

**Foredrag i  
Oslo Militære Samfund  
mandag 8. november 2004**

**”Luftforsvaret 60 år”**

**ved  
Generalmajor Stein Erik Nodeland**  
Generalinspektør for Luftforsvaret



**Generalmajor Stein Erik Nodeland**

*Foto: Stig Morten Karlsen, Oslo Militære Samfund*

### **Innledning**

Ærede forsamling; jeg vil få takke for invitasjonen til å komme hit for å foredra om Luftforsvaret.

Dette er et spesielt år for oss, 10 nov er det 60 år siden etableringen av Luftforsvaret som selvstendig forsvarsgren. Etter noen års sameksistens under Flyvåpnenes Felleskommando i London, ble Hærens og Marinens flyvåpen slått sammen til Luftforsvaret gjennom kongelig resolusjon av 10. november 1944.

I denne 60-års-markeringen er fokus rettet både bakover og fremover. Historiske tilbakeblikk for å hedre dem som gjennom krig og fred har bygget opp forsvarsgrenen, og fremtidsrettet for å rette søkelyset der fokus alltid har vært for Luftforsvaret: Hvordan skal vi møte morgendagens utfordringer?

Fremtidens Luftforsvar vil være annerledes enn tidligere. Luftforsvaret skal være i forkant av forandringene ved å gå inn i fremtiden med blikket fremover, men med historien i ryggen.

På en kveld som denne er det mange mulige innfallsvinkler, men jeg har bestemt meg for at jeg vil ta dere med på en reise i Luftforsvarets historie. Jeg vil gå periodevis frem, og konsentrere meg om det jeg ser på som viktige milepæler.

Dere vil oppdage at det har vært stadig skiftende omgivelser, og det har blitt vist mye kreativitet i behovet for tilpasninger. Det har også vært utvist mye mot og mange har ofret mye, også livet.

Men jeg vil ikke bare dvele ved historien, men også se på hvordan Luftforsvaret løser dagens utfordringer, samt hvordan vi ser for oss fremtiden.

## Historien

La meg begynne ved starten. Jeg regner med at mange kjenner historien om den første flygning i landet vårt så jeg skal ikke gå i detaljer. Men det er jo noe fantastisk patriotisk over det som skjedde. Og med litt ettertanke så er det jo lett å forstå at det at en svenske skulle fly oppvisning over Marinens høyborg i Horten, det måtte jo noen gjøre noe med. At Marinen tok action (1. august 1912) må jeg jo bare gi dem honnør for. I løpet av ganske kort tid ble både Marinens - og Hærens flyvåpen etablert.

Tiden fram mot 2 verdenskrig var en pionertid med en uavhengig utvikling av de to flyvåpnene. Marinen opererte hovedsakelig mindre fly basert på sjøflybaser langs kysten, mens Hæren opererte små fly til støtte for artilleri og ledelse. Ingen tyngre militære ledere så på flyet som en kapasitet det var ønskelig å øke ressursbruken på. Flyenes inntog ble heller sett på som en trussel mot den etablerte Hær- og Marinestrukturen.

Først mot slutten av 1930 årene innhentet virkeligheten Norge. Gjennom britenes kolonikriger og kanskje særlig den spanske borgerkrigen fikk man øynene opp for hva et moderne flyvåpen kunne utrette mot en fiende.

Vi fikk også en Luftforsvarsutredning ledet av daværende oberst Ruge. Oppfatningen i Norge var i likhet med i mange andre land en stor tro på bombeflyet til både avskrekking så vel som forsvarsvåpen. "The bomber will always get through" var et begrep mange kjente til.

## 2. verdenskrig

Utover på 30-tallet ble man mer bevisst på jagerflyenes rolle, men som i resten av Forsvaret kom oppbyggingen mot den andre Verdenskrig for sent. Selv om det som ble gjort var heltmodig nok, så var det ikke store motstanden flystyrkene kunne gjøre den 9. april. Det som imidlertid var viktig var at vi hadde flygere som etter hvert kom seg over til England og som dannet grunnstammen i de norske flystyrker der i løpet av krigen.

Og da er jeg fremme med hva jeg vil kalle en viktig beslutning. Spørsmålet som ble stilt i England var hva nå? Hvordan skulle flygerne trenes og utdannes? På hvilken måte skulle de delta? Mange flygere ville i kamp raskt og britene trengte sårt flygere. Så en nærliggende løsning var å la flygerne inngå direkte i britiske flyavdelinger. Men noen, blant dem senere sjef for Luftforsvaret, Bjarne Øen så viktigheten av selvstendige norske avdelinger som viste det norske flagget. Dette ble beslutningen og man tok den tiden man trengte for å etablere en treningsleir i Canada og etablere egne avdelinger.

Neppe så veldig populært blant britene, men det profesjonelle grunnlaget for dagens Luftforsvar ble lagt ved denne beslutningen.

Gjennom 2 verdenskrig ble 4 norske skvadroner dannet og direkte integrert i Royal Air Force. Det var de to jagerskvadronene 331 og 332 og de to maritime skvadronene 330 og 333.

Og som et eksempel på luftmakt av høy kvalitet kan vi se på årsregnskapet for 1943. Innen 11 Group som utgjorde 69 skvadroner var 331 skvadronen på topp med flest nedskytinger, mens 332 skvadronen var nummer 6.

De to maritime skvadronene opererte flybåter og Mosquito angrepsfly. Oppdragene var i første rekke beskyttelse av Atlanterhavskonvoiene og operasjoner langs den okkuperte norskekysten. Utvilsomt meget krevende operasjoner, men som ikke fikk samme oppmerksomhet som jagerskvadronene.

I tillegg deltok mange norske flygere og besetningsmedlemmer i britiske avdelinger, ikke minst i Bomber og Transport Command.

Dette med mobilitet og flernasjonalitet er jo populært i dag. I tiden før invasjonen ble 132 Wing mobilt oppsatt med de norske 331 og 332 skvadron + 2 engelske og 1 nederlandsk skvadron. De ble støttet av forskjellige støtteavdelinger og kjempet sammen på kontinentet etter invasjonen. Hvis vi ser på oppsetningen så er den til forveksling lik den våre Luftvinger har i dag.

De norske skvadronenes innsats under krigen representerer en arv vi i Luftforsvaret er stolte av å bringe videre. Ikke store i antall, men profesjonelle og med høy kvalitet. Men det kostet også mye, noe vi aldri skal glemme.

### **Oppbygging og kald krig**

Etter krigen fulgte jo perioden vi i dag kaller den kalde krigen og en vanlig måte å karakterisere den på er at det var en relativt statisk periode – i hvert fall sikkerhetspolitisk. Dette kan sikkert være korrekt i forhold til hva alternativet kunne ha vært, men ser man nærmere så ser man at det skjedde store endringer underveis – også for Luftforsvaret. Det var skiftende omgivelser og betingelser som man hele tiden måtte tilpasse seg til.

Når man vendte hjem så var ikke Luftforsvaret et komplett luftforsvar, men heller selvstendige skvadroner og en ledelse. Gjennom krigen hadde vi vært tett integrert med RAF, og vi hadde ikke det som skulle til for å drive et komplett luftforsvar slik vi kjenner det i dag.

De første årene etter krigen trengte landet å bruke penger på andre ting enn forsvar, det var personellmessig uro og etter hvert kom det klart frem at materiellet fra krigen måtte fornyes.

Men når Jernteppet senket seg og ikke minst Korea-krigen satte inn, begynte det å haste for våre politikere. Vår felles grense med Sovjetunionen og den enorme oppbyggigen av militærbasene der gjorde samtidig nordområdene til en viktig strategisk del av NATO.

Nasjonalt ble det bevilget mer penger til Forsvaret, men det som virkelig skulle gjøre forskjellen var den amerikanske våpenhjelpen. Det ble anskaffet store mengder materiell, i en periode var vi oppe i ca 200 jagerfly, radarstasjoner, luftvern og flybaser.

I denne perioden gikk Luftforsvaret fra en britisk til en amerikansk orientering. Oppbyggingen skjedde raskt og innføringen av så mye nytt utstyr, samtidig som mange av både flygere og bakkemannskaper var nyutdannede, førte også til mange ulykker. Om lag 100 flymannskaper mistet livet i løpet av 50-tallet.

Den første tiden etter krigen ble det nasjonale invasjonforsvaret vektlagt, med hovedvekt på defensive kontraluftoperasjoner, sekundært støtte til Hæren og Sjøforsvaret.

Etter hvert kom doktrinen om massiv gjengjeldelse og Luftforsvarets oppgaver ble endret i retning av støtte til allierte operasjoner. Som en følge av dette fikk jagerbombeflyene økt betydning ved at de skulle brukes til offensive operasjoner utenfor Norge. Ideen var at flyene skulle angripe forhåndsplanlagte mål som kommando og kontrollsystemer enten for å ødelegge eller for å mette systemet. Dette ville gjøre det lettere for fly med atomvåpen å kunne nå sine mål. En litt vanskelig sak var at rekkevidden på våre fly gjorde at de neppe hadde muligheter til å nå tilbake til sine baser.

Ved inngangen til 60-tallet kom det igjen betydelige endringer. En ny administrasjon i USA ønsket en ny strategi og man gikk over til flexible response strategien, hvor et begrenset angrep kunne møtes med et tilpasset svar og ikke massiv gjengjeldelse.

Samtidig ble Nordflåten utbygd og Nord-Norge fikk økt betydning.

For Norge betød dette et skifte i strategien fra ren støtte til allierte operasjoner til vektlegging av invasjonforsvaret i Nord-Norge. Målet ble å kunne holde ut lenge nok til at allierte styrker kunne komme til unnsetning.

Ved inngangen til 60-årene oppstod en ny utfordring og det var at materiellet som ble mottatt via våpenhjelpen var modent for utskifting, samtidig som amerikanerne mente at landene i Europa hadde så god økonomi at de kunne anskaffe våpen selv. Heldigvis for Norge ble vi sett på som så viktige at vi fremdeles fikk hjelp og vi mottok bl annet en skvadron F104G.

Dette var et meget avansert fly på den tiden og det passet også godt inn ved at NATO bygget opp et europeisk felles luftforsvar under NATO-kommando. Luftkontroll- og varslingskjeden NADGE ble utbygd og våre F104 fikk oppgaven både å avskjære og identifisere fremmede fly, men også være i stand til å bekjempe dem hvis hensiktene ikke var gode. Alliansen skulle nå kunne motstå et flyangrep under en begrenset konflikt.

At norske jagerfly var oppe og identifiserte og avskjærte sovjetrussiske fly 400-500 ganger i året viser at aktiviteten i perioden var svært høy.

Utover på 70-tallet ble forsvar mot sjøinvasjon mer og mer aktuelt. Først F5 og deretter CF104, en kanadisk versjon av F104, ble brukt i anti-sjøinvasjonsrollen.

Fremveksten av den sovjetiske marinen på Kola-halvøya førte også til et omfattende behov for etterretning, overvåkning, strategisk varslings og ubåtbekjempelse. Maritime patruljefly ble anskaffet og vi kan gjerne si at vi betalte tilbake for mye av den hjelp vi fikk med etterretningsinformasjon til NATO allierte.

## Andre oppgaver

Alt i alt er mye av Luftforsvarets virksomhet av felles karakter og mye av det vi gjør foregår i direkte støtte til andre forsvarsgrener. Luftforsvaret fikk derfor også en rolle i det å gi transportstøtte til Hæren, samt at et felles transportbehov ble dekket med C-130.

En annen utvikling skjedde ut over på 70-tallet med en betydelig utvidelse av nasjonal kontroll over store og ressursrike havområder. Maritime patruljefly og nye kystvakt helikoptre fikk oppgaver i den forbindelse.

Redningstjenesten var også noe Luftforsvaret tok på seg, selvfølgelig fordi dette var naturlig rent kompetansesmessig, men også fordi det ga "goodwill" i samfunnet.

## Utvikling og omstilling

En ting som går igjen i Luftforsvarets historie er store materiellanskaffelser, med mye diskusjon og uenighet om valg av typer, antall osv.

På 60-tallet var det store diskusjoner om kampfly vs luftvernsystemer og det var anskaffelser av nye typer jagerbombefly.

Luftforsvaret gjorde noe jeg ser på som strategisk viktig og det var å bruke kompetansen til FFI som støtte i disse valgene. Det var særlig genlt Mohr som var talsmann for dette. Det ga vurderingene større troverdighet og mange oppfattet FFI som en mer uavhengig instans. Resultatene ga mersmak og kampflyanalyser ble gjennomført både ved anskaffelsen av F5 og senere av F16.

Et annet poeng rundt dette med stadig innføring av nytt høyteknologisk utstyr er jo hvordan dette har påvirket vår kultur. Personellet måtte stadig læres opp på nye systemer, innføringen skulle skje på en forsvarlig måte og det måtte hele tiden skje en utvikling innen bruken av disse systemene.

Når man hører om utprøving av nattbombing med F5 på Grønnstabben utenfor Bodø, nye konsepter for lavflyging med CF104 inne i fjordene om natta i dårlig vær og hvordan luftvernet utviklet seg, så skjønner en jo at hele forsvarsgrenen er vant til å være på jakt etter nye løsninger og sånn sett bør stå godt rustet kulturelt til den transformasjonen vi i dag snakker så mye om.

Her vil jeg peke på utviklingen innen luftvernet som noe spesielt. Mye av utviklingen innen Luftforsvaret kom som et resultat av internasjonal teknologiutvikling. Men utviklingen av luftvernet er et eksempel på Luftforsvarets egen evne til nytenkning og innovasjon.

- Etter diverse tilbud på kjøp av missilluftvern til flyplassene våre valgte Luftforsvaret å satse på en norsk utviklet modell, Norwegian Adapted Hawk (NOAH), med ny tredimensjonal radar og et nettverksbasert kommando og kontrollsystem. Dette var faktisk et av de første nettverksbaserte våpensystemene i verden.
- Allerede da var systemet ledende, men det unike var neste steg i utviklingen. Vyene om et modulbasert luftvern var klar, og så fort teknologien kunne levere det aktive missilet og de sambandstekniske løsningene som trengtes var

NASAMS etablert midt på nittitallet. Norge hadde fått verdens mest moderne luftvern og var eneste nasjon som opererte aktive missiler i denne rollen.

Helt frem til i dag har systemet ikke funnet sin like i verden, og først nå innfører US Marine Corps og US Army lignende systemer.

## Århundrets våpenkjøp

Jeg er nå framme ved en ny beslutning som fikk meget stor betydning for Luftforsvaret, århundrets flykjøp som det ble kalt, og som endte opp med anskaffelsen av F16.

Utgangspunktet var ikke enkelt, vi snakker altså om en prosess som startet på slutten av 60-tallet. Våpenhjelpen kunne man ikke regne med og budsjettene ville bli stramme, det visste man.

Igen satset Luftforsvaret på en kampflyanalyse og ut av hele prosessen, som selvsagt også i stor grad var politisk, fikk vi en del resultater som skulle vise seg å være veldig viktige:

- Først og fremst anskaffelsen av et fly som i ettertid har vist seg å være meget godt tilpasset våre behov og ikke minst har gitt oss den interoperabilitet vi har trengt innen NATO
- Kampflyanalysen var omfattende og ble styrende for en rekke av de støttesystemene som måtte til for at flyene skulle fungere best mulig. Ikke minst dette med overlevelsessevnen av flyplassene som medførte høy oppmerksomhet rundt baseforsvaret
- Anskaffelsen ble til etter et samarbeid med noen NATO-land som er ganske like oss i størrelse og tankegang, Danmark, Belgia og Nederland.

Etter hvert førte dette til et nært samarbeid både innen logistikk og operativt. Det ble arrangert felles kurs og man dro i sammen på store øvelser som Red Flag. Vi kan altså trekke en rød tråd fra kampflykjøpet og fram til vår deltagelse på Manas under Enduring Freedom, hvor vi opererte i sammen med Danmark og Nederland.

Det var jo flere alternative løsninger som var oppe. En var å anskaffe et mye større antall av enklere typer jagerfly. Altså typisk kvantitet vs kvalitet. Jeg vet ikke hvor sannsynlig en slik løsning var, men man kan jo spørre seg hvor vi hadde vært i dag hvis vi hadde valgt en slik løsning.

- En mye diskutert konsekvens var rollevalget. Begrepet holdetid ble brukt og den mest kosteffektive måten dette kunne gjøres på, var å drive defensive kontraluftoperasjoner og angripe en invasjonsflåte med Pingvin-missiler. Ildstøtte til våre bakkestyrker kunne ikke prioriteres innenfor de økonomiske rammer og rollevalget ble vedlikeholdt ut den kalde krigen. Selv om det sikkert var logisk den gang, så tok den bort noe av de grunnleggende egenskapene ved kampflyene, nemlig fleksibilitet, i og med at man spesialiserte seg på noen roller. Dette skapte problemer da tidene igjen skiftet, noe jeg vil komme tilbake til.

## Murens fall – nye sikkerhetspolitiske utfordringer

Så kom den store forandringen og Muren falt. På kort tid ble hele den sikkerhetspolitiske situasjonen forandret.

Hvordan var Luftforsvaret rustet for denne endringen og hva skjedde?

Jeg har tidligere sagt at Luftforsvaret gjennom sin historie og kultur var vant til endringer og det å forholde seg til noe nytt. Samtidig hadde det særlig på 80-tallet foregått en veldig tydelig rollespesialisering. Man var blitt veldig god på det taktiske nivået, mens bevisstheten på et overordnet nivå ikke var fullt så god.

Men i overgangen til 90-tallet hadde det funnet sted en generell kvalitetsforbedring, hvor noen unge generasjoner med "drive" gjorde seg gjeldende.

Samtidig foregikk det en satsing på utvikling av luftmaktskompetanse, særlig i miljøet på Luftkrigsskolen, som gjorde at man fikk en bedre oppfatning av hva luftmakten egentlig kunne brukes til. Diskusjoner ble blant annet ført om offensiv bruk av luftmakt kontra defensiv.

Men fremdeles var man i tvil om hvilken retning utviklingen skulle gå og det gikk vel som det ofte gjør; det var hendelser som inntrådte som bevisstgjorde Luftforsvaret, så vel som resten av Forsvaret, og som ga retning.

Ut over på 90-tallet kom det flere operasjoner som var med på å forme vår bevissthet. Gulf-krigen viste luftmaktens betydning, luftoperasjonene over Balkan viste også betydningen av luftmakt, men også poenget med koalisjoner. Så kom luftoperasjonene over Serbia/Kosovo hvor vi deltok i en krig, og gjorde en utmerket innsats, men ikke kunne utnytte flyets fremste fortrinn, nemlig fleksibilitet. Vi så vi manglet flere av de kapasitetene som var etterspurt.

Hjemme slet vi med lite flytid og NATO-evalueringene av reaksjonsstyrken tilsa at vi ikke hadde det nødvendige operative nivået. Samtidig følte vi det lå mye kvalitet i bunn og F-16 var i ferd med å bli oppdatert, og nye våpen var på vei.

Uansett: Luftforsvaret var i en periode ikke et relevant sikkerhetspolitisk instrument og noe måtte gjøres. Her må jeg dog tillegge at jeg først og fremst snakker om jagerflyene. Vi hadde både transportfly og helikoptre som i hele denne perioden viste seg å være relevant.

Jeg lar dette bildet av en F-16 over Afghanistan stå som et symbol på den endringen som har skjedd.

I løpet av veldig kort tid ble flytiden pr flyger økt betydelig, nye våpen ble anskaffet inkludert laserstyrte bomber, nattbriller og målbelysningsutstyr. NATO evaluering ble gjennomført med glans og vi gjennomførte en vellykket 6 måneders periode som deltager i Enduring Freedom.

Så hva hadde skjedd?:

- For det første ble vi nok innhentet av virkeligheten: vi forstod hva som måtte gjøres for å bli relevant
- Det ble fokusert kraftig på det operative
- Det ble inngått gode avtaler med FLO, ende til ende avtalen, samt at FLO selv skapte en egen identitet og utvilsomt gjorde en kjempejobb.
- Balansert målstyring ble innført som strategisk styringsverktøy

Samtidig hadde vi en leder som var veldig tydelig på hva vi skulle gjøre og som kommuniserte budskapene på en forståelig måte.

## Dagens situasjon

Alt i alt vil jeg si at Luftforsvaret anno 2004 er ved god helse. Med unntak av de som har rent nasjonale oppgaver, er alle styrkene i dag innsatsstyrker. Det operative nivået er bedre enn på lenge. Derfor blir det så viktig nå i den tiden som kommer å konsentrere oss om å holde dette nivået, samtidig som vi må foreta forbedringer der det trengs.

Vi har erfaringer for at en bedrifts ytelse går i sykluser. Går det bra så inntreffer det gjerne en periode med selvtilfredshet. Vi skal være på vakt mot det. Det som allikevel taler for at dette ikke vil skje er behovet for kontinuerlige forbedringer, ikke minst på utstyrssiden. Dette bør hele tiden holde oppmerksomheten og motivasjonen for å gjøre det bra oppe.

Vi har et høyt operasjonstempo samtidig som mye foregår i forbindelse med omstillingsprosessen. Vi skal følge med og lytte på dem der ute. Slitasje vet vi vil forekomme. På den annen side ser jeg ikke at vi har noe valg. Omstilling eller transformasjon vil være en kontinuerlig prosess. Sånn sett blir det å jobbe i offentlig sektor mer og mer lik privat sektor.

### Internasjonalt engasjement

Men før jeg ser inn i fremtiden vil jeg kaste et blikk mot den deltagelse Luftforsvaret gjennom årene har hatt internasjonalt. I dag står Luftforsvaret med helikopter i Kosovo som en del av den internasjonale styrken der. Vi har samtidig brannmenn og hundeevipasjer stasjonert i Kabul. Vi driver samtidig luftovervåking for våre nye NATO allierte i Baltikum og skal sende jagerfly dit over nyttår for å ivareta alliansens forpliktelser i forbindelse med suverenitetshevdelse. Luftforsvaret er med der Forsvaret blir bedt om å stille opp for internasjonalt fredsarbeid.

Dette er også en tradisjon Luftforsvaret har drevet lenge. Våre kanskje største bidrag til FN har vært Kongokrisen på 60 tallet og helikopterstøtte i flere år i UNIFIL og på Balkan. Jeg har nevnt deltagelse i Kosovokrigen og ikke minst Operation Enduring Freedom i Afghanistan hvor norske transport og jagerfly opererte fra Kirgisistan i det gamle Sovjetunionen. Der var det også første gang siden 2. verdenskrig at norske kampfly leverte skarpe våpen mot en motstander.

Samtidig må jeg få lov til å trekke frem det strukturelement som vel har blitt brukt hyppigst i internasjonal tjeneste, nemlig 335 skvadronen og deres transportfly. Det er få konflikt- eller katastrofeområder denne skvadronen ikke har deltatt i.

Internasjonalt engasjement vil også i fremtiden stå sentralt i vår organisasjon og våre avdelinger skal alltid stå parat til å delta der det trengs når det trengs.

### Fleksibilitet – M2N konseptet

Hvis jeg ser litt fremover så er det vel en allmenn oppfatning at vi må være forberedt på det meste. Flexibilitet er et nøkkelord. I øyeblikket har vi sterkt fokus på terror, noe som er naturlig. Men på sikt kan det igjen være andre ting som vil oppta oss. Globalisering er et fenomen som gjør at situasjoner som før virket fjerne, i dag kan påvirke oss direkte – også vår sikkerhet. Samtidig har vi utfordringer i våre nærområder – ikke minst knyttet til ressursene – som må håndteres. I NATO sammenheng er det for øvrig verdt å merke seg at våre utfordringer i nord har liten oppmerksomhet.

For meg ser jeg lite motsetninger i det at vi skal være relevante ute og hjemme. Vi har noen strukturelementer som er tilpasset nasjonale forhold, ellers er innsatsstyrker som

kan settes inn ute og hjemme. For Luftforsvaret er vi vant til dette og vil arbeide for at vi skal være relevante der utfordringene oppstår.

For å se litt nærmere på hva vi har gjort og gjør for å være relevante så må vi se på vårt nye luftstridskonsept og vår nye organisering.

Hovedtanken har vært at styrkene skal bli maksimalt fleksible ved at de modulbaseres, dvs settes sammen til en innsatsstyrke etter behov, og at de måtte få bedre mobilitet. Vi endret fra et typisk statisk til et mobilt konsept. Innenfor luftvern kan vi tenke oss en situasjon hvor det vil være ønskelig å sende en radarenhet med en kontrollenhet, mens det i andre tilfeller kan være et fullt oppsatt batteri. På samme måten kan det være ønskelig å sende ut en enhet på 12 jagerfly, mens vi også kan sende helt ned til to fly dersom nødvendig. Hele tiden med nødvendige støtteelementer.

Vi endret også organiseringen av flystasjonene for å støtte opp om dette konseptet. De operative og mobile elementene ble lagt under luftvingsjefen, mens de statiske støtteavdelingene ble lagt under basesjefen.

Denne modulbaseringen har de siste årene vært videreutviklet til at vi nå har en multinasjonal samarbeidsavtale med de andre europeiske F16 landene. Gjennom det såkalte EPAF samarbeidet som nå er formalisert i EPAF Expeditionary Air Wing vil Danmark, Nederland, Belgia, Portugal og Norge i fremtiden samarbeide om å bidra til internasjonale koalisjonsstyrker, eksempelvis gjennom NRF.

NRF som organisasjon bidrar for Luftforsvaret å styrke transformasjonen i retning et stadig mer moderne og relevant sikkerhetsverktøy. Samarbeidet som her dannes og de erfaringene vi tar med gjennom trening og fellesoperasjoner videreutvikler organisasjonen vår. Gjennom EPAF og NRF blir vi bedre i stand til å operere sammen med våre allierte både nasjonalt og internasjonalt i fremtiden. Luftforsvaret vil derfor i fremtiden prioritere innmelding av alle våre innsatsstyrker i NRF, og la dette være et bidrag til den stadige moderniseringsprosessen av forsvarsgrenen.

For Luftforsvaret er det samtidig viktig å utvikle slike internasjonale samarbeidsavtaler videre. Mange land har f. eks de siste årene kuttet ut sine eldre luftvernssystemer uten at disse er erstattet. Her kan vi stille med et moderne system som kan utfylle tyske og nederlandske tunge PATRIOT enheter.

Jeg nevnte at vårt operasjonskonsept er mobilt og modulbasert, men det er ikke helt korrekt da vi mangler et element nemlig nettverksbasert. Vi forkorter det M2N som står for modult mobilt og nettverksbasert.

Når det gjelder nettverksbasering så er det vanskelig å tenke seg dette uten at det skal foregå innen en fellesramme. I Luftforsvaret har vi for så vidt erfaring med nettverksbasering via våre luftvernssystemer og det integrerte luftforsvarssystemet i NATO. Men det vil nå bare utgjøre deler av et hele og det er ingen tvil om at utfordringene på dette området er store. På utstyrssiden vil det å nettverke eksisterende systemer gi stor effekt, men selv om dette teknologisk ikke er så vanskelig så vil det koste penger. Så kommer utfordringene knyttet til organisasjon og hvordan vi som mennesker skal operere i et slikt system. Ikke minst hvordan det skal ledes? NBF gir muligheter, men det kan selvfølgelig også misbrukes. Her er Forsvaret i gang med konkrete prosjekter og vi skal bidra med det vi kan. Et viktig prosjekt på utstyrsiden er Link 16 som våre F16 er i full gang med å prøve ut.

## Nyinvesteringer og videreutvikling

Når det gjelder fremtiden er det fortsatt behov for videreutvikling og nyinvesteringer innenfor mange av våre strukturelementer.

Når det gjelder kampfly er standarden meget god. Vi har anskaffet Pantera målbelysningspodder og det er nylig skrevet kontrakt på ytterligere anskaffelser. Det er vanskelig å stå her og beskrive hva disse poddene egentlig innebærer, men jeg har selv sittet i 20000 fot 20nm unna og sett at en person beveger seg over en bro. Det er altså en hel ny verden når det gjelder nøyaktighet. Et prosjekt som gjennomføres er å linke bilder fra podden direkte ned til en bakkestasjon. Tenk hvilken mulighet vi da har til å få et øyeblikksbilde fra beredskapsflyene hvis en situasjon skulle oppstå. Vi må også anskaffe GPS-styrte våpen for å få en sann allværskapasitet og vi må hele tiden oppgradere F16 flåten dersom den skal være vårt fremste kampvåpen i mer enn 10 år til.

Vi ser i det hele tatt at F16 får flere og flere kapasiteter som tilpasser det til bruk i et NBF-konsept. Pantera, Link16 + nye våpen gjør at F16 kan fylle alle tre rollene innen NBF, sensor, effektor og beslutningstaker.

På Luftvern videreutvikles NASAMS med økt mobilitet og ny radar. Trusselen fra kryssermissiler er økende samtidig som trusselen fra tradisjonelle fly minsker, og det er nok her systemet vil finne sine oppgaver i fremtiden. NASAMS er et meget avansert system og det er mange land som ser på oss nå for å lære av våre løsninger. Utviklingen av et Ground Based Operation Center med link 16 kapasitet vil samtidig gi luftvernet full integrasjonsmulighet til bruk sammen med allierte styrker nasjonalt og internasjonalt.

Et viktig poeng er at NASAMS også vil ha en rolle i støtte til Hæren. Dette er krevende operasjoner, men vi har vist tidligere at det å følge Hæren er noe vi klarer.

Vi må heller ikke glemme styrkebeskyttelse. Dette er kapasiteter som det er lett å nedprioritere, men hvis det er ett sted en asymmetrisk motstander lettest kan angripe oss så er det sannsynligvis på bakken. En annen ting er at på dette området bør det være et potensial for felleløsninger.

Transportflyene våre er gamle og vi må holde dem kontinuerlig under oppsikt så vi tar vare på det flysikkerhetsmessige. Transportfly har jo vært gjenstand for mange analyser og er et av de spørsmålene som ikke er helt enkle når en skal vurdere behov og se det opp i mot ressursene. Det er nok behov for en nasjonal kapasitet, ikke minst til taktiske formål, mens man for de store løftene kan se på flernasjonale løsninger. I øyeblikket vurderer vi forskjellige oppgraderingsløsninger av eksisterende flåte, så får vi se hvordan utviklingen i fremtiden blir.

På MPA siden vil vi videre oppgradere P-3C flåten og ikke minst dens evne til multirolle operasjoner. Med ny radar og annet elektronisk utstyr kan P-3C også bidra til en nasjonal ISTAR kapasitet.

På helikoptersiden er forberedelser til innføring av nye NH-90 helikopter til bruk på Kystvaktfartøyer og Frithjof Nansen klasse fregatter i gang. Dette vil gi Sjøforsvaret en formidabel kapasitetsøkning i forhold til i dag. Vi gleder oss til å ta fatt på dette samarbeidet på tvers av forsvarsgrenene slik at vi kan utvikle nasjonens maritime kapasitet videre sammen.

Luffforsvaret håper også at Justisdepartementet velger å anskaffe NH-90 helikopter når

Sea King nå snart må erstattes. Dette vil gi oss en mulighet til fleksibel, effektiv og kvalitetsmessig drift av et stort maritimt helikoptermiljø til beste for Norge.

Et av Forsvarets satsningsområder er spesialoperasjoner. Tradisjonelt er slike operasjoner gjennomført av Hærens jegerkommando og Marinejegerkommandoen, men behovet for støtte fra luftforsvarskapasiteter er økende. Forsvaret ønsker derfor å på sikt innføre egne helikoptre utrustet til slike operasjoner. For imidlertid å komme i gang med trening og utdanning til dette er det besluttet å oppgradere et antall Bell 412 med en minimumskapasitet.

Samtidig oppretter Luftforsvaret en egen Luftving, 137 Luftving på Rygge, som vil få spesialoperasjoner som sitt hovedfelt. Her inngår 720 skvadronen med sine helikopter og f.eks. 717 med EK fly, samt 335 skvadronen som flyttes fra Gardermoen med sine transportfly. En samlokalisering av disse enhetene vil gi Forsvaret et sterkt spesialoperasjonsmiljø også i Luftforsvaret.

Når det gjelder andre strukturelementer så er det planer for etablering av en UAV kapasitet, mens når det gjelder tankfly ser det ut til at vi i første omgang vil se på flernasjonale løsninger. Begge disse kapasitetene er fremtidsrettet og vil være viktige styrkemultiplikatorer både for Land-, Sjø- og Flyoperasjoner.

Innenfor Kontroll og Varsling og Kommando og Kontroll ser det ut til at det store ACCS-prosjektet blir forsinket. Samtidig begynner våre radarer å bli gamle og vi må se på løsninger som gjør at vi kan opprettholde et troverdig luftbilde i Norge.

## **Nye kampfly**

Siden vi nå ser inn i fremtiden så må jeg si noen ord om nye kampfly. Sett fra Luftforsvarets perspektiv er det lett å tenke seg at dette er vårt viktigste fremtidsprosjekt og at hvis Luftforsvaret skal ha en betydningsfull rolle i den norske Forsvaret også i fremtiden så trenger vi nye kampfly. Men en ting er at vi i Luftforsvaret sier dette – vi tilhører jo sånn sett menigheten – resten av Forsvaret må ville det, politikerne må ville det – egentlig må hele nasjonen ville det fordi dette vil bety en meget stor investering, som selvfølgelig vil bli sammenlignet med mange andre gode formål i samfunnet.

Jeg ønsker derfor en bred tilnærming til dette spørsmålet med involvering av viktige institusjoner i hele samfunnet og det må være lov å ta opp og diskutere det meste i denne sammenheng. Fra min side vil jeg bidra med de fagmilitære argumenter som jeg tror på.

Men la meg først klargjøre et par ting. I 2008 skal Stortinget etter planen ta stilling til type og antall fly. Forut for den politiske beslutningen er Forsvaret pålagt å vurdere aktuelle kandidater, i første rekke den europeiske Eurofighter Typhoon og F-35 Joint Strike Fighter fra USA, som igjen skal munne ut i en militærfaglig anbefaling til Stortinget. Det er viktig for meg å slå fast at vi i Luftforsvaret ikke har laget noen "fasit" på forhånd mht. flytype og antall. For det andre ligger det ikke i forsvarsgrenens mandat å involvere seg i de handelspolitiske og andre ikke-militære aspekter omkring et materiellkjøp av denne størrelsesorden. Det er politikernes gebet.

Når det er sagt så er det mitt syn fra et faglig ståsted at Norge – for å kunne utøve sin suverenitet på en troverdig måte – bør opprettholde et moderne og fleksibelt kampflyvåpen også etter at F-16-epoken er over. Dette begrunner jeg først og fremst i at det ikke er noen gitt å vite hva slags utfordringer vi som nasjon kan stå overfor i

generasjonene som kommer – terrortrusler, ressurskonflikter, væpnede konflikter med stor smitteeffekt og nye trusler vi ennå ikke kjenner. I dette bildet trenger samfunnet og Forsvaret den helt unike kapasitet kampfly representerer.

Kampflyet er først og fremst unikt ved at det kan løse så mange forskjellige oppgaver. Disse oppgavene kan være knyttet til nasjonale og internasjonale forhold.

Kampflyene kan gjennom sine sensorer fremskaffe viktig og oppdatert informasjon fra et aktuelt område til beslutningstakere.

Kampfly har evnen til å anvende et vidt spekter av virkemidler for avvisning av ikke ønsket aktivitet på eller over norsk territorium. Effekten kan raskt meddeles tilbake via nettverksbaserte systemer. Dette gir god mulighet for god og direkte militærpolitisk håndtering av situasjonen.

Kampflyet utgjør et substansielt bidrag til støtte for andre enheter, både til sjøs og til lands.

En motstanders kunnskap om at vi innehar en moderne kampflykapasitet vil i seg selv virke avskrekkende og episodeforebyggende.

Og i tillegg til avanserte muligheter for oversikt og formidling av informasjon, fører kampflyet med seg et menneske som representerer erfaring og dømmekraft i alle faser av oppdraget. Piloten er etter mitt skjønn kampflysystemets sterkeste ledd, en sikkerhet for at en situasjon ikke trappes opp som følge av utilstrekkelig informasjon eller rene uhell. Her ligger også forskjellen mellom kampfly og ubemannede luftfartøyer (UAV/UCAV), som i overskuelig fremtid nok kan supplere kampflyvåpenet, men ikke erstatte det.

Et poeng som diskuteres er hvorvidt et felles europeisk flyvåpen kan bli en realitet og i så fall om dette kan redusere behovet for antall kampfly.

Jeg har stor tro på internasjonale samarbeidsløsninger, ikke minst for å få ned driftskostnadene. Samarbeid er også uproblematisk rent operativt. Utfordringen er særlig knyttet til suverenitet og i hvilken grad et land er villig til å la andre lands styrker ta seg av sin suverenitet.

Alt i alt mener jeg Norge og Forsvaret som helhet har trenger et moderne kampflyvåpen dersom vi fortsatt skal ha ambisjonen om nasjonal evne til myndighetsutøvelse og krisehåndtering i våre område, samt delta på en måte internasjonalt som gir nasjonen diplomatisk tyngde. Hvilket fly vi skal anskaffe, og i hvilket antall får utredningen som er i gang vise.

Skal vi nå målsettingene om å vedlikeholde eksisterende struktur, samt innføre nye, så er vi avhengige av tilstrekkelige og helst forutsigbare økonomiske rammer. Men vi har selvfølgelig også et eget ansvar for å bidra til kosteffektive løsninger. En utfordring for Luftforsvaret er at vi har baser mange steder i landet og pga oppgavene og flyenes egenart er det ikke bare å samle dem på ett sted. Vi vil nok stadig måtte ta diskusjonen om den mest hensiktsmessige baseringen, men samtidig må vi jobbe for kosteffektive løsninger innenfor den struktur vi har.

Jeg oppfatter det slik at bevisstheten rundt dette er høy på våre avdelinger og jeg tror man skjønner at den som ikke oppnår gode løsninger raskt får et problem i konkurransen.

## **Avslutning**

Jeg vil runde av med å si at Luftforsvaret er stolt av sin arv og ønsker å videreføre sine tradisjoner gjennom 60-år. Luftforsvaret er vant til å håndtere endringer og se fremover, og det er med god tro på fremtiden jeg har overtatt som Generalinspektør.

Skal Luftforsvaret være relevant også i fremtiden, er omorganisering og videreutvikling nødvendig. Den organisasjonen som ikke er i stand til hele tiden å utvikle seg har ikke livets rett. Ting vi ønsker å bevare må dermed endres. Gjennom Luftforsvarets historie har omorganisering vært et gjennomgangstema. Det har imidlertid medført at Luftforsvaret til enhver tid har vært relevant, og at det er en organisasjon som hele tiden sikter høyere.

**Takk for oppmerksomheten.**