

Skjold klassen - Sjøforsvarets nye missilkanonbåter

Glimrende tilpasset gårdsdagens oppgaver? Eller unikt og fleksibelt materiell med banebrytende potensiale for så vel Sjøforsvarets anvendelse som for eksport?

Av Kommandørkaptein Jan Ø. Jensen

Prøvetur

For en tid tilbake hadde jeg gleden av å bli vist rundt i og å få være med på prøvetur med KNM Skjold. Selv om jeg er vel kjent med Skjold og dens planlagte dimensjoner og ytelser så må det medgis at for en som er vant med og har tilbragt mye tid på våre tidligere MTB-typer, blir møtet med den nye MTB en forunderlig men samtidig gledelig opplevelse. Forunderlig (og det til tross for at man var mentalt forberedt) fordi fartøyet er så stort. Det ruver. Her er luft og plass allevegne som får en gammel miljøskadd MTB-mann til å undre seg. Gledelig fordi fartøyet synes å kunne oppfylle de forhåpninger som undertegnede og mange med meg hadde til fartøystypen da den var under planlegging og da konseptet ble valgt. Etter en utmerket middag i fartøyets befalsmesse som forøvrig synes å kunne konkurrere med offisersmessen på de tidligere korvettene av Sleipner klassen(!), kastes det loss og kursen settes nordover Sortlandssundet. Kort etter broen er farten oppe i over 57 kts eller omkring 100 km pr time!! Skipssjefen beretter om tur til London. Fra Haakonvern til London over en tildels ruskete Nordsjø, på 10 timer og med gjennomsnittsfart på over 50 kts!

Utholdenheten på full fart er over 14 timer og mer enn 700 nautiske mil og ved å kople ut gasskraften og benytte manøvreringsdieslene med en patruljefart på nær 10 kts så kan man visstnok seile nesten ubegrenset. Her ser man konturene av et fartøy med en spennvidde i mulige oppgaver og anvendelse som går utenpå alt av hva Forsvaret har av fartøysmateriell og som derfor fortjener den største oppmerksomhet.

Følgende tildragelse må derfor betegnes som noe av et paradoks. Skjold var for ikke alt for lenge siden på besøk i hovedstaden for å bli vist frem for de sentrale staber og andre interesserte. Fra Forsvarets overkommando var det da også svær interesse og lange påmeldingslister. Kort før kom det imidlertid avbud. Noen "sentralt og høyt oppe" hadde bestemt at fakta om dette bemerkelsesverdige fartøyskonsept var uønsket. Nå ville man vel ikke nødvendigvis bli klokere av en orientering og prøvetur, men man ville ganske sikkert blitt bedre informert og på den måten ha bedre mulighet for å ha en kvalifisert oppfatning av spørsmålet om anskaffelse av nye MTB'er til Sjøforsvaret og vedrørende MTB våpenets plass og relevans i fremtidens marine.

Spesielt prosjekt

Våre nye MTB'er er et spesielt prosjekt. Spesielt fordi man tar i bruk en ny teknologi for å bygge hurtiggående kampfartøyer med de farer for feilgrep som alltid vil være der når man begir seg inn på noe nytt. Spesielt også fordi konseptet er utformet ved slutten av Den kalde krigen, før Marinen egentlig var moden for å se i øynene det forhold at nye tider krevde vektlegging av andre egenskaper enn de tradisjonelle ved krav til fornyelse av MTB-flåten. Sterk motvilje mot å satse på lang rekkevidde på nye sjømålsmissiler og overdreven vektlegging av bemanningsreduksjon er eksempler på at man under kravutforming var farlig nær å la seg diktere utelukkende av tradisjonelle synsmåter og behovet for å operere mot en "tradisjonell" invasjonsstyrke. Det er derfor relevant å se kritisk på vår nye MTB slik

den fremstår idag i prototypoutgave. Har vi fått en fartøystype som på en fremragende måte er tilpasset forgangne behov eller har vi fått viktige fremtidsrettede kapasiteter det ikke var formålstjenlig å betone for sterkt den gang utformingen av prosjektet pågikk?

Fleksibilitet

MTB-type fartøyer har tradisjonelt blitt forbundet med små fysiske dimensjoner, høy fart, stor slagkraft, begrenset selvforsvar samt liten utholdenhet. Fartøystypen har derfor gjerne hatt betydelige begrensninger. Det ligger derfor en stor fare i det forhold at en banebrytende fartøystype som SKJOLD-klassen kan komme til kun å bli bedømt og verdsatt ut fra de ytelser som det nåværende MTB-materiell representerer, og i tillegg bare i snever antisjøinvasjonssammenheng. Vurderinger på et slikt grunnlag fører galt av sted. Likevel, anbefalingene ifm med forsvarsstudien 2000 som foreslår å legge ned Marinens MTB våpen kan neppe være tuftet på annet grunnlag. Anbefalingen blir da også følgelig helt feil.

Landet berøves i så fall muligheten for å opprettholde en antallsmessig akseptabel flåte når det gjelder den basiske fartøysenhet, overflatekampfartøyer. Skulle resultatet bli at vår fremtidige marine kun vil bestå av en håndfull fregatter når det gjelder slike fartøyer, så vil dette stå i betydelig kontrast til vår lange kyst, våre maritime ressurser og våre svære maritime og polare interesseområder. Hver og en av denne håndfull fregatter vil i så fall relativt sett i krise representere en "honningkrukke" av en slik størrelse at den langt overstiger betydningen av en hangarskipsgruppe for den Amerikanske marine. Dette innebærer at bruk av våre nye fregatter i forbindelse med feks krisehåndtering vil innebære stor risiko og de vil i krig kun kunne nyttes som deltagere i allierte styrker om en rimelig sikkerhet for fartøyene skal tilstrebes.

Videre vil man ved å fjerne MTB våpenet effektivt ta bort nærmest enhver form for antiinvasjonskapasitet i Sjøforsvaret (fortene legges ned, det lette mobile KA har desverre så godt som ingen kapasitet i denne sammenheng, minesperringene består av antkvarisk materiell - som er avhengig av politisk beslutning om legging i god tid før en fiende er ventendes!?! Undervannsbåtene, med blant annet sin begrensede fart, er ihht historisk erfaring mindre effektive i antisjøinvasjonsrollen).

Endelig medfører forslaget at Sjøforsvaret må klare seg uten Skjold klassen med en fleksibilitet som knapt overgås av de nye fregattene idet Skjold har et anvendelsesregister som det til nå har krevet flere fartøystyper for å dekke. Fartøyene vil ha reell mobilitet i et krigsscenario, ikke bare i skjærgården men også til havs!

Som vil fremgå av det efterfølgende så har Skjold- klassen egenskaper som rekker langt ut over de tradisjonelle MTB-ytelser. Fartøyet er faktisk blitt en heldig krysning mellom en moderne MTB og et havgående patruljefartøy. Heldig fordi kombinasjonen i liten grad innebærer kompromisser som vesentlig reduserer den ene eller andre rolle men snarere introduserer egenskaper som bringer nye fordeler til disse. Resultatet er at norsk industri har fått frem et fartøysprodukt som helt klart har interesse og potensiale på verdensmarkedet. En lang rekke nasjoner kan meget vel komme til å se seg tjent med relativt billige og meget potente flerbruksfartøyer som går langt utenpå såvel tradisjonelle patruljefartøyer av ymse slag som ditto MTB'er. Det er av overordentlig stor betydning at ikke åpenbare feilvurderinger i forbindelse med Forsvarsstudien 2000 berøver Den Konglige Norske Marine en helt nødvendig fartøystype og norsk eksportindustri et potensielt meget sterkt og nyskapende produkt!

La oss således se litt nærmere på Skjold- klassens egenskaper.

Skjærgårdspotensiale

Allerede tidlig på nittitallet ble det utført prøver med sivilt hurtigbåtmateriell som viste at luftputekatamaraner av omtrent samme størrelse som Skjold passet utmerket i skjærgården. På mange måter var de faktisk bedre egnet enn tradisjonelle hurtiggående deplasementsfartøyer. Luftputekatamaranene viste seg å være tryggere å håndtere i stor fart ved at de var mer retningsstabile; med gassturbiner kombinert med vannjet ble også stoppdistanse betydelig redusert. Høyere fart, bedre aksellasjon, bedre manøvreringsevne, tryggere utnyttelse av marginale farvann er forhold som også innebærer vesentlige taktiske fordeler.

Det viste seg at fartøystypen på alle viktige punkter kunne måle seg med eller var langt bedre enn tradisjonelt materiell. Det økede fysiske omfang kunne motvirkes gjennom bla a permanent kamuflasjemaling og andre former for signaturreducerende tiltak. KNM Skjold's prøveprogram har til fulle bekreftet disse resultatene.

I tillegg må nevnes at de nye sjømålsmissilene er skreddersydd for bruk både i og fra skjærgården. Med en god 76 mm kanon vil fartøyene for øvrig kunne operere effektivt i skjærgården selv etter at missilene er brukt opp. Dette er et viktig poeng i forhold til økonomi og utholdenhet.

Mobilitet

Parallele sjøprøver i grov sjø utenfor Marstein tidlig på nittitallet mellom luftputekatamaran og en av våre daværende kanonbåter viste ganske klart at luftputekatamaranen kunne holde toppfart mens kanonbåten ganske raskt måtte redusere til sakte fart. Årsaken var den unike dempning som luftputen gir og som medfører at farten kan opprettholdes i grov sjø. På skjold klassen kommer en annen fordel i tillegg: det forhold at bro og operasjonsrom samt forlegning og messer er trukket langt akterut i fartøyet. Den fysiske påvirkningen av personellet blir derfor betydelig redusert i forhold til den vanlige plassering av disse lokaliteter lenger forut i fartøyet.

Prøvene med Skjold har demonstrert masjfart i tildels grov sjø på over 50 kts. Dette innebærer en forflytnings hastighet på nominelt det dobbelte av såvel dagens MTB'er som våre nye fregatter; reellt vil forskjellen være tildels meget større idet sjøgang raskt reduserer deplasements-MTB'er til en fart under 12 kts. Farten kan holdes opptil en 14-15 timer. Dette betyr at rekkevidden ved full fart er øket vesentlig; det betyr også at fartøyet kan seile fra kysten og ut til grensen for vår økonomiske sone på under fire timer. Det kan patruljere der i en ukes tid eller lenger før det på fire timer returnerer til kysten.

Skjold klasse MTB innebærer en betydelig økning av mobilitet både hva angår fart og reaksjonsevne og når det gjelder seilas på åpent hav og utsatte havstrekninger på kysten under alle forhold. Mindre fartøyer tåler nå plutselig sjø som normalt kun har vært tålt av fartøyer med langt større deplasement gitt samme fart! Fartøyet har dessuten lav signatur noe som bidrar til skjerming og reell mobilitet under operasjoner ved krise eller krigstids militær trusel.

Utholdenhet

Dagens MTBer har en utholdenhet som begrenses av både brennstoffforbruk og personellens utholdenhet. Man har kun dieselmaskineri til fremdrift og disse bruker mye brennstoff selv

om farten reduseres til sakte gange; På personellsiden har man ikke to fullverdige vakter og dermed vil personellet fort trenge landfast hvile.

Skjold klasse MTB'er kan imidlertid forlegge personell som nødvendig for to selvstendige vakter. Det har dessuten vært en målsetting at nestkommanderende skal ha vært sjef på mindre MTB. Dette vil helt klart gjøre det mulig med kontinuerlige operasjoner som vi finner på større fartøyer. Evne til å produsere ferskvann er og noe nytt i forhold til tidligere.

Skal man ha stor utholdenhet i operasjonsområdet så betyr det at man må kunne patruljere i et område i lang tid. Dette innebærer at man må kunne variere fart og brennstoffbruk etter behov. På Skjold er dette løst ved at man har gassturbiner for hurtig reaksjon og høy fart og at man kan bruke små økonomiske dieselmotorer (manøvreringsmotorene) på sakte patruljefart(9 kts).

Autonomitet

Fleksible og anvendelige fartøyer må også kunne operere alene og ta enkeltskipsoppdrag; de må være autonome. Høyt kvalifiserte og erfarne skipssjefer og nestkommandanter er en viktig forutsetning for en autonom fartøysenhet.

I tillegg har Skjold klassen utholdenhet kombinert med fleksibel og slagkraftig bevegning støttet av moderne samband som tilfredsstillende sivile såvel som Nato standarder og er utstyrt med et moderne KKI_system med Nato interoperabel datalink. Dette gjør Skjold klassen til et fartøy som er meget vel egnet til selvstendige oppdrag. De behøver således normalt ikke opereres samlet i divisjoner eller skvadroner slik vi i stor grad har vært vant til de siste 50 år. De senere år har også vist at sentral landbasert forpleiningsledelse har gjort stueren overflødig på mindre fartøyer. Disse forhold til sammen innebærer et enormt sprang i den anvendelighet og bruksverdi som de nye MTB'ene representerer. De seks(eller åtte)nye fartøyer kan i enkelte sammenhenger erstatte seks skvadroner, i andre sammenhenger seks divisjoner; men i de fleste sammenhenger kan de overhodet ikke sammenlignes med tidligere materiell idet de representerer så mange helt nye egenskaper og kapasiteter.

Slagkraft

Hovedvåpen vil være de nye sjømålsmissilene som er under utvikling. Hva rekkevidden på disse missiler kan tenkes å bli er jeg ikke oppdatert på, men vi må anta den vil bli godt over 100 km eller kanskje mer. I alle tilfelle vil det være en dramatisk økning av nåværende våpenrekkevidde. For en motstander vil en slik våpenrekkevidde innebære like mange ulemper som det vil gi våre fartøyer av fordeler i forhold til dagens situasjon. Denne betydelige våpenrekkevidde betyr at Skjold klassen fullt ut vil kunne nyttiggjøre seg sine havgående egenskaper. Det nye sjømålsmissil skal nemlig også leveres til våre nye jagere og blir dermed et våpen også tilpasset bruk på åpent hav!

Signatur

En av våre fremste undervannsbåtkyndige introduserte i sin tid begrepet reell mobilitet. Det han mente å si var at om et stridsmiddel var mobilt så var det ikke sikkert at det kunne benytte sin mobilitet i et moderne stridsmiljø. En undervannsbåt som skjules av havet, har imidlertid reell mobilitet, var hans poeng.

Våre nye MTB'er er ikke avhengige av å operere fysisk konsentrert. Lang våpenrekkevidde og moderne samband tillater stor spredning. Kombinert med vellykket signaturreduksjon får disse fartøylene en stor grad av reell mobilitet i hele vårt sjøområde og økonomiske sone med.

De eneste foruten våre undervannsbåter. Våre nye jagere derimot, vil kun ha reell mobilitet når de er intergrert i en potent alliert orlogsstyrke og kanskje til en viss grad om de opptrer fysisk samlet (i mindre antall og alene blir som tidligere sagt disse fartøyer så synlige og sårbare at det er vanskelig å se at vi med denne knappe håndfull fartøyer kan tillate oss å utsette de for noen særlig risiko og dermed kan vi neppe ha håp om å kunne å utøve noen særlig grad av sjøkontroll).

Internasjonale operasjoner

Forsvarssjefen har uttalt at vi må fokusere på stridsevne og ha enheter som er robuste i forhold til et sett av oppgaver både hjemme og ute. Vi vurderte muligheten av å benytte MTB'er i forbindelse med operasjonene i Adriaterhavet. Det samme gjorde tyskerne. Konklusjonen for begge vedkommende var at dette kunne meget vel være et alternativ til å bidra med fregatter. MTB'er hadde klart store fordeler i og med at man i tillegg til patruljekapasitet (rotasjonsbasis) ville bidra med overflatekapasitet skreddersydd for et mulig behov for å møte en trussel fra mindre kampfartøyer som meget vel kunne tenkes å operere i ly av kysten.

Skjoldklassen representerer en betydelig øket kapasitet på alle områder i forhold til dagens MTB'er i en slik kombinert rolle og vil tilføre en internasjonal styrke kapasiteter og muligheter ulikt hva man vil ha med kun tradisjonelle enheter. Så lenge vi ikke snakker om å kjempe slaget om Atlanterhavet på nytt vil en divisjon Skjoldklasser for vårt vedkommende som oftest være et meget mer verdifullt bidrag enn en fregatt.

Øvingsvirksomhet

MTB våpenet har gjennom sin eksistens i stor grad operert fartøyene i taktiske enheter som også har vært selvstendige administrative enheter og bestående av fire til åtte fartøyer. Dette betyr at våre MTB offiserer rutinemessig har operert i forband av en størrelse som andre KNM fartøyer bare har fått anledning til i forbindelse med store nasjonale flåteøvelser eller i Nato forband. Dette er hovedårsaken til at MTB våpenet har dyrket frem operative offiserer med uovertruffen rutine i så vel å lede taktiske operasjoner som å opptre effektivt i flåteforband med antallsmessig store styrker.

En bemanning kuttet til benet har også gjort det nødvendig for den operative MTB offiser å skaffe seg basiskunnskap og ferdigheter som på større fartøyer blir forvaltet av spesialistbefal av ymse slag. Disse rutinerne, initiativrike og energiske offiserer har i stor grad representert en faglig og holdningsmessig berikelse for alle miljøer i Sjøforsvaret, ikke minst fregatt tjenesten.

Dersom MTB tjenesten skal effektiviseres ved i større grad å tilpasses hele spekteret fred-krise-krig hvilket blant annet må bety langt større grad av autonome enkeltfartøysoperasjoner, er det viktig at man "ikke slår barnet ut med badevannet" som det heter. Rutinemessige samoperasjoner kan imidlertid i vår moderne tid ivaretas på annen måte enn ved fysisk samvær til daglig i sjøgående øvelser. Bruk av Skjold-klassens (og den moderniserte Hauk klassens) KKI utstyr kombinert med fartøyenes regulære samband, eventuelt satellittsamband, gjør det mulig å drive simulert men høyeffektiv taktisk samtrening både i havn og under rutinepatrulje og over store fysiske avstander – også med andre relevante enheter som maritime patruljefly, kystvakt, fregatter osv. Sattelittsamband er for øvrig noe som tvinger seg frem med nye langtrekkende våpen som innebærer behov for sikkert taktisk samband over store avstander for taktisk ledelse og koordinering.

Et effektivt program for rutinemessig samøving er en forutsetning dersom ikke effektiviteten som kampfartøyer skal gå tapt ved en tilpassing til enkeltskipsoperasjoner. Dette kan imidlertid ivaretas relativt enkelt dersom vi vil.

Avslutning

Skjold klasse MTBer som vi satte krav til på slutten av Den kalde krigen har blitt et fleksibelt overflatefartøy og et fremragende multirolle kampfartøy tilpasset et Forsvar med reduserte ressurser men med behov for en sterk maritim fokusering.

Skjold klassen er en unik nyskapning og bør snarest erkjennes for hva den er verd, ikke minst på sentralt militært og politisk hold.

Skjold klassen med feks eksportversjonen av nytt langtrekkende sjømålsmissil, bør for en lang, lang rekke nasjoner være et meget interessant alternativ til de patruljefartøyer, korvetter, MTBer og også fregatter vi idag ser i svært mange små mariner; det er ingen grunn til at ikke også større mariner bør finne dette fartøyet uhyre interessant!

Det er ille at norske forsvar ikke finner rom for MTB våpenet som har vært den måte vi siden 1807 har kunnet holde oss med en noenlunde slagkraftig og antallsmessig akseptabel flåte. Det blir ikke bedre om den eneste nyskapning i forsvaret som helt klart er skreddersydd for den situasjon vi nå befinner oss i, forsvinner i samme prosessen.

Konsekvensen av at det norske forsvaret eventuelt ikke går til anskaffelse av Skjold klassen vil være et sterkt signal til utenverdenen og kan vise seg katastrofalt for en unik eksportmulighet som dermed ikke får den drahjelp som er påkrevet og som den så vitterlig fortjener!

Dersom dette blir stående så vil det være på sin plass å bruke betegnelsen NASJONAL SKANDALE og vi har fått nok et bevis på økende lettsinn og manglende troverdighet i vår forsvars- og sikkerhetspolitikk.