfrontert til å tenke og formulere det på papiret. Henriksen siterer Naastad: «*Det er mye oppdragelse i å sette tanker ned på papiret, og i en slik form at salen synes det er til å forstå*». En god tanke til Arent som gikk bort altfor tidlig. Han ytte motstand allerede på NTH flyklubb, før han søkte flyskolen!

Torbjørn L Knutsen sitt essay «Statens naturhistorie på (Kjell)én, to, tre. En kort innføring i geopolittikk», utgjør det fjerde bidraget. Som innleveringsessay på Luftkrigsskolen er min tenkte peiskamerat og jeg enige om laud. Knutsen skriver at det er krevende å kaste en strime lys over Kjellén og hans tilnærming til historie og storpolitikk, gitt brune krefters innlemmelse av ham i sitt politiske kram. Dette gjøres, hvorpå Kjelléns sentrale teorier nyttes til å belyse trekk ved vår egen historie og utenrikspolitikk. Forfatteren skisserer ulike måter å forholde seg til teoriens forklaringskraft. Min imaginære peiskamerat bør materialisere seg snarest og diskutere nasjonalstaten, regionale løsninger og globale organisasjoner, realpolitikk og idealpolitikk. Hvor står vi – hvor går vi? Luftmaktens mulige rolle?

Steinar Sanderød skriver om «Geografiens betydning for Luftforsvarets utvikling», med eksplisitt referanse til jubilantens vektlegging av dennes betydning for våre sikkerhetspolitiske utfordringer. Viktigheten under den kalde krigen på tilgang til norsk luftrom, havområder og territorium beskrives, via maritime luftoperasjoner, NATOs integrerte luftforsvarssystem, langtrekkende luftvern og base-tilgangen. Norsk geografi har brakt NATO-ressurser til landet og Luftforsvaret, og slik hatt hånda på rattet i struktur- og utviklingsutvikling. Referansen til Svein Duvsete og faren for at den maritime patruljeflykapasiteten skulle bli nedlagt på starten av 1950-tallet, får meg til å tenke på hurtiganskaffelsen av P-8 som erstatning for P-3 Orion. Hvem snakket med hvem for at det skulle skje?

Dag Inge Korstads bidrag er «Luftforsvaret i kald krig». Han beskriver Luftforsvarets rolle med taktiske fly med offensive oppdrag, fra første halvdel av 1950-tallet til anskaffelsen av F-16. Han beskriver våpenhjelpen som muliggjorde dette og tilhørende

bindinger som fulgte med. Hensikten var å bringe kampen til fienden, heller enn å møte ham i eget luftrom. Dette var avskrekking. Han beskriver også, så langt kildematerialet tillater, hvordan de ulike oppdragstypene var planlagt (og trent) gjennomført. Jeg spør meg hvilke oppdragstyper vil planlegges og trenes på med våre nye høyteknologiske kampfly i vår sikkerhetspolitiske fremtid?

Sjette bidrag er av Karl Erik Haug, «Offiseren og kunnskapen – et historisk tilbakeblikk i lys av utdanningsreformen». Han beskriver med detaljrikdom, som om det kommer ut av en brannslange, militær utdanningshistorie og hvordan utdanningen er et barn av sin samtid. Han problematiserer spesielt den siste utdanningsreformen i Forsvaret – kan utdanningen nå være tilpasset sin tid? Vi håper insitamentet for en eventuell justering ikke blir det samme som forfatteren påpeker var utgangspunktet for den moderne offisersutdanningen, anno 1806 – et nederlag.

Harald Høiback skriver om «Læreren som teoribygger – Carl von Clausewitz».

Først diskuteres alvorligheten i å ta riktige beslutninger i militære operasjoner. Fallhøyden er stor, men samtidig for oss: er alt bare på liksom? I fred, ja – i krig, nei. Deretter omtales spenningsfeltet for lærere i militærfag, mellom reelle krigserfaringer på den ene side og det at disse bør anses som irrelevante for den neste krigen, på den andre. Bør forberedelsene da bare overdras til praktikerne? Nei, forfatteren anfører seks argument for at vi bør investere i akademisk og vitenskapelig utdanning. De er gode. Han gir som Karl Erik Haug et spark til den siste utdanningsreformen. Han påpeker også at grunnene til at vi bør holde oss med en akademisk og vitenskapelig utdanning ikke nødvendigvis viser seg med full tyngde i fredstid. Er vi da forberedt til strid?

«Om rådgivere, premissleverandører og militær innsikt». Nils Edward Naastad belyser hva som ligger bak gode militærpolitiske beslutninger fra personer tilsynelatende uten nødvendig militær erfaring. Først med en kort historie fra vår egen andedam etter andre verdenskrig, deretter med en lengre og detaljert beskrivelse av britiske (gode) forberedelser til det som ble «*Battle of Britain*». Britene hadde et nødvendig luftkommando- og kontrollsystem på plass, med jagerfly, radarvarsling og et integrert kommandosystem. Hvorfor? De gode beslutningene var muligjort av

gode rådgivere. Teksten er like lesbar som et norsk folkeeventyr, og forfatteren oppfordrer oss alle som mulige rådgivere til å snakke våre politiske beslutningstakere gode, om så mot herskende vindretning i egen leir.

Ola Svein Stugu tar oss med i «*Krigsmakta og kulturminna*» gjennom en historie av oppbyggingen av ulike borger og festningsverk, motivert av ulike sikkerhetspolitiske vurderinger til ulike tider. Grensefestninger, fyrsteresidenser, landfestninger, verft og kystfort. Han belyser utviklingen i vurderingene av hva som er kulturminner og at de faktisk kan bli og har blitt vernet i krig. De er en del av historien om hvem vi er og de maner til ettertanke. For alt vi har. Og alt vi er.

Hans Ole Sandnes bruker egne erfaringer fra sin tjeneste i Luftforsvaret for å beskrive sammenhengen mellom disse og sikkerhetspolitikken, under tittelen «*Hva skal en luftvingsjef med sikkerhetspolitisk kompetanse?*». Tjenesteerfaringer relateres til den sikkerhetspolitiske tid de ble gjort i. Fra kald krig til innsatsforsvaret og med en retur til nasjonalt forsvar som det viktigste, med ønsket styrking av stridskraft, reaksjonsevne og utholdenhet. Gapene påpekes som store for Forsvaret generelt, og for Luftforsvaret spesielt – for å få det til å virke som system. Jeg minnes beskrivelsen av Naastad i forberedelsene til «*Battle of Britain*». Forfatteren påpeker behovet for innsikt i innretningen og hovedmålene i sikkerhetspolitikken, som grunnlag for etablering, oppbygging og bruk av militærmakt. Hvordan vil Høibacks seks argument for akademisk utdanning kunne hjelpe her, spesielt i fred og i forberedelsene à la Naastad?

Siste bidrag i festskriftet er av Ole Jørgen Maaø, «Fotball og krig – to sider av samme sak?». Teksten konkurrerer med Kjøsnes sitt bidrag som det mest rødvinvennlige. Mulig de fotballgale på Kuhaugen foretrekker øl. Både fotball og krig påpekes å være menneskelige anliggender, og således med uforutsigbare forløp. Hva som tidligere har fungert trenger ikke å virke i morgen. Krigen har imidlertid videre rammer og gjerne flere aktører. Offensiv vs. defensiv optreden diskuteres, men Norge utgjør i militær sammenheng et lite «fotballag». OODA-loopen, betraktninger om seier og tap, teamarbeid og strategisk kultur nyttes i diskusjonen og likheter og ulikheter. Konklusjonen er at luftmaktsutøvere og lærere for disse aldri blir ferdig utlært. Og at jeg selv har mye å lære om fotball. ■



NORWEGIAN AIR FORCE UPGRADE TO THE NEXT GENERATION WORKHORSE



Light Upgrade Plan: 10 - 15 Years

Intermediate Upgrade Plan: 15 - 20 Years

Comprehensive Upgrade Plan: 20 - 50 Years



Robin Wendling
Regional Sales Manager
Western Europe & North Sea
+33 642 158 277
rwendling@bellflight.com



Ole Petter Bakken
CEO and President
+47 468 11 828
opb@nadg.no



NEWSLETTER

THE ROYAL AIR FORCES ASSOCIATION NORWEGIAN BRANCH



I LUFTEN – IGJEN

En av Luftforsvarets «grand old men» - oberst [p] Knut Fredrik Fossum, har vært i luften igjen. Som 84-åring fikk han nok en gang luft under vingene i et jagerfly. LUFTLED har snakket med Knut om opplevelsen.

TEKST: KJELL R. BUGGE
FOTO: VIA KNUT F. FOSSUM

Riktignok en treningsmodell av den gamle sorten – men dog. I samtalen med LUFTLED fortalte Fossum at han fikk høre at en Canadisk T-33 Silver Star er i Norge - og at den flyr! «*Gamle jagerflygere blir lett nostalgiske når de husker sine første turer med denne jetten på flyskolen i Canada, og vet at over 700 flyelever fra Norge hadde sine første turer med T-birden i perioden 1954 til 1967*» forteller Knut.

Eieren av T-33 maskinen er Martin «Tin-Tin» Tesli. Da Knut tok kontakt med Martin for å gratulere ham som eier av «The Silver Star», fikk han et tilbud om en flytur. Kanskje ikke helt overraskende svarte Knut positivt. Endelig kom dagen, 29. mai 2020, da

Knut skulle tilbake i luften igjen, 64 år etter at han fløy flytypen i Canada for første gang. Som vanlig var Knut en «early bird», tidlig oppe om morgenen. Det var han også denne morgenen, og han kom tidlig til Kjevik hvor maskinen sto parkert. Han ville ikke gå glipp av noe, og var ute i god tid da hangaren åpner og en strøken T-bird ruller ut. Når så endelig kaptein «Tin-Tin» Martin ankom, hilste Knut pent iført sin gamle fløysuit - med båtlue og «soloflash» fra flyskolen i 1955. Så fulgte en rask brief om flyturen, samt tilpassing av flygerutestyret. Martin tok plass i forsetet, Knut i baksetet.

► **Ydmyg kadett** Knut tar i mot Captain Tesli med båtlue og «Soloflash» før «første solo» i hans Silver Star.



FRA DRØM TIL VIRKELIGHET

Bare lyden og vibrasjon ga Knut følelsen av spenning og høytid – en drøm er i ferd med å bli til virkelighet. Knut forteller at han følte seg «hjemme» i luften. Etter 3 minutter sier Martin til Knut «Knut du har 'n» mens de flyr i 330 kts - 2000 ft mot Jomfruland. Stille. Det er bare susen i luften og av flyet. Knut forteller at han kjenner seg igjen. Ser på båtene langs kysten. Han holder høyde og hastighet, noen raske svinger - opp og ned. Knut forteller at han ikke forventet noe skryt fra «Tin-Tin», men så kommer en saklig kommentar fra forsetet: «Knut - jeg ser du har vært bort i stikka før!». Det er stille, men så kommer praten litt i gang, og Knut forteller at hans siste tur med T-birden etter 100 timer i Canada og 700 timer på 718 skvadron, var 17. des 1968. «Det er tre år før jeg var født!» lyder det fra forsetet.

T-birdens historie i Norge var fra 1953 til 1968. Det var 15 fly T-33 igjen ved LFTS 718 Skv på Sola som skulle leveres tilbake til USAF, og av disse skulle 10 fly. leveres til FAF og 5 fly. til IAF. Franske flygere hentet sine fly på Sola, og de siste 5 ble fløyet av flygere fra 718 skvadronen til Ramstein 17. desember 1968. Knut ledet formasjonen sammen med de han betegner som «greie gutter» - løytnantene Einar Smedsvig og Per Bøthun, Myrvold og Granheim. Med den turen ble T-birdens «historie» i Luftforsvaret avsluttet.

Tilbake i luften. Knut forteller at han føler seg trygg med «Tin-Tin» som T-Bird og F35-flyger. De svinger inn i landet over tretoppene. Naturen den samme – de flyter over skogen med vinger - herlig opplevelse. Da de nærmer seg Kjevik forteller Knut at Martin tar over kontrollen, og gjør seg klar for landing. «Tin-Tin» gjør noen roller, looper, wingovers, og Knut forteller han er meget fornøyd! «For en flytur - for en dag» sier Knut – «dette glemmer jeg aldri!»

EN TUR HAN HUSKER BEDRE ENN ANDRE

Etter flyturen ble Knut spurt om det er en tur med T-33 som han husker litt bedre enn andre?

Det gjør Knut, og forteller at en dag ringte telefonen til 718 skv. Det var spørsmål om de kunne stille med et fly dagen etter. Det var fra Forsvarsdepartementet. Hvem som skulle i luften? Forsvarsminister Otto Grieg Tidemand, en gammel Spitfire-jagerflyger! Fra Flesland til Bodø Kl 1000.

For Knut var dette ikke noe problem - dette kunne 718 skv. utføre. T-birden tok av fra Sola 26. mai 1967 kl. 0700 med Knut ved spaken og «Crewchief» og utstyr i baksetet. De landet på Flesland etter en time. Ministeren ankom i hatt og frakk, og Knut forteller at de hilste og gjorde alt klart. Av med hatt og frakk og tilpasset flytevest. Det var flott vær hele ruten ,og Minister Otto fikk



▲ Etter siste tur med T-birden i 1968 og over 900 timer på typen er jeg: Ready for take off.

kontroll tidlig ,og koste seg tydeligvis. Han hadde «vært borti stikka før». Han ønsket et "Lowpas" over Værnes hvor han var stasjonert som jagerflyger i 1946. Knut forteller at han var virkelig «nedpå» - som i gamle dager.

Ministeren ønsket seg til Bodø i Jet fordi en USAF-skvadron med F-100 Super Sabre var ankommet direkte fra USA med air-refueling, og her ville han besøke de med et «jagerfly». Knut forteller at nært Bodø oppdaget de 2 stk. F-100 i luften, og Spitflygeren sier «Tally» og han vil ha, og får, kontrollen for å få flyene «på kornet.» Stor glede i cockpit, inntil de oppdaget 2 stk. F-100 bak dem, og med lite fuel ble det landing. Knut forteller at mottakelsen på skvadronen var ubeskrivelig. Tilstede med USAF og norske flygere, ble flytyper, taktikk og luftkamper diskutert. Ministeren takket for turen - og tok SAS til Oslo.

Knut avslutter samtalen med LUFTLED med tanker om at han har fått være med fra en «Spitfire-flyger - via T-Bird - med en F-35 flyger»! I Canada med T-bird i 1957, 1967 med Ministeren som var jagerflyger i 1942 da Knut var 7 år, til 2020 da han er med F-35 flygeren Martin. «Flyene har forandret seg» sier Knut, «... men jagerflygerne i cockpiten er de samme».

Knut avslutter med: «Kjære Martin "Tintin" Tesla, det var en glede og opplevelse å få være med deg å fly i din Silver Star! Jeg oppdaget at du også har "tatt i stikka før!» Denne flyturen glemmer jeg aldri. Martin - TAKK FOR TUREN.» ■



▲ Takk for turen. Her med Martin, Knut og William med et fotografi som var med på flyturen. Fotografiet er fra 2006 med fru Ingrid «Tin-Tin» og Wilhelm Mohr ved minnesmerket på North Weald. Foto er signert av Wilhelm men han fikk ikke anledning til å overrekke dette til Ingrid.

MINNEORD: CARL JOHAN RAUGSTAD

Oberstløytnant (p) Carl Johan Raugstad,
17. januar 1929 – 29. august 2020



Foto: Per Gram.

TEKST: MAJOR (P) BJØRN VIKÅS, LUFTFORSVARET

V i har mottatt det triste budskapet om vår venn oberstløytnant Carl Johan Raugstad bortgang med stor sorg. Han startet sin lange militære karriere i 1949 som luftvernartillerist i Somaleiren og etter å ha gjennomført Befalsskolen i Stavern i 1948/50 ble han raskt beskikket som sersjant og som fenrik i 1951. Carl Johan tok til seg luftvernartilleriets motto «Gjør det rette - frykt intet», noe han levde etter hele sin karriere. Han var i Somaleiren frem til 1958 da han tok en periode som leder i luftvernet på Lista, da som løytnant. Allerede i 1962 sa han seg villig til å bidra i FN operasjonen i Kongo der han tjenestegjorde i 1962 –1963. Da han kom tilbake gikk han Luftforsvarets Offiserskole, og så fikk han etter hvert jobb på Sola Flystasjon som økonomioffiser og administrasjonsoffiser. Hans klokskap og kunnskap ble høyt verdsatt i Forsvaret og i 1970 ble han utnevnt til kaptein.

I perioden 1970 – 1974 var han beordret til Bardufoss og Bodø Flystasjon som mobiliseringsoffiser under Landsdelskommando Nord-Norge. Hans erfaringer førte han til en ny jobb, først som Nestkommanderende, deretter som Sjef Befalsskolen i

Stavern i perioden 1974 – 1977. I 1977 ble han utnevnt til major i Luftforsvaret og fikk en 3-årig jobb i Luftforsvarsstaben Personellavdeling i Oslo. Han ønsket nå ta med seg familien tilbake til Rogaland, og fikk stillingen som Grupperesjef for Administrasjonen på Sola Flystasjon i 1983. Utnevnt til embetsmann og oberstløytnant. Han ble utnevnt til embetsmann og oberstløytnant og gikk av med pensjon i 1989, etter 40 år i tjeneste for Luftforsvaret.

I sin pensjonisttilværelse var Carl Johan levende opptatt å ta vare på lokal forsvarshistorie og det som har skjedd på Sola Flystasjon. Nær sagt alle flygere som har vært innom avdelingene på Sola frem til slutten av 80-tallet, kjenner ham og hans mange historier helt tilbake til mai 1937 da han var til stede på åpningen av Sola flyplass. Som pensjonist holdt han kontakten med venner og tidligere kollegaer jevnlig og var en fantastisk kildebank. Carl Johan var svært aktiv gjennom livet, og som pensjonist viet han blant annet mye tid på motocross og veteranbiler, som han kjørte med stor glede.

Oberstløytnant(p) Carl Johan Raugstad vil bli dypt savnet. Venner og kollegaer sender alle varme tanker til de etterlatte. Fred være med hans minne. ■

VESLE SKAUGUM

ÅPNINGSDATO 15. JANUAR 2020



HISTORIEN OM VESLE SKAUGUM

Vesle Skaugum ble bygget under krigen i Canada med midler samlet inn fra norsk-amerikanere

og fra personellet som med \$10 ble aksjonærer. Disse midlene ble til et rekreasjons- og feriested for personell ved Flyvåpnenes Treningsleir, «Vesle Skaugum» Ole Reistad fant stedet to timers reise fra Muskoka. Dette var stedet for «hans gutter» - ut i friluft - ut i skogen. Mer enn 2000 personer var på Vesle Skaugum frem til 1944. Høsten 1944 fikk man i oppdrag å avvikle Vesle

Skaugum, og i januar 1945 ble styret gitt fullmakt til å selge stedet. Kort tid etter ble Vesle Skaugum solgt med innbo og løsøre for ca \$38.500,-.

Tilbake i Norge ble Ole Reistad engasjert i gjenreisning av et Vesle Skaugum i Norge med midlene fra Canada og i 1948 ble Vesle Skaugum fondet opprettet. Fondets styre valgte stedet ved

Tisleia på Golsfjellet, egnet som et vinterøvssted for Flyvåpnet. Vesle Skaugum ble høytidelig åpnet 22. mars 1953 av H.K.H Kronprins Olav i nærvær av H.K.H. Prinsesse Astrid samt en rekke innbudne sivile og militære gjester. Oberst Ole Reistad døde i 1949, men fru Reistad med datter og to sønner var tilstede som æresgjester.

VELKOMMEN

Styret og vertskapet ønsker velkommen til et hyggelig opphold i historiske omgivelser på Vesle Skaugum og i naturskjønne omgivelser. Stedet er her for veteraner, tjenestegjørende og tidligere ansatte i Luftforsvaret med familie og venner. Stedet er meget godt egnet for seminarer, kurs, jubileer og familie-samlinger.

ORDENSREGLER OG LUNCH

Vennligst følg oppslåtte ordensregler slik at det blir et hyggelig opphold slik at vårt feriested kan bevares for fremtiden. Lunchpakke vanligvis man-ons-fre, øvrige dager serveres lunch. Kantineutsalg med rimelige priser forutsettes benyttet. Røykeforbud i alle våre fasiliteter. Hunder og katter er tillatt i hytta etter avtale.

DIVERSE

Ekstra rengjøring for hund/katt i hytta: kr 100,-. Prisene er basert på egeninnsats med stell av rom, skifte av sengetøy, vask av rom

på avreisedagen og delta på kjøkkentjeneste på omgang. Spesielle priser kan avtales med grupper, selskaper, kurs og møter, alt etter ønsker og service. Bomavgift skal ikke betales av gjester på Vesle Skaugum. Ved avbestillinger gjøres styrets regler for avbestillingsgebyr gjeldende.

PLASSBESTILLING

Skriftlig søknad om opphold sendes via Vesle Skaugum, nettside: <http://vesleskaugum.no/bestillingsskjema/> eller direkte til forretningsfører Birger Mjones, Jegerstien 7, 1560 Larkollen, epost: post@vesleskaugum.no mobil: 489 93 916 Ved avbestilling gjøres styrets regler for avbestillingsgebyr gjeldende. Spørsmål om korttidsopphold tas direkte med forretningsfører.

Hilsen
styret i Vesle Skaugum Fondet

PENSJONSPRISER

Hel uke og hverdager	kr. 450,- pr. pers/døgn
med dusj og toalett	kr. 515,- pr. pers/døgn
Fredag-søndag (påsken)	kr. 520,- pr. pers/døgn
med dusj og toalett	kr. 590,- pr. pers/døgn
Kurs/seminar/konferanser	kr. 650,- pr. pers/døgn
med dusj og toalett	kr. 675,- pr. pers/døgn
Barn 0-5 år	Gratis
Barn 6-12 år	kr. 175,- pr. pers/døgn
Barn 13-16 år	kr. 300,- pr. pers/døgn

VESLE SKAUGUM

GOL - HALLINGDAI
Tlf: 32 07 39 15 Fax: 32 07 65 85
E-post: vesleskaugum@epost.no
Adr: Oset, 3550 Gol

Luftforsvarets
FERIESTED



VELKOMMEN



▲ F-16 avskjærer en Coot.

Foto: Norsk/NATO QRA 331skv

PÅ VAKT I NORD I 60 ÅR

Siden 1960 har to fly fra jagerflyskvadronene i Bodø vært på døgnvakt året rundt. Flyene er utstyrt med skarpe våpen og kan ta av på meget kort varsel. Oppgaven er «air policing» og det løses av et totalsystem med overvåkningsradarer, operasjonssentre og jagerfly på høy beredskap.

TEKST:
PER ERIK SOLLI

Jagerflyberedskap i fredstid krever et tett samarbeid med de sivile flygelederne når flyene scrambles på kort varsel. Vanligvis går beredskapsflyene i luften for å identifisere fremmede fly i internasjonalt luftrom. Hvis nødvendig kan beredskapsflyene bruke etablerte internasjonale prosedyrer for få sivile eller militære fly til å endre kurs. I meget spesielle tilfeller kan det bli nødvendig avfyre varselskudd, og i helt ekstreme truende situasjoner kan det bli aktuelt å skyte ned andre fly. Siden 1961 har «air policing» beredskapen i Norge vært underlagt NATOs kommandokjede.

BESLUTNINGEN OM Å ETABLERE JAGERFLYBEREDSKAP I BODØ

Beslutningen om å etablere jagerflyberedskap i Bodø ble tatt på 1950-tallet. Det sovjetiske basekomplekset på Kolahalvøya vokste og den militære aktiviteten i nord økte. Fra midten av 1950-tallet registrerte Etterretningstjenesten stadig hyppigere krenkelser av norsk luftrom. Hele 13 tilfeller i 1957. Forsvaret i Nord-Norge måtte styrkes for å kunne hevde norsk suverenitet. Det skjedde blant annet som et resultat av et NATO prosjekt som etablerte en tidligvarslingskjede i hele Europa. Dermed ble det også bygget radarsensorer

i hele Nord-Norge og etablert flere kontroll & varsling stasjoner. Jagerfly ble fast stasjonert i Nord-Norge da 331 og 334 skvadronene ble flyttet fra Sola til Bodø i 1955. På slutten av 1950-tallet var begge skvadronene oppsatt med F-86F Sabre som hadde begrenset evne til å avskjære fly. Da forsvarsledelsen bestemte seg for å etablere en «air policing» beredskap i Bodø var det nødvendig å få på plass den siste brikken som var en allværsjager med egen radar for å kunne utføre avskjæringer i skyer og mørke.

Den 23 august 1960 landet Olav Aamoth og Jan Tveit i Bodø med de to første F-86K Sabre flyene til 334 skvadronen, en viktig milepæl som markerte starten på epoken med NATO-jagerflyberedskap i nord. Senere på høsten ble 339 skvadronen flyttet nordover fra Gardermoen til Bodø flystasjon for å bidra til jagerflyberedskapen og vaktrotasjonen. I 1963 ble 339 skvadronen slått sammen med 334 skvadron som sto tilbake med eneansvar for døgnberedskapen. 339 skvadron gjenoppstod i 1964 som en helikopter-skvadron på Bardufoss flystasjon hvor de ofte hadde vært under jagerflyperioden. F-86K Sabre hadde begrenset rekkevidde så skvadronene i Bodø deployerte ofte nordover til Bardufoss for å kunne ha et mer gunstig utgangspunkt ved høy sovjetisk luftmilitær aktivitet. Til tross for fremskutt plassering det ble det få avskjæringer på grunn av Sabre flyenes korte flytid.

331 skvadronen var tidlig på 1960-tallet opptatt med innføring av F-104 Starfighter. Flyene ble helt i begynnelsen tiltenkt hovedoppgaver innen rekognosering og jagerbombing. I 1967 ble 331 skvadronen omskolert til luftforsvarsrollen og overtok eneansvaret for jagerflyberedskapen i Bodø. F-104 hadde mye lengre rekkevidde og var bedre egnet til å kunne avskjære sovjetiske fly langt utenfor Norge. Samme år fikk 334 skvadron nye F-5 Freedom Fighter jagerfly og en ny primærrolle som var angrep på marineskip (anti-shipping). I 1973 konverterte 334 skvadron til kanadiskbygde CF-104 Starfighter jagerfly og beholdt anti-sjøinvasjon som hovedoppgave. I perioden 1966-1971 var det høy sovjetisk luftmilitær aktivitet utenfor Norge med 1200-1500 registrerte tokt pr år vest for 30 grader øst. Dessverre har jeg ikke funnet en oversikt over antall avskjæringer som ble gjennomført disse årene.

DEN TRAVLESTE I NATO

På begynnelsen av 1980-tallet ble F-16 innført på begge jagerflyskvadronene i Bodø, og fra da av delte de på oppdraget med å bemanne jagerflyberedskapen. I en overgangsperiode var det både F-104, CF-104 og F-16 på beredskap i Bodø. Første gang F-16 gikk på vakt var 1. april 1982. Siste gang Starfighter stod på beredskap var 24-25 juni 1983, og det avsluttende operative oppdraget ble fløyet av Olav Aamoth og Rolf Noel. Tiåret var også den travleste perioden med tanke på antall registrerte beredskapsoppdrag. 1984 ble rekordåret for det norske Luftforsvaret med avskjæring og identifisering av 544 fremmede fly. Jagerflyberedskapen i nord var og er den travleste i NATO.

De fleste oppdragene under den kalde krigen var rutinemessige, men det var noen spesielle episoder. I 1972 og 1975 krenket sovjetiske bombefly norsk luftrom i så langt syd som Vestfjorden, Lofoten og Vesterålen, og jagerflyberedskapen i Bodø avskjærte og bortviste de fremmede flyene fra nasjonalt luftrom. I



1984 feilnavigerte et amerikansk sivilt passasjerfly over Nordpolen og svarte ikke på radioinstruks. Det hadde kurs rett mot militærbasene på Kolahalvøya. På forespørsel fra den sivile lufttrafikkjenesten ble jagerflyberedskapen brukt til å intervensere og få flyet til å svinge vestover før det ble farlig, og det kunne det fort ha blitt. I 1978 feilnavigerte et koreansk passasjerfly på vei over Nordpolen til Paris og det ble skutt ned over Kolahalvøya.

Etter den kalde krigen falt aktiviteten dramatisk. På slutten av 1990-tallet kunne man telle de årlige beredskapstoktene på en hånd. I 2002 ble 334 skvadron nedlagt som jagerflyskvadron og 332 skvadron ble flyttet nordover fra Rygge til Bodø. Aktivitetsnivået tok seg betydelig opp da det russiske forsvaret startet sitt moderniseringsprogram i 2007, og F-16 flyene i Bodø fikk på nytt et høyt aktivitetsnivå og mange beredskapsoppdrag i Nordområdene. Skvadronene i Bodø har også tidvis bidratt til NATOs jagerflyberedskap i Baltikum og på Island, fra henholdsvis 2005 og 2011. 332 skvadron i Bodø ble midlertidig nedlagt i 2015 og gjenoppstod året etter som en F-35 skvadron på Ørland. 331 skvadron fikk da på nytt eneansvar for jagerflyberedskapen i Bodø og skal løse det oppdraget frem til og med 2021. Fra 2022 er planen at NATOs jagerflyberedskap i nord skal være på Evenes med de nye F-35 kampflyene. 331 skvadron vil i fremtiden gjenoppstå som en F-35 avdeling på Ørland.

HEMMELEGE OPPDRAG

I Bodø har det også vært en nasjonal jagerflyberedskap i tillegg til de flyene som står på vakt for NATO. Fra sommeren 1960 til vinteren 1972-73 hadde 717 skvadronen, som var stasjonert i Sør-Norge, et oppdrag med å ha to fotorekognosering jagerfly på 60 minutters beredskap i Bodø. Beredskapen ble flyttet til Bardufoss i 1973. RF-84F Thunderflash ble brukt fra 1960 og RF-5A flytypen overtok i 1969. 717 skvadron

▲ **Siste QRA flytoktet** med Starfighter ble fløyet av major Rolf Noel og oberst i Olav F. Aamoth.

Foto etter avtale med Norsk luftfartsmuseum

detasjementet fløy spesielle oppdrag for hovedkvarteret på Reitan og Etterretningstjenesten. Til og med operasjonsgruppensjefen på Bodø var ikke informert om detaljene i oppdragene til 717 skvadron. Fra 1976 til 1980 var to CF-104 fly fra 334 skvadron på 60 minutters nasjonal beredskap for maritim rekognosering (ship recce). Rett etter 11 september 2001 fikk Bodø flystasjon i oppdrag å opprette en midlertidig nasjonal jagerflyberedskap på Sola (Stavanger), og det gjorde de ild meget kort tid. I etterkant ble det nasjonale luftmilitære beredskapsplanverket revidert, og det ble innført strukturerte rutiner for å håndtere flykapring av terrorister. Jagerflyberedskapen har de senere år flere ganger støttet hovedredningssentralen med søksoppdrag. For eksempel i 2016 da F-16 fra Bodø raskt lokaliserte det styrte postflyet rett over grensen til Sverige.

Snart vil jagerflyberedskapen flyttes fra Bodø til Evenes, men resten av air policing systemet i Norge blir som før. Slik de sikkerhetspolitiske og militære utviklingstrekkene er nå vil F-35 flyene i nord få mange fremtidige oppdrag. Luftforsvaret har allerede hatt F-35 fly på Island for å stå på NATO air policing beredskap i en begrenset periode, og om ikke alt for lenge blir det en fast oppgave her hjemme for de nye kampflyene.

(Høsten 2021 vil Instituttet for forsvarsstudier publisere en rapport om jagerflyberedskapen i nord i fredstid, og hvis finansieringen går i orden vil det bli utgitt en bok om temaet i begynnelsen av 2022). ■



▲ Dette er et bilde som ble tatt 23. august 1960 når de første F-86K allværsjagerne til 334 skvadron har landet i Bodø. Fra høyre stasjonssjef oberst Thorleif Heine som ønsker flygerne kaptein Olav F. Aamoth og fenrik Jan Tveit velkommen til Bodø, bivånet av sjef operasjonsgruppen oberstløytnant Bjørn Hermansen.

Foto: etter avtale med Norsk luftfartsmuseum



Krigsskoleutdannede
offiserers landsforening

Kadetter, offiserer med krigsskole (OF) og sivile/militære med langtidsutdanning i en organisasjon – Krigsskoleutdannede offiserers landsforening.

KOL ER

en partipolitisk nøytral tjenestemannsorganisasjon tilsluttet Akademikerne. Akademikerne er den raskest voksende og nest største hovedsammenslutning i staten. Vi ivaretar dine interesser både i sentrale forsvarspolitiske spørsmål og i den sentrale og lokale utviklingen av dine lønns- og arbeidsvilkår.

VELG KOL FORDI

Vi mener at utdanning skal lønne seg, både lønsmessig og tjenestemessig. KOL er i en unik situasjon som kan jobbe mot dette målet, siden vi har en homogen medlemsmasse.

Vi slipper normalt å ta hensyn til medlemmer med helt ulike interesser. Som største tjenestemannsorganisasjon under Akademikerne i Forsvaret representerer vi i de fleste sammenhenger alle akademikerorganisasjonene i Forsvaret.



KOL TILBYR:

- Rask og pålitelig medlemsassistanse.
- Særdeles gode bank- og forsikringsordninger (gjelder også i INTOPS) i Danske Bank og Gjensidige.
- En time gratis juridisk rådgivning hos KOLs advokat.
- Gunstig avtale ved kjøp av bil – se våre hjemmesider.



Jo flere medlemmer vi blir, desto større gjennomslagskraft vil vi få. Meld deg inn i KOL i dag. Det kan du gjøre via våre hjemmesider www.kol.no.





Foto: Kjell R. Bugge og Birger A. Mjønes.

DUGNADSGJENGEN PÅ VESLE SKAUGUM

Siden «tidenes morgen» - en gang på 1950 tallet etter at Luftforsvarets feriested Vesle Skaugum ble åpnet 22. mars 1953 - har frivillige fra Luftforsvaret stått for større og mindre vedlikeholdsarbeider på Vesle Skaugum.

TEKST: KJELL R. BUGGE

Når den første dugnadsinnsatsen ble utført er ikke helt klart, men i hyttebøkene finnes betegnelsen «dugnadsarbeidet» tilbake til pinsen 1957. Da ble hytta oljet to strøk og diverse malerarbeider utført. Det ser ut som daværende oberst Bjørn Fraser var leder for datidens dugnadsgjeng. Tidligere forretningsfører for Vesle Skaugumfondet, Trygve Viken beretter at betegnelsen «Dugnadsgjeng» ble innført i 1973 da stasjonssjefen på Rygge, oberst Thurmann Nilsen var formann i Vesle Skaugum Fondet. Det ble gjennomført inspeksjon på Vesle Skaugum av Nilsen og Viken, og de kartla hvilket arbeid som kunne utføres på dugnad. Rygge Flystasjon stilte nødvendige ressurser til dispensasjon som hjullaster, gravemaskin, dumperlastebil og transport til og fra Golsfjellet. Trygve fikk tittelen formann i

dugnadsgjengen, en tittel han beholdt i 44 år til han gikk av som forretningsfører i 2017. I den perioden registrerte Trygve tjue personer som har vært med på å utføre dugnad med en innsats det står all respekt av.

Opp igjennom årene er det ikke få timer med vedlikehold denne gruppen av arbeidsvillige folk har lagt ned for at Vesle Skaugum skal kunne framstå i all sin prakt. Dette har i sin tur spart først Luftforsvaret, og så senere Vesle Skaugumfondet, for betydelige utgifter knyttet til vedlikehold og utvidelse av bygningsmassen på Golsfjellet. Kanskje er det beste eksempelet et tilbygget til «Reistadstua» - «Dugnadsstua» - som sto ferdig i 2002, og som i sin helhet ble bygget av den daværende dugnadsgjengen. I disse tider samles denne gruppen av tidligere ansatte i Luftforsvaret to ganger i året - vår og høst - i en ukes tid for å foreta nødvendig innvendig og utvendig vedlikehold på dette unike stedet på Golsfjellet. I år, i uke 39, var

det igjen oppmøte. Jobbene som skulle utføres var flere. Her ble skog ryddet og kappet (1,5 favner), gresset ble klippet på takene, peisen i «Reistadstua» ble satt i forskriftsmessig brannsikker stand, bord ble pusset ned og lakkerte, nytt anvisningsskilt til Vesle Skaugum ved avkjøringen til Storefjell ble ferdigprodusert og hengt opp, stolputer ble rengjorte - ja tiltakslisten var lang - alt i alt på 42 punkter. Fra søndag kveld til sent torsdag ettermiddag, under strenge koronatiltak, ble jobben utført slik at alle vi som gjester Vesle Skaugum vil kunne nyte fruktene av Dugnadsgjengens innsats. Det nye vertskapet, Marianne Nordland og Gustaf Magnusson, bidro i aller høyeste grad til at dugnadsuka ble vellykket; de serverte god og næringsrik kost for gjengen slik at energien var på topp.

En stor takk til årets dugnadsgjeng for nok en fantastisk innsats på Vesle Skaugum, og lykke til med det videre arbeidet til beste for Vesle Skaugum. ■



AKTIVITETSPLAN HØSTEN/VINTEREN 2020/21



DATO	TID	AKTIVITET	STED	ARR.
Torsdag 4. mars 2021 [tentativt]	1800	Årsmøte Luftmilitært Samfund Se egen annonse på denne siden	Oslo Akershus festning	LMS
Torsdag 8. april 2021	Formiddag /ettermiddag	Helikopterseminar. Program er under utarbeiding og vil bli sendt på epost til våre medlemmer samt lagt ut på diverse Facebooksider og vår hjemmeside	Istindportalen Bardufoss	LMS-Troms
Lørdag 8. mai 2021	1100	Følg med på egen annonsering på e-post, vår hjemmeside og på diverse Facebooksider	Akershus festning	LMS i samarbeide med LST

ÅRSMØTE I LUFTMILITÆRT SAMFUND

Dersom de til enhver tid gjeldende koronatiltak gjør det mulig, vil LMS gjennomføre sitt årsmøte TORSDAG 4. MARS 2021 KL 1800 I KANTINEN TIL Forsvarets stabsskole (bygning 13) på Akershus festning. Saker som ønskes tatt opp må være styret i hende **innen 15. februar 2021**.

SAKSLISTE:

- Velkommen og åpning ved leder LMS
- Godkjenning av fullmakter
- Valg av møteleder, referent og to dessisorer
- Årsberetning 2020
- Regnskap 2020
- Budsjett 2021
- Medlemskontingent 2022
- Innkomne forslag
- Styrets forslag til handlingsplan 2021
- Valg - Avslutning.
- Sosialt samvær med servering. Luftforsvarsrelatert foredrag.
- Vel møtt!**
- Følg med på vår hjemmeside www.luftmils.no samt på Facebook for oppdatering om årsmøtet 2021.

BLI MEDLEM AV LUFTMILITÆRT SAMFUND

og du vil tilhøre et fellesskap med interesse for det som har skjedd, og det som rører seg i Luftforsvaret

- du blir invitert til foredrag, debatter, seminarer, turer og sosiale tilstelninger.
- du vil motta magasinet LUFTLED 3-4 ganger i året.
- du betaler kun kr 200,- per år i medlemskontingent.

Send navn, postadresse og telefonnummer til luftmils@online.no

Ønsker du ytterlige informasjon

sjekk vår hjemmeside: www.luftmils.no
Følg oss også på Facebook.
Kontakt oss på: luftmils@online.no

LUFTLED.INFO

Nyhet:

Les LUFTLED også på nett. På www.luftled.info finner du alle utgaver siden 2016 og enkelte eldre utgaver.



LMS BEDRIFTSMEDLEMMER



KONGSBERG



HOLTAN
PARTNERS



AIRCONTACT
GROUP

CONRAD MOHR AS



KONGSBERG

KONGSBERG AVIATION MAINTENANCE SERVICES
A KONGSBERG-PATRIA COMPANY



LUFTVERN FAGLIG SEMINAR

arrangeres i Stavern torsdag 3. desember. Her er det langtreckende luftvern som står på programmet og seminaret avsluttes med en middag til St. Barbaras ære.

LUFTFORSVARETS FLYGESKOLE:

- LMS pris til beste elev ved LFS kull I-2020 ble tildelt Håkon Aamo

LUFTFORSVARETS KONTROLL - OG VARSLINGSSKOLE:

- LMS pris til beste elev spesialist kontroll LKVS kull 2019-2020 ble tildelt visespesialist Henrik Angell Coldevin - LMS pris til beste elev spesialist varsling LKVS kull 2020 ble tildelt visespesialist Tomas Brasetvik.

LUFTMILITÆRT SAMFUND OG ROYAL AIR FORCES ASSOCIATION/ NORWEGIAN BRANCH

er begge tildelt «Distinguished Fellowship» fra Huntington University Ontario Canada for sitt arbeide med å bevare og vedlikeholde de historiske bånd mellom Norge og Canada knyttet til Luftforsvarets tilstedeværelse i Canada under 2. verdenskrig. Overrekkelsen skulle ha funnet sted i Norge i april, men grunnet koronaepidemien ble prisene overlevert via post.

LMS MEDLEMSHELG

ble tradisjonen tro gjennomført på Vesle Skaugum, i år var det helgen 18. – 20. september som var tidspunktet. Grunnet koronaepidemien var antallet begrenset til tjue deltakere hvorav dessverre tre måtte melde avbud. Men vi sytten som møtte fikk et meget godt opphold i møte med det nye vertskapet og ikke minst et aldeles strålende høstvær. Vi nød gode middagsretter, godt sosialt samvær og «utfordrende» oppgaver under lørdagens tilpassede infanteriløp som gikk i en løype på fire poster i området rundt

Vesle Skaugum. Vi fikk også tid til et besøk til Klienten flyplass hvor vi fikk en meget god orientering om flyplassens historie, og dagens drift av en entusiastisk Halvard Sand. Vi håper vi kan få til en artikkel om flyplassen i LUFTLED 01 2021. Det nye vertskapet på stedet skuffet ikke – de holder en høy standard på måltidene, noe som setter en spiss på oppholdet. Så dersom et slikt opphold sammen med andre LMS medlemmer skulle friste, så er det bare å merke av helgen 27. – 29. august 2021 – da er vi på tur igjen.



▲ Deltakere på LMS medlemshelg 2020. Fra venstre: Rolf Tvedt Olsen, Wenche Tvedt Olsen, Ellen Marie Kristiansen, Kjell R. Bugge, Knut F. Fossum, Stein Eriksen, Torill Lundh, Dagrunn Gaarde, Øyvind K. Strandman, Alf Johan Hjeltnet, Magne Ege Dahl, Rolf Kristiansen, Thorleif Scheldrup, Anne Almtun, Aneta Eriksen, Brit F. Bugge, Espen Gukild.



▲ Pris fra Canada. Leder LMS oberstløytnant Espen Gukild med Distinguished Fellowship prisen fra Huntington universitetet i Canada.

RUNDEBORDSKONFERANSEN

som skulle blitt arrangert for 6. gang i år den 5. november på Holmenkollen Park Hotel og hvor kadetter fra hver av Forsvarets krigsskoler og ungdomspolitikere fra de partiene som er representerte på Stortinget skulle møtes for å diskutere aktuelle forsvarspolitiske spørsmål, er dessverre utsatt til 1. kvartal 2021 grunnet korona epidemien.

GRADUERINGER

Luftkrigsskolen: LMS pris for beste bacheloroppgave ble delt mellom kadettene Silje Dalhaug og Karoline Nilsen som i sin bacheloroppgave tok for seg følgende problemstilling: «Eksisterer det fordommer knyttet til kjønn blant soldater i Forsvaret? I så fall, hva er årsaken til dette og hvilke konsekvenser kan dette få for Forsvaret?».

JUBILEUMSNUMMERET AV LUFTLED

Vi har en del eksemplarer igjen av jubileumsutgaven av LUFTLED, utgave 2/2019.

Pris kr. **50,-** pakking og frakt inkl. Bestilles via luftmils@online.no





NORSKE LANDSTYRKER I FINNMARK KAN BLI IRRELEVANTE

TEKST: ODIN LEIRVÅG

Ja, dette gjorde orlogskaptein Tor Ivar Strømmen et poeng av i sitt foredrag på Sola om Norges geostrategiske situasjon. Han legger til at dersom visse forutsetninger er til stede kan Russland i en eventuell krig angripe punkter langs kysten fra Nordland og sørover. Vår lange og sårbare kystlinje blir dermed kuttet av. Vitale forsyningslinjer mellom nord og sør vil være lammet. Vi må helt tilbake til den nordiske syvårskrigen på 1500-tallet for å finne en krig som Norge var del av, men som ikke ble regissert av en stormakt. Helt siden da har Norge, og de nordiske land, måttet ta hensyn til en eller annen stormakt. De er blitt tvunget til å balansere sin sikkerhetspolitikk mot dem. Stormaktenes interesser har vært preget av geostrategiske argumenter og tilgang på nødvendige råstoffer. I historisk sammenheng kan man se til Østersjøregionen og Norge som var viktige for britene for å sikre tilgang av tømmer for å bygge sin store militære flåte.

STORMAKTRIVALISERING

Strømmen, som er doktorgradsstipendiat og foreleser ved Sjøkrigsskolen i militærhistorie, operasjonsplanlegging, strategi og sjømakt, gav LMS-Rogaland et meget interessant og tankevekkende foredrag om hvordan Norges geostrategiske posisjon kan bli påvirket av stormaktrivalisering, klimaendringer og teknologiutvikling. Norge ligger der det ligger i et høyst brennbar geopolitisk område. Fri ferdsel mellom Nordsjøen, Østersjøen og Atlanterhavet har i flere tidligere kriger dradd Norge inn i konflikter. Noen ganger som del av allianser med krigførende land. Det kan vi forvente i fremtiden også. Når det tidligere var beliggenhet som var utslagsgivende er det nå også oljeressursene som kan spille en rolle. Den norske olje- og gassproduksjonen er i seg selv ikke direkte et mål for fremmede makter, men kan bli et middel for å strupe viktig energitilførsel til Europa. Den rivende utviklingen innen elektronisk teknologi krever også stadig større tilgang på spesielle mineraler. Norge kan i fremtiden se for seg å bli leverandør av slike fra havbunnen rundt Jan Mayen.

I nord ligger russiske strategiske ubåter og lurer i våre nærliggende havområder. Disse

ubåtene er vanskelig å spore og overvåkningen er vital for amerikanerne. Deres tilstedeværelse i nord blir stadig synligere. Endringer i isforholdene rundt Svalbard og i polhavet gjør at den maritime ferdselen mellom øst og vest går lettere og raskere. Det gir økt trafikk utenfor vår kyst, og påvirker både handelspolitikk og militær strategi. Alle disse faktorene er viktige brikker i spillet mellom Russland, EU, USA og Kina. Norge får utspill fra de respektive maktene indirekte i fanget, og må som sedvane balansere utenrikspolitikken og sikkerhetspolitikken.

For å sette tvekampene mellom stormaktene i nord i perspektiv gikk Strømmen inn på styrkeforhold mellom stormaktene og utdypet potensialene. For vår nærmeste nabo kan man bemerke at i bunn og grunn er ikke Russland et militært sterkt land. Det har betydelig færre kapasiteter enn andre land, men sitter på det store trumfkortet som arsenalet med kjernefysiske våpen gir. Et skremmesenario er også potensialet som ligger i de russiske autonome kjernefysiske havgående torpedoer. De har svært kraftige krigshoder som kan skape tsunami-bølger på 500 meter og utslette byer i kyststrøk dersom de bli benyttet. Alle disse våpnene kan russerne spille på i forhandlinger.

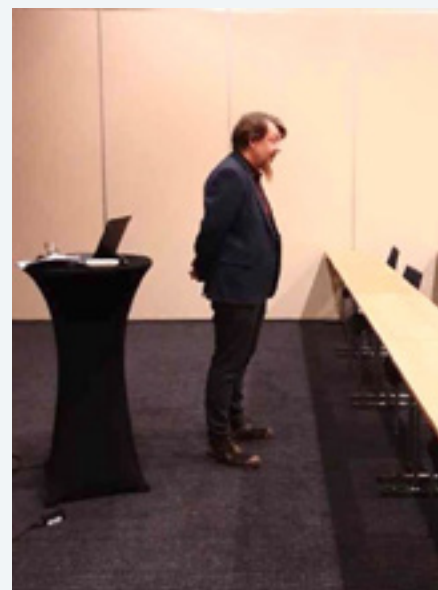
KINAS UTVIKLING

Kina ligger fjernt fra Norge, men kommer likevel stadig nærmere ved at de øker sine interesser i polområdene. De bygger også opp ubåtflåten. Kinas utvikling krever stadig økt tilgang på råstoffer. De kan transporteres sjøveien i nord, men hovedleia går likevel i hovedsak langs russisk kystlinje i russisk farvann. Kina har behov for bedre ubåtbaser i nord for å sikre militært nærvær og sikre at ubåtene lettere kan skjules i dype farvann. Russland som er den største aktøren i Norskehavet blir ofte tillagt det tradisjonelle konseptet om bastionforsvar vestover i Atlanterhavet. Strømmen mener dette bildet er misvisende og vil heller nyansere det ved å fremheve faktoren om en SSBN bastion rundt Novaja Semlja og opp til Frans Josefs land. Bastionforsvaret vil ligge mellom Bjørnøya og Finnmark. Det russiske bastionforsvaret består av ytre «sjønektelse». Uansett beskrivelse vil Norge være nær nabo.

BØR TVINGES TIL HAVS

Som tidligere nevnt, er vår lange kystlinje sårbar og vanskelig å forsvare. Vi har få transportåre mellom landsdelene. I realiteten har vi kun én vei innenlands, og den må krysse fjorder. Norge kan bli truet i områder hvor det er kostbart for NATO å yte forsvar. Strømmen ser verdien av å ha mindre norske kampstyrker fordelt over landet, som kan settes inn lokalt. Et styrket Heimevern vil også gjøre det vanskelig for fienden å bite seg fast lokalt. Russland er underlegen NATO i maritim krigføring. Russiske styrker bør derfor tvinges til havs. På spørsmål og kommentarer fra publikum så ikke foredragsholderen bort fra nytten av et fremtidig norsk folkeforsvar med reservestyrker. Det ligger også et stort potensial i vår hjemlige sivile flåte for deployering av militære styrker. Det nesten to timer lange foredraget penset også inn på hvilken situasjon våre nordiske naboer er i.

Temakvelden ble gjennomført under strenge smitteverntiltak mot Covid-19, men det la ikke demper på et engasjert publikum, som «fylte» opp salen med god avstand mellom tilhørerne. ■



▲ Foredragsholder var Orlogskaptein Tor Ivar Strømmen.

INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING SCHOOL



IFTS

AERONAUTICA MILITARE

Powered By  LEONARDO



Training Next Generation Fighter Pilots

Experience, Excellence, and Effectiveness

The Italian Air Force's world-renowned excellence in flight training and Leonardo's leadership in delivering proven integrated training solutions, come together to create the International Flight Training School (IFTS).

Based on the Italian Air Force training syllabus the IFTS offers, to each Air Force Training Partner, customized teaching modules further optimizing the download of flight hours from frontline fighters in the Operation Conversion Unit (OCU).

The Italian Air Force brings to the new IFTS its longstanding expertise, while Leonardo brings its proven M-346 advanced jet trainer and Ground Based Training System (GBTS) with Live, Virtual and Constructive capabilities.



▲ Oberst Ørjan Pettersen fra Luftforsvarsstaben legger ned krans.

Foto: Odin Leirvåg

REGIMENTSALLEN INNVIET

På mange måter var det tradisjon også i utsettelsen. Opprinnelig var åpningen av Regimentsalen satt til 9. april, 80-års dagen for da luftvernregimentet, som de øvrige delene av landets forsvar måtte gå i strid.

TEKST:
KJELL R. BUGGE

9. april var også en dag som brakte den første falne blant regimentets personell. Luftvern er vel den delen av forsvaret som gjennom sin historie i størst grad har måttet tåle utsettelse og om-disponeringer, og av årsaker langt utenfor eget påvirkningsfelt. Denne gangen var det et virus som utviklet seg til en pandemi som påvirket historien. Imidlertid, på Regimentets «fødselsdag», 1. juli var det mulig å markere åpningen av «Regimentsalen» i Galeiskur 16 på Fredriksvern Værft.

Ved etableringen i 1934 ble skole- og øvings-avdeling for Luftvernregimentet lagt til Fredriksvern

Værft i Stavern. Virksomheten her varte frem til 1949. De overtok det meste av den etablerte bygningsmassen til sitt bruk. Så, selv om galeiskurene stammer fra en annen tid har virksomheten knyttet til disse byggene alltid vært den samme; å opprettholde en del av landets forsvarsevne. Slik står de for, og forteller gjennom sin eksistens, en løpende historie om å opprettholde en forsvarskapasitet knyttet til sin tid. Når Luftvernregimentet nå har fått sin Regimentsal, nettopp i en slik bygning med historie tilbake til 1756, er det ikke noe fremmedelement som har flyttet inn på den gamle marinens område, regimentet utviklet seg her som en del av det samlede forsvaret og var med på å bevis

nyten av kontinuerlig tilpassing og bruk av denne historiske bygningsmassen.

På denne bakgrunnen kunne festningsforvalter i Forsvarsbygg, Trond Bergan, med et førtitalls innbudte gjester til stede, avduke våpenskjoldet til Hærens Artilleri og erklære Regimentsalen for etablert og åpnet.

RASK UTVIKLING

Nærmest som en naturlov gjennom historien har utviklingen av ett våpensystem ført til utvikling av et nøytraliserende motsystem. Da flygemaskinen fra begynnelsen av første verdenskrig fikk en utrolig rask utvikling som våpensystem, fulgte også utviklingen av et artillerisystem for å nøytralisere denne trusselen. Allerede før krigsutbruddet i 1914 hadde hærens artilleri begynt å se på muligheten for å etablere antiballon-artilleri som en del av festningsbeskyttelsen. I en «Meddelelse fra artillerivaabnene og deres fellesetat 1915-1917» heter det:¹

17 desember 1915. Fortsettelse av behandling av F.D. skrivelse av 30. september 1915. (Antiballonskyts). Der fremsendes 2 forslag for forandring av eldre rørekylkanoner for anvendelse som antiballonskyts.

Det ene forslag viser arrangement for festningsartilleriets 7,5 cm ERHARDT-kanon. Det annet forslag viser nødvendige forandringer ved festningsartilleriets 65mm HOTCH-KISS-kanon.

Det anbefales at arbeidet utføres.

Etter at Regimentsalen behørig var åpnet tok Kjell T. Olsen for seg hovedtrekkene i luftvernartilleriets historie, fra den spede begynnelsen som «antiballonskyts» frem til situasjonen slik den var ved krigsutbruddet i 1940. Særlig to saker fester seg fra denne beskrivelsen. For det første den fantastiske historien om hvordan kaptein i festningsartilleriet, Richard Osmundsen, i 1916, midt under en krig, klarte å få kjøpt inn et større antall skyts fra England og Frankrike. Man så behovet og Forsvarsdepartementet var villig til å gi ham carte blanche for å skaffe nødvendig materiell. Utviklingen videre frem mot et nytt krigsutbrudd to ti-år senere viser at denne viljen ble borte. Norsk videreutvikling og produksjon ble satt i høysetet samtidig som bevilgningsvilligheten ikke lenger var charte blanche. Resultatet var at de som skulle kjempe mot det tyske overfallet i april 1940 måtte gjøre dette med både umoderne og mangelfullt utstyr.

Det andre Olsen trakk frem var hvordan etableringen av våpengrenen som eget regiment, med egen våpeninspektør, førte til en solid utdanning av personellet fra 1934 og frem til krigsutbruddet. Etableringen av skole- og øvingsavdelingen ved Fredriksvern Værft førte til at regimentet



▲ Portrettveggen ble avduket av Larviks ordfører Erik Bringedal.

Foto: Odin Leirvåg

hadde befal og soldater med høy grad av profesjonell bakgrunn.

DE DRAMATISKE APRILDAGENE I 1940

Gjennom en fortelling om sin far, formidlet Dag H. Tvedt den personlige opplevelsen hos den enkelte soldat i de dramatiske april-dagene i 1940. Leder av venneforeningen, Dyveke von Hanno Bast fremførte diktet «Urias» av Leif S Rode.² Diktet til minne om fenrik Lars H Bentzen som om morgenen 9. april falt, som den første fra Luftvernregimentet.³

I løpet av krigsårene falt tretti av regimentets offiserer og mannskaper. Disse er hedret med en egen vegg. Her henger portretter og en kort biografi over hver enkelt.

Portrettveggen ble avduket av Larviks ordfører Erik Bringedal. Ordføreren berømmet venneforeningen for arbeidet som var lagt ned for å etablere regimentsalen og ikke minst minnet om dem som falt i kampen for vår frihet. Han så også dette som en ny, viktig del i å ta vare på og formidle historien knyttet til Stavern og området. Flere av de inviterte hadde familietilknytning til de falne, blant disse nær familie til fenrik Lars H. Bentzen. De kunne nå oppleve hvordan minnet om deres slektninger ble tatt vare på.

Luftvernregimentets falne er hedret med en minnestein, plassert like ved inngangen til den historiske delen av leiren. Venneforeningen har gjennom årene her

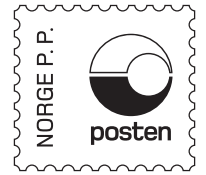
etablert tradisjon for å hedre de falne på minnedager. Etter åpningen av regimentsalen samlet de fremmøtte seg rundt minnesmerket. Oberst Ørjan Pettersen fra Luftforsvarsstaben la ned krans. Med tromme og trompet ble signalet «Bønn» fremført av flotiljemester Jon Klavenæs og menig Anne Marit Harbæk fra Marinemusikken.

Luftvern er noe helt annet i dag enn på regimentets tid. Imidlertid, denne forskjellen beskriver også et viktig trekk med den militærteknologiske utvikling. Etablert som et motmiddel mot en formidabel trussel har våpengrenen stadig hengende over seg et krav om å være teknisk og kompetansemessig tilpassingsdyktig. Etableringen av Luftvernregimentet var i sin tid et ledd i en slik utvikling. At man ikke klarte å møte den teknologiske utviklingen i en vanskelig tid er en annen sak. Gjennom Regimentsalen har venneforeningen og andre gode støttespillere fått en ny arena for å vise historien om luftvern, ikke bare i fortid, men også inn i fremtiden. ■

¹ Asbjørnsen, Øyvind, oberst I; Det norske luftvernartilleriets historie, del 1, Stavern 1983, s.2ff.

² Leif Sundt Rode, (1885-1967). Jurist, høyesterettsadvokat og idrettsleder. Rode var også forfatter av flere diktsamlinger.

³ Fenrik Bentzen var sjef for luftvern batteriet på Huk 9.april 1940. Batteriet var forfulgt av uhell og ulykker der det kjempet med mangelfullt utstyr mot en overmektig fiende. I forvillelse over situasjonen valgte han å ta sitt eget liv. Guhnfeldt Cato, Fornebu 9. april. Wings forlag Oslo 1990, s 204ff.



NEXT GENERATION MISSILES FOR A NEXT GENERATION FIGHTER



Meteor and SPEAR provide F-35 with true next generation combat capability. With a No Escape Zone many times greater than any other Air-to-Air Missile, Meteor has totally changed the rules of air combat. There is no escape! SPEAR offers exceptional Air-to-Ground precision strike flexibility – in all weathers.



WWW.MBDA-SYSTEMS.COM

